

Ring Utrecht

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

12 maart 2009 / rapportnummer 2186-95

1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER RING UTRECHT

De samenwerkende partijen uit het programma VERDER hebben het voorne- men de problemen met de doorstroming van verkeer in de provincie Utrecht op te lossen. De planstudie Ring Utrecht richt zich met name op de knelpun- ten op het wegennet rondom Utrecht. In deze studie kiest het bevoegd gezag er voor om de verkorte Tracé/milieu-effectrapportage (m.e.r.-)procedure te vol- gen, de minister van Verkeer en Waterstaat is daarbij coördinerend bevoegd gezag. Medebevoegd gezag zijn de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht en het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht, als initiatiefnemer treedt op Rijkswaterstaat dienst Utrecht.¹

De m.e.r.-procedure heeft tot doel de mogelijke milieugevolgen van alle rele- vante alternatieven, zowel van bestaande wegen als nieuwe doorsnijdingen, zorgvuldig in kaart te brengen. Zo kunnen - naast budgettaire, operationele en bestuurlijke overwegingen - de milieuoverwegingen een volwaardige rol spelen in de besluitvorming. In de studie Ring Utrecht kiest het bevoegd gezag er voor om de m.e.r.-procedure in twee fasen uit te voeren. In beide fasen moet milieu-informatie op het juiste niveau beschikbaar zijn om keuzes te kunnen maken:

- in fase 1 voor het bepalen van een voorkeursalternatief en meest milieu- vriendelijk alternatief (mma);
- in fase 2 voor de project- en locatiespecifieke invulling ervan.

In aansluiting hierop adviseert de Commissie adviseert ook gefaseerd over de richtlijnen. Dit advies gaat over fase 1. Na een tussentijdse toets van het MER fase 1 zal zij een aanvullend richtlijnenadvies uitbrengen over het MER fase 2.

De startnotitie meldt dat betrokken overheden en belanghebbenden op ver- schillende momenten zullen worden betrokken. Het is nog niet duidelijk welke vorm de inspraak (nieuwe stijl) in fase 1 bij de keuze van het voorkeursalter- natief en meest milieuvriendelijk alternatief (mma) zal hebben. Gezien het belang van de strategische afweging in fase 1 adviseert de Commissie bij het vaststellen van de richtlijnen aan te geven hoe de milieubelangen op een vol- waardige wijze worden meegenomen in de gefaseerde aanpak en besluitvor- ming en hoe belangengroepen en burgers gelegenheid krijgen te reageren op het MER fase 1.

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER fase 1. Dat wil zeggen dat het MER fase 1 onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming over een voorkeur- salternatief en een mma, als de volgende informatie ontbreekt:

- een **verkeerskundige probleemanalyse** die is gericht op het onderschei- den van types verkeer (doorgaand, regionaal en lokaal; goederenvervoer en personenvervoer). Werk in het verlengde hiervan een **integrale bereik- baarheids- (of verkeers-)doelstelling** uit, waarin de doelstellingen van de wegbeheerders op nationaal, regionaal en lokaal niveau zijn opgenomen en toets hieraan de oplossingsrichtingen op doelbereik;

¹ Zie bijlage 1 voor procedurele gegevens van de m.e.r.-procedure.

- een nadere concretisering van de **omgevingsdoelen**² voor ruimtelijke kwaliteit, waaronder ruimtegebruik, woon- en leefomgeving en volksgezondheid, natuur en landschap en cultuurhistorie. Werk via een **gebiedsgewijze benadering** uit welke verschillende ruimtelijke belangen er spelen en welke kansen er liggen die in de afweging moeten worden betrokken. Geef aan hoe het advies van het College van Rijksadviseurs hierbij een rol heeft gespeeld;
- de **relatie** met de andere studies uit het **VERDER programma**, zoals de A27/A1, knooppunt Hoewelaken en de A28 Utrecht – Amersfoort.
- een uitwerking van de eerste vijf stappen van de **Zevensprong van Verdaas** als onderlegger voor alle hoofdalternatieven. Werk voor het referentie alternatief de huidige situatie en de autonome ontwikkeling uit inclusief een scenario met prijsbeleid. Geef aan hoe de ‘no regret’ maatregelen uit het VERDERpakket in deze referentie zijn verwerkt. Geef vervolgens in de alternatieven aan hoe de overige VERDER maatregelen volgens de systematiek van Verdaas zijn verwerkt;
- een uitwerking van de verschillende **hoofdalternatieven** zodat de verschillende tracédelen uitwisselbaar zijn en dat uit de onderdelen zo nodig ‘nieuwe’ alternatieven zijn samen te stellen tot een voorkeursalternatief en mma;
- presenteer de **effectvergelijking in fase 1** op het detailniveau van de besluitvorming. Dit betekent globaal waar het kan en gedetailleerd waar nodig (bijvoorbeeld daar waar een risico bestaat van overschrijding van wettelijke normen en grenswaarden). Werk daarvoor een kansen- en belemmeringenkaart uit voor het studiegebied, met daarop gebieden met:
 - **kansen** voor verbetering van de leefomgeving op die plekken waar nu knelpunten bestaan;
 - **belemmeringen** vanuit wet- en regelgeving zoals bij sommige natuurgebieden en woongebieden (bijvoorbeeld EHS, Natura2000, Verdrag van Malta, geluid, lucht en externe veiligheid);
 - **bependingen**, bijvoorbeeld gebieden met cultuurhistorische of landschappelijke waarden waar onder bepaalde (inpassings)voorwaarden wel mogelijkheden zijn.
- een beschrijving van de effecten van de **hoofdalternatieven** en de wijze waarop een **voorkeursalternatief** en een **mma** op basis daarvan zijn samengesteld. De uitwerking moet gaan tot het detailniveau waarop een keuze voor een voorkeursalternatief en volwaardig mma kan worden gemaakt. Indien er bij de besluitvorming over fase 1 niet een duidelijke voorkeur voor één alternatief kan worden uitgesproken is het mogelijk om meer alternatieven als voorkeursalternatief aan te wijzen. Indien het mma niet één van deze voorkeursalternatieven is dient ook het mma uit fase 1 meegenomen te worden naar fase 2.

Daarnaast is het essentieel dat het MER een samenvatting bevat die zelfstandig leesbaar is. De **samenvatting** wordt gelezen door de besluitvormers en insprekers. De samenvatting moet een transparante beschrijving geven van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu)effecten en voorzien zijn van duidelijk kaartmateriaal. Het moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER en inzicht geven in de milieu-informatie op basis waarvan de afwegingen worden gemaakt. Besteed in het bijzonder aandacht aan de verge-

² De startnotitie spreekt van inpassingsdoelen, de Commissie spreekt echter van omgevingsdoelen, omdat daaruit de doelstellingen van de verschillende gebieden en ruimtelijke functies naar voren komen op basis waarvan een afweging moet worden gemaakt of daar infrastructurele maatregelen moeten worden genomen.

lijking van de alternatieven en de beschrijving van de onderscheidende punten op de verschillende thema's.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie meer in detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

2. ROL VAN DE COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

De initiatiefnemer heeft twee keuzemomenten in de m.e.r.-procedure ingebouwd om te komen tot een voorkeursalternatief. De Commissie adviseert om uit de hoofdalternatieven (de vier basisprincipes) die in het MER fase 1 worden onderzocht één (of meer) voorkeursalternatief (voorkeursalternatieven) en een mma samen te stellen (indien het mma niet één van de voorkeursalternatieven is). Dit alternatief zal (of deze alternatieven zullen) in het MER fase 2 verder worden uitgewerkt.

In dit advies geeft de Commissie richtlijnen voor het MER fase 1 dat wordt gebruikt voor het samenstellen en de keuze voor een voorkeursalternatief. Op verzoek³ van het bevoegd gezag voert de Commissie na afronding van het MER fase 1 een tussentijdse toetsing uit. Ten behoeve van de uitwerking van de fase 2 van het MER zal de Commissie een aanvullend richtlijnenadvies opstellen in combinatie met de toetsing van het MER fase 1. De Commissie kan dan gedetailleerder en gericht (gebieds- en oplossingsspecifiek) invulling geven aan het richtlijnenadvies ten behoeve van de verdere uitwerking van het MER voor fase 2.

Na toetsing van het MER fase 2 zal de Commissie een (eind)oordeel geven over de complete informatie in het totale MER (fasen 1 + 2). Het tussentijdse toetsingsadvies is een voorlopig oordeel⁴ dat (mede) richting geeft aan de verdere uitwerking van fase 2.

De zienswijzen⁵ die de Commissie van het bevoegd gezag heeft ontvangen heeft zij bestudeerd. De Commissie heeft een goed beeld gekregen van de belangrijke punten uit de inspraak en heeft dit betrokken bij het opstellen van het advies.

Gezien het grote aantal zienswijzen wordt in dit advies niet naar individuele zienswijzen verwezen.

³ Zie brief van 3 maart 2009 (kenmerk VenW/DGMO-2009/1790) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de Commissie voor de milieueffectrapportage.

⁴ De tussentijdse toets is een voorlopig oordeel op basis van de dan beschikbare informatie. Een definitief oordeel kan pas worden gegeven als alle informatie over de afgevallen en de uitgewerkte alternatieven in het definitieve MER is gegeven.

⁵ Zie bijlage 2 voor een overzicht van de zienswijzen die de Commissie heeft ontvangen van het bevoegd gezag.

3. ACHTERGROND, PROBLEEMSTELLING, DOELEN, BELEID EN BESLUITVORMING

3.1 Inleiding

In de samenhangende ruimtelijke visie voor het betrokken gebied is het van belang dat naast de kenmerken van het mobiliteitsprobleem (zie paragraaf 3.3) ook de ruimtelijke ontwikkelingen, ambities en omgevingsdoelen (paragraaf 3.5) worden vastgesteld. Werk een gebiedsgewijze benadering uit waarin de doelen van ruimtelijke kwaliteit, waaronder onder andere, natuur, volksgezondheid, woon- en leefomgeving en landschap en cultuurhistorie breed worden afgewogen tegen de bereikbaarheidsdoelen (paragraaf 3.4). Op deze manier moet een optimaal resultaat worden bereikt van de omgevingsdoelen en de bereikbaarheidsdoelen.

3.2 Achtergrond

VERDER

De studie Ring Utrecht is onderdeel van het VERDER programma. Dit programma hanteert als uitgangspunt de 'Zevensprong van Verdaas'⁶. Geef aan hoe deze studie past binnen het VERDER programma. Gebruik hierbij de studies die in dit programma zijn uitgevoerd en actualiseer deze gegevens indien noodzakelijk. Ga in op:

- de ruimtelijke visie (uit het VERDER programma) in relatie tot de problemen op de Ring Utrecht. Ga hierbij in op de ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang met het verkeers- en vervoersysteem;
- het prijsbeleid ('Anders betalen voor mobiliteit' en andere maatregelen) in relatie tot de autonome ontwikkeling van de verkeersstromen;
- de wijze waarop de stappen 'mobiliteitsmanagement', 'fiets en OV' en 'benutting bestaande infrastructuur' zijn verwerkt in de verschillende alternatieven;
- de onderbouwing van de stappen 'oplossingen van kleine knelpunten', 'aanpassing bestaande infrastructuur' en 'aanleg nieuwe infrastructuur'.

Geef aan wat de effecten van de 'no-regret' maatregelen uit het VERDER programma zijn en hoe deze zijn opgenomen in de referentiesituatie.

Ga in de uitwerking van de alternatieven voor de Ring Utrecht verder met de systematiek van de Zevensprong van Verdaas en werk uit hoe aanvullende maatregelen uit het VERDER programma worden ingepast in de alternatieven.

Werk de ruimtelijke visie volgens de Zevensprong van Verdaas verder uit voor de Ring Utrecht. Verken daarin de verschillende oplossingsrichtingen in de ruimtelijke ordening die betrekking hebben op de locaties van werken en wonen. Geef vervolgens aan hoe de stappen beprijzing (het gaat hier dan om maatregelen bovenop de autonome ontwikkeling van de invoering van gene-

⁶ Presentatie VERDER Pakketstudies, Commissie m.e.r. 15 januari 2009. Zevensprong van Verdaas, opbouw van de maatregelen:

1. Ruimtelijke visie
2. Beprijzen
3. Mobiliteitsmanagement en fiets
4. Openbaar vervoer optimaliseren
5. Benutting van bestaande infrastructuur
6. Aanpassingen van bestaande infrastructuur
7. Nieuwe infrastructuur

riek prijsbeleid), verbetering van openbaar vervoer, benutting van de weginfrastructuur, aanleg van railinfrastructuur en aanleg van weginfrastructuur (hoofdwegennet en onderliggend wegennet) kunnen bijdragen aan de problemen. Als uiteindelijk een keus wordt gemaakt voor de aanpassing of nieuwe aanleg van infrastructuur, moet worden bezien hoe dat het beste kan geschieden.

De Commissie merkt op dat de Zevensprong van Verdaas vooral moet worden gezien als een onderzoeksmethode waarbij het effect van de verschillende stappen in een logische volgorde in beeld wordt gebracht, waar mogelijk in onderlinge samenhang. In de praktijk zullen de onderzoeken ten behoeve van de besluitvorming echter parallel lopen. De verschillende maatregelen kennen namelijk uiteenlopende doorloop- en proceduretijden. Besluitvormingsprocedures over de maatregelen uit de eerste stappen van Verdaas hebben bijvoorbeeld een kortere doorlooptijd dan de maatregelen die later in de Zevensprong aan de orde komen.

3.3 Probleemanalyse verkeer

Ruimtelijke ontwikkelingen

Analyseer hoe de verkeersstromen veranderen als gevolg van de verwachte planologische ontwikkelingen (nieuwbouw, transformatie, verdichting van zowel wonen als werken). Hanteer hierbij tot 2020 het vastgestelde beleid en hanteer na 2020 scenario's van ruimtelijke ontwikkelingen indien deze onvoldoende bekend zijn.

Analyse verkeersstromen

Om een beeld te krijgen van de verkeerskundige problemen in het studiegebied is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de huidige en toekomstige verkeersstromen. Gebruik hiervoor de Landelijke Markt en Capaciteits-Analyse Weg (LMCA) aangevuld met actuele en nieuwe gegevens.

Op de Ring Utrecht zijn er diverse, soms met elkaar samenhangende problemen op de verschillende trajectgedeelten, waarvoor specifieke oplossingen mogelijk zijn. Het is daarom noodzakelijk deze problemen inzichtelijk te maken ten behoeve van de uitwerking van oplossingsrichtingen:

- definieer het verkeerskundige studiegebied;
- geef aan welk deel van het verkeer:
 - doorgaand is ten opzichte van dit gebied, onderscheid daarbij nationaal en internationaal verkeer;
 - bestemmingsverkeer is met een regionale herkomst of bestemming;
 - lokaal verkeer is.
- beschrijf de verhouding vrachtverkeer–personenverkeer per categorie (zoals hierboven genoemd);
- beschrijf de verdeling van de verkeersstromen over de mogelijke routes (selected links).

Geef, naast de analyse van de verkeersstromen, een beschrijving van de verkeerssituatie op het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN), aan de hand van:

- de huidige reistijden op relevante deeltrajecten;
- de omvang van congestie op verschillende wegvakken. Druk de zwaarte daarvan uit in voertuigverliesuren in totaal en naar doelgroepen (woonwerk, zakelijk, overig en goederenvervoer);
- de verhouding tussen de intensiteiten in de spitsperioden en de beschikbare capaciteit op het HWN (I/C verhouding).

Op basis van deze analyse van de verkeersgegevens kan worden bepaald waar de verkeerskundige problemen liggen en voor welk (aan)deel van het verkeer naar oplossingsrichtingen moet worden gezocht.

Goederenvervoer

De startnotitie besteedt veel aandacht aan het nationale doorgaande goederenvervoer van en naar de mainports en greenports en de problemen voor deze stromen op de Ring. Onderzoek of andere (wegen)routes, vervoerwijzen (via spoor of water) of tijdstippen van vervoer kunnen bijdragen aan het verminderen van de problemen.

Robuustheid van het wegennet

In de startnotitie wordt aangegeven dat kleine verstoringen (bijvoorbeeld door ongevallen) tot veel overlast kunnen leiden. Geef aan hoe robuust het huidige netwerk is en welke omleidingsroutes en oplossingen er momenteel voorhanden zijn in geval van ongelukken en calamiteiten. Ga in op de (on)mogelijkheden van deze routes en oplossingen (zoals verkeersmanagement), mede in samenhang met het onderliggend wegennet. Geef aan wat de ambities en doelstellingen zijn voor de robuustheid van het netwerk en geef aan hoe vaak zodanige verstoringen voorkomen dat er sprake is van een groot robuustheidsprobleem.

Regionaal OV

De startnotitie bespreekt vooral de problemen van OV-lijnen op het hoofdwegennet (bussen die gebruik maken van de vluchtstrook). De Commissie adviseert de knelpunten en kansen (vanuit verkeerskundig oogpunt) voor het regionaal OV breder te verkennen, zoals de mogelijkheden voor aanzienlijke uitbreiding van het Utrechtse sneltramnet. Betrek daarbij tevens het gegeven dat het faciliteren van het autogebruik huidige reizigers uit het OV kan trekken.

Capaciteit knooppunten Ring Utrecht

Analyseer waar op de Ring Utrecht de verkeerstechnische knelpunten (zwakke schakels) in het verkeerssysteem zitten. Ga daarbij met name in op de knooppunten Oudenrijn, Lunetten en Rijnsweerd als onderdeel van het verkeerssysteem van de Ring Utrecht. Geef aan hoe de routekeuzes en de weefvakken, waar het verkeer van strook moet wisselen, van invloed zijn op de capaciteit van de wegen en de bereikbaarheid van de Ring Utrecht. Geef een beschouwing over de (on)mogelijkheid de capaciteit op de betreffende knelpunten beter te benutten of te vergroten.

Problemen onderliggend wegennet

De problemen op het hoofdwegennet veroorzaken direct en indirect effecten op het onderliggende wegennet (OWN). Kwantificeer deze problemen zoveel mogelijk. Beschouw de volgende thema's:

- de bereikbaarheidsproblemen van steden en dorpen;
- het aandeel sluipverkeer⁷;
- de leefbaarheidsknelpunten (geluid, lucht, barrièrewerking en externe veiligheid);
- de doorsnijding en verstoring van natuur;
- de doorsnijding en hinder voor recreatieve uitloopgebieden en waardevolle landschappen;
- de verkeersveiligheid (onder andere de bijdrage hieraan door sluipverkeer).

⁷ Verkeer dat gezien herkomst en bestemming zou thuishoren op het HWN maar gebruik maakt van het OWN.

Geef de knelpunten op het OWN ook aan op topografische kaarten met daarop de relevante provinciale en gemeentelijke wegen in het studiegebied.

3.4 Integrale verkeersdoelstelling

In hoofdstuk 4 van de startnotitie worden de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit (NOMO) genoemd als hoofddoelstelling. Werk in het MER aansluitend op de brede analyse van de verkeersproblemen een integrale verkeersdoelstelling uit. Verwerk daarin naast de nationale doelstellingen ook de regionale en lokale verkeersdoelstellingen. Geef aan hoe de verschillende overheden (in hun rol als wegbeheerder) de doelstellingen op elkaar afstemmen zodat de verkeersproblemen gezamenlijk worden aangepakt en niet worden afgewenteld. Geef aan hoe het verbeteren van de bereikbaarheid op de hoofdverbindingssassen voor de weg in samenhang wordt gezien met die over het water en via het spoor.

Gebruik de analyse van oplossingsrichtingen om de haalbaarheid ervan te verkennen en hieruit (globale) doelstellingen te formuleren.

3.5 Beleidskader en omgevingsdoelen

Beschrijf in het MER de relevante beleidskaders voor ruimtegebruik (ruimtelijke ordening), woon- en leefmilieu en gezondheid, natuur en ruimtelijke kwaliteit (landschap, cultuurhistorie en recreatie) en geef aan welke ambities, randvoorwaarden en doelstellingen hieruit naar voren komen voor de ontwikkeling van alternatieven, kansen in de omgeving en de mogelijke inpassing van de (nieuwe) infrastructuur.

Geef (indien mogelijk kwantitatief) aan waar beleidsdoelstellingen niet worden gehaald en presenteer de locaties op topografische kaarten. Ga daarnaast in op grenswaarden, normen en streefwaarden die volgen uit beleid en wet- en regelgeving. Geef aan waar in de huidige situatie en autonome ontwikkelingen sprake is van knelpunten. Geef overschrijdingen van wettelijke grenswaarden en streefwaarden kwantitatief en op kaarten aan.

Werk per thema van de omgevingsdoelen een kansen-/belemmeringenkaart uit met daarop de kansen, problemen en de inschatting van mitigatiemogelijkheden per aspect. Doe dit op topografische kaarten met daarop het HWN en OWN van de samenwerkende partijen uit VERDER.

3.5.1 Ruimtegebruik

Geef op kaart aan waar woningbouw, bedrijventerreinen, transformatiegebieden (zoals genoemd in de startnotitie) en recreatiegebieden zijn gepland. Geef aan welke randvoorwaarden en ruimtelijke opgaven hier uit voortvloeien. Geef ook aan op welke termijn realisatie van deze opgaven is gepland en geef een doorkijk naar de verdere toekomst.

Het huidige randwegenstelsel rond Utrecht is al een grote barrière voor kruisend (langzaam) verkeer en zorgt voor een zware belasting op direct aangrenzende woon- en recreatiegebieden. De Commissie adviseert de planstudie daarom ook te gebruiken om na te gaan of bestaande barrières kunnen worden verminderd waardoor relaties tussen stadsdelen onderling en met het omringend landelijk gebied weer beter worden.⁸

⁸ In veel zienswijzen wordt benadrukt dat OV, fiets en onderliggend wegennet ook een belangrijk deel van de oplossing van de problematiek moeten bieden. Met deze oplossingen kan worden voorkomen dat functies als

3.5.2 Woon- en leefmilieu en volksgezondheid

Geef aan hoe de doelstellingen uit het NMP4, het reduceren van geluidhinder, het verminderen van luchtvervuiling (o.a. actieplan Lucht gemeente Utrecht) en het handhaven en bevorderen van externe veiligheid worden ingevuld. Geef daartoe voor deze verschillende aspecten aan waar zich in de huidige situatie en bij de autonome ontwikkeling in het studiegebied (dus ook op het OWN) knelpunten voordoen en wat de locatie en omvang daarvan is. Het gaat dan niet alleen om wettelijke knelpunten maar ook om situaties die door velen als hinderlijk worden beschouwd. Geef aan of het hier gaat om gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderopvang, bejaarden-, verzorgings-, verpleegtehuizen en woningen.

Naast het terugdringen van (fijn) stof, geluid en lichthinder, is bij de verbetering van de (leef)omgevingskwaliteit ook het behoud van bestaande uitloopgebieden en uitbreiding met nieuwe uitloopgebieden van de stad (natuur- en recreatiegebieden) van belang. Onderzoek waar mogelijkheden zijn voor het opheffen van barrièrewerking en optimaliseren van dwarsverbindingen, over en onder de snelwegen, voor wonen en recreatie (uitloopgebieden).

Werk de doelstellingen voor volksgezondheid^{9,10} zoals verwoord in het NMP4, het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002-2006)¹¹ en de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (2008-2012) verder uit.

3.5.3 Natuurlijke omgeving

Gebiedsbescherming

De Ring Utrecht doorsnijdt en wordt geflankeerd door beschermde gebieden van de Ecologische hoofdstructuur (EHS) en Natura 2000-gebieden. Geef op kaart aan waar deze gebieden zich in het studiegebied bevinden, inclusief de ecologische verbindingzones binnen de EHS. Beschrijf in aanvulling op de startnotitie het toetsingskader zoals beschreven in de Nota Ruimte, Spelregels EHS en/of provinciale uitwerkingen daarvan. Geef ook de overige natuurgebieden op kaart aan.

Geef de knelpunten aan, zoals barrièrewerking, die nu al aanwezig zijn. Geef ook de knelpunten aan, zoals oppervlakteverlies en barrièrewerking, die ontstaan bij verbreding van bestaande doorsnijdingen of nieuwe doorsnijding van natuurgebieden. Geef aan welke kansen er zijn om het oppervlakteverlies en de barrièrewerking zo beperkt mogelijk te houden. Het gaat daarbij zowel om de maatregelen van het Meerjarenprogramma Ontsnippering 2004, als om maatregelen voor regionale en lokale knelpunten. Geef ook aan waar kansen liggen om de barrièrewerking terug te dringen.

natuur, recreatie en woongebieden moeten wijken of negatief beïnvloed worden door de verbreding of aanleg van infrastructuur.

⁹ Op basis van de Wet collectieve preventie volksgezondheid (Wcpv). Het doel van de Wcpv is gezondheidswinst: het verlengen van gezonde levensverwachting, het voorkomen van vermijdbare sterfte en het verhogen van de kwaliteit van het leven. De Wcpv stelt dat gemeenten dit kunnen bewerkstelligen door gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen mee te laten wegen. De Wcpv verplicht de gemeenten elke vier jaar een nota gemeentelijk gezondheidsbeleid vast te stellen.

¹⁰ Op basis van de EU-richtlijn 2001/42/EG voor m.e.r. op strategisch niveau is gezondheid expliciet benoemd als milieueffect in de Nederlandse regelgeving voor plan-MER.

¹¹ Hierin worden m.e.r. en SMB (plan-m.e.r.) expliciet als belangrijke instrumenten genoemd om de integratie van gezondheid en milieu in lokaal beleid te bevorderen.

Geef bestaande knelpunten op het gebied van geluid, stikstofdepositie¹² en lichthinder aan, veroorzaakt door wegverkeer, op beschermde gebieden. Geef ook aan welke mogelijkheden (kansen) aanwezig zijn om deze overbelasting terug te dringen, zoals snelheidsverlaging en/of schermen. Geef aan hoe voorkomen kan worden dat meer knelpunten in overbelasting door geluid, stikstofdepositie en verlichting ontstaan.

Geef aan waar ingrepen bij bestaande infrastructuur en/of nieuwe infrastructuur knelpunten kunnen opleveren voor het watersysteem van de beschermde gebieden. Geef hierbij in het bijzonder aandacht aan gebieden die gevoelig zijn voor veranderingen in het watersysteem zoals de Molenpolder, het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen, ten noorden van de NRU, en Amelisweerd/Kromme Rijngebied.

Bodem en water

Beschrijf de bestaande knelpunten voor het (grond- en oppervlakte)watersysteem in relatie tot de huidige infrastructuur. Geef aan waar ingrepen bij de bestaande infrastructuur en/of nieuwe infrastructuur (extra) knelpunten opleveren of kunnen bijdragen aan het oplossen van bestaande knelpunten.

Geef aan of er mogelijkheden zijn om de waterkwaliteit te verbeteren in 'werk met werk projecten' die aansluiten bij de maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water.

3.5.4 Landschap, cultuurhistorie en recreatie

Werk de relevante beleidskaders voor landschap en cultuurhistorie verder uit. Ga daarbij in op:

- het Rijksbeleid voor de Nationale Landschappen, de Nieuwe Hollandse Waterlinie;
- provinciaal en lokaal beleid voor onder andere het Noorderparkgebied, Amelisweerd en het Kromme Rijngebied.

De directe omgeving van de bestaande en mogelijke nieuwe routes en de zoekgebieden van eventuele nieuwe infrastructuur voor de Ring Utrecht zijn veelal van grote landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve kwaliteit. Dit geldt ook voor de woongebieden, waar vaak oude structuren nog herkenbaar zijn. Geef aan welk beleid is ontwikkeld (en in ontwikkeling is) om deze kwaliteiten te bewaken (streekplan, inspiratiekaart rijksadviseurs, routeontwerp, ontsnipperingsplan en dergelijke) en maak per alternatief duidelijk hoe hiermee wordt omgegaan. Het gebruik van een 'kwetsbaarhedenkaart' kan daarbij behulpzaam zijn.

3.6 Te nemen besluit(en)

Geef aan hoe de besluitvorming in fase 1 verloopt. Geef aan welke partijen het voorkeursalternatief vaststellen en hoe andere belanghebbenden, overheden, belangengroepen en burgers worden betrokken bij dit selectieproces. Geef aan

¹² Verkeer levert een aanzienlijke bijdrage aan de stikstofdepositie op natuurgebieden, zie bijvoorbeeld de publicatie 'Haalbaarheid nationale emissieplafonds in 2010; Basisgegevens betreffende emissieramingen, aanvullende opties en effecten' (P. Hammingh e.a., 2006). De kritische depositiewaarden voor Natura 2000 habitattypen zijn opgenomen in H.F. van Dobben en A. van Hinsberg, (2008) Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterra-rapport 1654. De Commissie wijst erop dat in Natura 2000-gebieden waar de kritische depositie voor stikstof al wordt overschreden, bij iedere verder toename significante gevolgen niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Zie verder de handreiking beoordeling activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden van het ministerie van LNV, 2008.

wat de politiek-bestuurlijke en juridische status is van het geselecteerde voorkeursalternatief of -alternatieven.

Werk vooruitlopend op fase 2 de besluitvormingsprocedure uit voor het gekozen voorkeursalternatief. De Commissie constateert dat er gestart is met een verkorte Tracéwetprocedure, maar dat een aantal onderzochte alternatieven door provincie en gemeente(n) besluitvorming vereist en dat daarvoor andere procedures¹³ moeten worden doorlopen. Geef duidelijk aan binnen welke vervolprocedures het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt en welke partijen daarbij welke verantwoordelijkheden hebben.

Werk uit hoe het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (commissie Elverding) in deze studie wordt overgenomen.¹⁴ Ga daarbij in op het advies over de volgende dragende elementen van de procesgang:

- een gebiedsgewijze benadering, waarbij verschillende alternatieven voor verbetering van de bereikbaarheid tegen elkaar worden afgewogen en afstemming en afweging plaatsvindt met andere doelstellingen voor het gebied (zie omgevingsdoelen paragraaf 3.5);
- ruime participatie van betrokkenen bij;
 - de probleemanalyse;
 - de vaststelling van nut en noodzaak;
 - de formulering van ambities;
 - het vaststellen van mogelijke oplossingsrichtingen;
 - de keuze van het voorkeursalternatief.

Samenhang met andere projecten uit VERDER

In de startnotitie staat beschreven welke overige besluiten, studies en procedures er (onder andere in het kader van het samenwerkingsprogramma VERDER) gevolgd worden. Geef in het MER de laatste stand van zaken weer.

De Commissie adviseert om de informatie uit het MER op twee niveaus in de besluitvorming te gebruiken:

- integraal op het niveau van het VERDER programma, waarbij de milieu-informatie wordt gebruikt om keuzes te maken tussen uitvoering en/of fasering van de verschillende maatregelen en projecten uit dit programma;¹⁵
- op het niveau van het project zelf.

Geef hierbij expliciet aan welke milieucriteria gehanteerd worden bij de keuzes in de besluitvorming over het VERDER programma. Geef de keuzes aan voor:

- de te realiseren projecten binnen het programma;
- de volgorde van uitvoering van de verschillende projecten.

Werk daarvoor omgevingsdoelen verder uit, zodat duidelijk wordt hoe keuzes binnen het VERDER programma bijdragen aan het oplossen en voorkomen van knelpunten elders. Geef aan of het bijvoorbeeld mogelijk is om de projectdoelstellingen te realiseren met capaciteitsuitbreidingen elders (binnen het VERDER programma) die tot minder milieueffecten leiden of beter bijdragen aan de omgevingsdoelstellingen.

Ga voor natuur en landschap na of compenserende en mitigerende maatregelen projectoverstijgend binnen het programma kunnen worden uitgevoerd en

¹³ Procedures in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro).

¹⁴ Sneller en Beter, Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, April 2008 en Kabinetsstandpunt Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, 23 mei 2008.

¹⁵ Dat het detailniveau van de informatie op dat moment nog niet voor alle studies hetzelfde is maakt voor besluitvorming op het VERDER niveau niet uit, het gaat op dat niveau om informatie op hoofdlijnen.

geef aan hoe dit keuzes beïnvloedt. Geef hierbij bijvoorbeeld aan of er winst is te behalen door het uitwerken van één grotere compensatieopgave voor natuur en landschap die de compensatie afdekt voor meerdere projecten uit het programma.

De besluitvorming over de projecten A1/A27, Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken zal gefaseerd worden uitgevoerd. De planning is om in 2009 een voorkeursalternatief voor deze projecten vast te stellen. Voor de A28 is reeds een voorkeursalternatief bepaald. De (voorgenomen) keuzes in deze projecten beïnvloeden elkaar. Geef aan wat deze beïnvloeding inhoudt en hoe hier rekening mee wordt gehouden.

De Commissie adviseert om voorkeursalternatieven uit projecten waar nog geen besluit over is genomen en waar keuzes in principe nog mogelijk zijn als scenario mee te nemen in de autonome ontwikkeling.

4. ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

De Commissie adviseert de alternatieven in de eerste fase op een zodanig detailniveau uit te werken dat ze kunnen worden getoetst op:

- het doelbereik voor de *bereikbaarheid*, waarbij voldaan wordt aan de integrale bereikbaarheidsdoelstelling (samengesteld uit de nationale, regionale en lokale doelen). Geef aan op hoeveel procent van het doelbereik voor bereikbaarheid alternatieven moeten scoren en hoe dit doel zich verhoudt met de omgevingsdoelen. (Bijvoorbeeld de keuze tussen een oplossing die qua bereikbaarheid optimaal scoort, maar slecht(er) scoort op andere (omgevings-)doelen, versus een oplossing die qua bereikbaarheid minder scoort, maar waarmee wel omgevingsdoelen gerealiseerd kunnen worden/blijven);
- het doelbereik voor *ruimtelijke kwaliteit* (waaronder landschap, cultuurhistorie, leefbaarheid, recreatie, natuur, barrièrewerking, etc.). Dit kan betekenen dat verkeerskundig kansrijke alternatieven diepgaander worden uitgewerkt in fase 1 om de mogelijkheden en tegenstrijdigheden met omgevingsdoelen te verkennen. Geef aan hoe wordt omgegaan met de adviesopdracht aan het College van Rijksadviseurs om een “inspiratiekaart” te maken. Neem dit document op als bijlage bij het MER;
- de randvoorwaarden die volgen uit *wet- en regelgeving* en uit de doelstellingen op het gebied van leefomgeving en natuur. Gebruik als input de verkeersintensiteiten en presenteer de effecten van geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheid op een kwantitatieve wijze (in de vorm van belast oppervlak, aantallen blootgestelden) door gebruik te maken van modelberekeningen of daar waar dit geen meerwaarde heeft op een kwalitatieve wijze¹⁶. Op deze manier kan informatie verkregen worden voor een onderlinge vergelijking en de vraag worden beantwoord of zich knelpunten zullen voordoen en of die mitigeerbaar zijn;
- de kosten in relatie tot de *fasering* van de (mitigerende) maatregelen en projecten uit het VERDER programma. Van belang hierbij is aan te geven wat de effecten van het budget zijn op de fasering en de uitwerking van al-

¹⁶ Daar waar de verkeersintensiteit op bestaande infrastructuur beperkt toe- of afneemt, kan volstaan worden met een kwalitatieve beoordeling.

ternatieven in de tijd. Op deze manier kan worden aangegeven wat de (milieu)effecten zijn van een gefaseerde aanleg.

De uitwerking moet gaan tot het detailniveau waarop een keuze voor een voorkeursalternatief en mma kan worden gemaakt. Werk de hoofdalternatieven zo uit dat de verschillende onderdelen uitwisselbaar zijn en dat op basis van de onderdelen 'nieuwe' alternatieven zijn samen te stellen tot een voorkeursalternatief en mma.

Geef aan of de volgende varianten (of andere) een steekhoudende bijdrage kunnen leveren aan de vermindering of oplossing van de problemen:

- een verbinding tussen de A2 en de A12 ten westen van Leidsche Rijn, met eventueel een doortrekking naar de A27 en verder naar de A2 ten zuiden van Utrecht en Knooppunt Everdingen;
- de opwaardering en benutting van de route via de N227 tussen Maarn (A12) en Amersfoort (A28);
- de opwaardering en benutting van de route via de A30 Barneveld - Veenendaal.

Indien deze varianten een positieve bijdrage leveren aan het oplossen van de problemen, neem ze dan mee in de verdere uitwerking in fase 1.

Zevensprong van Verdaas

Geef voor ieder alternatief aan hoe de Zevensprong van Verdaas is toegepast. Het gaat hierbij dus om maatregelen die los van de autonome ontwikkeling (de no-regret maatregelen van VERDER) binnen de alternatieven worden uitgewerkt. Ga hierbij in op:

- *de ruimtelijke visie*;
- *beprijzen*; geef aan welke maatregelen bovenop de landelijke generieke invoering van kilometerbeprijzing worden genomen;
- *mobilitetsmanagement en fiets*; geef aan welke afspraken worden gemaakt en hoe wordt samengewerkt met belangengroepen (zoals de Fietsersbond);
- *openbaar vervoer optimaliseren*; geef aan wat binnen de bestaande infrastructuur en met relatief kleine aanpassingen daarvan mogelijk is. Geef aan of een aanzienlijke uitbreiding van het tramnet hier ook in is uitgewerkt;
- *benutting*; geef aan in hoeverre de bestaande infrastructuur nog verder kan worden benut.

De Commissie adviseert om via gevoeligheidsanalyses na te gaan hoe het (maximaal) uitwerken van de stappen uit de zevensprong kunnen bijdragen aan het oplossen van de verkeersproblemen.¹⁷

4.2 Hoofdalternatieven (basisprincipes)

Niet verbreden

Dit alternatief wordt gepresenteerd als het alternatief met maximale inzet van de VERDER maatregelen. In de startnotitie wordt echter het principe van 'Sturing via ruimtelijke ordening' hier niet aan toegevoegd. Werk deze stap van Verdaas ook maximaal uit binnen dit alternatief. Maak binnen dit alternatief duidelijk onderscheid tussen de VERDER maatregelen waarover al is besloten (de zogenaamde no-regret maatregelen, deze horen bij de autonome ontwikkeling) en de maatregelen waarover binnen dit project 'Ring Utrecht' besluitvorming zal plaatsvinden. Werk de VERDER maatregelen volgens de

¹⁷ Geef daarbij bijvoorbeeld inzicht in de vraag wat een verdubbeling van het gebruik van fiets of een zeer grote toename in OV-gebruik bijdraagt aan de oplossing van het probleem.

Zevensprong van Verdaas maximaal uit op basis van het voor dit project gereserveerde budget, vergelijkbaar met het budget dat ook in andere alternatieven wordt gebruikt.

Verbreden (Variant A volle ring en Variant B halve ring)

In het alternatief 'verbreden' wordt een robuust netwerk ook als (neven)doelstelling genoemd. Geef aan hoe met verkeersmanagement en eventueel gebruik van het OWN aan dit doel zou kunnen worden voldaan.

Sorteren

In de startnotitie wordt gesproken over het ontvlechten van regionaal en doorgaand verkeer. De Commissie adviseert hier ook het aandeel lokaal verkeer aan toe te voegen dat gebruik maakt van het hoofdwegennet. Het huidige hoofdwegennet heeft nu ook een belangrijke functie voor het lokale en regionale verkeer. Dit wordt mede veroorzaakt door problemen op de wegenstructuur van de stad Utrecht. De ontmenging van lokaal/bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer zal in dit alternatief centraal moeten staan. Beargumenteer hoe ervoor gezorgd wordt dat lokaal/regionaal verkeer gebruik maakt of gaat maken (en blijft maken) van het voor deze soort verkeer gereserveerde verkeersruimte.

Spreiden

Geef aan waarom er wordt gekozen voor regionale verbindingen aan de buitenrand van de stad Utrecht en doorgaande hoofdverbindingen aan de binnenzijde. Geef aan of deze keuze specifieke eisen stelt aan de uitwerking van dit alternatief en hoe ondanks de grotere omrijfactor de nieuwe route met name door lokaal/regionaal verkeer gebruikt zal worden. Geef aan wat de consequenties zijn van het gebruik van het regionale wegennet door doorgaand verkeer. Ga met name in op maatregelen voor leefomgeving en de verkeersveiligheid.

4.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Neem bij het samenstellen van het mma de omgevingsdoelen en kansen als uitgangspunt. Ga hierbij expliciet in op de doelen voor volksgezondheid, natuur en landschap en cultuurhistorie. Geef aan welke maatregelen uit het VERDER programma in het mma kunnen worden opgenomen, als resultaat van het maximaal volgen van de Zevensprong van Verdaas.

De Commissie adviseert om in fase 1 parallel aan het voorkeursalternatief een mma uit te werken. Ga daarbij op een zelfde wijze te werk als bij het samenstellen van het voorkeursalternatief. Stel het mma samen uit de meest milieuvriendelijke onderdelen van de hoofdalternatieven. Onderbouw wat de selectiecriteria zijn geweest voor de meest milieuvriendelijke onderdelen die samengevoegd een realistisch en uitvoerbaar mma vormen. Onderbouw de keuzes aan de hand van de (milieu-)effectbeschrijvingen. Geef aan of het mogelijk is het mma als voorkeursalternatief te benoemen en onderbouw deze keuze.

4.4 Referentie

De referentiesituatie is de huidige situatie op de wegvakken in het plangebied met de autonome ontwikkelingen (met als prognosejaar 2020 en voor zover mogelijk tot 2030, waarbij indien nodig gebruik kan worden gemaakt van scenario's). Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht van de ruimtelijke plannen en projecten, die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd en

geef aan welke invloed deze hebben op het verkeersaanbod. Onderbouw de ruimtelijke en modelmatige aannames die voor het verkeersmodel worden gedaan.

In de startnotitie wordt aangegeven dat het effect van prijsbeleid door middel van een gevoeligheidsanalyse duidelijk wordt gemaakt. De Commissie is van mening dat de noodzaak voor uitbreiding van de wegcapaciteit nader moet worden onderbouwd door de invoering van prijsbeleid ook in de autonome ontwikkeling als scenario mee te nemen.¹⁸ Geef in het MER aan op welke uitgangspunten het scenario van prijsbeleid is gebaseerd. Ga daarbij in op de differentiatie naar plaats, tijd en voertuig- en milieuclassificatie.

De voorkeursalternatieven uit de studies van de aangrenzende wegvakken kunnen niet als autonome ontwikkeling worden beschouwd zolang daar geen formele besluiten over zijn genomen. Werk ze daarom als scenario voor de autonome ontwikkeling uit. Werk logische combinaties uit van vergelijkbare alternatieven voor de aangrenzende wegvakken (zoals een koppeling van verbreden met verbreden en nieuwe infrastructuur met nieuwe infrastructuur).

Voor de pakketstudies uit het VERDER programma, de tracéstudies A1/A27 en knooppunt Hoevelaken moet nog een besluit worden genomen over het voorkeursalternatief.¹⁹ Voor het project A28 Utrecht – Amersfoort wordt het voorkeursalternatief momenteel uitgewerkt tot een ontwerp-Tracébesluit. De besluitvorming over deze projecten heeft invloed op de keuzes die gemaakt kunnen of moeten worden voor de Ring Utrecht.

Het voorkeursalternatief voor de A28 Utrecht - Amersfoort is aanleg van een spitsstrook op het traject Leusden-zuid – Knooppunt Hoevelaken en een extra rijstrook op het traject Utrecht – Leusden-zuid. Ga na in hoeverre de oostelijke varianten N227 Amersfoort – Maarn en de A30 van invloed kunnen zijn op het verkeersaanbod op de A28 en daarmee op het doelbereik van de varianten die voor de A28 worden uitgewerkt.

4.5 Fasering

Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek en de financiën die daar tegenover staan wil Rijkswaterstaat infrastructurele maatregelen gefaseerd gaan uitvoeren. Besteed aandacht aan eventuele verschillen in effecten tussen de alternatieven als gevolg van fasering. Wanneer fasering leidt tot verschillen in milieueffecten die bepalend kunnen zijn voor de keuze tussen de alternatieven en varianten, dan dient daar in fase 1 van het MER aandacht aan te worden besteed. De informatie die hieruit voortvloeit kan namelijk worden gebruikt voor de uitwerking in fase 2 van een effectieve fasering vanuit oogpunt van milieu (zo nodig met terugvalopties).

¹⁸ Conform Ministerie van verkeer & Waterstaat (2008), Implementatie Kilometerprijsstelsel, Den Haag, 27 juni 2008, Documentnummer: VENW/DGP-2008/6664.

¹⁹ Mededeling van het ministerie van Verkeer en Waterstaat tijdens het locatiebezoek van de Commissie voor de m.e.r. op 13 november 2008 aan het studiegebied van de A28 Utrecht - Amersfoort.

5. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN EERSTE FASE

5.1 Detailniveau milieu-informatie

Baseer de afweging voor het voorkeursalternatief en het mma in de eerste fase van het MER op informatie over:

- verkeer:
 - verkeerseffecten op het hoofdwegenet en onderliggend wegennet;
 - robuustheid en toekomstvastheid van het netwerk
 - de effecten op verkeersveiligheid;
- (milieu-)effecten:
 - leefomgeving (geluid, lucht, externe veiligheid en volksgezondheid);
 - natuurlijke omgeving (werk een kansen- en belemmeringenkaart uit)
 - landschappelijke kansen en effecten van inpassing en effecten cultuurhistorie, aan de hand van een kwaliteitenkaart.

Voor het MER fase 1 is van belang deze effecten te beschrijven tot het detailniveau dat nodig is voor de selectie en besluitvorming over de alternatieven. Het is noodzakelijk de effectbeoordeling te richten op de strategische keuzen die in fase 1 moeten worden gemaakt. Richt de effectbeoordeling op de onderscheidende aspecten en de verschillen tussen de alternatieven, onnodige detaillering kan hierbij achterwege worden gelaten.

De effecten kunnen met behulp van 'expert judgement' worden beoordeeld. Beargumenteer bij deze wijze van beoordelen expliciet de robuustheid van de resultaten en geef aan hoe ze tot stand zijn gekomen. Voor een aantal aspecten zal het detailniveau zodanig moeten worden gekozen dat aannemelijk wordt gemaakt dat aan wettelijke eisen en normen kan worden voldaan (bijvoorbeeld bij natuur en leefomgeving).

De Commissie adviseert daarbij de onderdelen (varianten en trajectgedeelten) van de alternatieven per milieuaspect afzonderlijk te laten scoren en niet gesommeerd voor het hele alternatief. Dit is vooral van belang bij de alternatieven met aanleg van nieuwe infrastructuur. De onderdelen kunnen zeer verschillend scoren op doelbereik en ruimtelijke kwaliteit.

Gevoeligheidsanalyses met betrekking tot verkeersgedrag zijn cruciaal in de effectbeschrijving. Geef daarbij aan waar bijvoorbeeld omslagpunten in routekeuzes liggen.

5.2 Verkeer

Werk de verkeersgegevens uit die noodzakelijk zijn voor de (globale) berekeningen voor geluid en lucht en de secundaire effecten van nieuwe verbindingen. Hanteer hierbij de prognosejaren 2020 en 2030.

Geef tevens aan wat de CO₂-uitstoot is op basis van het gereden aantal voertuigkilometers. Geef aan of de alternatieven onderscheidend zijn op dit aspect.

5.3 Milieueffecten

5.3.1 Leefomgeving

Geluid

Geef de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van nieuwe wegen. Maak in de eerste fase gebruik van eenvoudige

modelberekeningen (zoals de Standaard Rekenmethode 1 uit het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006). Geef voor vergelijking van de alternatieven inzicht in geluidbelaste oppervlakken. Doe dit in stappen van 5 dB vanaf 40 dB(A) voor natuur en vanaf 48 dB(L_{den}) voor woningen en andere gevoelige objecten.

Voor bestaande infrastructuur kan volstaan worden met een vergelijking van de verkeersintensiteiten met de referentiesituatie met daarbij de toe- of afname in dB²⁰.

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de te wijzigen infrastructuur voor het bepalende jaar (ten minste tien jaar na aanleg van een nieuwe weg). Voor te reconstrueren wegen is de situatie bepalend vóór de reconstructie en het maatgevende jaar na de reconstructie (ten minste tien jaar). Geef aan waar nieuwe knelpunten te verwachten zijn en of bestaande knelpunten worden opgelost.

Schenk in het MER voor zover van toepassing aandacht aan de cumulatie van geluidbelasting van de weg en geluidbelasting van overige geluidbronnen.

Geef aan welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidschermen of 'stiller asfalt') er mogelijk zijn in knelpuntsituaties.

Luchtkwaliteit

Beschrijf in fase 1 de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het HWN en de relevante wegen van het OWN, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Voor de afbakening van het studiegebied is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen²¹ te verwachten zijn.

Presenteer de luchtkwaliteit op kaarten die de verschillende concentraties in stappen (klassen) van 5 µgr./m³ (of minder, als 5 µgr./m³ te weinig onderscheidend is) weergeven. Maak hierbij gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007).

Geef in geval van overschrijdingen aan of er maatregelen mogelijk zijn waardoor voldaan kan worden aan de luchtkwaliteitseisen. Onderbouw de aannames die zijn gebruikt voor de effectiviteit van generieke en lokale maatregelen.

Externe veiligheid

Geef aan welke knelpunten er in de huidige situatie zijn op het gebied van externe veiligheid (plaatsgebonden risico en groepsrisico) en werk uit of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

Volksgezondheid

Beschrijf op basis van bestaande dosis-effectrelaties²² de consequenties van het voornemen voor luchtkwaliteit, geluidsimmissie, externe veiligheid en barrièrewerking op de volksgezondheid. Houd hierbij rekening met het gegeven dat ook onder de wettelijk vastgestelde normen en grenswaarden gezond-

²⁰ Geluid is relevant bij een verandering van meer dan 1 dB. Dit komt overeen met een verkeerstoename van 30% of een afname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

²¹ Methodiek Gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit, 22 februari 2008. Uitgegeven door: Expertteam gebiedsafbakening luchtkwaliteitsonderzoek.

²² GGD-richtlijn medische milieukunde, luchtkwaliteit en gezondheid. RIVM rapport 609330008/2008, S.C. van der Zee, I.C. Walda.

heidseffecten kunnen optreden. Dit wordt nog versterkt in gebieden waar sprake is van cumulatie van verschillende effecten. Laat in relatie tot de blootstelling zien waar en hoeveel gevoelige objecten of personen²³ zich in het studiegebied bevinden. Geef aan welke alternatieven de gezondheidsschade zoveel mogelijk kunnen beperken en welke maatregelen de volksgezondheid kunnen verbeteren.²⁴

5.3.2 Natuurlijke omgeving

Gebiedsbescherming

Beschrijf de omvang en aantasting van beschermde gebieden door verschillende alternatieven en varianten. Maak hierbij onderscheid in Natura 2000-gebied en de ecologische hoofdstructuur (EHS).

Geef gemotiveerd aan of het voornemen of een onderdeel ervan significante gevolgen kan hebben op de instandhoudingdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Let hierbij in het bijzonder op eventuele effecten door ingrepen in de waterhuishouding op Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen.

Neem hierbij ook cumulatie mee. Indien significante negatieve gevolgen op voorhand niet zijn uit te sluiten dient een passende beoordeling gemaakt te worden.²⁵

Beschrijf het (provinciale) toetsingskader voor de EHS en geef aan of de daarvoor geldende “wezenlijke kenmerken en waarden” van de EHS worden aangetaast.²⁶ Geef inzicht in mogelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen. Geef in het bijzonder aandacht aan de alternatieven waar nieuwe wegen de EHS doorsnijden, zoals bij Amelisweerd en het Kromme Rijngebied.

Ga hierbij in op:

- de oppervlakte beschermd gebied dat verloren gaat door wegverbreding/aanleg van nieuwe wegen;
- de toe- of afname van geluidbelast oppervlak in beschermde gebieden. De Commissie adviseert bij geluid rekening met biotoopverlies en rustverstoring voor vogels. Hanteer daarbij de 40 en 43 dB(A)-grenzen als verstoringsgrenzen voor vogels²⁷;
- het effect op de ecologie als gevolg van de grondwaterstromingen in het gebied. Breng deze in beeld en geef aan in hoeverre isohypsenpatronen (stijghoogtelijnenpatronen) worden beïnvloed tijdens de bouw en in de gebruiksfase van eventuele tunnels of verlagingen in de weg. Geef hierbij in het bijzonder aandacht aan beschermde gebieden als Molenpolder, Amelisweerd, Kromme Rijngebied en Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen.

²³ Gevoelige groepen zijn kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten; objecten bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

²⁴ De Commissie adviseert om na te gaan in hoeverre het mogelijk is om aan te sluiten bij de gezondheidseffect studie (GES) die door de provincie Utrecht in het kader van het project A28 Amersfoort-Utrecht wordt uitgevoerd.

²⁵ Indien uit de eventueel benodigde passende beoordeling blijkt dat significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten met het nemen van mitigerende maatregelen, moet de zogenaamde ADC-toets worden doorlopen.

²⁶ Het toetsingskader zoals beschreven in de Nota Ruimte, Spelregels EHS en/of provinciale uitwerkingen.

²⁷ De grens van 40 dB(A) is onder meer gehanteerd in de plan-m.e.r.-procedure voor de Zuiderzeelijn. De grens van 43 dB(A) onder meer in de m.e.r.-procedure voor de Energiecentrale Gelderland in Nijmegen (Electrabel). Dit betref open landschappen Voor besloten landschappen wordt aangenomen dat de grens nog enkele decibellen onder de 40 dB(A) zou moeten liggen. Breng daarom ook de effecten op meer gevoelige bossoorten in beeld.

- de effecten van depositie van stikstofverbindingen op gebieden die gevoelig zijn voor verzurende en vermestende deposities²⁸. Dit geldt in ieder geval voor de Oostelijke Vechtplassen, met daarbinnen gevoelige habitattypen, deze liggen op ongeveer 1,5 kilometer afstand van Noordring Utrecht. Ga na of dit mogelijk ook nog voor andere gebieden geldt.

Soortbescherming

In het studiegebied komen soorten voor die beschermd zijn door de Flora- en faunawet. Geef de effecten aan van een nieuwe doorsnijding of verbreding op (zwaar) beschermde soorten in het onderzoeksgebied (kijk hierbij naar de categorie 3 soorten uit de Flora- en faunawet).

Bodem en water

Geef aan of er effecten zijn te verwachten op bodem, oppervlaktewater, grondwater en grondwaterbeschermingsgebieden.

Geef aan in hoeverre de verandering van grondwaterstromingen tijdens aanleg en in de gebruiksfase van eventuele tunnels, tunnelbakken en/of een verdiepte ligging van de weg invloed heeft op de bebouwde en onbebouwde omgeving. Maak inzichtelijk welke mitigerende maatregelen kunnen worden toegepast en wat daarvan de effecten zijn.

5.3.3 Landschap, cultuurhistorie, ruimtegebruik en recreatie

De effecten op landschap zijn vooral van belang om de kansen voor realisatie van de omgevingsdoelen in beeld te krijgen en de inpassing van bestaande en eventuele nieuwe tracégedeelten. Ga in op de inspiratiekaart die wordt opgesteld door het College van Rijksadviseurs.

Het gaat hier in het bijzonder om het gebied dat een brede zone vormt rond de indicatieve lijnen (zoekgebieden) op de schematische kaartjes uit de startnotitie. Presenteer de informatie op een meer gedetailleerde landschapskwaliteitskaart en geef inzicht in de kansen en mogelijkheden van versterking/mitigatie/inpassing (fysiek en kosten). Deze informatie vormt de basis voor de keuzes in fase 1.

Besteed aandacht aan:

- de visueel-ruimtelijke structuur: openheid, zichtlijnen en beelddragere;
- cultuurhistorische kenmerken: verkavelingsrichting, elementen en samenhang;
- gebieden met archeologische verwachtingswaarden;
- geomorfologische kenmerken, reliëf en bekensystemen;
- routestructuren;
- bijzondere functies van het gebied, met recreatieve betekenis en barrièrewerking voor recreatiegebieden;
- gevoelige functies in het gebied: zoals woningen, scholen, gezondheidsinstellingen;
- visuele barrièrevorming, fysiek scheiden en veel/ver omfietsen.

²⁸ De Commissie wijst erop dat in Natura 2000-gebieden waar de kritische depositie voor stikstof al wordt overschreden, bij iedere verder toename significante gevolgen niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Verkeer heeft een aanzienlijke bijdrage aan de stikstofdepositie op natuurgebieden, zie bijvoorbeeld de publicatie 'Haalbaarheid nationale emissieplafonds in 2010; Basisgegevens betreffende emissieramingen, aanvullende opties en effecten' (P. Hammingh e.a., 2006). De kritische depositiewaarden voor Natura 2000 habitattypen zijn opgenomen in H.F. van Dobben en A. van Hinsberg, (2008) Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterra-rapport 1654. Zie verder de handreiking beoordeling activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden van het ministerie van LNV, 2008.

6. KOSTEN-BATEN ANALYSE

De Commissie adviseert om in de kosten-baten analyse (KBA) overzichtelijk en zoveel mogelijk kwantitatief inzicht te geven in de effecten van de verschillende alternatieven en varianten. Presenteer deze in een overzichtelijke vergelijkingstabel. Bij het volgen van de OEI-methodiek is het tevens van belang dat de te onderzoeken alternatieven/varianten en zichtjaren in de KBA en het MER dezelfde zijn.

Het in geld uitdrukken van de gevolgen van de verschillende alternatieven, en zeker van de milieugevolgen, is niet altijd mogelijk. Dit betekent dat de KBA geen volledig inzicht geeft in de te verwachten (milieu)effecten. Om die reden is het dan ook van belang in het MER aan te geven dat de vergelijking van alternatieven in m.e.r.-verband en de vergelijking van alternatieven in een KBA twee aanvullende sporen zijn, die op elkaar worden afgestemd. De KBA dient hierbij vooral om beter inzicht te krijgen in de te moneteriseren kosten en baten van de voorliggende keuzes.

7. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Vergelijk de alternatieven op doelbereik, randvoorwaarden, faseerbaarheid en (milieu-)effecten en presenteer dit in een overzichtelijke tabel. De hoofdalternatieven (basisprincipes) verschillen aanzienlijk qua ligging en beïnvloedingsgebied. De Commissie adviseert daarom in de vergelijking van alternatieven te beschrijven wat de onderscheidende punten zijn op de verschillende thema's. Presenteer de resultaten in een tabel waarin de absolute verschillen tussen de alternatieven zijn weergegeven.

8. VORM EN PRESENTATIE

Gebruik recent kaartmateriaal met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. Met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden geeft de Commissie in overweging om het kaartmateriaal tevens beschikbaar te stellen als KML-bestand²⁹. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken. Verduidelijk in geval van verbreding of inpassing van nieuwe infrastructuur het ontwerp in de omgeving met (driedimensionale) visualisaties.

9. SAMENVATTING

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet een transparante beschrijving geven van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu)effecten en voorzien zijn van duidelijk kaartmateriaal. Het moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER en inzicht geven in de milieu-informatie op basis waarvan de afwe-

²⁹ KML is een bestandsformaat waarin geografische gegevens met een Earth browser (zoals Google Earth en Google Maps) worden weergegeven.

gingen worden gemaakt. Besteed in het bijzonder aandacht aan de vergelijking van de alternatieven en de beschrijving van de onderscheidende punten op de verschillende thema's.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, dienst Utrecht

Bevoegd gezag:

- Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend);
- Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
- College van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht;
- College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht.

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

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.2, C1.3, C1.4 en/of C.1.5

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

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Achtergrond informatie VERDER, uitgereikt tijdens locatiebezoek Commissie voor de m.e.r. 15 januari 2009.
- Memorandum van uitvoering. Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Utrecht de dato 13 november 2006, over de te volgen werkwijze voor de gezamenlijke planstudies Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is te vinden op de website van de Commissie m.e.r. www.commissiener.nl onder adviezen projectnummer 2186.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in Staatscourant van 4 december 2008

advies aanvraag: 22 december 2008

ter inzage legging: 5 december 2008 t/m 15 januari 2009

richtlijnenadvies: 12 maart 2009

Bijzonderheden:

Dit advies van de Commissie voor de m.e.r. heeft betrekking op de eerste fase van het MER waarin de initiatiefnemer de effecten van de hoofdalternatieven uit de startnotitie bestudeert. De Commissie zal een tussentijds toetsingsadvies uitbrengen over de eerste fase. In dit toetsingsadvies zal zij tevens adviseren over (vervolg) richtlijnen voor de tweede fase van het MER. In deze tweede fase werkt de initiatiefnemer het ontwerp (of ontwerpen) verder uit om tot een Tracébesluit te komen. De Commissie zal deze tweede fase afsluiten met een toetsingsadvies dat een eendoordeel bevat over de totale informatie uit fase 1 en 2.

Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies/advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. J.A. Huizer

ir. W.H.A.M. Keijsers

drs. Y.J. van Manen

drs. R. Meeuwsen (secretaris)

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

ir. K.A.A. van der Spek

ir. J. Termorshuizen

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Ring Utrecht

De samenwerkende partijen uit het programma VERDER hebben het voornemen de problemen met de doorstroming van verkeer in de provincie Utrecht op te lossen. De planstudie Ring Utrecht richt zich met name op de knelpunten op het wegennet rondom Utrecht. Ten behoeve van de besluitvorming in het kader van de Tracéwet wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister van Verkeer en Waterstaat is coördinerend bevoegd gezag in deze milieueffect-rapportage (m.e.r.-)procedure, als initiatiefnemer treedt op Rijkswater-staat dienst Utrecht. Dit advies van de Commissie voor de m.e.r. gaat in op de inhoud van het MER.

ISBN: 978-90-421-2616-9