



## **LEESWIJZER t.b.v. de Aanvullende Richtlijnen Ring Utrecht A27/A12**

mei 2011

### ***Voorafgaand***

#### **Opbouw van dit document**

Deze leeswijzer hoort bij de Aanvullende Richtlijnen Ring Utrecht / onderdeel A27/A12 (vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu in mei 2011). Bij deze Aanvullende Richtlijnen horen twee achtergronddocumenten:

- Richtlijnen MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht. De Aanvullende Richtlijnen zijn een toevoeging op de Richtlijnen MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht.
- De notitie 'Toelichting Consultatie'. Deze notitie biedt een beknopte terugkoppeling op hetgeen uit de consultatieperiode (18 augustus tot 29 september 2010) naar voren is gekomen, en laat zien hoe dit heeft doorgewerkt in de Aanvullende Richtlijnen.

### ***Algemene introductie***

#### **Planstudie Ring Utrecht: twee fasen**

In de planstudie Ring Utrecht wordt gezocht naar oplossingen om de verkeersdoorstroming op de Ring te verbeteren. De planstudie is in 2008 van start gegaan en bestaat uit twee fasen.

#### ***Fase 1: bepalen Voorkeursalternatief***

In fase 1 zijn de mogelijke oplossingen in kaart gebracht. In een milieueffectrapportage zijn de effecten van deze oplossingen geïventariseerd. De resultaten zijn gebundeld in een milieueffectrapport: het MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht. Dit MER is in augustus 2010 publiek gemaakt. Aansluitend hierop heeft van 18 augustus tot 29 september 2010 een consultatieperiode plaatsgevonden. Vervolgens heeft de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage op 13 oktober 2010 een toetsingsadvies over het MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht uitgebracht. De Commissie heeft de 46 reacties die tijdens de consultatieperiode zijn ingebracht, meegenomen in dit advies. "De Commissie," zo wordt in het toetsingsadvies verwoord, "is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER 1<sup>e</sup> fase aanwezig is om het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij het selecteren van een voorkeursalternatief of alternatieven die in de tweede fase van het MER verder worden uitgewerkt. [...] Het MER 1<sup>e</sup> fase vormt een goede basis om het vervolgproces van de tweede fase in te gaan."

Fase 1 is op 3 december 2010 afgerond met het vaststellen van een Voorkeursalternatief door het bevoegd gezag: de minister van Infrastructuur en Milieu, de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht. Dit Voorkeursalternatief bestaat uit de volgende elementen:

- De capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd wordt uitgebreid. Daarbij worden de stromen van doorgaand en regionaal verkeer gescheiden (ontweven).
- De A12 krijgt in beide rijrichtingen een extra rijstrook op de parallelbaan.

- De Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) wordt opgewaardeerd tot een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht (minimaal 2 x 2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen, maximumsnelheid van ten minste 80 kilometer per uur).
- Bij het uitbreiden van de A27 gaat de voorkeur uit naar het verbreden van de bestaande Bak bij Amelisweerd met 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken). De Bak krijgt een overkapping over een lengte van ongeveer 250 meter.

#### *Fase 2: gedetailleerde uitwerking Voorkeursalternatief*

In fase 2 wordt het Voorkeursalternatief in detail uitgewerkt. Voor de rolverdeling in fase 2 hebben Rijk en regio de volgende afspraken gemaakt:

- Voor de concrete uitwerking van de verbreding van de A12 en de A27 (inclusief de aanpassingen van de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd) is de minister van Infrastructuur en Milieu bevoegd gezag.
- De gemeente Utrecht en de provincie Utrecht zijn bevoegd gezag voor de opwaardering van de NRU.

In fase 2 worden opnieuw milieueffectrapportages uitgevoerd: één voor de A27/A12 en één voor de NRU. Uiteraard worden deze milieueffectrapportages onderling afgestemd en is er ook bij de uiteindelijke besluitvorming sprake van zorgvuldige afstemming.

Voor de A27/A12 resulteert de tweede fase van de planstudie in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en het daaraan gekoppelde MER eerste fase plus MER 2<sup>e</sup> fase Ring Utrecht / onderdeel A27/A12. Voor de NRU wordt een concept-bestemmingsplanwijziging uitgewerkt en een daaraan gekoppeld MER 2<sup>e</sup> fase Ring Utrecht / onderdeel NRU. De volgende stappen in de procedures staan in het teken van het vaststellen van het definitieve Tracébesluit en de definitieve bestemmingsplanwijziging.

#### **Aanvullende Richtlijnen voor het MER 2<sup>e</sup> fase Ring Utrecht / onderdeel A27/A12**

Voordat het onderzoek in de eerste fase van de planstudie Ring Utrecht van start ging, zijn de Richtlijnen voor het MER 1<sup>e</sup> fase vastgesteld (mei 2009). Zulke Richtlijnen zijn te beschouwen als een soort onderzoeksagenda. De Richtlijnen bakenen de inhoud van het te verrichten onderzoek af: ze geven aan welke alternatieven en effecten in beschouwing moeten worden genomen. Daarmee wordt bevorderd dat via het milieueffectrapport de milieu-informatie op tafel komt die nodig is om het milieubelang volwaardig bij de besluitvorming te kunnen meewegen.

Bij de start van de planstudie Ring Utrecht is reeds aangekondigd dat de studie in twee fasen zou worden ingedeeld. Destijds is ook aangegeven dat er na afronding van fase 1 (Voorkeursalternatief) Aanvullende Richtlijnen zouden worden vastgesteld voor de inhoudsafbakening van het te verrichten onderzoek in fase 2 (uitwerking Voorkeursalternatief).

In mei 2011 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de Aanvullende Richtlijnen voor het MER 2<sup>e</sup> fase Ring Utrecht / onderdeel A27/A12 vastgesteld. Daarbij is rekening gehouden met verschillende aandachtspunten voor het onderzoek in de tweede fase die tijdens de consultatieperiode (18 augustus tot 29 september 2010) zijn genoemd. De Aanvullende Richtlijnen zijn bovendien mede gebaseerd op het advies dat de Commissie voor de milieueffectrapportage op 7 april 2011 voor deze richtlijnen heeft uitgebracht. Hier wordt aan het einde van het document nader op ingegaan.



Het Voorkeursalternatief vormt het vertrekpunt voor de Aanvullende Richtlijnen. De Aanvullende Richtlijnen brengen een duidelijke toespitsing aan. Zo volgt uit de Aanvullende Richtlijnen dat bepaalde typen oplossingen en maatregelen die uiteindelijk niet in het Voorkeursalternatief zijn opgenomen, niet opnieuw onderzocht hoeven te worden. Een herhaling van zetten wordt daarmee voorkomen. Daarnaast blijkt uit de Aanvullende Richtlijnen bijvoorbeeld ook dat bepaalde onderwerpen die in de eerste fase niet uitgebreid aan de orde zijn gekomen, in de tweede fase juist aandacht behoeven. Illustratief hiervoor zijn maatregelen om geluidhinder tot beneden de wettelijke grenswaarden te beperken: in fase 1 is volstaan met de constatering dat zulke maatregelen noodzakelijk zijn, in fase 2 worden deze maatregelen concreet uitgewerkt. Voor aspecten als bijvoorbeeld inpassing en compensatie voor natuur geldt hetzelfde: aangestipt in fase 1, concreet uit te werken in fase 2. Verder zal ook het onderzoek naar verschillende soorten effecten in fase 2 veelal specifieker en met een hoger detailniveau moeten plaatsvinden dan in fase 1. Zo is in fase 1 gewerkt met een verkeersmodel dat laat zien hoe de verkeersstromen zich over het netwerk verdelen, maar waarmee bijvoorbeeld niet berekend kan worden wat de exacte consequenties zijn van aanpassingen aan weefvakken en op- en afritten. In fase 2 wordt een verfijnder verkeersmodel gebruikt, dat een preciezer beeld geeft van de verkeersafwikkeling.

### **Twee stappen in de tweede fase; aanvullend onderzoek naast de milieueffectrapportage**

Het Voorkeursalternatief dat aan het eind van de eerste fase van de planstudie is vastgesteld, geeft een duidelijke koers aan. Dit neemt echter niet weg dat er voor de uitwerking van dit Voorkeursalternatief zeer veel varianten mogelijk zijn. Daaruit moet op zorgvuldige, systematische en navolgbare wijze een nadere selectie gemaakt worden om te komen tot één specifieke variant die uiteindelijk in het OTB A27/A12 wordt opgenomen. Om het selectieproces inzichtelijk te laten verlopen, wordt in de tweede fase van de planstudie in twee stappen naar het eindresultaat toegewerkt:

- fase 2a: uitwerking van het Voorkeursalternatief tot één Voorkeursvariant;
- fase 2b: uitwerking van de Voorkeursvariant in het OTB A27/A12.

De milieueffectrapportage ondersteunt beide fasen. De Aanvullende Richtlijnen MER 2<sup>o</sup> fase Ring Utrecht / onderdeel A27/A12 zijn dan ook op beide fasen van toepassing. Naar het zich laat aanzien zal er bij beide fasen in een aantal gevallen echter wel een verschil zijn in de mate van detail waarin het onderzoek wordt uitgevoerd. Zo zullen in fase 2b voor vrijwel alle te onderzoeken effecten de onderzoeksresultaten in cijfers (kwantitatief) worden weergegeven. In de voorafgaande fase 2a kan in bepaalde gevallen met een meer kwalitatieve beoordeling worden volstaan.

Verder is van belang dat de Aanvullende Richtlijnen MER 2<sup>o</sup> fase Ring Utrecht / onderdeel A27/A12 alleen het te verrichten onderzoek in het kader van de milieueffectrapportage betreffen. Naast de milieueffectrapportage vindt echter ook nog ander onderzoek plaats. Zo is er met name op het gebied van geluid voor het OTB aanvullend onderzoek nodig, bijvoorbeeld onderzoek naar de geluidsbelasting bij individuele woningen en de doelmatigheid van geluidswerende voorzieningen bij individuele woningen. Onderzoek dat specifiek en uitsluitend voor het OTB noodzakelijk is (op grond van de vereisten uit de Tracéwet) wordt uiteraard uitgevoerd. Dit onderzoek krijgt ook zijn weerslag in het OTB dat te zijner tijd tegelijk met het MER 2<sup>o</sup> fase ter inzage wordt gelegd. In de Aanvullende Richtlijnen voor de inhoud van het MER 2<sup>o</sup> fase wordt echter niet naar dit OTB-specifieke onderzoek verwezen.

Om beter inzicht te bieden in de effecten voor de persoonlijke situatie van omwonenden wordt extra aandacht geschonken aan de presentatie van de uitkomsten van de onderzoeken naar luchtkwaliteit en geluidhinder. Tweede doel hiervan is om een afwegingskader voor eventuele aanvullende maatregelen te



bieden. Deze aanvullende maatregelen worden in het MMA beschreven. Voor geluid wordt extra aandacht besteed aan de samenloop van diverse infraprojecten in de omgeving, zoals de spoedprojecten Lunetten-Rijnsweerd en A28 Utrecht-Amersfoort.

### **De voorkeursvariant, referentievariant en Meest Milieuvriendelijk Alternatief**

Aan het einde van fase 2a is duidelijk wat de voorkeursvariant is. Om de effecten van aanvullende maatregelen (zoals geluidsschermen) van de voorkeursvariant in fase 2b goed in beeld te brengen wordt in fase 2b de voorkeursvariant vergeleken met de autonome situatie (wat gebeurt er als de weg niet wordt verbreed?). Tenslotte wordt ook gekeken naar het Meest Milieuvriendelijk Alternatief en het minimumalternatief. Het MMA is een reëel alternatief (het dient de problemen op te lossen binnen het beschikbare budget), maar kijkt hoe dit op een zo'n milieuvriendelijk mogelijke manier kan gebeuren. Het minimumalternatief lost ook de verkeersproblemen op, maar heeft tot doel dit met zo min mogelijk asfalt/ruimtebeslag te realiseren maar wel op een verkeersveilige manier.

### **Samenhang tussen Aanvullende Richtlijnen en Richtlijnen voor de eerste fase**

De Aanvullende Richtlijnen MER 2<sup>e</sup> fase Ring Utrecht / onderdeel A27/A12 moeten nadrukkelijk beschouwd worden als een toevoeging aan de Richtlijnen MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht (mei 2009). Beide documenten met Richtlijnen moeten dus in samenhang gezien worden. Onderdelen van de Richtlijnen voor de eerste fase die onverkort van toepassing blijven in de tweede fase zijn niet opnieuw in de Aanvullende Richtlijnen opgenomen. Dat verklaart waarom de Aanvullende Richtlijnen relatief beknopt zijn; op veel onderwerpen is reeds in de Richtlijnen MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht uitgebreid ingegaan. Aan de Aanvullende Richtlijnen is een bijlage toegevoegd met een lijst van onderwerpen waarvoor de Richtlijnen uit de eerste fase zijn 'overruled'. Dit speelt bijvoorbeeld wanneer het beleid veranderd is, zoals bij prijsbeleid het geval is.

### **Samenhang tussen Advies Cie m.e.r en Aanvullende Richtlijnen**

De adviezen van de commissie m.e.r. zijn zoveel mogelijk overgenomen. Toch worden niet alle adviezen overgenomen. Concreet gaat het om de volgende punten:

- Adviezen over het in het MER opnemen van de besluitvorming. Het MER biedt informatie ten behoeve van de besluitvorming, en bevat die besluitvorming zelf niet.
- Adviezen over financiële zaken (budget, kosten). Dit zijn geen milieu-effecten.
- Het advies om samen met de NRU één verkeersmodel te gebruiken. Voor het hoofdwegennet moet gebruik worden gemaakt van het NRM-model. Voor de gemeente Utrecht biedt dit model een te slechte weergave van de effecten op het onderliggend wegennet, wat voor de NRU-studie een belangrijk aspect is.
- Het advies om de effecten op de volksgezondheid te onderzoeken. De voor gezondheid belangrijke aspecten geluidhinder en luchtkwaliteit worden afdoende in het MER bestudeerd om de gezondheidssituatie na de uitbreiding van de snelwegen acceptabel te laten zijn. In de beleidsbrief over gezondheid uit juli 2009 geven de ministers van VROM en V&W aan de TK aan dat gezondheid in de uitwerkingsfase van de planstudie niet afzonderlijk wordt onderzocht. (zie ook punt 3)
- Het advies van de Cie-m.e.r. over het trechterproces is in de Aanvullende Richtlijnen voor de A12/A27 niet precies, maar wel in grote lijnen overgenomen. De Cie adviseert onder meer om in Fase 2A (stap 2B in de omschrijving van de Cie) de effecten van de varianten kwantitatief en kwalitatief te beschrijven en beoordelen. Mede om de studielasten qua menskracht en kosten enigszins in de hand



te houden is dit in de Aanvullende Richtlijnen aangescherpt tot: “waar mogelijk kwalitatieve beschouwing” van de effecten, bv dmv expert-judgement (6.8 in de Richtlijnen).

