



Commissie voor de
milieueffectrapportage

A27/A12 Ring Utrecht

Toetsingsadvies over het geactualiseerde en aangevulde milieueffectrapport

23 juli 2020 / projectnummer: 2505



1 Advies over het MER en de aanvulling in het kort

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: de minister) wil een goede en veilige doorstroming op de A27/A12 Ring Utrecht bereiken, en waar mogelijk de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. Daartoe is in 2016 een tracébesluit genomen waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld (hierna: het MER 2016). De minister bereidt nu een nieuw tracébesluit voor¹. Voor de verdiepte ligging van de A27 bij Amelisweerd is een actualisatie van het milieueffectrapport² (hierna: het geactualiseerde MER) opgesteld over de te kiezen bouwmethode. De Commissie voor de milieueffectrapportage adviseerde in haar advies van 9 april 2020 de informatie aan te vullen, onder andere met betrekking tot de uitgangspunten en randvoorwaarden waarbinnen is gezocht naar een bouwmethode, duurzaamheid, natuur en archeologie. De minister heeft het rapport aangevuld en de Commissie gevraagd te adviseren over de juistheid en de volledigheid van het geactualiseerde en aangevulde MER.

Wat blijkt uit het geactualiseerde MER en de aanvulling daarop?

De bestaande verdiepte ligging van de A27 is deels uitgevoerd met een foliebakconstructie en deels met een betonnen bak ter hoogte van Amelisweerd. In het MER 2016 zijn vijf bouwmethodes voor de realisatie van de verbreding onderzocht. Volgens het geactualiseerde MER is bij vier van deze bouwmethodes het risico op schade aan het folie tijdens de bouwfase te groot, waardoor mogelijk de A27 onder water zou lopen. Deze bouwmethodes zijn daarom afgefallen.

Het geactualiseerde MER werkt een beheersmaatregel bij de bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) uit. Het gaat om een waterremmende schermwand tot 70 m diep in de ondergrond. Met het 'hand aan de kraan'-principe³ wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt en worden negatieve effecten op bomen en vegetaties voorkomen. De uitvoeringsrisico's van de ondergrondse schermwand worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht.

Voor het extra werkterrein Mereveldseweg/A27/spoorlijn Utrecht-'s Hertogenbosch geldt een archeologische verwachtingswaarde. Nadelige gevolgen voor mogelijk aanwezige waarden zijn met maatregelen te voorkomen.

Vanwege de geluidsbelasting van de freesmachines is er een tijdelijk verstorend effect op beschermde diersoorten, met name vogels. Deze nadelige effecten kunnen deels voorkomen worden met een tijdelijk geluidscherm.

Wat is het advies van de Commissie?

Het geactualiseerde MER en de aanvulling daarop zijn helder opgebouwd en bevatten voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie. De gevolgen van geluid (met uitzondering van geluidseffecten op broedvogels), bouwverkeer, externe veiligheidsrisico's op de leefomgeving en uitvoeringsrisico's van de verschillende bouwmethoden zijn goed in beeld gebracht.

¹ Een ontwerp van het tracébesluit is ten tijde van dit advies nog niet beschikbaar. De Commissie kan daarom niet nagaan of het MER ten grondslag kan worden gelegd aan het te nemen besluit.

² 'Actualisatie MER A27/A12 Ring Utrecht', 6 maart 2020. Het advies van de Commissie ziet op dit rapport en de daarbij geleverde onderliggende onderzoeken.

³ Door tijdens de uitvoering de omgevingsbeïnvloeding nauwgezet te volgen, kan met de 'hand-aan-de-kraan' meer of minder grondwater in de bodem worden teruggeleid.

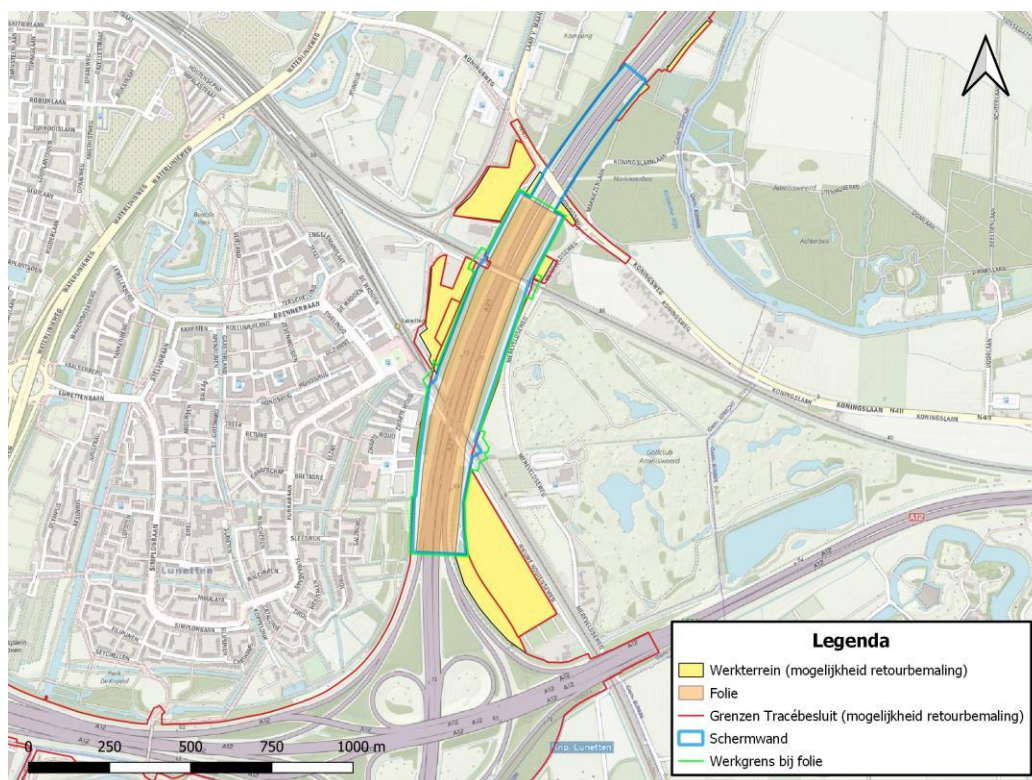
De Commissie signaleert bij de toetsing van het geactualiseerde MER en de aanvulling daarop nog een aantal tekortkomingen. Zij acht deze informatie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het tracébesluit. Het gaat om de volgende punten:

- een onderbouwing van de verkeerskundige uitgangspunten;
- welke en hoeveel grondstoffen nodig zijn voor het maken van bentoniet suspensie en wat de daaraan gekoppelde CO₂-uitstoot is;
- de beschrijving van een variant waarbij negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie uitgesloten zijn;
- een veldonderzoek naar beschermde soorten in het studiegebied en een onderbouwing dat achteruitgang van broedvogels, ringslang en grote modderkruiper kan worden voorkomen;
- de juiste score van de archeologische verwachting van het werkterrein.

De Commissie adviseert deze informatie aan te vullen en dan pas over het tracé te besluiten. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar advies toe en geeft ze aanbevelingen voor het vervolgtraject voor de aspecten bouwmethode en archeologie.

Uit een mondelinge toelichting van initiatiefnemer (RWS) op 16 juli 2020 blijkt de verkeerskundige uitgangspunten en de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in separate sporen onderzocht zijn resp. worden.

De verkeerskundige uitgangspunten zullen worden geactualiseerd in het deelrapport verkeer, aldus RWS. Dat is onderdeel van het overkoepelende MER dat met het Tracébesluit 2020 ter visie zal worden gelegd. Ook de gevolgen van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zullen in het overkoepelende MER onderzocht worden en met het Tracébesluit 2020 ter visie worden gelegd, aldus RWS. Het is nog niet bekend of het overkoepelende MER en eventuele overige aanvullingen ter advisering aan de Commissie m.e.r. zullen worden voorgelegd.



Bron: Afbeelding 2.5 geactualiseerd MER

Achtergrond

In 2016 is een tracébesluit genomen om de doorstroming, en waar mogelijk, de leefomgevingskwaliteit rond Ring Utrecht te verbeteren. Hiertoe was in 2016 een MER opgesteld omdat volgens categorie C1.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. de aanleg van een autosnelweg m.e.r.-plichtig is. De Commissie heeft een advies uitgebracht over het MER 2016. Het tracébesluit 2016 is in 2018 gewijzigd (vanwege compensatie bomenkap) en op 17 juli 2019 door de Afdeling bestuursrechtspraak vernietigd omdat het PAS niet langer ten grondslag gelegd kon worden aan besluiten. De minister van I&W is voornemens om in 2020 een nieuw tracébesluit te nemen. Omdat de bouwmethodes die beschouwd zijn in het MER 2016 ter plaatse van de verdiepte ligging van de A27 bij Amelisweerd niet blijken te voldoen, is een actualisatie van het MER 2016 nodig en wordt deze wijziging meegenomen in het te nemen tracébesluit. Een ontwerp van het tracébesluit is nog niet voorhanden.

Volgens categorie C15.1 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is ook het infiltreren of onttrekken van grondwater aan de bodem m.e.r.-plichtig. Voor de benodigde vergunning daarvoor is het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden bevoegd gezag.

Waarom een advies?

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat – besluit over het tracébesluit.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [2505](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de minister.

In de tekst worden ook aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

2.1.1 Inleiding

In het geactualiseerde en aangevulde MER⁴ wordt de huidige situatie ter plaatse van de verdiepte ligging van de A27 (foliebakconstructie/betonnen bak) beschreven. Ook de vijf bouwmethoden die in 2016 zijn beschouwd worden beschreven, inclusief hun technische toepasbaarheid. In de periode 2016–2019 heeft een risicobeschouwing plaatsgevonden, zijn de criteria en het beoordelingskader hiervoor ontwikkeld en zijn voor de vijf bouwmethoden risicoprofielen opgesteld. Hieruit blijkt dat ze alle een hoog risicoprofiel hebben en dat er derhalve een beheersmaatregel, een schermwand, nodig is om veilig te kunnen werken en de omgeving slechts beperkt te beïnvloeden. Samengevat stelt het geactualiseerde en aangevulde MER dat op basis van nieuwe inzichten de gewenste verbreding van de A27 zonder de schermwand niet haalbaar is met een laag risicoprofiel⁵.

Het beeld van de uitgangspunten en randvoorwaarden, waarbinnen is gezocht naar een bouwmethode met een acceptabel laag risicoprofiel, is daarmee nog niet compleet. Wat ontbreekt is een actueel inzicht in de verkeerskundige uitgangspunten. Volgens de Commissie is dit relevante informatie voor de besluitvorming, omdat op die manier inzichtelijk wordt of afgevalen alternatieven uit het MER 2016 of andere alternatieven wellicht toch de voorkeur hebben, gelet op de grote milieugevolgen van de nu voorgestelde mitigerende maatregel in de vorm van de schermwand.

2.1.2 Zijn de verkeerskundige uitgangspunten nog actueel?

Het geactualiseerde MER en de aanvulling daarop lichten niet toe of de uitgangspunten van het MER 2016 nog actueel zijn en wat de eventuele wijzigingen zijn⁶. Volgens de Commissie is er aanleiding voor wijzigingen, omdat het MER 2016 prognoses voor 2030 hanteert en de verbreding op dat moment nog niet gereed kan zijn.⁷

⁴ Zie Hoofdstuk 2 van het Deelrapport 'Bouwmethode bemalen met schermwand ter plaatse van verdiepte ligging A27' d.d.15 juni 2020.

⁵ De onderbouwing hiervan is opgenomen in het vertrouwelijke risicodossier (rapportage Horvat en Partners). De Commissie heeft het vertrouwelijke dossier niet ontvangen.

⁶ In par. 1.8 van het Deelrapport 'Bouwmethode bemalen met schermwand ter plaatse van verdiepte ligging A27' d.d.15 juni 2020 is alleen beschreven dat andere oplossingen in de aanloop naar de vaststelling van de voorkeursvariant door de minister in 2014 afgevalen waren.

⁷ Het Tracébesluit 2016 ging uit van oplevering in 2027, dus elf jaar na besluitvorming. Daarbij komt dat prognoses een grotere onzekerheid hebben als gevolg van recente ontwikkelingen. Bij brief van 4 november 2014 aan de minister heeft de Commissie eerder aandacht gevraagd voor een alternatief dat uitgaat van een lagere verkeersprognose.

Mochten de uitgangspunten niet meer actueel zijn, dan is het wellicht nodig om het verkeerskundig ontwerp, zowel qua routekeuze als qua lokale inpassing⁸, opnieuw in studie te nemen inclusief de keuze van de bouwmethode.

De Commissie adviseert voorafgaand aan de besluitvorming te onderbouwen in hoeverre de verkeerskundige uitgangspunten uit 2016 nog voldoende actueel zijn om aan het tracébesluit ten grondslag te leggen en het verkeerskundig ontwerp opnieuw in studie te nemen als dat niet meer het geval is.

2.1.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden bouwmethoden

Het geactualiseerde MER en de aanvulling beschrijven de risicoprofielen voor de vijf bouwmethoden⁹. Deze beschrijvingen geven een duidelijk ander, negatiever beeld dan in de Koepelnotitie Bouwmethoden A27 (november 2015). Met name geldt dit voor de variant van geohydrologische bemaling met retourbemaling (variant 5).

Het geactualiseerde MER en de aanvulling daarop concluderen dat de variant *met schermwand* het laagste risicoprofiel heeft.

De Commissie beveelt aan om in combinatie met de geactualiseerde verkeerskundige uitgangspunten te (blijven) zoeken naar een (combinatie van) bouwmethode(n) met een acceptabel risicoprofiel en minder impact qua duurzaamheid (CO₂-uitstoot, grondstoffenverbruik en niet achterblijven van een schermwand). Deze uitdaging voor een meer duurzame bouwmethode kan ook in de markt worden neergelegd binnen het aanbestedingstraject.

2.2 Uitvoeringsrisico's, grondstoffenverbruik en broeikasgassen schermwand

Uitvoeringsrisico's

Het geactualiseerde en aangevulde MER geven aan dat er in Nederland nog niet eerder tot een vergelijkbare diepte (70 m) een schermwand is aangebracht. De toe te passen freestechniek is beperkt toegepast in Nederland, o.a. bij de sanering Griftpark. Wel worden praktijkervaringen uit Nederland met schermwanden tot een geringere diepte en uit het buitenland aangehaald¹⁰. De marktconsultatie heeft de haalbaarheid van de door Rijkswaterstaat gekozen voorkeursvariant bevestigd. Ook wordt ingegaan op de uitvoeringsrisico's van de schermwand en deze risico's worden met verschillende maatregelen beheersbaar geacht¹¹. Hiermee zijn de uitvoeringsrisico's volgens de Commissie voldoende in beeld gebracht en worden hierbij geen grotere milieueffecten verwacht dan beschreven.

⁸ De routekeuze betreft de vraag of al het verkeer hier langs moet; lokale inpassing of het aantal en de breedte van de rijstroken op de A27 nodig is.

⁹ Zie paragraaf 3.2.2 van de aanvulling op het MER.

¹⁰ Zie par. 4.4 van het Deelrapport 'Bouwmethode bemalen met schermwand ter plaatse van verdiepte ligging A27' d.d.15 juni 2020.

¹¹ Zie par. 9.5 van het Deelrapport 'Bouwmethode bemalen met schermwand ter plaatse van verdiepte ligging A27' d.d.15 juni 2020. Hierin zijn de uitvoeringsrisico's van de voorkeursvariant met schermwand en dan nog specifiek op het risico dat er grotere grondwaterstandsverlagingen of – verhogingen optreden wanneer de schermwand niet voldoende goed is aangebracht (lekkage tussen de panelen, onvoldoende aansluiting op de slechtdoorlatende kleilaag).

Duurzaamheid

De voorkeursvariant voor de bouwmethode ‘retourbemaling met schermwand’ scoort erg negatief op duurzaamheid (--) als gevolg van de CO₂-emissie en het grondstoffenverbruik. In paragraaf 8.11 van het Deelrapport ‘Bouwmethode bemalen met schermwand ter plaatse van verdiepte ligging A27’ d.d.15 juni 2020 is de CO₂-uitstoot en het primaire grondstoffenverbruik berekend voor de bouwmethode met schermwand en lijkt deze te worden vergeleken met de bouwmethode zonder schermwand (geohydrologische beheersvariant). Op die manier wordt de netto extra uitstoot en de netto extra tonnen aan primaire grondstoffen berekend. In tabel 8.24 van genoemd deelrapport zijn echter alleen de hoeveelheden bentoniet en water opgenomen, benodigd voor het maken van de cementbentonietwand en de betonnen diepwand. Volgens de Commissie is ten onrechte niet ingegaan op het bentoniet- en waterverbruik voor het maken van de bentonietsuspensie, die nodig is tijdens het bouwproces om de gegraven sleuf open te houden¹².

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming ook het grondstoffenverbruik benodigd voor het maken van de bentonietsuspensie toe te voegen aan tabel 8.24 en de hieraan gekoppelde CO₂-uitstoot in tabel 8.22, zodat een goede vergelijking tussen de bouwmethode retourbemaling met en zonder schermwand gemaakt kan worden.

2.3 Natuur

2.3.1 Inleiding

Het geactualiseerde MER en de aanvulling daarop gaan uitgebreid in op de gevolgen van de wegverbreding met schermwand voor de natuur in het studiegebied. Daarbij worden drie toetsingscriteria gehanteerd:

- beschermde gebieden: Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland (NNN),
- bos/stedelijk groen (bos Amelisweerd, Lunetten incl. Park de Koppel) en
- beschermde fauna.

Het geactualiseerde MER en de aanvulling daarop bevatten een gedetailleerde beschrijving van de gevolgen van de wegverbreding met schermwand voor natuurwaarden. Daaruit blijkt dat zonder mitigatie sprake is van negatieve ecohydrologische effecten. Door middel van mitigatie met het ‘hand aan de kraan’-principe wordt de verhoging van het grondwaterpeil beperkt tot maximaal 5 tot 10 cm.

Voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN, waaronder natuurbeheertypen en de daarmee verbonden soorten, worden als gevolg van deze beperkte peilverhoging geen significante ecologische effecten verwacht. De Commissie vindt de gevolgen voor NNN en bos/stedelijk groen voldoende beschreven en de conclusies daarover aannemelijk. Ze heeft opmerkingen over de gevolgen voor Natura 2000-gebieden en beschermde soorten.

¹² Overigens leidt dit tevens tot een substantiële afvoerstroam van de bentonietsuspensie, met mogelijke gevolgen voor extra storten en transportbewegingen.

2.3.2 Natura 2000-gebieden

Als gevolg van de aanleg en het gebruik van de verbreding, is een toename van stikstofdepositie in omliggende Natura 2000-gebieden¹³ te verwachten. In het geactualiseerde en aangevulde MER zijn geen berekeningen opgenomen van de stikstofdepositie in de aanleg- en gebruiksfase. De eventuele gevolgen voor Natura 2000-gebieden die gevoelig zijn voor vermessing en verzuring zijn daarmee niet beschreven. Het MER stelt¹⁴ dat de stikstofeffecten in het Tracébesluit 2020 nog in beeld zullen worden gebracht voor zowel de aanlegfase als in de eindsituatie¹⁵. Een Passende beoordeling conform de Wet Natuurbescherming en eventuele mitigerende en compenserende maatregelen zullen in dat besluit worden opgenomen.

Onlangs heeft de Commissie Hordijk¹⁶ geconstateerd dat er onzekerheden¹⁷ zijn in AERIUS-berekeningen. Die Commissie beveelt aan om het afstandscriterium van 5 km¹⁸ voor wegen te laten vervallen, omdat niet te beargumenteren is waarom voor stallen geen afstandscriterium geldt en voor wegen wel. Dit zou voor dit project kunnen betekenen dat de stikstofdepositie hoger uitvalt dan waar tot nu toe vanuit is gegaan en dat mogelijk meer Natura 2000-gebieden beschouwd moeten worden.

De Commissie adviseert voorafgaand aan de besluitvorming te onderbouwen hoe aantasting van de natuurlijke kenmerken van nabijgelegen Natura 2000-gebieden als gevolg van een toename van stikstofdepositie kan worden voorkomen.

2.3.3 Beschermden soorten

De aanleg van de ondergrondse schermwand zorgt voor een aanzienlijke geluidproductie. Maximaal vier freesmachines zullen gedurende ca. 18 maanden continu in bedrijf zijn. Daarnaast voeren in die periode vrachtwagens veel materiaal aan en af. Omdat deze activiteiten leiden tot een aanzienlijke (geluid)verstoring gaat het MER¹⁹ hier uitgebreid op in. Een verslechtering van de staat van instandhouding (Svl) van 15 vogelsoorten, kraamkolonies van grootoorvlermuis en winterverblijfplaatsen van ringslangen kan niet worden uitgesloten. Het geactualiseerde MER concludeert dat voor genoemde soort(groep)en nader te bepalen mitigerende maatregelen nodig zijn en dat nader onderzoek moet uitwijzen of effecten volledig voorkomen kunnen worden.

Het Deelrapport beschermde natuurwaarden is vanaf pagina 40 aangevuld met een extra deel "Deel 2 (2020)". Daarin zijn de mitigerende maatregelen nader bepaald. Ter hoogte van Amelisweerd en Maarschalkerweerd zullen rondom de locaties waar gefreesd wordt, tijdelijk geluidschermen van 5 meter hoog worden geplaatst. Naast geluid zullen deze te plaatsen schermen ook optische verstoring en verstoring door (nachtelijke) verlichting mitigeren.

¹³ Het zal gaan om verschillende reeds door stikstofdepositie overbelaste Natura 2000-gebieden waaronder de Veluwe.

¹⁴ Zie pag. 165 van het geactualiseerde MER.

¹⁵ Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, volgt dat het PAS niet meer als Passende beoordeling kan dienen.

¹⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-landbouw-natuur-en-voedselkwaliteit/documenten/rapporten/2020/06/15/meer-meten-robuuster-rekenen> (15 juni 2020).

¹⁷ De Commissie Hordijk heeft opgemerkt dat de onzekerheid van extra depositie op Natura 2000-gebieden bij de gehanteerde ruimtelijke schaal (hexagonen ter grootte van een hectare) vele malen hoger is dan de beoordelingsdrempel.

¹⁸ Pagina 14 uit Meer Meten, Robuuster Rekenen: "Wat betreft de rol van depositie: op 20 km van de bron is grofweg slechts 30% van de uitgestoten ammoniak neergeslagen. Voor stikstofoxiden is dit zo'n 10%." (Commissie Hordijk, pagina 14)

¹⁹ Zie Deelrapport beschermde natuurwaarden.

Aanwezigheid beschermde soorten

Uit het Deelrapport beschermde natuurwaarden blijkt niet of het studiegebied vlakdekkend is onderzocht²⁰, en of de risicosoorten goed in beeld zijn. Wel is een aanvullend veldonderzoek gedaan in mei 2020, verdeeld over enkele dagen. Er is geen kaart opgenomen waarin duidelijk is aangegeven wat in de afgelopen jaren wel en niet onderzocht is²¹. Het ontbreken van een duidelijk beeld over de beschikbare informatie over de aanwezige beschermde soorten belemmert een beoordeling van de gevolgen voor beschermde soorten.

De Commissie adviseert voorafgaand aan de besluitvorming een vlakdekkend onderzoek te doen naar beschermde soorten in het studiegebied, zodat een duidelijk beeld ontstaat van de aanwezige soorten en of de voorgestelde mitigerende maatregelen voldoende zijn danwel aangepast moeten worden.

Gevolgen voor de Staat van Instandhouding (Svl) van broedvogels

In het geactualiseerde MER en de aanvulling daarop kan niet worden uitgesloten dat de geluidsverstoring negatieve gevolgen heeft voor de Svl van 13 soorten broedvogels. Om dit effect te mitigeren wordt een geluidsscherm geplaatst van vijf meter hoog, waarbij wordt aangegeven dat deze maatregel vooral effectief is voor de soorten die zich rond of beneden schermhoogte bevinden. Per soort is met name op grond van de NDFF aangegeven in hoeverre deze in het studiegebied voorkomen en of er uitwijkmogelijkheden zijn.

De Commissie vindt het een gemis dat niet gekwantificeerd kan worden hoeveel territoria van de 13 genoemde risicosoorten zich binnen de verstoringcontouren bevinden. Kennelijk ontbreken de veldgegevens om dit te doen. Hiervoor kan niet op de NDFF worden teruggegrepen omdat het in dit geval vooral om losse waarnemingen lijkt te gaan. Daarmee kunnen geen uitspraken worden gedaan over afwezigheid of dichtheden van broedvogels. Dit knelt met name bij soorten die zich op of net onder kroonhoogte (10–25m) bevinden²². Op grotere hoogte dan de gehanteerde 1,5 m waarop in het aangevulde MER de geluideffecten zijn berekend, is het geluidreducerend effect van het geluidsscherm veel kleiner. Er zal dus op grotere hoogten een veel groter gebied zijn dan het gebied genoemd in het aangevulde MER van 30 meter waar de toename meer is dan 2 dB. De Commissie vindt dat het geactualiseerde en aangevulde MER niet navolgbaar onderbouwen dat er voor de meeste soorten wel een verstoringseffect maar geen verslechtering van de Svl zal zijn. Ten aanzien van de gevolgen voor de Svl van vogels kan een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming pas kan worden verleend als verslechtering is uitgesloten. Dat kan door een broedvogelkartering uit te voeren in het voorjaar van 2021. Overwogen kan worden om ook met een worst case-inschatting te werken om de (al dan niet tijdelijke) afname van het aantal territoria te bepalen en daar nadere mitigerende maatregelen aan te verbinden, eventueel in combinatie met de te

²⁰ Een deel van het studiegebied lijkt onderzocht conform de voorgeschreven monitoring- en inventarisatie-protocollen maar een ander deel mogelijk niet, Onduidelijk is ook of deze inventarisatieresultaten nog voldoende actueel zijn. Een verwijzing naar de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) volstaat niet omdat die vooral de onderzoeksinspanningen kan weerspiegelen, waarbij het mogelijk vooral om willekeurig verzamelde waarnemingen gaat.

²¹ Een vlakdekkend onderzoek bevat:

- Een inventarisatie van het gebied op broedvogels en een plot van de territoria op de kaart;
- De geluidscontour en een telling van de territoria die er binnen de verstoringzone komen;
- Een gemotiveerde aanname welk deel van de territoria verdwijnt.

²² Zoals Glanskop, Grauwe Vliegenvanger, Grote Lijster en Wielewaal.

treffen boscompensatie. Mogelijk kan ook een langjarige verlaging van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie worden verkend.

De Commissie adviseert voorafgaand aan de besluitvorming aannemelijk te maken dat geen sprake is van een verslechtering van de Svl van broedvogels in het studiegebied. Op die manier ontstaat inzicht of een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming kan worden verleend.

Overige soorten

De Commissie acht voldoende gemotiveerd dat er geen risico bestaat dat de gunstige staat van instandhouding van de gewone grootoorvleermuis in het geding komt.

Ringslang

Aan weerszijden van de A27 zijn populaties van de Ringslang aanwezig die door de bouwwerkzaamheden beïnvloed kunnen worden. Het geactualiseerde en aangevulde MER stellen dat er voor foerageer- of paringsgebied voldoende uitwijkmogelijkheden zijn waar geen verstoring door de bouwactiviteiten zal optreden²³. Aantasting van winterrustplaatsen kan echter niet met zekerheid worden uitgesloten. De Commissie adviseert nader te motiveren dat een benodigde ontheffing voor aantasting van winterrustplaatsen van de ringslang kan worden verleend.

Grote modderkruiper

Volgens het geactualiseerde en aangevulde MER zal aanvullend onderzoek door de aannemer moeten uitwijzen of de soort binnen het onderzoeksgebied in watergangen aanwezig is. Pas dan is aan te geven of significant negatieve effecten zijn uit te sluiten. Indien de grote modderkruiper voorkomt op locaties waar nachtelijke verstoring door verlichting en daarmee aantasting van vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen worden aangetast niet kan worden uitgesloten, zal een ontheffing van de Wet natuurbescherming moeten worden aangevraagd. Nu is nog niet duidelijk op grond waarvan die ontheffing kan worden verleend.

De Commissie adviseert voorafgaand aan de besluitvorming duidelijk te maken op grond waarvan een ontheffing (indien benodigd) op grond van de Wet natuurbescherming kan worden verleend voor de ringslang en de grote modderkruiper.

2.4 Archeologie

Effectbeoordeling archeologische verwachting

Uit het MER en de aanvulling daarop blijkt dat de peilverlaging geen groot effect zal hebben op archeologische waarden. Alleen op het extra werkterrein (Mereveldseweg/A27/spoorlijn Utrecht-'s-Hertogenbosch) worden archeologische waarden verwacht. De Commissie vindt dit aannemelijk.

Ter plaatse van het werkterrein zullen effecten op verwachte waarden optreden. Het werkterrein is groter dan 1 hectare en kent in zijn geheel een archeologische verwachting.

²³ Rapport Effecten van bouwmethode verdiepte ligging A27/A12 Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden, juni 2020, pag. 36.

Dat betekent dat daar archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Vanwege de vergunningsplicht wordt de AMZ-cyclus²⁴ voor dit terrein doorlopen. Conform tabel 5.19 (p46) van het MER zou dit in de effectbeoordeling van de bouwfase (Tabel 0.3, p 164) moeten leiden tot een zeer negatieve score (dubbel min) in plaats van de genoemde neutrale score. De score neutraal geeft een verkeerd beeld voor de besluitvorming. Overigens vindt de Commissie het archeologisch onderzoek van zeer goede kwaliteit.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming de juiste score te vermelden voor de archeologische verwachting van het werkterrein.

Streven naar behoud in situ

Het voornemen bestaat om het gebied na het gebruik als werkterrein in te richten voor boscompensatie. Daarbij is geen rekening gehouden met de kans dat zich behoudenswaardige archeologische vindplaatsen voordoen. In het geval dat bij het doorlopen van de AMZ-cyclus behoudenswaardige vindplaatsen worden vastgesteld, kan de gemeente Utrecht aan de vergunning beperkende voorwaarden opleggen met gevolgen voor het gebruik als werkterrein en/of latere inrichting voor boscompensatie. Zo zijn bomen vanwege hun wortelgroei wellicht niet te verenigen met het behoud in situ.

De Commissie beveelt aan om bij de (her)inrichting van het werkterrein rekening te houden met mogelijke archeologische beperkingen.

²⁴ Dat wil zeggen de archeologische monumentencyclus.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Lidwien Besselink

ir. Hans Huizer

dr. Heleen van Londen

ir. Kees Slingerland (voorzitter)

ir. Jan Termorshuizen

ing. Rob Vogel

mr. drs. Annemarie Wagenmakers (secretaris)

Besluit(en) waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Tracébesluit 2020

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C01.3, “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken” en het besluit in de vierde kolom van die categorie.

Bevoegd gezag besluit(en)

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Initiatiefnemer besluit(en)

Rijkswaterstaat

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

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

Het MER heeft nog niet ter visie gelegen en daarom zijn van het bevoegd gezag geen zienswijzen aan de Commissie toegestuurd.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [2505](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

