



Memo

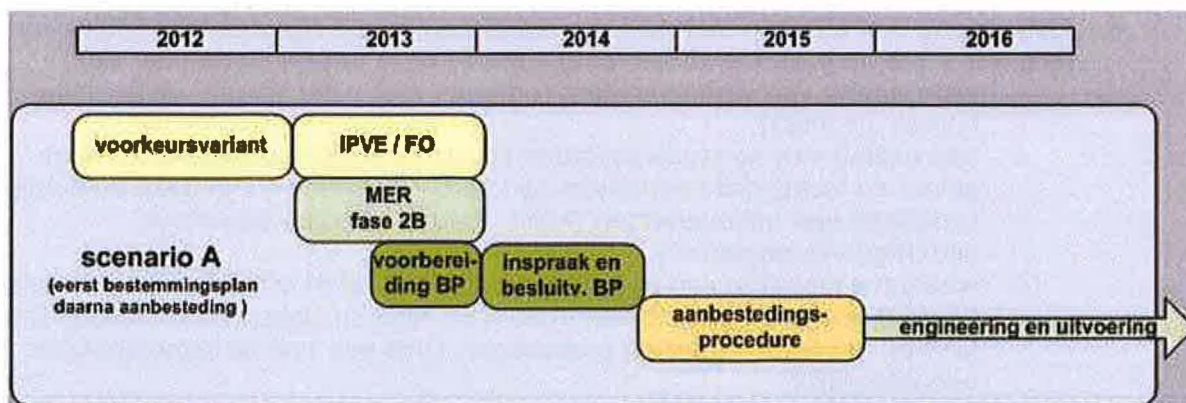
Aan	commissie m.e.r.	Datum	27 november 2012
Kopie	projectleider NRU	Van	Freek Deuss
Onderwerp	initiële vragen bij vrijwillige adviesaanvraag	Telefoon	030 - 28 64 597 06 - 20 87 81 27
		E-mail	f.deuss@utrecht.nl

Beste commissie,

Als inleiding en toelichting bij onze vrijwillige adviesaanvraag m.e.r. NRU, het volgende.

Achtergrond

- Zoals u zult weten, is de m.e.r. NRU onderdeel van de milieueffectrapportage Ring Utrecht. De m.e.r. Ring Utrecht is verdeeld in twee fasen. In fase 1 is het voorkeursalternatief (VKA) gekozen: verbreding van de A27 tussen Utrecht Noord en Lunetten, verbreding van de parallelbanen van de A12, opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht. In fase 2 wordt het VKA uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Zoals ook aangegeven in de richtlijnen m.e.r., wordt fase 2 voor de NRU en A27 apart doorlopen. De reden hiervoor is dat beide projecten onafhankelijk van elkaar uitgevoerd kunnen en zullen worden en een eigen tijdpad en afzonderlijke beslissingsprocedures volgen.
- NRU fase 2a omvat het kiezen van de voorkeursvariant, met als eindrapportage het 'keuzedocument'. Fase 2b omvat het uitwerken van de voorkeursvariant, met als eindproduct de MER NRU, als onderbouwing bij het bestemmingsplan. Deze vrijwillige adviesaanvraag vindt plaats bij de afronding van fase 2a.
- In de planontwikkeling en uitvoering van de NRU moet de markt vroeg betrokken worden. Dit zal tot uiting komen in de ruimte die geboden wordt aan de markt voor een betere dan de minimaal vereiste uitvoering van het ontwerp. Het advies aan het gemeentebestuur van Utrecht zal zijn om daarbij onderstaande procedure te hanteren, zie schema.



Onze vragen

Procedure

1. Op grond van het overgangsrecht, is naar ons inzicht de oude m.e.r. procedure (van vóór de moderniseringwetgeving) van toepassing. Ziet u dat ook zo?

Keuzedocument

2. Onze voornaamste vraag aan u: hoe beoordeelt u het keuzedocument, inclusief bijlagen, als tussenstap naar de uiteindelijke MER?

Natuurtoets

3. Bepaling of er sprake kan zijn van significante effecten op Natura 2000 gebieden is in deze fase al belangrijk. Vanwege de effecten als zodanig, en vanwege de mogelijke consequenties voor de procedure (noodzaak voor vergunningaanvraag, evt. noodzaak voor planm.e.r. procedure). Hoe beoordeelt u de toets die wij hiervoor hebben laten uitvoeren. Zie het rapport 'Noordelijke Randweg Utrecht, effecten op de Oostelijke Vechtplassen' en de bijbehorende 'Depositieberekening Oostelijke Vechtplassen Noordelijke Randweg Utrecht'?

Vooruitblik op fase 2b

4. Afweging van aantallen gehinderden. Op verschillende momenten in het keuzeprocess worden uitspraken gedaan over gewenste en verwachte aantallen gehinderden vwb. geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Is ook van belang wie die gehinderden zijn? Wat als in een volgende stap weliswaar wordt voldaan aan de eerder gestelde aantallen, maar deze zich op een andere plaats voordoen? Bijvoorbeeld als het definitieve ontwerp extra geluidsmaatregelen bevat op plek A in plaats van plek B. Bijvoorbeeld omdat daarmee per bestede euro minder hinder ontstaat, of een ander voordeel zoals een beter zicht, betere uitvoerbaarheid. Graag uw kijk hierop.

Toets van fase 1

5. Hoe vullen we de toets van fase 1 in? De richtlijnen m.e.r. fase 1 schrijven voor dat in fase 2 een toets plaatsvindt van fase 1. De m.e.r. als geheel heeft betrekking op de hele Ring Utrecht. Het ligt voor de hand om de toets dan ook uit te voeren voor de Ring als geheel. Dus als de plannen voor de Ring als geheel zijn afgerond. Verder is van belang dat in de richtlijnen fase 2 is bepaald dat alternatieven die in fase 1 zijn afgefallen, in fase 2 niet opnieuw worden onderzocht (art. 6.2). De toets van fase 1 houdt dus in dat alleen getoetst wordt of het toen gekozen voorkeursalternatief nog steeds aan de gestelde doelen voldoet? De in fase 2 gekozen voorkeursvariant wordt daar sowieso aan getoetst. Waar moet de toets dan over gaan? Welk beeld heeft u hiervan?

Ter informatie – zonodig uw reactie

6. Afstemming van effecten met A27. De richtlijnen fase 2 zijn daar duidelijk over (art. 3.1 – 3.5 op p.4). De afstemming komt in onze interpretatie neer op:
 - afstemming van verkeerscijfers (omgaan met verschillen – vooralsnog blijken die klein)
 - begrenzing van de studiegebieden (zoals de onderzoeksgebieden voor geluid en lucht; deze aangeven op kaart – in principe zijn deze duidelijk)
 - cumulatie van milieueffecten (lucht, geluid, effecten op natuur, onderliggend wegennet).
 - weergave kan of in een aparte cumulatienota of in afzonderlijke paragrafen bij de betreffende onderdelen in de MER NRU en (later) de MER A27. Dat laatste lijkt leesbaarder en praktischer. Of is een aparte cumulatienota onontbeerlijk?

7. Plaats van de MER in de aanbesteding. Met de nu voorgestelde procedure, fungeren MER en bestemmingsplan, zoals gebruikelijk, als kader voor de aanbesteding.
8. Toepassing van de criteria. Hoewel de lijst toe te passen criteria er uitgebreid en gedetailleerd uitziet, lijkt deze werkbaar. Het vermijden van de hier en daar aanwezige overlap (bijv. in onderzoeksgebieden) is naar ons inzicht logisch en goed uit te leggen. Het gaat om uitvoering naar de geest, niet naar de letter. Zie bijvoorbeeld de interpretatie van 'verbetering' voor geluid: bij het hanteren van 2020 als referentiejaar, zoals voorgeschreven in deze m.e.r., zou de minimumeis 'Wet geluidhinder' strenger blijken dan de ambitie 'verbeteren'. Dit omdat de Wgh toetst aan de huidige situatie, en de geluidsbelasting bij autonome ontwikkeling in 2020 hoger ligt dan in de huidige situatie. Logischer is dan om de ambitie 'verbeteren' te interpreteren als 'verbeteren tov. huidige situatie', dus met als referentiejaar 2015 in plaats van 2020.

Wij kijken uit naar uw advies.

Met vriendelijke groet,

Freek Deuss, coördinator m.e.r. NRU
ook namens Martine Sluijter, projectleider NRU