

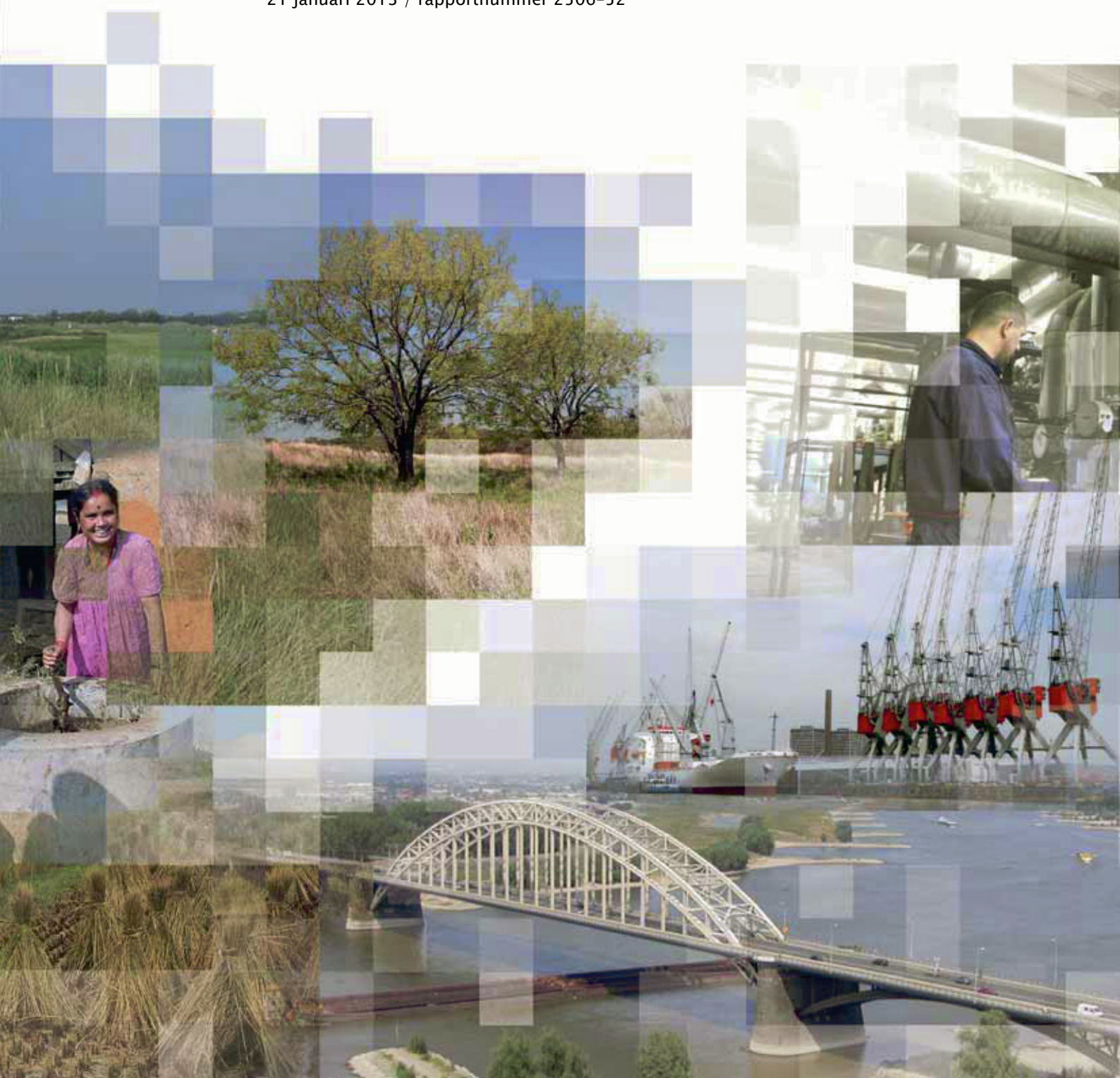


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Ring Utrecht 2e fase, onderdeel Noordelijke Randweg Utrecht

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

21 januari 2013 / rapportnummer 2506-52



1. Oordeel over het MER

In de 1^{ste} fase van de planstudie Ring Utrecht is een voorkeursalternatief opgesteld voor de uitbreiding van de Noordelijke Ring Utrecht (NRU). Het voorkeursalternatief bestaat uit een opwaardering van de huidige NRU. Deze moet een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht worden met minimaal 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van ten minste 80 km/uur. In de 2^{de} fase van de planstudie wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt tot een voorkeursvariant. Deze fase is opgesplitst in fase 2a, met daarin de keuze voor de voorkeursvariant en fase 2b, de uitwerking van de voorkeursvariant. Eindproduct is het MER NRU, dat dient als onderbouwing bij het bestemmingsplan. Het resultaat van fase 2a is beschreven in het NRU-keuzedocument. De Commissie voor de m.e.r. (verder 'de Commissie')¹ is gevraagd een oordeel te geven over dit keuzedocument, inclusief de bijlagen daarbij, als tussenstap naar het uiteindelijke MER.

De Commissie is van oordeel dat het NRU-keuzedocument en de bijlagen veel relevante informatie bevatten die, mede door het duidelijke grafische materiaal, ook zeer toegankelijk is gepresenteerd. Helder worden de processtappen beschreven die zijn doorlopen en de wijze waarop de omgeving en het milieueffectonderzoek betrokken zijn bij de onderbouwing van keuzes. Op enkele onderdelen adviseert de Commissie, ten behoeve van de onderbouwing van de keuze van de voorkeursvariant (fase 2a), de informatie nog aan te vullen:

- *Bereikbaarheid*
 - Presenteer de mate waarin met het voorgestelde wegprofiel de gewenste verkeerscapaciteit gerealiseerd kan worden.
 - Geef aan welke omleidingroutes gebruikt zullen worden als de maximumcapaciteit wordt overschreden en wat de effecten daarvan zijn voor de leefomgeving.
 - Geef aan welke maatregelen mogelijk zijn om de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid voor hulpdiensten te garanderen.
 - Geef aan wat de toekomstvastheid is van de onderzochte varianten.
- *Leefomgeving*
 - Geef aan of bij het doel om minimaal te voldoen aan de wettelijke vereisten het vaststellen van hogere (geluid-)waarden is inbegrepen.
 - Geef een indicatie van het aantal blootgestelden en gehinderden per luchtkwaliteit-, respectievelijk geluidbelastingklasse.
 - Presenteer globaal de verschillen tussen bewoners wat betreft de blootstelling aan luchtverontreiniging en de hinder door geluidbelasting (verschillen hoog- en laagbouw en verschillen per locatie langs de NRU).
- *Inpassing / Natura 2000*
 - Geef een onderbouwing waarom significante gevolgen voor (en aantasting van de natuurlijke kenmerken van) Natura 2000-gebieden uitgesloten kun-

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

nen worden. Betrek daarbij de toename in stikstofdepositie en de mogelijke gevolgen van wijziging in waterhuishouding tijdens de aanlegfase.

- *Effectbeoordeling*
 - Beoordeel de effecten ten opzichte van zowel de huidige situatie als de autonome ontwikkeling.

In hoofdstuk 2 wordt bovenstaande nader toegelicht. Daarin worden ook enkele suggesties gegeven voor de uitwerking van de voorkeursvariant (fase 2b).

Uit de overlegde informatie blijkt dat de NRU als een Design & Construct-project zal worden aanbesteed, met het idee dat hierdoor de beste kwaliteit voor de omgeving kan worden behaald (meer kwaliteit voor hetzelfde budget). De planning opgenomen in het NRU-keuzedocument wijst uit dat de m.e.r.- en bestemmingsplanprocedure plaatsvinden voorafgaande aan de aanbestedingsprocedure. De Commissie adviseert daarom in het MER de maximale bandbreedte aan milieueffecten te presenteren en voorafgaande aan de aanbesteding de (milieu-)eisen te definiëren waaraan het project minimaal moet voldoen.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Bereikbaarheid

De voorkeursvariant behelst een weg met 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 80 km/uur. Iedere rijbaan is 7 meter breed en tussen de rijbanen bevindt zich een 0,75 meter verhoogde middenberm. De rijbanen kunnen gezien worden als een vrij smalle goot tussen twee (betonnen) wanden. Niet duidelijk is of met een dergelijk wegprofiel de gewenste verkeerscapaciteit gerealiseerd kan worden, en de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten (bijvoorbeeld vanaf de andere rijbaan) gegarandeerd kan worden.

De Commissie adviseert ten behoeve van de keuze van de voorkeursvariant:

- *nader te onderbouwen dat met het voorgestelde wegprofiel de gewenste verkeerscapaciteit gerealiseerd kan worden, dan wel aan te geven welke aanpassingen daarvoor nodig zijn;*
- *aan te geven welke (alternatieve) routes gebruikt zullen worden als de maximumcapaciteit op de NRU bereikt wordt en welke gevolgen dat heeft voor de leefbaarheid;²*
- *aan te geven welke maatregelen mogelijk zijn om de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid voor hulpdiensten te garanderen.*

Geef aan of, en zo ja in welke mate de verschillende varianten zich op deze aspecten onderscheiden.

Verkeersprognoses voor het jaar 2020 zijn gebruikt als basis voor de effectbepaling en de onderbouwing van keuzes. Niet duidelijk is wat de toekomstvastheid is van de onderzochte varianten, d.w.z. in hoeverre ook na 2020 aan de doelstellingen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en inpassing voldaan kan worden. Dit geldt overigens niet alleen voor het onderhavige gedeelte van de NRU, maar ook voor het ontwerp van de Ring Utrecht als totaal. Een

² Dit kan via een kwalitatieve beschouwing gericht op leefbaarheidsknelpunten.

oordeel over de NRU kan niet los gezien worden van een oordeel over de toekomstvastheid van de overige delen van de Ring.

De Commissie adviseert ten behoeve van de keuze van de voorkeursvariant, uitgaande van beschikbare verkeersprognoses voor het jaar 2030, een oordeel te vormen over de toekomstvastheid van de onderzochte varianten. Maak op basis daarvan een inschatting van de gevolgen voor de bereikbaarheid, leefomgeving en inpassingsmogelijkheden.

Vervolg

De Commissie is van mening dat de aangegeven fietsverbindingen in het voorkeursvariant op een logische plaats liggen en goed aansluiten op de ontsluiting van Noorderpark en de route naar de Maarsseveense Plassen. Zij adviseert bij de uitwerking van de voorkeursvariant te bezien hoe de fietsverbindingen tussen Overvecht en het Noorderpark verder geoptimaliseerd kunnen worden. De Commissie denkt daarbij specifiek aan de te overwinnen hoogteverschillen en de vormgeving van de kruispunten en rotondes³.

2.2 Leefomgeving

Als doelstelling is geformuleerd dat de inpassing/vormgeving van de weg zodanig moet zijn dat deze bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg. Vol doen aan de wettelijke minimumeisen is de ondergrens van de doelstelling; de ambitie is een verbetering. Het gaat daarbij specifiek om geluidhinder en de luchtkwaliteit. Uit de stukken wordt nog onvoldoende duidelijk: ⁴

- of bij het doel om te voldoen aan de wettelijke minimumeisen het vaststellen van hogere geluidwaarden is inbegrepen;⁵
- welke veranderingen bij benadering optreden in aantallen gehinderden/blootgestelden per geluidbelasting- respectievelijk luchtkwaliteitsklasse;⁶
- in hoeverre verbetering van de geluidssituatie/luchtkwaliteit voor de één en verslechtering voor de ander kan/zal optreden.⁷

De Commissie adviseert bovenstaande aan te geven, met daarbij de eventuele consequenties voor de beoordeling van de verschillende varianten.

³ Aangezien het hier voor de fietsers om een stedelijke situatie gaat, lijkt de keuze voor 'fietsers in de voorrang' op de rotondes logischer.

⁴ De gevraagde informatie acht de Commissie van belang voor de beoordeling van de verschillende varianten en de onderbouwing van de keuze voor de voorkeursvariant. Dit is te meer relevant omdat de beoordeling van de varianten ten aanzien van geluidhinder en luchtkwaliteit door bewoners en belanghebbenden momenteel niet overeenkomt met die van intern specialisten.

⁵ De Commissie merkt op dat indien het vaststellen van hogere waarden – waarmee voldaan zou worden aan wettelijke bepalingen – is inbegrepen er feitelijk sprake van een verslechtering van de geluidssituatie.

⁶ Dit kan in tabelvorm op basis van de rekenresultaten die al bekend zijn.

⁷ Bijvoorbeeld afhankelijk van de ligging van woningen / gevoelige objecten ten opzichte van het maaiveld en locatie ten opzichte van de NRU. Op blz. 21 van de Bijlage Geluid en Lucht is een tabel opgenomen met de toe- of afname van de geluidbelasting afhankelijk van de locatie en hoogte. De Commissie adviseert in deze tabel het aantal woningen toe te voegen. Een vergelijkbare exercitie kan plaatsvinden voor de luchtkwaliteit.

Vervolg

De Commissie adviseert bij de uitwerking van de voorkeursvariant aan te geven of sprake is van geluidsaneringssituaties en zo ja, of deze al zijn of worden opgepakt, en in welke mate eventuele saneringsmaatregelen geïntegreerd worden met de te treffen maatregelen voor de NRU.

2.3 Inpassing / Natura 2000

Aangegeven is dat in het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen een depositietoename van maximaal 2,8 mol/ha/jaar plaats zal vinden op de kwalificerende habitattypen. Geconcludeerd wordt dat, ondanks dat sprake is van een toename van de stikstofdepositie in een al overbelaste situatie, reële ecologische effecten en daarmee significante gevolgen zijn uit te sluiten. De Commissie acht deze conclusie onvoldoende onderbouwd en merkt op dat bij de bepaling of sprake is van significante gevolgen bovendien nog geen rekening is gehouden met mogelijke cumulatieve gevolgen, bijvoorbeeld als gevolg van aanpassingen aan de rest van de Ring Utrecht. In het keuzedocument is ook nog geen inzicht geboden in de grondwaterstromingen en kwel- en inziggingspatronen en in welke mate deze worden beïnvloed tijdens de aanlegfase van de weg en bijbehorende tunnels. De mogelijke gevolgen daarvan voor beschermde gebieden, zoals het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen, zijn niet beschreven.⁸

De Commissie adviseert, uiterlijk bij de uitwerking van de voorkeursvariant de conclusie, dat bij een toename in stikstofdepositie in een al overbelaste situatie significante gevolgen zijn uit te sluiten, nader te onderbouwen. Betrek daarbij de mogelijke extra bijdrage aan de depositie van andere plannen en projecten. Geef ook aan of significante gevolgen van wijziging in de waterhuishouding tijdens de aanlegfase uitgesloten kunnen worden.

Indien significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, dient in een Passende beoordeling onderzocht te worden of en hoe de zekerheid kan worden verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast.⁹ Effecten van bron- en effectgerichte mitigerende maatregelen kunnen daarbij betrokken worden. Geef ook aan hoe deze maatregelen geborgd kunnen worden.

Vervolg

De Commissie adviseert bij de uitwerking van de voorkeursvariant ook de mogelijke gevolgen van een tijdelijke verlaging van de grondwaterstand voor de fundering van oudere gebouwen,

⁸ De polders ten noorden van Utrecht kennen zeer subtiele gradiënten van kwel en infiltratie welke bepalend zijn voor waterkwaliteit en ecologie. Er is nauwelijks deklaag aanwezig (weerstand 0-100 dagen), waardoor het eerste watervoerende pakket dagzoomt (kD ca 2000 m²/d, dikte > 30m). Hierdoor vergen ontgravingen (bijvoorbeeld om folies aan te brengen) tijdens de aanleg bronbemalingen van grote capaciteit. Deze verstoren de hydrologie aanzienlijk en kunnen daardoor ook gevolgen hebben voor natuurgebieden in de wijde omgeving (denkbaar tot aan de Heuvelrug). Mogelijke mitigerende maatregelen zijn retourbemaling (maar dit veroorzaakt grotere toestroming), het beperken van duur en omvang van de bronningen, uitvoer in de winter of 'aanleg in den natte' (met onderwaterbeton). Na aanleg zal het effect gering zijn; het watervoerend pakket is zo dik dat er hydrologisch geen belemmering optreedt voor grondwaterstroming (het stroomt dan onder de weg / folie / bak door), bovendien staan de isohypsen haaks op de NRU.

⁹ Uit de huidige lijn in de jurisprudentie volgt dat dit het geval is wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken zijn.

zoals langs de Gageldijk, te beschrijven;¹⁰ Presenteer ook een overzicht van in het plangebied aanwezige beschermde soorten en toets het initiatief aan de eisen voortkomend uit de Flora- en faunawet.

2.4 Effectbeoordeling

Op blz. 57 van het keuzedocument is een tabel opgenomen met daarin de beoordeling door intern specialisten. De diverse effecten lijken daarbij niet consequent beoordeeld te zijn ten opzichte van de huidige situatie dan wel autonome ontwikkeling. Dit kan leiden tot foute interpretaties m.b.t. de effecten.

De Commissie adviseert ten behoeve van de keuze van de voorkeursvariant de effecten zowel te beoordelen ten opzichte van de huidige situatie als ten opzichte van de autonome ontwikkeling.¹¹

¹⁰ Een tijdelijke verlaging kan vooral schadelijk zijn als er houten heipalen zijn toegepast.

¹¹ In het NRU-keuzedocument is in een overzichtstabel de beoordeling van de varianten opgenomen door de interne specialisten (blz. 57). Een vergelijkbare tabel met daarin per aspect de beoordeling door bewoners en belanghebbenden ontbreekt, maar kan in de communicatie wellicht bruikbaar zijn.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: gemeente Utrecht

Bevoegd gezag: gemeente Utrecht en provincie Utrecht

Besluit: vaststellen of wijzigen van een besluit in het kader van de Wro.

Categorie Besluit m.e.r.: C1.3

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. Dit onderdeel (2^e fase m.e.r.) richt zich op opwaardering van de Noordelijke Randweg/Noordring.

Bijzonderheden: voor de Ring Utrecht is de verkorte Tracé-m.e.r.-procedure opgedeeld in twee fasen. In de eerste fase zijn mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht. Het MER voor de eerste fase is door de Commissie voor de m.e.r. getoetst en er heeft een consultatieronde plaatsgevonden. Ter afronding van de eerste fase heeft het bevoegd gezag een voorkeursalternatief benoemd. Dit behelst onder meer opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht tot een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht (minimaal 2x2 stroken, ongelijkvloers, maximumsnelheid tenminste 80 km/u). Dit voorkeursalternatief vormt het uitgangspunt voor het MER tweede fase. In de tweede fase wordt dit voorkeursalternatief voor het gemeentelijke deel van de Ring uitgewerkt tot het niveau van ontwerp-bestemmingsplan. Voor het deel van de Ring dat Rijksweg is (A12/A27) brengt de Commissie separaat advies uit (advies nr. 2505-49).

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant: 4 december 2008

ter inzage legging informatie voornemen: 5 december 2008 tot en met 28 januari 2009

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 22 december 2008

richtlijnenadvies uitgebracht: 12 maart 2009

richtlijnen vastgesteld: 18 mei 2009

consultatieronde MER 1^e fase: 18 augustus 2010 tot en met 29 september 2010

aanvraag tussentijds toetsingsadvies MER 1^e fase bij de Commissie m.e.r.: 19 augustus 2010

tussentijds toetsingsadvies MER 1^e fase uitgebracht: 13 oktober 2010

aanvraag aanvullend advies voor richtlijnen 2^e fase bij de Commissie m.e.r.: 11 februari 2011

aanvullend advies voor richtlijnen 2^e fase uitgebracht: 7 april 2011

aanvraag tussentijds toetsingsadvies 2^e fase: 28 november 2012

tussentijds toetsingsadvies 2^e fase uitgebracht: 21 januari 2013

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. J.A. Huizer

ir. W.H.A.M. Keijsers

dr. G.P.J. Draaijers (werkgroepsecretaris v.a. fase tussentijdse toetsing MER fase 2)

drs. Y.J. van Manen
drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)
ir. K.A.A. van der Spek
ir. J. Termorshuizen

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- NRU Keuzedocument Planstudie Ring Utrecht, gemeente Utrecht, 26 november 2012;
- NRU Keuzedocument Planstudie Ring Utrecht concept – Bijlage 1 Visie, gemeente Utrecht, 26 november 2012;
- NRU Keuzedocument Planstudie Ring Utrecht – Bijlage bereikbaarheid, gemeente Utrecht, 26 november 2012;
- NRU Keuzedocument Planstudie Ring Utrecht concept – Bijlage Geluid en Lucht, gemeente Utrecht, 26 november 2012;
- NRU Keuzedocument Planstudie Ring Utrecht – Bijlage varianten, gemeente Utrecht, 26 november 2012;
- Notitie Depositieberekening Oostelijke Vechtplassen Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), Caubergh–Huygen Raadgevend Ingenieurs B.V., 19 oktober 2012;
- Toetsing Natuurbeschermingswet 1998 Noordelijke Randweg Utrecht, effecten op de Oostelijke Vechtplassen, Bureau Waardenburg B.V., 21 november 2012.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Ring
Utrecht 2e fase, onderdeel Noordelijke Randweg Utrecht

ISBN: 978-90-421-3696-0



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

