 Commissie voor de milieueffectrapportage
ingekomen 09 JUNI 2011
nummer: 2505-51
Ko jr



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

aan geadresseerde (zie verzendlijst)

Datum 26 mei 2011
Betreft Aanvullende Richtlijnen 2e Fase MER planstudie Ring Utrecht

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**

Wegen en Verkeersveiligheid
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

drs. P.J. Dronkert
Wegprojecten regio Utrecht
T 070 351 6171
M +31(0)6-46444523

Ons kenmerk

IenM/BSK-2011/80354

Uw kenmerk

--

Bijlage(n)

1

Geachte mevrouw/meneer, Geacht College,

Hierbij bied ik u de Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER van de planstudie Ring Utrecht (onderdeel A12/A27) aan. Deze zijn onlangs door de minister van Infrastructuur en Milieu vastgesteld. De Aanvullende Richtlijnen zijn een aanvulling op de Richtlijnen voor de 1^e Fase MER; voor zover van toepassing op de tracé-uitwerking gelden de Richtlijnen voor de 1^e Fase ook voor de 2^e Fase MER.

In de 2^e Fase van de planstudie Ring Utrecht wordt het gekozen voorkeursalternatief uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit. Het voorkeursalternatief is op 3 december 2010 vastgesteld door het Bevoegd Gezag. Daarbij zijn ook afspraken gemaakt over de vervolgfase van het project. De afspraken van 3 december zijn als bijlage bij de Aanvullende Richtlijnen gevoegd. Onderdeel daarvan is de afspraak dat de minister van IenM Bevoegd Gezag is voor de onderdelen A12 en A27, en dat de gemeente Utrecht en de provincie Bevoegd Gezag zijn voor het onderdeel NRU. De Aanvullende Richtlijnen voor de NRU worden binnenkort vastgesteld.

De Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER Ring Utrecht (onderdeel A12/A27) zijn, in overeenstemming met de afspraken van 3 december 2010, in nauw overleg met de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het BRU tot stand gekomen. De Bestuurlijke Stuurgroep Ring Utrecht heeft op 27 april 2011 met de Aanvullende Richtlijnen voor het onderdeel A12/A27 ingestemd.

De Aanvullende Richtlijnen zijn inmiddels ook te vinden op de VERDER-site. Zij zijn daarbij voorzien van een leeswijzer, waarin de status van de Aanvullende Richtlijnen staat beschreven, en de 'notitie toelichting consultatie 1^e Fase MER', waarin wordt ingegaan op de reacties uit de consultatieronde.

Het proces tot aan het uitbrengen van het Ontwerp-Tracébesluit loopt via het vaststellen van één variant uit alle nog bestaande uitwerkingsmogelijkheden, de zgn voorkeursvariant. Deze keuze verloopt via een aantal trechteringsstappen waarin steeds gedetailleerder afwegingen gemaakt worden. Onderdeel van dat trechteringsproces is afstemming met betrokken bestuursorganen, omwonenden en andere belanghebbenden. De voorkeursvariant wordt uiteindelijk uitgewerkt tot



Ontwerp-Tracébesluit. Het vaststellen van de voorkeursvariant wordt voorzien voor 2012.

Voor verdere vragen verwijs ik u graag naar de internetsite www.ikgaverder.nl of naar mw M. Lichtendahl van RWS-Utrecht (mascha.lichtendahl@rws.nl).

De minister van Infrastructuur en Milieu,
namens deze,
De directeur Wegen en Verkeersveiligheid

drs M.C.A. Blom

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Wegen en Verkeersveiligheid

Datum
26 mei 2011

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/80354

Verzendlijst:

gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

gemeente de Bilt
Soestdijkseweg Zuid 173
3721 AB Bilthoven

gemeente Bunnik
Singelpark 1
3984 NC Odijk

gemeente Houten
Postbus 30
3990 DA Houten

gemeente Nieuwegein
Martinbaan 2
3439 NN Nieuwegein

Provincie Utrecht
Pythagoraslaan 101
3584 BB Utrecht

HDSR (hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden)
Postbus 550
3990 GJ Houten

Minister van E L en I
Postbus 19143
3501 DL Utrecht

Inspectie van VROM
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Commissie van de m.e.r
Arthur van Schendelstraat 800
3511 ML Utrecht

Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER
van de Planstudie Ring Utrecht (onderdeel A12/A27).

Vastgesteld op 18 mei 2011,
overeenkomstig het bepaalde in art 7.15 Wet Milieubeheer,
door de Minister van Infrastructuur en Milieu

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Schultz van Haegen', with a large, sweeping flourish at the end.

drs M. Schultz van Haegen

1. Inleiding

Vanwege de congestieproblematiek op de snelwegen rond Utrecht en Amersfoort is in 2008 een aantal planstudies gestart naar uitbreiding van de wegcapaciteit. De basis voor deze planstudies ligt in de Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht (september 2006) en de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht (november 2006). Eén van de planstudies betreft de Ring Utrecht. In 2008 zijn voor dit project de startbeslissing en de startnotitie uitgebracht.

De stap van startnotitie naar OTB/MER is bij de planstudie Ring Utrecht gesplitst in 2 Fasen. In de 1^e Fase is een aantal alternatieven op hoofdlijnen met elkaar vergeleken. Hieruit is een Voorkeursalternatief bepaald. In de 2^e Fase wordt het Voorkeursalternatief uitgewerkt tot Voorkeursvariant en vervolgens tot Ontwerp-Tracébesluit (OTB).

Op 18 mei 2009 zijn de Richtlijnen voor de 1^e Fase MER vastgesteld. Op basis daarvan is het 1^e Fase MER gemaakt, waaronder de Ruimtelijke Verkenning. Het 1^e Fase MER is op 17 augustus 2010 uitgebracht en onderwerp geweest van een consultatieronde bij gemeenten, bewoners en betrokken instanties. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 13 oktober 2010 een -positief- toetsingsadvies over het 1^e Fase MER uitgebracht. Op 3 december 2010 is door het Bevoegd Gezag het Voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld.

Bij de vaststelling van het VKA op 3 december 2010 zijn afspraken gemaakt over de inrichting van de 2^e Fase. Het rijk is Bevoegd Gezag voor de verdere besluitvorming inzake de onderdelen A12/A27 van de Ring. De gemeente Utrecht en de provincie Utrecht zijn Bevoegd Gezag voor het onderdeel Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). In lijn daarmee stelt de minister van IenM de Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER voor de A12/A27 vast en de gemeenteraad van Utrecht die voor de NRU. De afspraken van 3 december 2010 zijn in bijlage 1 van deze Aanvullende Richtlijnen opgenomen.

- 1.1 De afspraken die op 3 december 2010 gemaakt zijn, maken onderdeel uit van de Aanvullende Richtlijnen, voor zover zij opgenomen zijn onder 'besluit 1' of 'besluit 2' en indien zij betrekking hebben op de A12/A27.

Voorliggend document betreft de Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER Ring Utrecht, onderdeel A12/A27. Deze Richtlijnen zijn gebaseerd op het richtlijnenadvies van de Commissie voor de m.e.r. (rapportnr 2505-49, 7 april 2011) en op de opbrengst van de consultatieronde (Consultatiedocument MER 1^e Fase planstudie Ring Utrecht, oktober 2010). De Aanvullende Richtlijnen zelf zijn in dit document herkenbaar aan de nummering.

2. Voorkeursalternatief (VKA)

- 2.1 Dit Voorkeursalternatief dient, voor zover het betrekking heeft op de A12 en de A27 te worden uitgewerkt tot een voorkeursvariant. Vervolgens vindt nadere uitwerking plaats in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB). De milieu-effecten van deze uitwerking worden beschreven in de 2^e fase MER Ring Utrecht (onderdeel A12/A27).
- 2.2 Als studiegebied voor de verkeerseffecten voor het HWN geldt het tracé van:
 - de A12 van en met knooppunt Oudenrijn tot en met knooppunt Lunetten
 - de A27 van en met de aansluiting Bilthoven tot knooppunt Everdingen
 - de A28 vanaf het begin tot en met de aansluiting Uithof.
- 2.3 De rijstrookindeling, het aantal rijstroken, de ontwerpsnelheid en de plaats en vorm van de overgangen moet in de 2^e Fase MER worden aangegeven en onderbouwd, binnen de randvoorwaarden van de afspraken van 3 december 2010.

3. Afstemming met de NRU

Voor de uitwerking van de aanpassingen aan de NRU wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen, waarvoor de gemeente Utrecht Bevoegd Gezag is. Voor de A12/A27 wordt een Tracéwetprocedure doorlopen, en daarvoor is de minister van Infrastructuur en Milieu Bevoegd Gezag.

In de 2^e Fase MER Ring Utrecht wordt het MER voor de onderdelen A12/A27 separaat van het MER voor het onderdeel NRU opgesteld. Voor de A12/A27 en voor de NRU gelden namelijk verschillende inhoudelijke kaders. Het betreft hier verschillen in beleidsdoelstellingen, uitgangspunten en detailniveau van onderzoeken. De aanpassingen aan de NRU en die aan de A27 sluiten bij knooppunt Utrecht-Noord op elkaar aan.

- 3.1 Draag zorg voor een goede afstemming met het 2^e Fase MER van de NRU vwb de input (verkeerscijfers, autonome situatie) voor de bepaling van milieu-effecten en vwb de begrenzing van de studiegebieden.
- 3.2 Geef een duidelijke en eenduidige grens aan tussen de onderdelen A27 en NRU.
- 3.3 Geef aan hoe met de verschillen in planning, de verschillende zichtjaren en de verschillen in uitkomst van de (verkeers)modellen wordt omgegaan. Hou daarbij als referentiejaar 2030 aan, waarin de NRU als uitgevoerd wordt verondersteld (de NRU houdt 2020 aan waarbij de A12/A27 als niet-uitgevoerd wordt verondersteld).
- 3.4 Draag er zorg voor dat de relevante milieu-effecten in overlappende studiegebieden afgestemd en waar nodig gecumuleerd in beeld gebracht worden.

4. Relatie met Richtlijnen 1^e Fase MER

Zoals ook opgenomen in de Richtlijnen voor het 1^e Fase MER, zijn de Richtlijnen voor de 2^e Fase MER Ring Utrecht (onderdeel A12/A27) aanvullend op de Richtlijnen 1^e fase MER van 18 mei 2009. Voorliggende Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER zijn dus niet zelfstandig lees- en uitvoerbaar. De Richtlijnen voor de 1^e Fase MER zijn opgenomen in bijlage 1 bij dit document.

- 4.1 De Richtlijnen MER 1^e fase Ring Utrecht van 18 mei 2009 zijn eveneens van toepassing op de 2^e Fase MER voor zover zij ingaan op de uitwerking van het VKA en voor zover zij niet worden overruled door voorliggende Aanvullende Richtlijnen 2^e Fase MER.

In Bijlage 2 van deze Aanvullende Richtlijnen is een tabel opgenomen met de 'overruled' Richtlijnen 1^e Fase.

In het 1^e Fase MER Ring Utrecht en de Ruimtelijke Verkenning is al veel informatie opgenomen m.b.t. de effectuitwerking en de beschrijving van de huidige en de referentiesituatie.

- 4.2 Maak bij het vervaardigen van het 2^e fase MER gebruik van de informatie die al is verzameld in het kader van de 1^e Fase MER.

Waar in dit document "2^e fase MER" staat, wordt bedoeld: het MER 2^e Fase Ring Utrecht, onderdeel A12/A27.

5. Doelbereik

De bereikbaarheids- en omgevingsdoelstellingen zijn reeds beschreven in paragraaf 3.2 van de 1^e Fase Richtlijnen. Zij behoeven geen wijziging en slechts een enkele aanvulling. De omgevingsdoelstelling (uit de 1^e Fase Richtlijnen) geldt voor het algemene beeld. Niet voor elke woning afzonderlijk wordt gegarandeerd dat de luchtkwaliteit niet verslechtert en de geluidhinder niet verergert.

- 5.1 Onderzoek wat de relevante ruimtelijke ontwikkelingen zijn in de directe omgeving van de A12/A27 en geef aan welke (kleinschalige) maatregelen er aan de A12/A27 genomen kunnen worden om deze ontwikkelingen te versterken. Kijk hierbij ook naar de ideeën uit de rapportage "versterk de ruimtelijke kwaliteit Ring Utrecht" van de NMU c.s.
- 5.2 Beschrijf de bereikbaarheidsdoelstellingen voor het OVN en het beleid van de betreffende gemeenten en provincie vwb de toegangscapaciteit en -routes van en naar de stedelijke en dorpskernen, in ieder geval voor die wegen waar de intensiteit

- significant wordt beïnvloed door de aanpassingen aan de A12/A27 en/of mogelijke aanpassingen aan de aansluitingen.
- 5.3 Hou rekening met de beleidswijzigingen die mogelijk uitvloeisel zijn van de actualisatie van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.
 - 5.4 Beschrijf de effecten van een snelheidsverhoging naar 130 km/u als dit na beleidswijziging op de Ring Utrecht van toepassing blijkt te zijn.
 - 5.5 Ga er van uit dat het project adequaat aansluit op de A27 tussen Lunetten en Everdingen.

6. Van Voorkeursalternatief tot Voorkeursvariant (VKV)

In het VKA zit nog een aantal vrijheidsgraden. Dit heeft als gevolg dat het VKA een groot aantal verschillende varianten kent. Om een omvangrijke onderzoekslast te voorkomen, worden niet alle varianten gedetailleerd onderzocht alvorens een keuze te maken. De belangrijkste variantkeuzen zijn:

- Sorteren voor of in de knopen (incl. volledige of halve aansluiting Veemarkt en de consequenties voor de Waterlinieweg)
 - De ligging van de bypass (bij sorteren voor de knopen)
 - 2x6 of 2x7 op de A27 (bij sorteren voor de knopen)
 - 100 of 120 km/u.
- 6.1 De term 'alternatief' is voorbehouden aan het Voorkeursalternatief VKA. De verschillende uitwerkingen van het VKA dienen aangeduid te worden met de term 'varianten'. Verschillen in uitwerking van een variant heten 'subvarianten'.
 - 6.2 Stel een zgn belemmeringenkaart op waarop wordt vastgelegd welke belemmeringen het zwaarst wegen. Bepaal mede aan de hand van deze belemmeringenkaart de milieugevolgen ten behoeve van de variantkeuzes zoals hieronder beschreven.
 - 6.3 Bepaal de realistische (sub)varianten. (Sub)varianten die technisch onmogelijk zijn, die niet voldoen aan de verkeerskundige doelen van het project, die het beschikbare budget ver overschrijden, of op voorhand bijzondere ongunstige omgevingseffecten hebben zijn geen realistische (sub)varianten.
 - 6.4 Alternatieven en varianten die in de 1^e Fase zijn afgevallen, worden in de 2^e Fase niet weer onderzocht (o.a. 80 km/u op de A27, variant zonder bakverbreding).
 - 6.5 Onderzoek ook een zgn MINA-variant, een variant die net aan de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsdoelstellingen voldoet.
 - 6.6 Bepaal van de realistische (sub)varianten de relevante milieueffecten. Werk deze uit op het niveau dat bij de besluitvorming over die varianten hoort.
 - 6.7 De relevante milieueffecten betreffen die effecten, die onderscheidend zijn bij de te maken keuze. Dit betreft in elk geval geluid, luchtkwaliteit en ruimtebeslag. Waar nodig betreft het ook natuur, landschap, cultuurhistorie en (grond)water.

6.8 Omdat het een groot aantal mogelijke varianten betreft, worden deze effecten waar mogelijk kwalitatief beschouwd, bv dmv expert-judgement. De verwachting is dat, naarmate de trechterfase vordert, er meer behoefte zal bestaan aan kwantitatieve effectbepalingen.

7. Milieugevolgen en effectbeschrijving van de Voorkeursvariant (VKV)

Algemeen:

- 7.1 Bepaal de milieu-effecten van de VKV, de huidige situatie en de autonome ontwikkeling in 2030.
- 7.2 Bepaal een minimum- en een maximumsituatie voor de autonome ontwikkeling en beschrijf waaruit die situaties bestaan.
- 7.3 Bepaal de milieu-effecten van de VKV zoveel mogelijk kwantitatief.
- 7.4 Geef aan wat de benodigde mitigerende maatregelen zijn.
- 7.5 Geef de effecten zoveel mogelijk weer in overzichtstabellen en op kaarten.
- 7.6 Maak onderscheid tussen doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieu-effecten.
- 7.7 Maak onderscheid tussen effecten in de aanlegfase en in de gebruiksfase.
- 7.8 Geef op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd voor de verschillende milieu-aspecten.
- 7.9 Breng daarbij de relevante zichtjaren in beeld. Voor de A12/A27 is dat in elk geval 2030 met een mogelijke tussenstap 2020.
- 7.10 Beschrijf welke rekenregels en -modellen gehanteerd zijn en onderbouw eventuele keuzes daarbij.

Verkeer:

- 7.11 Geef een toelichting op de gebruikte verkeersmodellen en de aannames die daarin zijn gebruikt.
- 7.12 Geef aan welk basis- en prognosejaar wordt gehanteerd. Prognosejaar = 2030.
- 7.13 Geef aan welke overige uitgangspunten in de verkeersmodellen worden gehanteerd.
- 7.14 Indien door het wegontwerp van de A12/A27 belangrijke routes voor het langzaam verkeer verbeteren of verslechteren, moet worden aangegeven wat daarvan de consequenties zijn.
- 7.15 De effecten van één of andere vorm van prijsbeleid worden niet onderzocht.

Geluid:

- 7.16 Breng de benodigde geluidreducerende maatregelen in beeld, conform de geldende normen, richtlijnen en voorschriften. Let daarbij op het verloop van de beleidsontwikkelingen (i.c. Swung/GPP's).

Luchtkwaliteit:

- 7.17 Beschrijf de effecten op emissies en oppervlakte belast gebied, van fijnstof (PM10 en PM 2,5, deze laatste in kwalitatieve zin) en NO₂, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet. Maak daarbij gebruik van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007.
- 7.18 Presenteer de resultaten van de berekeningen bij voorkeur op kaarten met verschilcontouren en geef per concentratieklasse het aantal en de ligging van woningen en andere gevoelige objecten.
- 7.19 Maak aannemelijk dat het project past binnen, of in ieder geval niet strijdig is met, het NSL.

Externe Veiligheid:

- 7.20 Geef aan wat er bij de aanpassingen aan de A12 en de A27 gedaan kan worden om het groepsrisico ter plaatse te verminderen, als er sprake is van een toename. Hou daarbij rekening met hetgeen eventueel in andere kaders (Basisnet) met betrekking tot dit punt wordt afgesproken. Mocht het Basisnet niet zijn ingevoerd, dan moet worden teruggevallen op hetgeen over externe veiligheid in de 1^e Fase Richtlijnen is vermeld.

Gezondheid:

- 7.21 Voor de effecten op de volksgezondheid wordt verwezen naar de effectbepaling van geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, en het MMA.

Natuur:

- 7.22 Bepaal de effecten op natuurgebieden voor de aspecten geluid, lichteffecten, verdroging en stikstofdepositie. Let op de ontwikkelingen mbt de te hanteren richtlijnen (o.a. Programmatische Aanpak Stikstof). Geef aan wat de effectafstand per onderdeel is en besteed daarbij aandacht aan het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen.

Landschappen Cultuurhistorie en barrièrewerking:

- 7.23 Beschrijf en visualiseer de landschappelijke inpassing van de weg, inclusief de bijbehorende voorzieningen die mede van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit (zoals geluidwerende voorzieningen, tunnels, viaducten, aansluitende wegen, bewegwijzering, verlichting en overige inpassingsmaatregelen).
- 7.24 Besteed daarbij aandacht aan:
 - de specifieke kenmerken van het stedelijk gebied, zoals woongebieden en aangrenzende wijken

- de specifieke kenmerken van het aangrenzende landelijk gebied
- de Nieuwe Hollandse Waterlinie
- de langzaam verkeer routes van en naar de Uithof
- de visueel-ruimtelijke structuur: openheid, zichtlijnen en beeld dragers
- cultuurhistorische kenmerken: verkavelingsrichting, elementen en samenhang
- gebieden met verwachte en bekende archeologische waarden
- geomorfologische kenmerken, reliëf, bekensystemen en waterlopen
- routestructuren, fysieke scheidingen en barrièrewerking voor langzaam verkeer
- functies in de omgeving, waaronder recreatieve functies.

Bodem en Water

- 7.25 Geef de mogelijke effecten weer op bodem en water, o.a. verdroging, aantasting van de fundering van woningen, en de kwaliteitsverandering van oppervlaktewater.
- 7.26 Geef de mogelijke effecten weer op grond- en oppervlaktewater. Besteed daarbij specifieke aandacht aan tijdelijke en permanente wijzigingen van grondwaterstanden met mogelijke verdroging, aantasting van de fundering van woningen en mogelijke grondwateroverlast. Besteed tevens aandacht aan de waterbergingsopgave en de kruisingen met belangrijke waterwegen (inpassing, passage flora en fauna).
- 7.27 Geef de mogelijke mitigerende maatregelen aan om de negatieve effecten te verminderen.
- 7.28 Geef aan waar mogelijke locaties van bodemverontreiniging zich bevinden.
- 7.29 Beschrijf de milieugevolgen van het eventueel lekraken van de folieconstructie.

MMA (Meest Milieuvriendelijk Alternatief)

- 7.30 Ga voor de beschrijving van het MMA uit van de 'klassieke' benadering, waarbij extra mitigerende en compenserende maatregelen worden bepaald (spoor 3 uit het 1^e Fase MER) en besteed daarbij aandacht aan de mogelijkheden ruimtelijke kansen te benutten, barrièrewerking te verminderen en de landschappelijke inpassing van de weg te verbeteren (conform spoor 1 uit het 1^e Fase MER).
- 7.31 Geef in het MMA onder meer het volgende aan:
- Bepaal de geluidbelasting in de referentiesituatie zonder medeneming van de projecten NRU, A27/A1, A27 Everdingen-Lunetten, A27 Lunetten-Rijnsweerd en A28 Utrecht-Amersfoort en -indien onderzoekstechnisch mogelijk- de spoorverbreding Utrecht-Houten.

- Bepaal aan de hand hiervan de geluidwerende maatregelen voor de VKV die genomen zouden worden als de hierbovengenoemde projecten beschouwd zouden worden als niet uitgevoerd en geef aan welke extra zijn bovenop de maatregelen die vanwege punt 7.16 bepaald worden.
- Geef aan welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn om geluid- en luchteffecten te verminderen.

8. Leemten in kennis

Onderdeel 8 van de Richtlijnen MER 1^e Fase Ring Utrecht is ook van toepassing op het 2^e Fase MER Ring Utrecht, onderdeel A12/A27.

9. Presentatie

- 9.1 Zorg in de rapportage en in de presentaties daaromheen voor een duidelijke uitleg van het proces (1^e Fase MER, VKA, 2^e Fase MER, OTB, TB) zodat betrokkenen het kunnen begrijpen en het uiteindelijke resultaat (in dit geval het OTB) uit dit proces kunnen afleiden)
- 9.2 Het 2^e Fase MER dient een samenvatting te bevatten die zelfstandig leesbaar en publieksvriendelijk is, een transparante beschrijving geeft van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu-effecten), en een goede afspiegeling is van de inhoud van het 2^e Fase MER.
- 9.3 Besteed daarbij bijzondere aandacht aan de vergelijking van de verschillende inrichtingsopties en de beschrijving van de onderscheidende punten op de verschillende thema's.
- 9.4 Zorg voor voldoende duidelijk kaart- en ander beeldmateriaal, waaruit duidelijk de huidige en toekomstige situatie blijken.

--//--

BIJLAGE 1: AFSPRAKENLIJST BESTUURLIJK OVERLEG
Ring Utrecht en Tram Utrecht Centraal - De Uithof
3 december 2010

<p>1.</p>	<p>Ring Utrecht / tram Utrecht CS-De Uithof</p> <p>❖ <u>Besluit 1:</u> Rijk en regio stellen vast dat het voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht bestaat uit:</p> <ol style="list-style-type: none">1. De uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en de knooppunten Lunetten en Rijsweerd, waarbij verkeersstromen worden gescheiden (ontweven).2. De uitbreiding van de A12 met een extra rijstrook in beide rijrichtingen op de parallelbaan.3. De opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) tot een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht (minimaal 2x2 stroken, ongelijkvloers, maximumsnelheid tenminste 80 km/u).4. Hierbij gaat voor de uitbreiding van de A27 de voorkeur uit naar het verbreden van de bestaande bak met ongeveer 15 meter aan weerszijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken), inclusief een overkluizing met een lengte van ongeveer 250 meter. <p>❖ <u>Besluit 2:</u> Rijk en regio hebben bij het voorkeursalternatief de volgende afspraken gemaakt:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Rijk en regio trekken gezamenlijk op in de uitwerking van het voorkeursalternatief. De rol van Bevoegd Gezag wordt daarbij bepaald door de wettelijke procedures. Dit houdt in dat de Minister van Infrastructuur en Milieu het Bevoegd Gezag is voor de A12 en A27. Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht en het college van Burgemeesters en Wethouders van de gemeente Utrecht vormen gezamenlijk het Bevoegd Gezag voor de opwaardering van de NRU.2. De regio voert de planstudie, de procedures en de realisatie voor de NRU voor eigen rekening en risico uit. Het rijk doet dit voor de A27 en A12;3. Rijk en regio geven gezamenlijk invulling aan het proces van de planstudies: de aansturing, de besluitvorming, de planning en de communicatie. Er is een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de 2^e Fase MER tot er een voorkeursvariant is voor zowel de NRU als de A27.4. Rijk en regio stellen na overleg met elkaar de Aanvullende Richtlijnen op voor de 2^e Fase MER. In de Richtlijnen en het MER wordt recht gedaan aan de verschillen in procedure en karakter van beide deelstudies. Hierbij wordt uitgegaan van twee MER-ren, waarbij toegewerkt wordt naar een juridisch verdedigbaar besluit.5. De realisatie van de verbreding van de A12 wordt gefaseerd tot na 2020. De consequenties hiervan worden in de 2^e fase MER onderzocht.6. Als onderdeel van de MER 2^e fase NRU zullen o.a. de effecten van 80 km/u en 100 km/u op de NRU op de leefbaarheid (lucht en geluid) en op de inpassingsopgave in beeld gebracht worden.
------------------	--

7. Als onderdeel van de MER 2^e fase NRU en de MER 2^e fase A27/A12 zullen o.a. de kansen voor het versterken van de ruimtelijke kwaliteit, de vermindering van de barrièrewerking van de betreffende wegen en de mogelijkheden voor het beperken van mogelijke effecten op de kwaliteit leefomgeving in beeld gebracht worden.
8. Het rijk investeert € 1.200 miljoen (prijspeil 2010, inclusief btw en BLD) in het project Ring Utrecht, waarvan een maximale bijdrage van € 140 miljoen (prijspeil 2010, inclusief btw via bijdrage aan btw compensatiefonds) aan de opwaardering van de NRU.
9. De regiopartijen investeren € 50 miljoen (prijspeil 2010, exclusief btw) in de opwaardering van de NRU. Deze investering komt, op basis van de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid regio Utrecht uit 2006, bovenop de regio-investering van €500 mln in het VERDER-pakket.
10. Voorwaarde voor de rijksbijdrage is dat de regio de realisatie van de opwaardering van de NRU uiterlijk 2016 start, anders vervalt de rijksbijdrage. De regio doet voorstellen de start van de realisatie te versnellen. Deze voorwaarde hangt samen met de punten 12 en 14 van deze afsprakenlijst.
11. De rijksbijdrage aan de NRU wordt geïndexeerd op basis van de IBOI, conform uitkering door het ministerie van Financiën.
12. Het rijk start de realisatie van de verbreding van de A27 in 2016, conform het MIRT-projectenboek.
13. Rijk en regio verkennen samen de mogelijkheden van uitruil van bijdragen aan elkaars projecten, teneinde onnodige geldstromen te voorkomen. Het Rijk stelt zich garant voor een maximale compensatie van €15,5 miljoen, mocht de uitruil niet of niet voldoende tot resultaat leiden.
14. Rijk en regio overleggen hoe de realisatie van de A27 en de NRU op elkaar afgestemd kunnen worden, zodat de bereikbaarheid van de regio Utrecht zo optimaal mogelijk blijft.
15. De potentiële doortrekking van NRU door Leidsche Rijn vervalt in het kader van de planstudie Ring Utrecht. Dit geldt ook voor de daarbij behorende ruimtereservering.

❖ Besluit 3: Rijk en regio zijn voorts overeengekomen dat:

1. op basis van de probleemanalyse van het OV tussen Utrecht CS en de Uithof het wenselijk is om deze OV-verbinding te verbeteren teneinde de autonome groei van het aantal OV-reizigers en de uitbreidingsplannen voor de Uithof mogelijk te maken.
2. een second opinion op de MKBA en de businesscase moet uitwijzen dat deze twee studies van voldoende kwaliteit zijn en een oplossing met een tramverbinding een positieve MKBA score oplevert (MKBA > groter dan 1).
3. een second opinion moet uitwijzen dat een HOV-busbaan tussen Utrecht CS en de Uithof onvoldoende oplossend vermogen biedt (niet robuust genoeg om de toekomstige groei van het OV op te vangen) en bovendien dermate grote investeringen vraagt voor de aanlanding bij het Nationale Sleutelproject Utrecht CS (de OV-terminal) waardoor deze kosten niet opwegen tegen de baten.
4. er adequate afspraken worden gemaakt over de inpassing van de tramverbinding in het Nationale Sleutelproject Utrecht CS en de aansluiting op de SUNIJ-lijn.

- | | |
|--|---|
| | <p>5. het Rijk onder de voorwaarde van een positieve second opinion en MKBA-score een bijdrage levert van maximaal €110 miljoen (prijspeil 2010) aan de totstandkoming van een tramverbinding tussen Utrecht CS en de Uithof.</p> |
|--|---|

BIJLAGE 2: TABEL MET 'OVERRULEDE' RICHTLIJNEN 1^E FASE:

Wat?	RL 1 ^e Fase	ARL 2 ^e Fase
Bevoegd Gezag	MV&W, MVROM, gem Ut, prov Ut	MI&M voor A12/A27, gem en prov voor NRU
Indeling in fasen	2 Fasen, 2 ^e fase = uitwerking VKA tot OTB	2A: uitwerking tot VKV, 2B: uitwerking VKV tot OTB
Detailniveau onderzoeken	IN 2 ^E Fase: zoveel mogelijk kwantitatief	2A: zoveel mogelijk kwalitatief; 2B: zoveel mogelijk kwantitatief
Externe Veiligheid?	Bepaal PR en GR	Sluit aan bij Basisnet (= beleidsvernieuwing t.o.v. RL 1 ^e Fase)
Studiegebied	Verkeer: zie 6.3.4	Studiegebied voor verkeerseffecten is aangepast (zie 2.2)

BIJLAGE 3:
Richtlijnen MER 1e fase Ring Utrecht

18 mei 2009

Richtlijnen MER 1e fase Ring Utrecht

18 mei 2009

Vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

door de Minister van Verkeer en Waterstaat

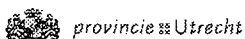


ir. Camiel Eurlings

Den Haag,



door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer



Jacqueline Cramer

Den Haag,



Gemeente Utrecht

namens Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht

Utrecht,

namens het college van Burgermeester en Wethouders van de gemeente Utrecht

Utrecht,

Deze planstudie is onderdeel van het samenwerkingsprogramma VERDER

Mobiliteit in Nationaal-Nederland



Inhoud

1	Inleiding - 6
2	MER in twee fasen/Procedure - 10
2.1	MER in twee fasen - 10
2.2	Detailniveau - 14
2.3	VERDER - 14
2.4	Besluitvorming - 15
3	Probleemstelling, doel en besluitvorming - 17
3.1	Probleemstelling - 17
3.2	Doel - 19
4	Voorgenomen activiteit en alternatieven - 22
4.1	Algemeen - 22
4.2	Alternatieven - 23
4.2.1	Nulalternatief (referentiesituatie) - 23
4.2.2	Niet verbreden/OV+++ - 23
4.2.3	Verbreden - 24
4.2.4	Sorteren - 24
4.2.5	Spreiden - 25
4.2.6	Meest milieuvriendelijke alternatief (mma) - 25
4.2.7	Niet geselecteerde alternatieven - 26
5	Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen - 27
5.1	Nota Mobiliteit, Nota Ruimte en MobiliteitsAanpak - 27
5.2	Provinciaal beleid - 28
5.3	Gemeentelijk beleid - 31
5.4	Beoordelingskader VERDER - 33
5.5	Thema's met specifieke aandacht - 33
5.5.1	Woon- en leefmilieu en volksgezondheid - 33
5.5.2	Natuurlijke omgeving - 33
5.5.3	Nationaal Landschap - 34
5.5.4	Landschap, cultuurhistorie en recreatie - 34
5.6	Terugblik - 34
6	Voorgenomen onderzoek - 36
6.1	Inleiding - 36
6.2	Hoe de effecten worden bepaald - 36
6.2.1	Twee fasen, twee effectbeoordelingen - 36
6.2.2	Reikwijdte - 36
6.2.3	Tijdhorizon - 37
6.2.4	Werkwijze - 37
6.2.5	Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen - 37
6.2.6	Prijsbeleid - 37
6.3	Te beschrijven effecten - 38
6.3.1	Algemeen - 38
6.3.2	Toetsingskader MER 1 ^e fase - 38

6.3.3	Financiën - 38
6.3.4	Verkeer - 38
6.3.5	Woon- en leefomgeving - 40
6.3.6	Natuurlijke omgeving - 43
6.3.7	Landschap, archeologie, cultuurhistorie en recreatie - 44
6.3.8	Overige aspecten - 45
6.4	Kosten-batenanalyse - 45
7	Vergelijking van de alternatieven - 46
8	Leemten in kennis - 47
9	Evaluatieprogramma - 48
10	Vorm en presentatie - 49
11	Samenvatting van de MER - 50
	Bijlagen - 51
1.	Toetsingskader MER 1 ^e fase - 52
2.	Nota van antwoord - 56
3.	Advies Commissie voor de m.e.r. - 60

1 Inleiding

Utrecht ligt midden in de doorgaande routes van Rotterdam en Amsterdam naar respectievelijk het oosten en het zuiden. De Ring Utrecht heeft het hoogste percentage doorgaand verkeer van Nederland. Daarnaast heeft Ring Utrecht ook een substantiële functie als regionale verdeelring voor de stad Utrecht. De verkeersintensiteiten zijn dan ook hoog. De combinatie van beide functies op een ring maakt het systeem tevens kwetsbaar voor calamiteiten; bij ongelukken is de terugslag tot ver te merken.

Utrecht is tevens een sterk groeiende regio, waardoor de druk op het verkeerssysteem in de toekomst nog zal toenemen. Deze elementen samen maken dat voor de ring feitelijk drie problemen opgelost moeten worden:

- De doorstroming is slecht vanwege de te beperkte capaciteit.
- De structuur van het wegennet is niet afgestemd op de grootte van de economische ontwikkelingen in deze regio en kan daardoor de economische groei afremmen.
- Het systeem is kwetsbaar voor calamiteiten, er zijn binnen de regio geen volwaardige omleidingsroutes.

Dit is de reden om deze planstudie te starten.

Het streven is om in het jaar 2020 de bereikbaarheid op een aanmerkelijk hoger niveau te hebben. Een niveau bovendien dat ook op langere termijn (met een doorkijk tot 2030) in de behoeften kan voorzien, zodat de Randstad zich kan ontwikkelen tot een bloeiende, economisch vitale regio waar het tevens goed wonen is. De uitwerking van dit streven is neergelegd in diverse nota's zoals de nota ruimte en de visieontwikkeling Randstad 2040. Bij een economisch vitale regio waar het goed toeven is, behoort ook een goede bereikbaarheid. Dit behelst zondermeer de wens dat mensen van hun woonplek hun werkplek kunnen bereiken, maar ook dat goederen op hun plaats van bestemming kunnen komen als een bereikbaarheid van sociale en recreatieve activiteiten. De uitwerking van de bereikbaarheidsdoelstelling zijn terug te vinden in de Nota Mobiliteit.

De Nota Mobiliteit, de nota die het kabinetsbeleid over verkeer en vervoer tot het jaar 2020 weergeeft, geeft aan dat de wegen in de regio Midden-Nederland niet alleen van cruciaal belang zijn voor de regio zelf. Ze vormen tevens het hart van de wegeninfrastructuur van Nederland. Want het verkeer uit het zuiden, oosten en noorden van Nederland moet de regio Midden-Nederland passeren om de westelijke delen van de Randstad te kunnen bereiken. Bovendien zijn de belangrijke landelijke economische centra als Schiphol en de steden Amsterdam, Den Haag en Rotterdam met hun achterland verbonden via de infrastructuur van de regio Midden-Nederland.

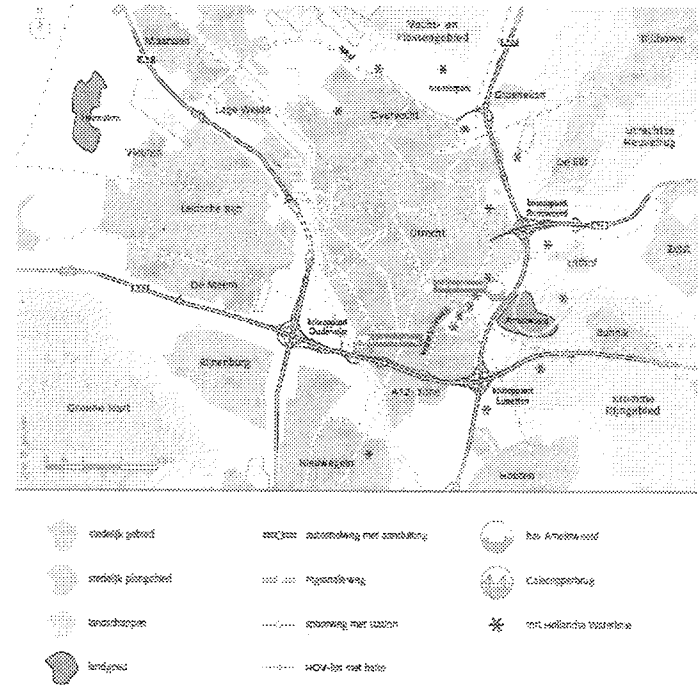
De Nota Mobiliteit constateert dat er in de regio Midden-Nederland bereikbaarheidsproblemen zijn op het hoofdwegennet. Er wordt niet voldaan aan de normen voor reistijden, doorstroming en betrouwbaarheid. Als gevolg van de algemene verkeersgroei en de ontwikkeling van stedelijke gebieden in de regio voorziet de nota een verdere toename van het verkeer. De problemen worden hierdoor nijpender.

Uit diverse landelijke en regionale verkenningen en analyses¹ blijkt dat de problemen op grote delen van het Utrechtse wegennet zullen blijven bestaan, zelfs als verregaande maatregelen worden ingevoerd zoals beprijzing voor gereden autokilometers (prijsbeleid). De bereikbaarheidsproblemen nu en in de toekomst zijn hardnekkig, ook als we de huidige projecten voor capaciteitsuitbreiding in de regio hebben gerealiseerd (bijvoorbeeld de realisatie van de verbreding van de A2).

Voor het Utrechtse hoofdwegennet staan diverse planstudies op stapel die oplossingen moeten bieden voor de problemen. Deze planstudies maken deel uit van een tweetal pakketstudies; deze aanpak staat bekend als het samenwerkingsprogramma VERDER.

Binnen het programma VERDER is gekeken of de problematiek van de Ring Utrecht is op te lossen of te verminderen door minder ingrijpende maatregelen dan het aanleggen van nieuw asfalt. Conform de ladder van Verdaas zijn diverse oplossingsrichtingen afgepeld. Uit deze stappen is gebleken dat zonder de aanleg van nieuw asfalt de problematiek op de Ring Utrecht niet voldoende wordt opgelost.

¹ Netwerkanalyse, LMCA Weg



Figuur 1: studiegebied

Twee fasen

De MER bestaat uit twee fasen. In de MER 1^e fase worden de alternatieven globaal onderzocht en wordt een nadere selectie gemaakt van de onderscheidende criteria. Op basis van de verschillende onderzoeken (waaronder de MER 1^e fase) wordt een voorkeursalternatief bepaald. In de 2^e fase zal het voorkeursalternatief gedetailleerder worden uitgewerkt en zijn andere relevante aspecten, effecten en detailniveaus van belang.

Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

In de MER 1^e fase worden de effecten zoveel mogelijk kwalitatief en waar nodig kwantitatief aangegeven. Er wordt volstaan met een zo veel mogelijk kwalitatieve benadering omdat het primair gaat om het kunnen vergelijken van de alternatieven en de trechtering tot een voorkeursalternatief. In de MER 2^e fase worden de effecten zoveel mogelijk kwantitatief aangegeven.

Wijziging Tracéwet

Op grond van de adviezen van de "commissie Elverding" wordt gewerkt aan versnelling van de besluitvorming, onder andere door vereenvoudiging van de

wettelijke procedure en verlichting van de onderzoekslast. Door het kabinet is onlangs een wetsvoorstel "Versnelling Besluitvorming" opgesteld voor herziening van de Tracéwet. Het is mogelijk dat de nieuwe wettekst aanleiding geeft om af te wijken van deze richtlijnen. In de MER 1^e fase moet in dat geval worden aangegeven waar dit het geval is geweest.

Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag wordt gevormd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, door de het College van GS van de Provincie Utrecht en de het College van B&W van de gemeente Utrecht. De richtlijnen voor de MER 1^e fase zijn door deze partijen ondertekend.

De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat Utrecht. De Minister van Verkeer en Waterstaat is daarbij coördinerend bevoegd gezag.

Het door het bevoegd gezag te nemen besluit is afhankelijk van de keuze voor het voorkeursalternatief.

- Als dit voorkeursalternatief alleen uit onderdelen van het hoofdwegennet (HWN) bestaat, zal dit besluit vorm worden gegeven als Tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).
- Als het voorkeursalternatief alleen bestaat uit wegen die onderdeel uitmaken van het onderliggend wegennet (OWN) dan zal het besluit vorm worden gegeven als een (of meer) bestemmingsplan(nen)² door de gemeente(n).
- Een combinatie waarbij het voorkeursalternatief deels bestaat uit wegen van het hoofdwegennet en deels uit wegen van het onderliggend wegennet zal beide vormen van besluit kennen.
- De MER 1^e fase dient duidelijk beschrijven volgens welke procedure en welk tijdspad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel moeten worden betrokken. Hierbij dient duidelijk naar voren te komen bij welk alternatief welke procedure hoort. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

In de volgende hoofdstukken worden de elementen nader uitgewerkt die de MER 1^e fase "Ring Utrecht" dient te bevatten.

² In plaats van een door de gemeente op te stellen bestemmingsplan kan de planuitwerking ook worden vormgegeven in een door de provincie in overleg met de gemeenten op te stellen inpassingsplan.

2 MER in twee fasen/Procedure

De besluitvorming over het voorkeurs tracé in de 1^e fase wordt gebaseerd op vijf onderzoeken:

- Verkeerskundig onderzoek.
- Milieugevolgen (MER).
- Ruimtelijke effecten en inpassing (Ruimtelijke verkenning).
- Kosten baten analyse op basis van kentallen.
- Maakbaarheidsonderzoek.

2.1 MER in twee fasen

Er is geen eenvoudige oplossing voor de Ring Utrecht te bedenken; daarom is gekozen voor een studie in twee fasen.

In de eerste fase worden door het onderzoeken van de alternatieven (inclusief het nulalternatief) de uitersten van de mogelijke oplossingsrichtingen verkend. Op deze wijze wordt inzichtelijk gemaakt welke onderdelen van de oplossingsrichtingen kansrijk zijn. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt in de eerste fase een realistisch voorkeursalternatief opgesteld dat in voldoende mate de bereikbaarheidsproblematiek oplost, voldoende goed is ingepast, past binnen wet- en regelgeving, uitvoerbaar en maakbaar is en past binnen het budget.

In de tweede fase wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Hierbij wordt gedetailleerd onderzocht wat de effecten zijn en welke maatregelen getroffen kunnen of moeten worden om negatieve effecten te verminderen of te compenseren.

MER 1^e fase

In de MER 1^e fase dient kort te worden aangegeven welke voorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden voor de te onderzoeken alternatieven. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wet- en regelgeving, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

De MER 1^e fase dient de relatie aangegeven te worden met de MER 2^e fase en met het daarbij horende besluit.

De MER 1^e fase dient te bestaan uit de volgende elementen:

- een gedegen en actuele beschrijving en onderbouwing van de probleem- en doelstelling, met daarin opgenomen een opsomming van omvang en locatie van de huidige knelpunten op het gebied van verkeer en milieu en andere aspecten.
- een beschrijving van alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven. Hieronder vallen in ieder geval het nulalternatief, de vier in de startnotitie hoofdalternatieven en het meest milieuvriendelijke alternatief (mma).
- een heldere beschrijving van de procedure, en de criteria die daarbinnen gebruikt worden bij de trechtering van alternatieven en varianten.
- een beschrijving van de beleidsmatig vastgestelde toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen in de omgeving, de gevolgen daarvan op het verkeersaanbod en de daaruit voortkomende (verkeers)effecten in het gehele studiegebied.

- een analyse op hoofdlijnen om de effecten van de verschillende alternatieven en varianten op het milieu, met name de luchtkwaliteit, geluidsbelasting, veiligheid, gezondheid en natuur- en landschappelijke waarden langs het tracé in kaart te brengen. Ook dient – indien relevant – aandacht worden besteed aan effecten voor de ruimtelijke ordening en omgevingskwaliteiten, waaronder bijvoorbeeld cultuurhistorisch gevoelige objecten.

In de MER 1^e fase zullen de verschillende alternatieven in eerste instantie worden uitgewerkt op hun effecten (technische, ruimtelijke, verkeerskundig en milieu) en op de mate waarin zij bijdragen aan de oplossing van de probleemstelling. Globaal worden ook de kosten van de alternatieven meegenomen.

Richtlijnen voor de MER 1^e fase

Het op te stellen MER 1^e fase dient aan een aantal eisen te voldoen. Daarom zijn voor de MER 1^e fase deze richtlijnen opgesteld. Het doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie de MER 1^e fase moet bevatten om de effecten van de aanleg van de weg op de omgeving te bepalen. Deze effecten dienen voldoende onderscheidend te zijn om een voorkeursalternatief te kunnen bepalen en hierover een besluit te kunnen nemen. De richtlijnen zijn naast de uitgebrachte startnotitie en het vigerende beleid en regelgeving gebaseerd op:

- de zienswijzen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht.
- de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.).

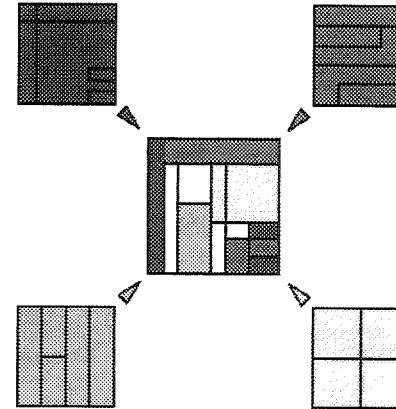
Voor de 2^e fase MER zullen aanvullende richtlijnen worden opgesteld. Deze worden specifiek toegesneden op het voorkeursalternatief en de daarbij te verwachten effecten.

Als bijlage bij deze richtlijnen is opgenomen de Nota van Antwoord, met daarin samenvattingen van de ingebrachte zienswijzen en de reactie van het bevoegd gezag daarop. Ook als bijlagen zijn opgenomen de adviezen van de wettelijke adviseurs.

Hoe te komen tot een voorkeursalternatief

Op basis van de informatie die beschikbaar komt uit de 1^e fase zal een voorkeursalternatief worden gedefinieerd. Dit zal naar verwachting niet overeenkomen met één van de alternatieven als geheel, aangezien deze alternatieven door middel van extremen zijn vormgegeven. Het voorkeursalternatief zal worden opgebouwd uit de meest kansrijke onderdelen uit de verschillende alternatieven. Dit principe wordt verduidelijkt met de onderstaande figuur. Om een oplossing te kunnen bieden voor de ingewikkelde problematiek zal het voorkeursalternatief een logisch en samenhangend geheel van op elkaar afgestemde onderdelen moeten zijn:

- Beschrijf de methodiek om te komen tot een voorkeursalternatief duidelijk in de 1^e fase MER.
- Geef hierbij bijzondere aandacht aan de navolgbaarheid van de samenstelling uit onderdelen van de alternatieven.
- Geef aan welke (sub)afwegingen hierbij gemaakt zijn
- Maak onderscheid tussen de delen die onder de m.e.r.-plicht vallen en de delen die daarbuiten (in het kader van het programma VERDER) worden uitgewerkt.

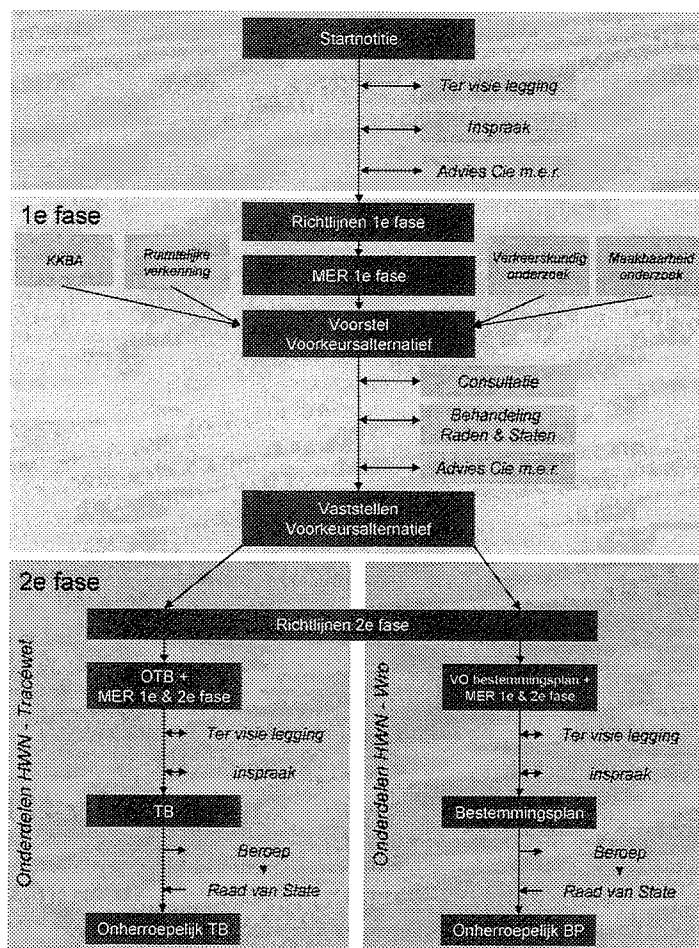


Figuur 2: principe opstellen voorkeursvariant

Consultatie

Na de selectie van het voorkeursalternatief worden belanghebbenden geconsulteerd over de keuze van het voorkeursalternatief. Dit is in het kader van de verkorte Tracéwet geen formeel inspraakmoment, maar dit wordt wél waardevol gevonden. Daarom is de consultatie van de belanghebbenden essentieel voor de studie die moet leiden tot een uitgewerkt voorkeursalternatief in de MER 2^e fase.

De 1^e fase is bedoeld om tot een door alle partijen bestuurlijk gedragen voorkeursalternatief te komen. De 2^e fase zal pas starten als er een bestuurlijk gedragen voorkeursalternatief is. Hierbij wordt uitgegaan van instemming van de vier betrokken bevoegde gezagen.



Figuur 3: procedure MER/OTB

Binnen de verkorte Tracéwet-procedure is, na het opstellen van de MER 1^e fase, het eerstvolgende inspraakmoment de gecombineerde ter inzage legging van het Ontwerp-Tracébesluit en/of bestemmingsplan en de MER 2^e fase. Hierna wordt door het Bevoegd Gezag, op basis van de MER 2^e fase, de verschillende zienswijzen, het

advies van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. het Tracébesluit genomen en/of bestemmingsplan. Vervolgens kan tegen het Tracébesluit en/of bestemmingsplan, beroep ingesteld worden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

2.2

Detailniveau

De uitwerking voor de MER 1^e fase moet gaan tot het detailniveau waarop een keuze voor een voorkeursalternatief en meest milieuvriendelijk alternatief mma kan worden gemaakt. Baseer de afweging voor het voorkeursalternatief en het mma in de MER 1^e fase op informatie over effecten op:

- verkeer:
 - verkeerseffecten op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet,
 - robuustheid en toekomstvastheid van het netwerk,
 - de effecten op verkeersveiligheid.
- omgeving:
 - woon- en leefomgeving,
 - natuurlijke omgeving,
 - landschap, archeologie, cultuurhistorie en recreatie,
 - overige aspecten.

Voor de MER 1^e fase is het van belang de effecten te beschrijven tot het detailniveau dat nodig is voor de selectie en besluitvorming over de alternatieven. Het detailniveau moet zodanig worden gekozen dat aanmerkelijk wordt gemaakt dat aan wettelijke eisen/normen kan worden voldaan en de verschillen in effecten tussen de alternatieven inzichtelijk worden. De effectbeoordeling dient gericht te worden te richten op de strategische keuzen die in de 1^e fase 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.

Werk de hoofdalternatieven waar mogelijk 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.

2.3

VERDER

De planstudie voor Ring Utrecht is onderdeel van het programma VERDER. Daarin wordt het gebied van de Ring Utrecht en Driehoek Utrecht – Hilversum – Amersfoort nader bestudeerd. In het programma VERDER zijn alle relevante regionale partijen vertegenwoordigd: provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, gewest Eemland, gewest Gooi- en Vechtstreek, gemeente Amersfoort, gemeente Hilversum en gemeente Utrecht. Het is aan het samenwerkingsprogramma VERDER om te zorgen voor integrale afstemming tussen pakketten van maatregelen in de vorm van de twee pakketstudies Driehoek en Ring.

De belangrijkste ordeningsmethodiek van het programma VERDER is de 'Zevensprong van Verdaas'. De Zevensprong van Verdaas geeft een opbouw van de maatregelen voor de aanpak van bereikbaarheidsproblemen in de volgende stappen:

1. Ruimtelijke visie

2. Beprijzen
3. Mobiliteitsmanagement
4. Fiets en openbaar vervoer optimaliseren
5. Benutting van bestaande infrastructuur
6. Aanpassingen van bestaande infrastructuur
7. Nieuwe infrastructuur

- Geef aan hoe deze studie Ring Utrecht 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 NV Utrecht in relatie tot de problemen op de Ring Utrecht. Ga hierbij in op de ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang met het verkeers- en vervoerssysteem.
 - 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' en basispakket maatregelen uit het VERDER programma zijn en hoe deze zijn opgenomen in het nulalternatief.
- Geef aan hoe aanvullende maatregelen uit het VERDER programma worden ingepast in de alternatieven.
- Beschrijf de ruimtelijke visie voor de Ring Utrecht. Ga daarbij uit van de ruimtelijke visie van de NV Utrecht.

NB: De wijze waarop prijsbeleid in de MER 1^e fase dient te worden opgenomen wordt nader ingevuld aan de hand van de verwachte beleidslijn prijsbeleid.

Binnen het programma VERDER vindt besluitvorming plaats over een groot pakket aan mogelijke maatregelen gericht op het sturen van verkeer door maximale inzet op openbaarvervoer, fietsgebruik, mobiliteitsmanagement alsmede sturing via ruimtelijke ordening. Hierdoor wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de verkeersproblematiek kan worden opgelost zonder de snelwegen aan te passen. De concrete maatregelen die wel worden uitgewerkt in het samenwerkingsprogramma VERDER worden voor de MER 1^e fase Ring Utrecht als autonome ontwikkeling in het alternatief Niet Verbreden beschouwd. De besluitvorming hierover vindt niet plaats op basis van de MER 1^e fase Ring Utrecht, maar volgt een eigen traject.

2.4

Besluitvorming

De besluitvorming vindt eveneens plaats in twee fasen. In de MER 1^e fase komen de volgende aspecten aan bod

- Geef aan hoe de besluitvorming in de eerste fase verloopt.
- Geef aan hoe andere belanghebbenden: overheden, belangengroepen en burgers worden betrokken bij dit selectieproces.
- Geef vervolgens aan hoe belanghebbenden worden betrokken bij het proces na het vaststellen van het voorkeursalternatief.
- Geef aan wat de politiek-bestuurlijke en juridische status is van het geselecteerde voorkeursalternatief.
- Geef vooruitlopend op de 2^e fase MER aan hoe de besluitvormingsprocedure voor het gekozen voorkeursalternatief zal lopen. Afhankelijk van het

voorkeursalternatief dient aangegeven te worden welke procedure doorlopen dient te worden en welke partijen daarin de besluiten nemen.

- Geef aan hoe het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (commissie Elverding)³ in deze studie wordt overgenomen.
- Geef aan hoe in de verkenningsfase – ondanks dat het advies Sneller en Beter op dat moment nog niet beschikbaar was – is omgegaan met de principes die uit het eerste concept advies van de commissie bekend waren. Ga daarbij in op het advies over de vijf dragende elementen van de procesgang:
 - Eerdere en ruimere participatie van betrokkenen.
 - Gebiedsgewijze benadering.
 - Geen vrijblijvende termijnen.
- - Afsluiting verkenning met een helder politiek besluit: het voorkeursbesluit.
- Afweging van effecten.

De (voorgenomen) keuzes in de projecten A28, A27/A1, Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken beïnvloeden elkaar.

- Geef aan wat de relatie is met de besluitvorming over deze projecten en hoe hier rekening mee wordt gehouden.
- Geef aan wat de onafhankelijke beslissruimte is: wat zijn de relaties, wat zijn de unieke aspecten van de projecten.

Afhankelijk van de keuze van het voorkeursalternatief kan de uitvoering gefaseerd in de tijd plaatsvinden. Indien de kosten van het voorkeursalternatief de € 1,2 miljard overschrijden, zal in de eerste uitvoeringsfase een oplossing ingezet worden tot 2020. Deze oplossing dient maximaal effect te bereiken op het gebied van bereikbaarheid binnen het maximaal budget van € 1,2 miljard (best value for money). Na 2020 volgt dan een tweede uitvoeringsfase richting de eindoplossing. Dit kan betekenen dat de NoMo-doelstellingen voor 2020 voor de Ring niet volledig behaald worden.

De voorliggende richtlijnen betreffen de eerste fase waarin de keuze van een voorkeursalternatief centraal staat. Na afronding van deze fase zal een tussentijdse toetsing plaatsvinden door de Commissie m.e.r.. Ten behoeve van de uitwerking in de MER 2^e fase zullen aanvullende richtlijnen opgesteld worden. Hierover zal de Commissie eveneens om advies gevraagd worden waarbij gedetailleerder wordt ingegaan op de verdere uitwerking van de MER 2^e fase in combinatie met een toetsing van de eerste fase.

³ Sneller en Beter, Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, April 2008 en Kabinetsstandpunt Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, 23 mei 2008.

3 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

3.1 Probleemstelling

Vanwege de verwachte economische ontwikkelingen in de regio Midden-Nederland is een goede bereikbaarheid van groot belang. Maar de bereikbaarheidsproblemen in en rond het stedelijk netwerk in Utrecht zijn in 2020 aanzienlijk en zullen daarna alleen nog maar toenemen. Utrecht ligt midden in de doorgaande routes van Rotterdam en Amsterdam naar respectievelijk het oosten en het zuiden. De Ring heeft het hoogste percentage doorgaand verkeer van Nederland. Daarnaast heeft Ring Utrecht ook een substantiële functie als regionale verdeelring voor de stad Utrecht. De verkeersintensiteiten zijn dan ook hoog. De combinatie van beide functies op een ring maakt het systeem tevens kwetsbaar voor calamiteiten en bij ongelukken is de terugslag tot ver te merken. Utrecht is tevens een sterk groeiende regio, waardoor de druk op het verkeerssysteem in de toekomst nog zal toenemen.

De Nota Mobiliteit, de nota waarin het kabinetsbeleid staat over verkeer en vervoer tot het jaar 2020, geeft aan dat de wegen in de regio Utrecht niet alleen van cruciaal belang zijn voor de regio zelf. Ze vormen tevens het hart van de wegeninfrastructuur van Nederland. De Nota Mobiliteit constateert dat er in de regio Utrecht bereikbaarheidsproblemen zijn op het hoofdwegennet. Er wordt niet voldaan aan de normen voor reistijden, doorstroming en betrouwbaarheid. Als gevolg van de algemene verkeersgroei en de ontwikkeling van stedelijke gebieden in de regio voorziet de nota een verdere toename van het verkeer. De problemen die momenteel al optreden op de ring zullen hierdoor in de toekomst alleen nog maar groter worden. Uit diverse landelijke en regionale verkenningen en analyses blijkt dat de problemen op de grote delen van het Utrechtse wegennet zullen blijven bestaan, zelfs als verdergaande maatregelen worden ingevoerd zoals beprijzing voor gereden autokilometers (prijsbeleid).

De bereikbaarheidsproblemen nu en in de toekomst zijn hardnekkig ook als we de huidige projecten voor capaciteitsuitbreiding in de regio hebben gerealiseerd.

Deze elementen samen maken dat voor de ring feitelijk drie problemen opgelost dienen te worden:

- de doorstroming is slecht doordat de capaciteit te laag is.

- de structuur van het wegennet is niet afgestemd op de grootte van de economische ontwikkelingen in deze regio en kan daardoor de economische groei afremmen.
- het systeem is kwetsbaar voor calamiteiten en er zijn binnen de regio geen volwaardige omleidingsroutes.

Op de Ring Utrecht zijn er diverse, soms met elkaar samenhangende problemen op de verschillende trajectgedeelten, waarvoor specifieke oplossingen mogelijk zijn.

- In de MER 1^e fase dienen deze problemen verder in kaart gebracht te worden. Daarbij dienen ondermeer aan bod te komen:
 - De afbakening van het studiegebied.
 - Het onderscheid in het aandeel doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer en lokaal verkeer. In de 1^e fase kan volstaan worden met het gebruik van informatie uit de bestaande studies, zoals de LMCA Weg en Netwerkanalyse Utrecht.
 - De verhouding vrachtverkeer–personenverkeer op de belangrijkste routes.
 - De verdeling van de verkeersstromen over de belangrijkste routes (selected links).
- Geef naast de analyse van de verkeersstromen een beschrijving van de huidige verkeerssituatie op het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN), aan de hand van:
 - De huidige reistijden op relevante deeltrajecten.
 - De verhouding van de reistijd in de spits ten opzichte van de reistijd buiten de spits (NoMo doelstellingen).
 - De omvang van congestie op verschillende wegvakken (in voertuigverliesuren) in totaal en naar doelgroepen (woonwerk, zakelijk, overig en goederenvervoer). In de 1^e fase kan volstaan worden met het gebruik van informatie uit de bestaande studies, zoals de LMCA Weg en Netwerkanalyse Utrecht.
 - De verhouding tussen de intensiteiten in de spitsperiodes en de beschikbare capaciteit op het HWN (I/C verhouding).
 - De verdeling van het verkeer over het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN).
 - De verandering van de verkeersstromen als gevolg van de verwachte planologische ontwikkelingen. Hanteer scenario's indien de ruimtelijke ontwikkelingen onvoldoende bekend zijn. Dit kan in de vorm van een gevoeligheidsanalyse.

Robuustheid

- Beschrijf de robuustheid van het wegennet, met aandacht voor de omleidingsroutes en de oplossingen die 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 met betrekking tot de robuustheid van het netwerk. Doe dit door middel van een kwalitatieve beschouwing.

Goederenvervoer

- Onderzoek of andere (wegen)routes, vervoerwijzen (via spoor of water) of tijdstippen van vervoer kunnen bijdragen aan het verminderen van de problemen

voor het nationale doorgaande goederenvervoer van en naar de mainports en greenports.

Capaciteit knooppunten Ring Utrecht

- Analyseer waar op de Ring Utrecht de verkeerstechnische knelpunten (zwakke schakels) in het verkeerssysteem zitten.
- Geef aan wat de effecten hiervan zijn op de capaciteit van de wegen en de bereikbaarheid van de Ring Utrecht.
- Geef een beschouwing over de (on)mogelijkheid de capaciteit op het betreffende knelpunt te vergroten.

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.

Deze probleemanalyse dient aan te sluiten bij de studies voor de nabijgelegen gewakken van de A28, A1 en A27.

Problemen op het onderliggend wegennet

De problemen op het hoofdwegennet veroorzaken direct en indirect effecten op het onderliggende wegennet (OWN). Kwantificeer deze problemen zoveel mogelijk. Beschouw daarbij:

- de bereikbaarheidsproblemen van steden en dorpen.
- het aandeel sluipverkeer⁴.
- de leefbaarheidsknelpunten (geluid, lucht, barrièrewerking, gezondheid 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).

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

3.2 Doel

Bereikbaarheidsdoelstelling

Conform de startnotitie is de doelstelling:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Utrecht.

Dit om een voortgaande economische ontwikkeling van de regio en de Randstad mogelijk te maken. Het uitdrukkelijke streven is een verkeersdoorstroming te bereiken die aansluit bij de norm uit de Nota Mobiliteit: een reistijd op de drukste uren die maximaal anderhalf keer de reistijd buiten de spits (free flow) bedraagt. Voor de automobilist op de Ring Utrecht betekent dat concreet:

- De verkeersdoorstroming in 2020 voldoet aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit:
- De gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits is maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits.

⁴ Verkeer dat gezien herkomst en bestemming zou thuishoren op het HWN maar gebruik maakt van het OWN.

- De gemiddelde reistijd op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet in de spits is maximaal tweemaal zo lang als buiten de spits.
- De filezwaarte (uitgedrukt in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet is in 2020 terug op het niveau van 1992.

De doelstellingen van dit project sluiten aan bij de doelstelling van de Nota Mobiliteit: het mogelijk maken van de groei van verkeer en vervoer en een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur. Dit betekent dat na uitvoering van dit project de gemiddelde reistijden zullen afnemen, maar dat de files niet compleet zullen verdwijnen. Daarbij worden de overlast voor en schade aan het stedelijk gebied en het landschap en de kosten van de investeringen mee gewogen.

De doelstellingen van dit project sluiten tevens aan bij de MobiliteitsAanpak: investeren in het vergroten van de robuustheid van het mobiliteitssysteem.

Indien wordt gekozen voor nieuw aan te leggen en/of te verbreden wegen is het wenselijk dat deze veilig zijn en op lange termijn in de behoeften voorzien, zodat ze ook geruime tijd na 2020 aan de criteria uit de Nota Mobiliteit voldoen.

In deze studie wordt de verkeerskundige oplossing gezocht die voldoet aan het bovengestelde bereikbaarheidsdoel op de lange termijn. De uitvoering van de eindoplossing zal gefaseerd in de tijd plaatsvinden. In de eerste uitvoeringsfase wordt een oplossing ingezet tot 2020, die maximaal effect bereikt op het gebied van bereikbaarheid met een maximaal budget van € 1,2 miljard⁵ (best value for money), en een tweede uitvoeringsfase met een eindoplossing na 2020. Dit kan betekenen dat de NoMo-doelstellingen voor 2020 voor de Ring niet volledig behaald worden.

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. Gebruik hierbij het gezamenlijk beoordelingskader dat in het kader van VERDER is ontwikkeld.

Omgevingsdoelstelling

De verkeersafwikkeling op en rondom de Ring Utrecht heeft negatieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving. Het geluidsniveau zorgt voor knelpunten in een aantal woonkernen en kan tot verstoring binnen natuurgebieden leiden. Daarnaast zijn er knelpunten op het vlak van de luchtkwaliteit. Verder vormt de snelweg een barrière die natuurgebieden en landschappen doorsnijdt en versnipperd.

Het doel is de inpassing/vormgeving van de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg.

Dat betekent concreet:

- Voorkomen dat de luchtkwaliteit verslechtert en de geluidhinder verergert en streven naar verbetering. Dit wordt getoetst aan minimaal de wettelijke bepalingen. Waar mogelijk worden verbeteringen bewerkstelligd die zijn vereist in

⁵ Conform de afspraken zoals vastgelegd in de bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht van november 2006

het kader van goed ruimtelijk ordenen en die verder reiken dan de strikte toepassing van de geluidwetgeving. Dat is vooral vereist daar waar reeds hoge geluidbelastingen zijn en worden toegelaten en waar gebieden in aanmerking kunnen komen voor het realiseren van kwetsbare bestemmingen (zuinig ruimtegebruik bevorderen).

- Kansen benutten om bestaande knelpunten te verbeteren, bijvoorbeeld het beter benutten van grondwater en het verminderen van de barrièrewerking door het waar mogelijk opheffen van de barrièrewerking van de snelwegen voor mens en dier en het optimaliseren van dwarsverbindingen.
- Zorgen dat de aan te leggen infrastructuur veilig is. Het aantal slachtoffers op de weg mag niet toenemen.
- Aantasting en verstoring van natuur voorkomen, mitigeren of compenseren.
- Voorkomen van aantasting landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve kwaliteiten in de directe omgeving.

Tenslotte dient de Ring Utrecht bij te dragen aan een structureel gezond wegennetwerk. Dat wil zeggen dat het netwerk verstoringen, zoals files als gevolg van een ongeval, kan opvangen.

- Omdat er een lange termijn oplossing moet komen zal kwalitatief beschouwd moeten worden of de doelstellingen ook in 2030 nog gehaald kunnen worden.
- Geef aan hoe de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit bij de uitbreiding van infrastructuur worden gewaarborgd en verbeterd door een goede inpassing van nieuwe verbindingen en uitbreiding van de bestaande verbindingen.
- Maak hierbij onderscheid tussen het oplossen/voorkomen van knelpunten op de bestaande infrastructuur en het ontstaan/voorkomen van knelpunten bij de aanleg van nieuwe verbindingen.

4 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen van voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

4.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het plangebied dient te worden beschreven zoals reeds nader is geconcretiseerd in de startnotitie. Het studiegebied omvat het tracé en de omgeving daarvan, waaronder ook het onderliggende wegennet voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven.

Daar waar in de MER 1^e fase effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020. Daarnaast dient met een gevoeligheidsanalyse een perspectief op de situatie in 2030 te worden geschetst. Omdat in de MER 1^e fase vooral de onderlinge vergelijking relevant is, zal veelal volstaan kunnen worden met een kwalitatieve beschouwing. Een kwantitatieve beschouwing vindt plaats in de 2^e fase waarbij tevens op basis van berekeningen de exacte maatregelen getroffen moeten worden om te voldoen aan wet- en regelgeving of om negatieve effecten te mitigeren of te compenseren.

De alternatieven dienen in de eerste fase op een zodanig detailniveau uitgewerkt te worden dat ze kunnen worden getoetst op:

- De **bereikbaarheidsdoelstelling**. Geef aan op hoeveel procent van de bereikbaarheidsdoelstelling alternatieven moeten scoren en hoe dit doel zich verhoudt met de omgevingsdoelstelling.
- De **omgevingsdoelstelling**. Geef aan hoe wordt omgegaan met de adviesopdracht aan het College van Rijksadviseurs om een ruimtelijke verkenning te maken. Neem dit document op als bijlage bij de MER. Beschrijf de effecten waar mogelijk en nodig op een kwantitatieve wijze door gebruik te maken van modelberekeningen of daar waar dit geen meerwaarde heeft op een kwalitatieve wijze. 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 randvoorwaarden die volgen uit **wet- en regelgeving**.
- De kosten in relatie tot de **fasering** van de (mitigerende) maatregelen en projecten uit het VERDER programma. Indien een alternatief niet binnen het taakstellend budget valt en om die reden gefaseerd uitgevoerd dient te worden is het van belang een beschouwing op te stellen over de effecten van de gefaseerde aanleg. In deze beschouwing dient aandacht gegeven te worden aan de verkeerskundige effecten, maar ook de ruimtelijke kansen en belemmeringen. Mocht uit deze beschouwing blijken dat de effecten van een fasering groot kunnen zijn, dan dient dit in de afweging meegenomen te worden en is dit een belangrijk aandachtspunt voor de 2^e fase MER.

4.2 Alternatieven

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt en onderzocht:

- Het nulalternatief (referentiesituatie),
- Het alternatief niet verbreden/OV+++,
- Het alternatief verbreden,
- Het alternatief sorteren,
- Het alternatief spreiden,
- Het meest milieuvriendelijk alternatief (mma).

4.2.1 Nulalternatief (referentiesituatie)

Om de hoofdalternatieven te kunnen vergelijken met de situatie zoals de wereld er uit zou zien zonder de wegen op en rond de ring Utrecht te veranderen, dient het nulalternatief in beeld gebracht te worden. Het nulalternatief dient de situatie in 2020 te beschrijven, zonder infrastructurele aanpassingen aan en rond de ring Utrecht.

Het nulalternatief is de huidige situatie op de wegvakken in het plangebied met de autonome ontwikkelingen in 2020, met voor zover mogelijk een doorkijk naar 2030.

- 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.

De voorkeursalternatieven uit de studies van de aangrenzende wegvakken kunnen niet als autonome ontwikkeling worden beschouwd zolang daar geen formele besluiten over zijn genomen. Wel dient door middel van een gevoeligheidsanalyse in beeld gebracht te worden welke consequenties de besluiten over deze projecten kunnen hebben voor de verkeerscijfers op de ring Utrecht. Werk logische combinaties uit van vergelijkbare alternatieven voor de aangrenzende wegvakken, bijvoorbeeld met een minimum en maximum variant. Geef aan hoe in de ontwikkelingen van de alternatieven rekening wordt gehouden met aan aangrenzende projecten.

4.2.2 Niet verbreden/OV+++

De oplossing voor de verkeersproblematiek wordt niet gezocht in het uitbreiden van de capaciteit op de weg, maar in het sturen van verkeer door maximale inzet op

openbaar vervoer, fietsgebruik, mobiliteitsmanagement alsmede sturing via ruimtelijke ordening. Hierdoor wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de verkeersproblematiek kan worden opgelost zonder de snelwegen aan te passen. De concrete maatregelen die wel worden uitgevoerd zijn verder uitgewerkt in het programma VERDER.

Het alternatief niet verbreden wordt in twee stappen uitgewerkt. In de eerste stap wordt dit alternatief gevuld met een vastgesteld en uitvoerbaar (passend binnen de vastgestelde financiële kaders) pakket van aanvullende maatregelen op gebied van OV, fiets en mobiliteitsmanagement vanuit VERDER, Randstadspoor tweede fase en Programma Hoogfrequent spoor. Dit alternatief geeft aan wat het effect is op mobiliteitsvraag per auto. Als dit alternatief vergeleken is met het nulalternatief, dan zal dit bovenstaande alternatief dienen als uitgangspunt voor de analyse van de alternatieven in de planstudie.

De tweede stap betreft een gevoeligheidsanalyse waarbij gekeken wordt naar een zeer uitgebreid en vergaand pakket aan OV maatregelen oplopend tot het totale bedrag dat gereserveerd is voor de Draaischijf Nederland om de vraag te beantwoorden of het mogelijk is een zodanig OV pakket te bedenken waarmee de problemen op het hoofdwegennet worden opgelost. Hierbij wordt gedacht aan aanvullende frequentieverhogingen op het spoornet, nieuwe Randstadspoor stations en opties voor vertramming van het HOV net. Dit is een verkeerskundige gevoeligheidsanalyse, daar besluitvorming over deze OV lijnen buiten de bevoegdheden van deze planstudie gaat. Mocht blijken dat deze gevoeligheidsanalyse leidt tot een positieve verkeerskundige beoordeling op een of meerdere elementen, dan zal een eventuele nadere uitwerking ofwel binnen het programma VERDER ofwel via een andere planstudie ter hand worden genomen.

4.2.3 Verbreden

De oplossing voor de verkeersproblematiek wordt gezocht in het uitbreiden van de capaciteit op het hoofdwegennet. Hierin worden de variant A volle Ring en variant B halve Ring uitgewerkt. Daarnaast wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een zo robuust mogelijk netwerk, zodat ook bij calamiteiten een goede omleidingsroute op hoofdwegenniveau beschikbaar is. Geef aan hoe vaak en hoe met verkeersmanagement en eventueel gebruik van het OVN aan het netwerk zo robuust mogelijk kan worden gemaakt. Breng ook benuttingsmaatregelen in beeld als onderdeel van de oplossing.

4.2.4 Sorteren

De oplossing voor de verkeersproblematiek wordt gezocht in het scheiden van doorgaand en lokaal/regionaal verkeer. Kenmerkend voor de Ring Utrecht is dat er ook veel lokaal verkeer gebruik maakt van de Ring. De ontmenging van lokaal/bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer zal in dit alternatief centraal moeten staan. De scheiding kan worden bereikt door het aanleggen van hoofd- en parallelbanen. De scheiding hiertussen vindt op ruime afstand van het stedelijk gebied plaats. Het doorgaande verkeer kan op deze manier via de hoofdbanen eenvoudig en snel dit stedelijk gebied passeren. Het heeft immers geen last van verstoringen die worden veroorzaakt door aansluitingen en knooppunten. De parallelbanen vormen een sluitend, volledig systeem dat bedoeld is om regionaal verkeer af te wikkelen. Ook bij dit systeem is een goede doorstroming het uitgangspunt. Daarnaast zijn er voldoende, optimaal gelokaliseerde aansluitingen

met het onderliggend wegennet. De ontmenging van lokaal/bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer dient in dit alternatief naar voren te komen en het effect daarvan op de bereikbaarheidsdoelstelling. 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.

4.2.5 *Spreiden*

Dit alternatief gaat uit van een ander ontwerpprincipie. Niet de structuur van de weg staat centraal maar de structuur van de stad. Er wordt een extra, regionale, ring toegevoegd om het regionale verkeer beter te spreiden. Daardoor wordt het hoofdwegennet ontlast, waardoor dit beter ingedeeld kan worden, met name voor vrachtverkeer.

In dit alternatief wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden die bepaalde nog onzekere ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht bieden. De exacte ligging van de extra regionale wegen wordt nader onderzocht, zowel verkeerskundig als qua inpasingsmogelijkheden. Op de kaart zijn zoekgebieden aangegeven. De Noordelijke Ringweg Utrecht (NRU) en de Waterlinieweg worden niet aangepast bij deze variant.

- Geef aan waarom er wordt gekozen voor regionale verbindingen aan de buitenrand van de stad Utrecht en doorgaande verbindingen 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.

In de inspraak is gebleken dat ondermeer het zoekgebied voor een verbinding tussen de A2 en de A12 als doortrekking van de NRU op grote weerstand stuit. Belangrijkste reden hiervoor is dat dit tracé binnen het in de startnotitie aangegeven zoekgebied door de nieuwe woonwijk Leidsche Rijn loopt. Om alle mogelijkheden en effecten in beeld te brengen dient het zoekgebied ruim genoeg gehanteerd te worden om een tracé langs de westzijde van de woonwijk mogelijk te maken, eventueel als variant.

Ook aan de oostzijde is veel weerstand geuit tegen een nieuwe weg door Amelisweerd als verbinding tussen de A12 en de A28. Het zoekgebied voor de afwikkeling van het verkeer aan deze zijde van Utrecht wordt daarom breed beschouwd. Hierdoor kunnen zowel de opwaardering van de Waterlinieweg aan de westzijde als de N227 aan de oostzijde en varianten daar tussen in als verbinding tussen A12 en A28 worden meegenomen.

4.2.6 *Meest milieuvriendelijke alternatief (mma)*

In de MER 1^o fase dient een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) te worden gepresenteerd: een realistisch alternatief dat de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit voor de leefomgeving. In het mma kunnen extra en bovenwettelijke mitigerende maatregelen worden opgenomen.

- Aan het einde van de eerste fase dient aan de hand van het onderzoek aangeduid te worden welk alternatief de minst nadelige gevolgen heeft voor natuur en milieu.

- 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 alternatieven.
- Onderbouw wat hiervoor de selectiecriteria zijn geweest.
- Geef aan op welke gronden er is gekozen voor het mma en onderbouw dit met de (milieu)effectbeschrijvingen.
- Geef aan welke maatregelen uit het VERDER programma in het mma kunnen worden opgenomen.

Dit alternatief vormt een eerste aanzet tot het mma. In de MER 2^o fase dient het mma nader te worden uitgewerkt en dienen de mitigerende maatregelen ingevuld te worden.

4.2.7 *Niet geselecteerde alternatieven*

Uit de inspraak is een aantal nieuw alternatieven veelvuldig naar voren komen. Er is nader beschouwd of deze alternatieven een oplossing kunnen bieden voor de geconstateerde problemen. In de MER dient verder onderbouwd te worden waarom deze alternatieven niet verder in detail in de MER zijn onderzocht. Het betreft met name:

- een verbinding tussen de A2 en de A12 ten westen van Leidsche Rijn, ook wel bekend onder de naam A2½. In de aanvullende verkenning HWN/OWN is geconstateerd dat een A2½, een nieuwe wegverbinding tussen Breukelen en Lexmond (parallel aan de A2), slechts beperkt voordeel oplevert voor de knelpunten op de Ring Utrecht. Een belangrijk negatief neveneffect van de A2½ (Breukelen-Lexmond) is de aantrekkende werking van verkeer dat normaliter over de A4/A15 naar het Zuiden rijdt. Gevolg hiervan is extra verkeer in de regio, waardoor de congestie op de A2 tussen Holendrecht en Maarsse en de A27 ten zuiden van Everdingen toeneemt en de draaischijf Nederland de facto zwaarder wordt belast. Om deze reden is een de verbinding wordt niet opgenomen als alternatief. In plaats daarvan wordt het zoekgebied binnen het alternatief spreiden voor een tracé tussen de A2 en de A12 groot genoeg gehouden om de bedoelde tracering mogelijk te maken. Dit is beschreven in paragraaf 4.2.4.

5 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

Artikel 7.10, lid 1, onder d, van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen".

Voor de beschrijving van de huidige situatie dienen recente gegevens te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2020 met een doorkijk naar 2030. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan: de toekomstige ontwikkelingen van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet de MER 1^e fase uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

Beschrijf in de MER 1^e fase relevante wet- en regelgeving en het relevante beleidskader en geef aan welke (beleids)ambities, randvoorwaarden en criteria hieruit naar voren komen voor de ontwikkeling van alternatieven en de inpassing van infrastructuur. Geef daarbij aan welke andere belangen er spelen en of:

- deze belangen conflicterend zijn.
- hier randvoorwaarden, knelpunten en belemmeringen uit voortvloeien.
- er keuzes te maken zijn die win/win-situaties opleveren.

Stel een kansen-/belemmeringenkaart op met daarop de kansen, problemen en de inschatting van mitigatiemogelijkheden. Geef dit weer op topografische kaarten met daarop het HWN en OVN van de samenwerkende partijen uit VERDER.

5.1 Nota Mobiliteit, Nota Ruimte en MobiliteitsAanpak

Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte. Deze nota's bevatten de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland respectievelijk het beleid voor verkeer en vervoer en de bijbehorende doelstellingen.

Voor de doelstelling "het versterken van de economische structuur" zijn goed functionerende infrastructuurmetwerken vereist. Het rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. Door demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economisch belang binnen de wettelijke en maatschappelijke kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving gefaciliteerd. Naast het mogelijk maken van groei in verkeer en vervoer streeft het kabinet naar betrouwbare en acceptabele reistijden. Daarnaast wordt prioriteit gegeven aan een hogere verkeersveiligheid. Het doel is de trendmatige afname van het aantal slachtoffers krachtig voort te zetten.

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen voor knelpunten op het hoofdwegennet wordt ook aangegeven wat de gevolgen zijn voor het onderliggend wegennet en wat de gevolgen zijn van ontvlechting van verkeersstromen naar afstand of motief. Het rijk kan bijdragen aan oplossingen op het onderliggende wegennet als dit een oplossing biedt voor een knelpunt op het hoofdwegennet. Waar alternatieve oplossingen denkbaar zijn, dienen deze volwaardig in het afwegingsproces te worden meegenomen.

Mobiliteitsaanpak

Met de MobiliteitsAanpak (september 2008) wil het kabinet een antwoord bieden op de groeiende verkeersproblemen én een ambitie neerzetten voor de tijd na 2020. Daartoe worden maatregelen genomen die een uitwerking zijn van de Nota Mobiliteit en het coalitieakkoord, maar daarnaast worden extra maatregelen ingezet. De kwetsbaarheid van het systeem is inmiddels dusdanig groot, dat er geïnvesteerd moet worden in het vergroten van de robuustheid van het mobiliteitssysteem. Onder meer gekoppeld aan de Structuurvisie Randstad 2040 geeft de MobiliteitsAanpak een visie op de doorontwikkeling van de het mobiliteitssysteem na 2020.

5.2

Provinciaal beleid

Streekplan Utrecht

In december 2004 is het streekplan Utrecht vastgesteld waarin het provinciaal ruimtelijk beleid voor de periode 2005 – 2015 is vastgesteld. In de hoofdbeleidslijn infrastructuur is aangegeven dat de beschikbaarheid van bestaande infrastructuur en de (toekomstige) capaciteit van deze infrastructuur mede bepalend zijn bij het kiezen van nieuwe verstedelijkingslocaties. Dit is een belangrijke leidraad geweest voor stedelijke uitbreidingen in het streekplan.

Zeer terughoudend zal worden omgegaan met de aanleg van nieuwe infrastructuur voor de auto. Nieuwe doorsnijdingen zijn alleen aanvaardbaar voor het completeren van het netwerk en voor het verbeteren van de leefbaarheid van de kernen. Daarom zullen met name de bestaande tracés van autosnelwegen beter worden benut om de groeiende automobilititeit op te vangen. Waar nodig moet de bestaande capaciteit van het wegennetwerk worden vergroot door bijvoorbeeld extra rijstroken of parallelstructuren. In het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht is het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid nader uitgewerkt.

In het streekplan is een woningprogramma opgenomen van 73.660 woningen, waarvan er 42.750 in het Stadsgebied Utrecht zijn geprojecteerd en 19.440 in Gewest Eemland.

Noordvleugel Utrecht 2015 – 2030

De provincie Utrecht zet in op 4 speerpunten:

- Het realiseren van het woningbouwprogramma, met een sterk accent op binnenstedelijke woningbouw en woningbouw bij stations van hoogwaardig openbaar vervoer.
- De instandhouding en de ontwikkeling van hoogwaardige (nationale) landschappen, als contramal van het stedelijk gebied. Goede stand-landverbindingen zijn hierbij belangrijk.

- Het realiseren van goede bereikbaarheid, zowel per auto als per openbaar vervoer.
- De verdere ontwikkeling van de Noordvleugel tot knooppunt van kenniseconomie en cultuur.

Op 23 maart 2009 hebben Provinciale Staten de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015 – 2030 geaccordeerd. Wanneer alle partners in de NV Utrecht met de Ontwikkelingsvisie hebben ingestemd, is deze definitief.

Het woningbouwprogramma voor de periode 2015 – 2030 is 68.700, waarvan er 15.000 in Almere worden gebouwd voor de Utrechtse behoefte. Het programma voor het Noordvleugel gebied is daarmee 53.700, waarvan er 35.800 in het bestaande stedelijk gebied zijn voorzien. Binnen het programma van 53.700 woningen is een onderverdeling gemaakt naar het Gewest Eemland (12.200), het Gewest Gooi en Vechtstreek (4.500) en de Regio Utrecht (37.000).

In relatie tot de infrastructuur en het openbaar vervoer zijn in de Ontwikkelingsvisie onder meer de volgende punten opgenomen:

- De nadruk op binnenstedelijk bouwen beperkt het aanleggen van nieuwe verbindingen tot het uiterst noodzakelijke.
- In de regio Utrecht moet het ov-systeem worden verbeterd, waarbij het potentieel van Randstadspoor kan worden benut door verdichting bij stations en de aanleg van enkele nieuwe stations.
- De Ring Utrecht is van essentieel belang voor het Utrechtse en Nederlandse hoofdwegennet en voor de bereikbaarheid. In Rijnenburg worden maximaal 7.000 woningen (5.000 na 2015) en 100 ha bedrijventerrein gerealiseerd. Hiervoor moet een passende infrastructurele ontsluiting worden gerealiseerd.
- Van het woningbouwprogramma in de Driehoek Utrecht – Hilversum – Amersfoort wordt een beperkt mobiliteitseffect verwacht. Specifieke aandacht is nodig voor de ontsluiting van Vathorst- West.
- Almere zal groeien tot een stad met 350.000 woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen. In Almere-Oost worden 15.000 woningen gebouwd voor de Utrechtse behoefte. Randvoorwaarde hierbij is een goede verkeers- en vervoersrelatie tussen Eemland en Gooi en Vechtstreek enerzijds en Almere (Oost) anderzijds, zowel per openbaar vervoer als per auto.

Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 – 2011⁶

In het milieubeleidsplan staan de provinciale milieuambities voor de periode tot 2011 aangegeven. Het PMP gaat uit van een gezonde en veilige leefomgeving met als speerpunten luchtkwaliteit en geluidhinder. Voor de planstudies voor de Ring Utrecht en het Knooppunt Hoevelaken zijn het meest relevant de ambities op het vlak van

- Het verbeteren van de luchtkwaliteit.
- Het verminderen van geluidhinder.
- Het tegengaan van overbodig / hinderlijk licht en vergroten van donkerte.
- Het reduceren van risico's op calamiteiten met gevaarlijke stoffen.
- Geen of minimaal gezondheids- en milieuhygiënisch risico door verontreinigde bodem of grondwater.

⁶ Het PMP is vastgesteld door GS op 10 maart 2009; in PS van 20 april ligt het statenvoorstel tot vaststelling voor.

Het PMP wil de provincie Utrecht zo goed mogelijk voorbereiden op de toekomst en vraagt daarom bij alle beslissingen en acties rekening te houden met de gevolgen voor de toekomst. Om duurzame ontwikkeling te stimuleren is het actieplan duurzaamheid opgezet. Dit actieplan is gericht op het integreren van duurzaamheid in alle beleidsvelden. Verder zet het PMP sterk in op het bereiken van energiebesparing en duurzame energieproductie. Hiertoe wordt o.a. het programma "Klimaat op Orde" uitgevoerd, naast een serie andere activiteiten die bijdragen aan de in 2008 opgestelde energievisie.

Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht (RSLU) en het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het RSLU is een onderdeel van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In het RSLU werken Utrechtse gemeenten, Rijkswaterstaat Utrecht en de provincie Utrecht samen aan een betere luchtkwaliteit. De doelen van het RSLU/NSL zijn:

- Het bereiken van een luchtkwaliteit in de provincie Utrecht die voldoet aan de wettelijke normen.
- Het vlottrekken van de stagnatie in de ruimtelijke ontwikkeling.
- Effectieve aanpak.

In het RSLU/NSL zijn de projecten in kaart gebracht die de komende jaren de luchtkwaliteit naar verwachting zullen verslechteren, de zogenaamde Projecten in Betekenende Mate. De planstudies voor de Ring Utrecht en het Knooppunt Hoevelaken zijn in het RSLU niet met name genoemd. De doelen uit het RSLU/NSL gelden voor de projecten in betekenende mate en zijn dus ook van toepassing op de projecten in het kader van het regionaal samenwerkingsprogramma VERDER.

Verkeer

In februari 2008 is het strategisch mobiliteitsplan+ (SMPU) vastgesteld. Hierin is het verkeer- en vervoerbeleid van de provincie voor de periode 2004 – 2020 vastgelegd. Het betreft een actualisatie van het (SMPU) van december 2003. De hoofddoelen uit het SMPU zijn:

- Het realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoerssysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen.
- Het verbeteren van de veiligheid van het verkeers- en vervoerssysteem voor gebruikers en omwonenden.
- Het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving.

Belangrijk bij de normeringen ten aanzien van het doelmatig verkeers- en vervoerssysteem is het beoordelingskader pakketstudies Utrecht. Hierbij is een kader ontwikkeld dat niet geldt per overheid, maar voor het hele netwerk. In het SMPU is dit gezamenlijke kader als beleidsuitgangspunt opgenomen. Het betreft normering ten aanzien van reistijd en betrouwbaarheid. Daarbij is ook de relatie gelegd met de normeringen in de Nota Mobiliteit. Tevens is aangegeven dat volgens de zevensprong van Verdaas gewerkt wordt.

5.3 Gemeentelijk beleid

Uitgangspunten voor het gemeentelijk beleid zijn het gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan Utrecht 2005-2020, de Structuurvisie Utrecht, het Milieubeleidsplan en het Luchtkwaliteitsplan 2002-2010 (2004). Als uitwerking van het Luchtkwaliteitsplan is op dit moment het Actieplan Luchtkwaliteit 2006 van kracht. Zodra het Actieplan Luchtkwaliteit 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld, vervangt dit het Actieplan Luchtkwaliteit 2006. Als uitwerking van het geluidsbeleid geldt de Geluidsnota Utrecht.

Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan

Utrecht wil een aantrekkelijke en vitale stad blijven, waar de mensen prettig wonen, recreëren, ondernemen en werken. Utrecht wil een balans realiseren tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefmilieu door:

- selectief te zijn, op de belangrijkste assen voor openbaar vervoer, autoverkeer en goederenvervoer naar de kerngebieden, de bereikbaarheid op een goed niveau te brengen en/of te houden.
- op de andere wegen in de stad verbetering van de verkeersveiligheid en het leefmilieu voorrang te geven.

Om enerzijds de bereikbaarheid selectief te vergroten en anderzijds de hinder en de risico's van gemotoriseerd verkeer voor de omgeving te beperken, streeft de gemeente ernaar dit verkeer zo veel mogelijk te bundelen op een beperkt aantal stedelijke hoofdwegen: de primaire en secundaire verkeersassen.

Utrecht wil de groei van de mobiliteit faciliteren waar en wanneer dat mogelijk is. Concreet betekent dit dat de gemeente:

- tijdens de piekuren de groei in de mobiliteitsvraag in Utrecht wil afvlakken, met name voor de auto.
- gedurende de rest van de dag er voor zorgt dat de groeiende vraag naar mobiliteit in Utrecht kan worden verwerkt.

Structuurvisie 2015-2030 (2004)

Utrecht ontwikkelt één stad met twee complementaire centra: Utrecht CS (binnenstad en stationsomgeving) en Leidsche Rijn Centrum. Deze twee centra worden onderling verbonden door hoogwaardige infrastructuur en een hoogstedelijk milieu en worden goed aangetakt op het netwerk van de Deltametropool. Utrecht streeft naar het realiseren van een complete evenwichtige stad. Daarbij is bereikbaarheid onmisbaar voor het draaiend houden van het stedelijk systeem.

In de structuurvisie is met de perspectieven voor 2030 is gereedschap ontwikkeld voor het ruimtelijk ordenen van programma en kwaliteiten in de stad. De zwaarste programma's in de marktgebieden, specifieke kwaliteiten op de plaatsen van de podia, en de relatieve rust en leefbaarheid in de binnentuinen.

De structuurvisie is een herbevestiging van prioriteiten die al eerder zijn gesteld: stationsomgeving, Leidsche Rijn, herstructurering en bereikbaarheid. De structuurvisie geldt als stedelijk kader voor onderwerpen, keuzes en prioriteiten die in de toekomst zich zullen aandienen.

Milieubeleidsplan

In het milieubeleidsplan 2003-2008 worden stadsbrede milieuablembities verwoord voor 2030. De voor de Ring Utrecht meest relevante ambities zijn:

- In Utrecht wordt voldaan aan de grenswaarden daar waar luchtverontreiniging van enige omvang optreedt en in het grootste deel van de stad zijn de concentraties in de buitenlucht aanzienlijk lager dan de op dat moment geldende grenswaarden.
- Per gebied is de geluidkwaliteit gerealiseerd die past bij de functies van dat gebied. Hiermee is het aantal ernstig geluidgehinderden tot een verwaarloosbaar percentage teruggebracht.
- Utrecht heeft een hoge kwaliteit van stedelijk groen qua beleving en gebruik en er zijn meer kwetsbare planten en dieren in de stad en er komen ook meer soorten voor dan in 1998

In het Stadsstreefbeeld is het wensbeeld voor 2030 opgenomen. De volgende drie kansrijke ontwikkelingen in de stad zijn uitgangspunten voor het Stadsstreefbeeld.

- Benutten van de duurzame ruimtelijke structuren van de stad.
In de stad zijn wonen en werken de twee hoofdfuncties. Het groen en water in en om de stad en een goed ontwikkeld verkeersnetwerk bepalen ondermeer de kwaliteit van de stad voor bewoners en het vestigingsklimaat voor bedrijven. Het benutten van duurzame ruimtelijke structuren van de stad biedt kansen. De achterliggende gedachte is dat meer woon- en werkruimte vraagt om meer groen (natuur en recreatie). Door delen van de stad te intensiveren (meer functies op een zelfde oppervlak) zullen meer mensen gebruik moeten maken van de beschikbare openbare ruimte. In de bestaande stad wordt gestreefd naar het behouden van het huidige oppervlak groene openbare ruimte. Bij de toekomstige ontwikkeling van de stad wordt gestreefd naar een vermindering van het snippergroen door grotere groene longen te realiseren zoals door het verschuiven van het bestaande groen.
- Realiseren van een leefbare stad.
Een leefbare stad is schoon, heel en veilig. Om dit te kunnen garanderen is het van belang om al bij het inrichten van de stad rekening te houden met de gevolgen voor de inwoners en gebruikers van de stad. Vrijwel alle denkbare maatregelen hebben invloed op de leefomgeving: denk aan het plannen van wegen, de capaciteit van die wegen.
- Streven naar een bereikbare stad.
Met het oog op leefbaarheid en duurzaamheid gaat de voorkeur uit naar het stimuleren en verbeteren van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. Dit in combinatie met het terugdringen van het autogebruik in de stad door bijvoorbeeld de aanleg van transferia rond de stad.

Op deze wijze is de aanleg van nieuwe wegen tot een minimum te beperken. Het zo mogelijk opheffen van barrières van (snel)wegen in en om de stad is nodig voor het verbeteren van de bereikbaarheid voor fietsers en het openbaar vervoer (stads- en streekvervoer).

Het onderzoek A12 zone gaat over de mogelijke verstedelijkingsopgave in het gebied tussen de knooppunten Ouderlijn en Lunetten. In het bestuurlijk overleg oktober 2008 is afgesproken dat bij het opstellen van de voorkeursvariant planstudie Ring Utrecht worden de als kansrijk aangemerkte verstedelijkingskansen van de A12 zone niet onmogelijk gemaakt.

5.4 Beoordelingskader VERDER

Het beoordelingskader maakt integraal onderdeel uit van zowel het SMPU als het RVVP dat vigerend beleid is. De samenwerkende partijen binnen VERDER hebben zich gecommiteerd aan dit beoordelingskader

5.5 Thema's met specifieke aandacht

Naast de algemene beleidsuitgangspunten zoals hiervoor beschreven, dient specifiek ingegaan te worden op in onderstaande paragrafen beschreven thema's. Deze thema's zijn met name gericht op de ruimtelijke kwaliteit.

5.5.1 Woon- en leefmilieu en volksgezondheid

- Geef aan hoe de doelstellingen uit het NMP4, het reduceren van geluidhinder, het verminderen van luchtvervuiling (actieplan Lucht gemeente Utrecht) en het handhaven en bevorderen van externe veiligheid worden ingevuld.
- Werk de doelstellingen voor volksgezondheid⁷ ⁸ zoals verwoord in het NMP4, het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002-2006)⁹ en de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (2008-2012) verder uit.
NB: De wijze waarop het thema gezondheid in de MER 1° fase dient te worden opgenomen wordt nader ingevuld aan de hand van de verwachte beleidslijn gezondheid.
- Onderzoek waar mogelijkheden zijn voor het opheffen van barrièrewerking en optimaliseren van dwarsverbindingen, over en onder de snelwegen, voor wonen en recreatie (uitloopgebieden).

5.5.2 Natuurlijke omgeving**Beschermde gebieden**

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 (regionale groengebieden en de stedelijke groenstructuur).
- Geef de knelpunten aan, zoals barrièrewerking, die nu al aanwezig zijn. Geef aan waar kansen liggen om de barrièrewerking terug te dringen.
- Geef bestaande knelpunten op het gebied van geluid, stikstofdepositie en lichthinder veroorzaakt door wegverkeer, op beschermde gebieden.
- Geef hierbij in het bijzonder aandacht aan gebieden die gevoelig zijn voor veranderingen in het watersysteem, zoals de Molenpolder, het Natura 2000-

⁷ 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.

⁸ 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.

⁹ 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.

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.

5.5.3 Nationaal Landschap

Binnen het zoekgebied kunnen alternatieven invloed hebben op de Nationale Landschappen Het Groene Hart en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Voorkomen van aantasting van de karakteristieke openheid en kavelpatronen is hier onderdeel van het beleid.

- Geef aan welke randvoorwaarden dit stelt aan het project.

5.5.4 Landschap, cultuurhistorie en recreatie**Ruimtegebruik**

- Geef op kaart aan waar woningbouw, bedrijventerreinen, transformatiegebieden 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.

- Ga na of en waar bestaande barrières kunnen worden verminderd waardoor relaties tussen stadsdelen onderling en met het omringend landelijk gebied weer beter worden.

De directe omgeving van de bestaande 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, ruimtelijke verkenning, routeontwerp, ontsnipperingsplan en dergelijke) en maak per alternatief duidelijk hoe hiermee wordt omgegaan. Het gebruik van een 'kwetsbaarhedenkaart' kan daarbij behulpzaam zijn.
- Geef de relevante beleidskaders aan 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.

5.6 Terugblik

Er zal een terugblik gegeven worden van de studies die in de afgelopen jaren voor het studiegebied, en de directe omgeving hiervan zijn uitgevoerd. Aangegeven zal worden hoe deze elkaar beïnvloeden en welke besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden.

6 Voorgenomen onderzoek

Artikel 7.10, lid 1, onder d, van de Wet milieubeheer
 Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen".

6.1 Inleiding

In de MER 1^e fase komen de (milieu) effecten van de alternatieven aan de orde. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken.

In deze fase van de planvorming moet de MER:

- aannemelijk maken of met de alternatieven kan worden voldaan aan de vigerende wet- en regelgeving (lucht, geluid, externe veiligheid, natuur, etc.).
- aangeven of, en zo ja in welke mate, de alternatieven onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar en het nulalternatief (referentiesituatie).

De MER moet inzicht geven in de effecten die de alternatieven hebben voor:

- verkeer,
- woon- en leefomgeving,
- natuurlijke omgeving,
- landschap, archeologie, cultuurhistorie en recreatie,
- overige aspecten.

In de MER 2^e fase zullen de effecten meer kwantitatief worden onderzocht. In het Ontwerp-Tracébesluit en/of bestemmingsplan zullen met name voor lucht en geluid gedetailleerdere berekeningen nodig zijn.

6.2 Hoe de effecten worden bepaald

6.2.1 Twee fasen, twee effectbeoordelingen

Deze studie bestaat uit twee fasen. In de MER 1^e fase worden de alternatieven globaal onderzocht en wordt een nadere selectie gemaakt van de onderscheidende criteria. Bij het opstellen van het voorkeursalternatief zullen het verkeerskundig oplossend vermogen, de inpassing, de maakbaarheid en uitvoerbaarheid alsmede het beschikbaar budget zwaar meewegen. In de 2^e fase zal het voorkeursalternatief gedetailleerder worden uitgewerkt en zijn andere relevante aspecten, effecten en detailniveaus van belang.

6.2.2 Reikwijdte

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidshinder). Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn, rekening houdend met de geldende wet- en regelgeving.

- 6.2.3 *Tijdhorizon*
De MER 1^e fase richt zich bij het bepalen van de effecten op het geldende zichtjaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist, worden effecten voorspeld voor andere jaren.
- Gelet op de omvang van het project (mede in relatie tot het programma VERDER) wordt tevens een (kwalitatieve) beschouwing gegeven over de mate waarin tot 2030 aan de doelstellingen wordt voldaan.
- 6.2.4 *Werkwijze*
De beschrijving van de effecten moet een beoordeling en een onderlinge vergelijking van de alternatieven mogelijk maken. Dit betekent:
- Een vergelijking tussen het nulalternatief en het alternatief niet verbreden (VERDER) geeft het antwoord of een capaciteitsuitbreiding nodig is en geeft inzicht in het effect van de andere maatregelen.
 - In de effectbeschrijvingen staat vermeld hoe de betreffende effecten zich verhouden tot streefwaarden, normen en criteria uit relevante wetten en beleidsnota's.
 - Bij elk alternatief moeten steeds dezelfde typen effecten worden bestudeerd. Dat gebeurt aan de hand van dezelfde methoden die dit kunnen voorspellen, en steeds voor dezelfde periode. Hierdoor zijn alternatieven vergelijkbaar.
 - Inzicht moet ontstaan op welke belangrijke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. Dat betekent dat de effectbeschrijvingen vooral die onderlinge verschillen duidelijk in beeld moeten brengen.
- In de studie maakt de initiatiefnemer zo veel mogelijk gebruik van bestaande gegevens, modellen en studies. Er dient een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen criteria die inzicht geven in het probleemoplossend vermogen en criteria die inzicht geven in de milieueffecten.
- 6.2.5 *Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen*
Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven: kwantitatief en kwalitatief. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect uit in cijfers. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer beschouwend karakter. Het geeft bijvoorbeeld aan of er in vergelijking met de huidige situatie sprake is van een verbetering of een verslechtering, zonder dat er exacte cijfers gebruikt worden. In de MER 1^e fase worden de effecten zoveel mogelijk kwalitatief en waar nodig kwantitatief aangegeven. In de MER 2^e fase worden de effecten zoveel mogelijk kwantitatief aangegeven. Dan zal pas als er geen cijfers en/of methode(n) voorhanden zijn, de bepaling van de effecten kwalitatief plaats vinden.
- 6.2.6 *Prijsbeleid*
Het kabinet heeft gekozen voor een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukenmerken. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingsstelsel komen uitsluitend ten goede aan het Infrafonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen. De kilometerprijs komt niet in plaats van bouwen en benutten.

NB: De wijze waarop prijsbeleid in de MER 1^e fase dient te worden opgenomen wordt nader ingevuld aan de hand van de verwachte beleidslijn prijsbeleid.

6.3 Te beschrijven effecten

6.3.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van het nulalternatief (referentiesituatie), de verschillende alternatieven en varianten en de te treffen mitigerende maatregelen kwalitatief en waar nodig kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen. Maak hierbij onderscheid tussen effecten die kunnen worden gezien als doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten.

De milieueffecten moeten voor de keuze van een voorkeursalternatief (VKA) in zoveel detail onderzocht worden als nodig voor de keuze voor de alternatieven. Hieruit moet bijvoorbeeld ook aannemelijk worden gemaakt dat aan wettelijke normen voldaan kan worden.

6.3.2 Toetsingskader MER 1^e fase

In de bijlage is het toetsingskader van de MER 1^e fase weergegeven. Dit toetsingskader is te zien als een samenvatting van de te beschrijven effecten.

6.3.3 Financiën

- De voorkeursvariant dient binnen het beschikbare budget te vallen. Voor de vier hoofdalternatieven dienen door middel van globale PRI-ramingen de investeringskosten inzichtelijk gemaakt.
- De ramingen dienen zoveel mogelijk uitgesplitst te worden naar de verschillende onderdelen. Met de uitsplitsing dient het mogelijk zijn het voorkeursalternatief op te stellen uit onderdelen van de hoofdalternatieven.

6.3.4 Verkeer

Model

Voor het te gebruiken verkeers- en vervoersmodel is het essentieel dat de alternatieven en varianten aan de doelstellingen kunnen worden getoetst. Beschrijf daarom in de MER 1^e fase de karakteristieken van het te gebruiken verkeersmodel, inclusief de uitgangspunten waarop de prognoses (per prognosejaar) zijn gebaseerd. Geef aan op welke uitgangspunten de opbouw van het netwerk is gebaseerd en welke ruimtelijke ontwikkelingen en eventuele scenario's voor de prognosejaren zijn meegenomen. Geef aan hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (vracht- en personenautoverkeer en openbaar vervoer).

Studiegebied

- Als studiegebied voor de verkeerseffecten voor het HWN geldt het tracé van
- de A2 ter hoogte van Maarssenbroek (inclusief aansluiting Maarssen/NRU) tot en met de aansluiting Nieuwegein,
 - de A12 tussen de verzorgingsplaats Bijleveld tot en met de aansluiting Bunnik,
 - de A27 na de aansluiting Houten tot iets voorbij Groenekan,
 - de A28 vanaf het begin tot nabij de luifel bij Zeist,
 - de NRU.

Hierna wordt de benaming Ring Utrecht gebruikt om dit traject aan te duiden.

Specifiek voor het alternatief Sorteren geldt een ruimer studiegebied. De snelwegen wordt gesplitst in een hoofdbaansysteem en een parallelbaansysteem. De hoofdbanen splitsen zich ruim voor de stad af om te voorkomen dat regionaal verkeer een klein beetje omrijdt om alsnog op de hoofdbaan terecht te komen. De splitspunten liggen op de A2 nabij Breukelen en nabij Everdingen, op de A12 nabij Woerden en Driebergen, op de A27 nabij Everdingen en Hollandsche Rading en op de A28 in de buurt van Soesterberg.

Voor het spreidingsalternatief wordt het studiegebied in oostelijke richting opgerekt tot en met de N227.

De begrenzing van het studiegebied voor de verkeerseffecten voor het HWN dient afgeleid te worden uit het verkeersmodel. Voor het OVN geldt dat het studiegebied het gebied is, dat door veranderingen op de Ring Utrecht in relevante mate wordt beïnvloed. Geef in de MER 1^e fase op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd en beschrijf de argumenten voor de gehanteerde afbakening. Presenteer ook op een duidelijke overzichtskaart van het plangebied de knelpunten in het HWN en de daaraan gerelateerde knelpunten op het OVN.

Analyse

De verkeerskundige analyse behelst een analyse van de volgende aspecten en onderwerpen voor het totale studiegebied:

- de verkeersintensiteiten, onderscheiden naar personenverkeer en vrachtverkeer alsmede de gebruikelijke onderscheiden naar doelgroepen (woon-werk, zakelijk, overig) en tijdstip van de dag (spits en niet-spits).
- de verdeling van de verkeersstroom in bovenregionaal, regionaal en lokaal verkeer zodat de effecten op het OVN en het vóórkomen van sluipverkeer duidelijk worden gemaakt.
- de reistijden op het tracé en de betrouwbaarheid hiervan per auto of openbaar vervoer, zowel tijdens als buiten de spitsperiodes. Toets de reistijden aan de streefwaarde van de Nota Mobiliteit (de reistijdverhouding tussen spits en dal van maximaal 1,5 in 2020).
- de robuustheid van het wegennet.
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet (uitgedrukt aan de hand van reistijden, voertuigverliesuren en I/C-verhoudingen).
- de totale congestieduur en -zwaarte (voertuigverliesuren).
- de verkeersveiligheid (ongevalskans, slachtoffers). Beschrijf aan de hand van de meest actuele risicocijfers en prognoses de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid in het studiegebied, inclusief het onderliggend wegennet.

Op basis van het verkeersmodel wordt inzicht gegeven in de verkeerseffecten van de alternatieven en wordt een vergelijking gemaakt met het nulalternatief (referentiesituatie). De beschrijving heeft betrekking op de verkeersintensiteiten (per wegvak) voor autoverkeer en vrachtverkeer op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet, de herkomst- en bestemmingspatronen van het auto- en vrachtverkeer op de Ring Utrecht en de verkeersbelasting van knooppunten.

De effecten van de alternatieven en varianten worden getoetst aan de doelstellingen van de voorgenomen activiteit. Geef in de MER 1^e fase een beschouwing over de

houdbaarheid en betrouwbaarheid van de prognoses en daarmee van de probleemvaststelling en het probleemoplossend vermogen van de alternatieven.

De te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen van de verkeerskundige plannen worden inzichtelijk gemaakt.

Verkeersveiligheid

Voor de toekomstige situatie zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over de effecten op verkeersveiligheid. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met het ontwerp van de weg, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, het calamiteitenplan, de meest actuele risicocijfers en de verkeersprognoses. De resultaten worden vergeleken met het nulalternatief (referentiesituatie). Daarbij wordt ook rekening gehouden met de eventuele gevolgen voor het onderliggend wegennet. Over het algemeen is het onderliggend wegennet onveilig dan een autosnelweg. Dit kwalitatief oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid. Tevens wordt rekening gehouden met het Europees Verdrag inzake E-wegen. Op basis hiervan dient een afwegingsnotitie te worden gemaakt.

Ook wordt nagegaan of er sprake is van 'black spots': concentratie van (ernstige) ongevallen op specifieke locaties. Verder wordt aandacht besteed aan de slachtofferongevallen en de mogelijkheden om die te reduceren.

6.3.5

Woon- en leefomgeving

Ruimtebeslag

- Geef aan wat het ruimtebeslag is op bestaande en toekomstige woon- en werkgebieden
- Geef aan wat het ruimtebeslag is op bestaande en toekomstige landbouwgebieden

Geluid

Met betrekking tot de geluidbelasting voor de te reconstrueren wegen is de situatie bepalend vóór de reconstructie en het maatgevende jaar na de reconstructie (ten minste tien jaar). Maak hierbij gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006.

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

Bij het maken van een inschatting van de toe te passen geluidmaatregelen (stil wegdek en geluidschermen) mag worden uitgegaan van een versimpelde werkwijze. Voor de MER 1^e fase is het namelijk nog niet noodzakelijk om de dimensionering van geluidmaatregelen in detail uit te werken. Het is in de MER 1^e fase vooral van belang om in overleg met de omgeving vast te stellen welke inpassing gerealiseerd kan worden.

Beschrijf in de MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen en van het oppervlak geluidbelast natuurgebied voor de verschillende alternatieven.

- De aantallen geluidbelaste woningen moeten worden bepaald in 5 dB intervallen vanaf de voorkeurswaarde van 48 dB (L_{den}).

- Voor het bepalen van het oppervlak geluidbelast natuurgebied moet worden uitgegaan van de contour met een etmaalgemiddelde geluidbelasting van 40 dB(A).
- Voor bestaande infrastructuur kan volstaan worden met een vergelijking van de verkeersintensiteiten met het nulalternatief (referentiesituatie) met daarbij de toe- of afname in dB.
- Presenteer de geluidscontouren op een contourenkaart.

Beschrijf in de MER ook de (positieve of negatieve) gevolgen voor de geluidniveaus langs de relevante wegen van het onderliggende wegennet.

Luchtkwaliteit

Het studiegebied heeft als omvang die gebieden waar onderscheidende significante (1% en na in werking treden van NSL 3% conform de Wet luchtkwaliteit) effecten van de alternatieven optreden.

- Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het hoofdwegennet en onderliggend wegennet, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden.
- Volg hierbij de vigerende wetgeving zoals die (naar verwachting) van kracht zal zijn ten tijde van de besluitvorming.
- Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007).
- Houd daarbij rekening met de gevolgen van congestie op de luchtkwaliteit.
- Geef aan of er maatregelen mogelijk zijn waarmee voldaan kan worden aan de luchtkwaliteitseisen.
- Voor de afbakening van het studiegebied luchtkwaliteit¹⁰ is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen te verwachten zijn.
- Geef in de MER 1^e fase voor fijn stof (PM₁₀) en NO_x de concentratieniveaus aan op kaarten in stappen (klassen) van 5 µg/m³ (of minder als dit niet onderscheidend is)

De MER moet inzicht geven in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief. Alle componenten genoemd in de Wet Luchtkwaliteit zijn daarbij van belang. De relevante effecten ten gevolge van de gewijzigde verkeersintensiteiten op het relevante onderliggende wegennet dienen in kaart te worden gebracht.

Als zichtjaren gelden het jaar 2020 alsmede het eerste kalenderjaar na openstelling. Verder wordt een doorkijk gegeven naar de luchtkwaliteit in het jaar tien jaar na openstelling van de wegaanpassing.

Bij overschrijding van normen zal op basis van kentallen worden aangegeven welke maatregelen genomen kunnen worden zodat aanneemelijk gemaakt wordt dan voldaan kan worden aan de grenswaarden. Als er saneringslocaties langs de snelweg zijn, zal worden aangegeven hoe deze locaties worden gesaneerd dan wel worden gesaldeerd door afnamen elders in het plangebied.

¹⁰ Methodiek Gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit, 22 februari 2008. Uitgegeven door: Expertteam gebiedsafbakening luchtkwaliteitsonderzoek.

Op 14 april 2008 heeft de Milieucommissie van het Europees Parlement streef- en grenswaarden voor PM_{2,5} vastgesteld. Deze zijn op 11 juni 2008 gepubliceerd. In de MER moet een indicatie worden gegeven van de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de PM_{2,5}-concentraties. Deze indicatie kan gebruikt worden als eerste risico-inschatting of de toekomstige grenswaarde een probleem zal gaan opleveren. Indien maatregelen moeten worden genomen om de PM₁₀-concentraties te reduceren, wordt aangegeven hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM_{2,5}-concentraties.

Externe veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de Ring Utrecht, worden bepaald voor de toekomstige situatie in 2020. In een kwantitatief onderzoek worden het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het Plaatsgebonden Risico geldt een wettelijke grenswaarde; voor het Groepsrisico geldt een oriënterende waarde.

Geef aan of er in de huidige situatie knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid, of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan. Geef bij overschrijding van wettelijke grenswaarden aan welke maatregelen kunnen worden getroffen. Betrek daarbij de routes (of de wijziging daarvan) voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

Barrièrewerking

- Geef in de MER 1^e fase aan in hoeverre de bestaande weg een barrière vormt en wat de gevolgen van de alternatieven zijn. Ga daarbij ook in op de effecten op landbouw.
- Geef aan welke kansen er zijn om de barrièrewerking te verminderen, op basis van de ruimtelijke verkenning.

Volksgezondheid

Het thema gezondheid wordt nader ingevuld op basis van de verwachte beleidslijn gezondheid. Als richting wordt gedacht aan:

- Beschrijf op basis van bestaande dosis-effectrelaties¹¹ de consequenties van het voornemen voor luchtkwaliteit, geluidsimmissie en externe veiligheid op de volksgezondheid.
- Houd hierbij rekening met het gegeven dat ook onder de wettelijk vastgestelde normen en grenswaarden gezondheidseffecten kunnen optreden.
- Laat in relatie tot de blootstelling zien waar en hoeveel gevoelige objecten of personen¹² zich in het studiegebied bevinden.
- Breng hiervoor met een voor deze studiefase passende methode het volgende in beeld (ook op kaart):
 - De 300 en 1000 m lijn vanaf de rand van de autosnelweg.
 - De 150 en 500 m zone vanaf de provinciale/doorgaande gemeentelijke wegen.
 - De woningen en de aantallen mensen in deze zones.

¹¹ GGD-richtlijn medisch milieukunde, luchtkwaliteit en gezondheid. RIVM rapport 609330008/2008, S.C. van der Zee, I.C. Walda.

¹² Gevoelige groepen zijn kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten; objecten bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

Hierbij wordt verondersteld dat bekend is met welke percentages (globaal) de verkeersintensiteit op bestaande wegen in de verschillende varianten toe- of afneemt, wat de veranderingen zijn wat betreft de filevorming en wat de veranderingen in maximaal toegestane snelheid zullen zijn op de diverse trajecten.

De wijze waarop het thema gezondheid in de MER 1^e fase dient te worden opgenomen wordt nader ingevuld aan de hand van de verwachte beleidslijn gezondheid. Deze beleidslijn komt tot stand onder verantwoordelijkheid van de Minister van VROM en de Minister van Verkeer Waterstaat.

6.3.6 *Natuurlijke omgeving*

Gebiedsbescherming

- Geef op kaart aan waar de beschermde gebieden zich in het studiegebied bevinden of conform het vastgestelde beleid ontwikkeld zullen worden, inclusief de ecologische verbindingzones binnen de EHS.
- Geef ook de overige natuurgebieden op kaart aan. Geef van deze gebieden de beschermingsstatus aan:
 - Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijn op grond van artikel 10a Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw).
 - Beschermde natuurmonument (art. 10 Nbw).
 - Ecologische Hoofdstructuur (EHS, Nota Ruimte), specificeer hierbij de (robuuste) ecologische verbindingzones (EVZ's).
 - Nationale landschappen.
 - Rijksbufferzones.
- 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 instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebieden. Let hierbij in het bijzonder op eventuele effecten¹³ door ingrepen in de waterhuishouding op Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen.
- Beschrijf het (provinciale) toetsingskader voor de EHS en geef aan of de daarvoor geldende "wezenlijke kenmerken en waarden" van de EHS worden aangetast¹⁴. 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-grenzen als verstoringsgrenzen voor vogels (deze zijn recentelijk al enkele malen gebruikt).

¹³ Geef aan of het gaat om vernietiging van leefgebied door bijvoorbeeld ruimtebeslag, verstoring door bijvoorbeeld licht en geluid, verdroging of vermatting door verandering van de waterhuishouding, versnippering door doorsnijdingen of barrèrewerking en vermeting en verzuring door bijvoorbeeld deposities van stikstof.

¹⁴ Het toetsingskader zoals beschreven in de Nota Ruimte, Spelregels EHS en/of provinciale uitwerkingen.

- het effect op de ecologie als gevolg van de grondwaterstromingen in het gebied. Breng deze in beeld en geef aan in hoeverre isohypsenpatronen (hoogtelijnenpatronen) worden beïnvloed tijdens de bouw en in de gebruiksfase van eventuele tunnels of verlagings in de weg. Geef hierbij in het bijzonder aandacht aan beschermde gebieden als Molenpolder, Amelisweerd, Kromme Rijngebied en Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen.
- de effecten van depositie van stikstofverbindingen op gebieden die gevoelig zijn voor verzurende en vermestende deposities¹⁵ (de Oostelijke Vechtplassen liggen, met daarbinnen gevoelige habitattypen, ligt op ongeveer 1 kilometer afstand van NRU). Ga na of dit mogelijk ook nog voor andere gebieden geldt.
- Geef de invloed aan op regionale groengebieden en de stedelijke groenstructuur (ook die niet onder beschermde gebieden in de zin van EHS en Natura2000 vallen).
- Neem de informatie in de MER 1^e fase op die nodig is om deze aspecten in de afweging mee te kunnen nemen.

Soortbescherming

In het studiegebied komen soorten voor die beschermd zijn door de Flora en faunawet.

- Geef de effecten weer van een nieuwe doorsnijding of verbreding op (zwaar) beschermde soorten in het onderzoeksgebied.
- Geef aan of voor het voornemen een ontheffing van de minister van LNV vereist is op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet. Indien die vereist is, motiveer dan in de MER op grond waarvan verondersteld wordt dat een ontheffing verleend zal worden.

Bodem en water

Geef in de MER informatie over de volgende voor bodem relevante aspecten, voor zover deze onderscheidend zijn:

- Geef aan of er effecten zijn te verwachten op de bodem, oppervlaktewater, grondwater en grondwaterbeschermingsgebieden en wat indirecte effecten hiervan voor natuurwaarden kunnen zijn.
- 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.

6.3.7

Landschap, archeologie, cultuurhistorie 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 het ruimtelijke verkenning die wordt opgesteld door het College van Rijksadviseurs. Het gaat dan in het bijzonder om het gebied

¹⁵ De Commissie wijst erop dat in Natura 2000-gebieden waar de kritische depositie voor stikstof al wordt overschreden, bij ledere verder toename significante gevolgen niet 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.

dat een brede zone vormt rond de indicatieve lijnen die op de schematische kaartjes uit de startnotitie staan.

- Presenteer de informatie op een landschapskwaliteitenkaart én geef inzicht in de mogelijkheden van versterking, inpassing en mitigatie.
- Besteed bij de inpassing van zowel bestaande als eventueel nieuwe verbindingen aandacht aan:
 - de visueel-ruimtelijke structuur: openheid, zichtlijnen en beeld dragers.
 - 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 barrière werking voor recreatiegebieden.
 - gevoelige functies in het gebied: zoals woningen, scholen, gezondheidsinstellingen.
 - visuele barrière vorming, fysiek scheiden en veel/ver omfietsen.

6.3.8 Overige aspecten

- Geef aan wat de CO₂-uitstoot is op basis van het gereden aantal voertuigkilometers. Geef aan of de alternatieven onderscheidend zijn op dit aspect.
- Geef aan wat de effecten zijn van de hinder tijdens de uitvoering voor de weggebruikers, omwonenden en natuur.

6.4 Kosten-batenanalyse

Om het economische rendement van de alternatieven te kunnen bepalen, dient een kosten-batenanalyse op basis van kentallen (KKBA) uitgevoerd te worden. Die bestaat uit een systematische inschatting van de effecten van het investeringsproject en ook uit een financiële waardering daarvan. Daarbij vindt een differentiatie van de effecten van het project plaats naar kosten, directe en indirecte effecten alsook externe effecten. De KKBA wordt uitgevoerd op basis van de OEI-leidraad (Overzicht Effecten Infrastructuur).

- De kentallen kosten-batenanalyse (KKBA) dient overzichtelijk en zoveel mogelijk kwantitatief inzicht in de effecten van de verschillende alternatieven te geven.
- Presenteer deze in een overzichtelijke vergelijkingstabel.
- Geef in de MER 1^e fase aan dat de vergelijking van alternatieven in m.e.r.-verband en de vergelijking van alternatieven in een KKBA twee aparte sporen zijn, hoewel deze wel op elkaar worden afgestemd. De KKBA dient hierbij vooral om beter inzicht te krijgen in de kosten en baten van de voorliggende keuzes.

7

Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f, van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven".

Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven, mede tegen de achtergrond van de autonome milieuentwikkeling, een beoordeling van de alternatieven mogelijk maken.

Baseer de afweging voor het voorkeursalternatief en het mma in de MER 1^e fase op informatie over effecten op:

- verkeer:
 - verkeerseffecten op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet,
 - robuustheid en toekomstvastheid van het netwerk,
 - de effecten op verkeersveiligheid.
- omgeving:
 - woon- en leefomgeving,
 - natuurlijke omgeving,
 - landschap, archeologie, cultuurhistorie en recreatie,
 - overige aspecten.

De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de doelstellingen, de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel. In de tabel krijgen naast gekwantificeerde uitkomsten ook fysieke en kwalitatieve effecten een duidelijke plaats. Presenteer daarbij de resultaten in een tabel waarin de absolute verschillen tussen de alternatieven zijn weergegeven.
- in de tweede stap wordt bepaald welke aspecten een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in de MER 1^e fase te worden onderbouwd.
- de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

Sluit, teneinde de gegevens uit de KKBA en de MER 1^e fase geïntegreerd te kunnen betrekken bij de keuze van het voorkeursalternatief, aan bij de basistabellen zoals deze bij de leidraad OEI zijn vastgesteld. Bij het volgen van de OEI-methodiek is tevens van belang dat de te onderzoeken alternatieven bij de KKBA en de 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 KKBA geen volledig inzicht geeft in de te verwachten milieueffecten. Om die reden is het dan ook van belang in de MER aan te geven dat de vergelijking van alternatieven in m.e.r.-verband en de vergelijking van alternatieven in een KKBA twee aparte sporen zijn, hoewel deze wel op elkaar worden afgestemd.

8 Leemten in kennis

Artikel 7. 10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestanden en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens".

De MER 1^e fase moet aangeven, over welke aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is.
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie.
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

9 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen".

Het bevoegd gezag – afhankelijk van de keuze van het VKA kan dit verschillen – moet bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

Het Ontwerp-Tracébesluit en/of bestemmingsplan en de MER dienen reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

10 Vorm en presentatie

Ten aanzien van de presentatie wordt aanbevolen:

- De MER 1^e fase zo beknopt mogelijk te houden en de resultaten van de diverse studies in één overzichtelijke tabel te presenteren.
- De achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage te noemen.
- Een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst op te nemen.
- Bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.
- Een literatuurlijst op te nemen met een verwijzing naar alle gebruikte onderzoeken en literatuur.

De MER 1^e fase bestaat uit een zelfstandig leesbare publieksvriendelijke samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.

Er dient recent kaartmateriaal gebruikt te worden met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. Gewenst is het kaartmateriaal met betrekking tot tracé en onderzoek beschikbaar te stellen als KML-bestand met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken.

11 Samenvatting van de MER

Artikel 7, 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

De samenvatting is het deel van de MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van de studies. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming.
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied.
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven.
- de belangrijkste effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm).
- de vergelijking van de alternatieven.

1. Toetsingskader MER 1^e fase

Beleid	Onderwerp	Toetsingscriteria	Meeteenheid ¹⁶
Stap 1: toetsingskader projectdoelstelling			
Bereikbaarheid	Verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Voldoet de verkeersdoorstroming aan streefwaarden uit NoMo? <ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde reistijd op snelwegen tussen steden in spits maximaal 1,5 x gemiddelde buiten spits - Gemiddelde reistijd op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet in spits maximaal 2 x gemiddelde buiten spits • Is de oplossing voldoende robuust? • Is filezwaarte op HWN in 2020 terug op het niveau van 1992? • Voldoen wegen op lange termijn (na 2020) ook aan de behoeften? 	<ul style="list-style-type: none"> • Reistijdfactor • Reistijdfactor • Reistijdfactor • Kwalitatieve beoordeling • Aantal voertuigverliesuren • Kwalitatieve beoordeling
	Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Is het alternatief te realiseren binnen het maximale budget van € 1,2 miljard? 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling
Omgeving	Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Neemt het aantal verkeersslachtoffers niet toe? 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling
	Luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Wordt voorkomen dat de luchtkwaliteit verslechterd? • Wordt de luchtkwaliteit verbeterd? 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
	Geluid	<ul style="list-style-type: none"> • Wordt voorkomen dat de geluidhinder verergerd? • Wordt de geluidhinder verminderd? 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
	Ruimtelijke structuur	<ul style="list-style-type: none"> • Worden kansen om bestaande knelpunten te verbeteren benut? <ul style="list-style-type: none"> - Het beter benutten van grondwater - Het verminderen of opheffen van barrièrewerking voor mens en dier - Het optimaliseren van dwarsverbindingen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling

¹⁶ Op basis van vigerende wetgeving

Beleid	Onderwerp	Toetsingscriteria	Meeteenheid ¹⁶
	Natuur	<ul style="list-style-type: none"> • Wordt de aantasting van natuur voorkomen, gemitigeerd of gecompenseerd? 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling
Stap 2: toetsingskader onderscheidend vermogen			
Verkeer	Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Voldoet de verkeersdoorstroming aan streefwaarden uit NoMo? <ul style="list-style-type: none"> - Gemiddelde reistijd op snelwegen tussen steden in spits maximaal 1,5 x gemiddelde buiten spits - Gemiddelde reistijd op snelwegen door/langs stedelijk gebied in spits maximaal 2 x gemiddelde buiten spits • Is de oplossing voldoende robuust? • Kwaliteit van de verkeersafwikkeling op HWN en OVN • Totale congestieduur en -zwaarte 	<ul style="list-style-type: none"> • Reistijdfactor • Reistijdfactor • Reistijdfactor • Kwalitatieve beoordeling • Reistijden • I/C verhouding • Aantal Voertuigverliesuren
	Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Vermindering van de ongevalsrisico's • Vermindering van het aantal verkeersslachtoffers • Voldoen aan het algemeen rijksbeleid • Voldoen aan Europees verdrag E-wegen • Aanpak van 'black spots' 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
Woon- en leefomgeving	Ruimtebeslag	<ul style="list-style-type: none"> • Woongebieden (bestaand en toekomstig) • Werkgebieden (bestaand en toekomstig) • Landbouwgebieden 	<ul style="list-style-type: none"> • Hectare ruimtebeslag • Hectare ruimtebeslag • Hectare ruimtebeslag
	Geluid	<ul style="list-style-type: none"> • Geluidbelaste woningen en geluidgevoelige objecten • Omvang geluidbelast oppervlak natuurgebied • Positieve en negatieve gevolgen OVN • Zicht op Voldoen aan wet en regelgeving 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal woningen/objecten > 48 dB (L_{den}) • Aantal ha > 40 dB(A) • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling

Beleid	Onderwerp	Toetsingscriteria	Meeteenheid ¹⁶
	Lucht	<ul style="list-style-type: none"> • Jaargemiddelde concentraties NO₂ • Uurgemiddelde concentraties NO₂ • Jaargemiddelde concentraties fijn stof (PM₁₀) • 24-uurs gemiddelde concentraties fijn stof (PM₁₀) • Emissie NO₂ per jaar • Emissie PM₁₀ per jaar • Mogelijkheden voor mitigatie • Sanering of saldering bij saneringslocaties • Zicht op Voldoen aan wet en regelgeving 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal ha en adressen > 40 µg/m³ • Aantal ha en adressen > 200 µg/m³ • Aantal ha en adressen > 40 µg/m³ • Aantal ha en adressen > 50 µg/m³ • Ton/jaar • Ton/jaar • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
	Externe Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Plaatsgebonden risico • Groepsrisico • Verdwijnen knelpunten • Ontstaan nieuwe knelpunten • Zicht op Voldoen aan wet en regelgeving 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal woningen / objecten binnen 10-6 • Overschrijding oriënterende waarde/km • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
	Barrièrewerking	<ul style="list-style-type: none"> • Mate waarin barrière vormt • Kansen op vermindering barrièrewerking 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
	Volksgesondheid	<ul style="list-style-type: none"> • Nader invullen aan de hand van de verwachte beleidslijn gezondheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • -
Natuurlijke omgeving	Natuur Gebiedbescherming	<ul style="list-style-type: none"> • Omvang aantasting beschermde gebieden <ul style="list-style-type: none"> - Natura 2000 gebied - EHS - Overig • Beïnvloeding van Natura 2000 • Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden EHS • Mogelijkheden mitigatie en of compensatie • Grondwaterstromingen op ecologie • Stikstofdepositie op daarvoor gevoelige gebieden 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal ha aantasting • Aantal ha aantasting • Aantal ha aantasting • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
	Natuur Soortbescherming	<ul style="list-style-type: none"> • (zwaar) beschermde soorten • Ontheffing art 75 flora- en faunawet 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling • Vereist of niet?
	Bodem en water	<ul style="list-style-type: none"> • Beïnvloeding bodem • Beïnvloeding oppervlaktewater • Beïnvloeding grondwater • Beïnvloeding grondwaterbeschermingsgebieden 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling • Aantal ha • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
Landschap Cultuurhistorie Archeologie Recreatie	Landschap	<ul style="list-style-type: none"> • Beïnvloeding visueel-ruimtelijke structuur • Beïnvloeding geomorfologische kenmerken, reliëf en bekensystemen • Beïnvloeding gevoelige functies in het gebied 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling

Beleid	Onderwerp	Toetsingscriteria	Meeteenheden ¹⁶
	Cultuurhistorie	<ul style="list-style-type: none"> Beinvloeding gebieden met archeologische verwachtingswaarde 	<ul style="list-style-type: none"> Aantal en hectare
	Archeologie	<ul style="list-style-type: none"> Beinvloeding routestructuren 	<ul style="list-style-type: none"> Aantal en kwalitatieve beoordeling
	Recreatie	<ul style="list-style-type: none"> Beinvloeding bijzondere functies van het gebied, met recreatieve betekenis en barrière werking voor recreatiegebieden Beinvloeding visuele barrièrevorming, fysiek scheiden en veel/ver omfietsen 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling
Overige	CO ₂	<ul style="list-style-type: none"> CO₂ uitstoot 	<ul style="list-style-type: none"> Ton CO₂ per jaar
	Effecten fasering	<ul style="list-style-type: none"> Indien alternatief niet binnen budget past en gefaseerd wordt uitgevoerd 	
	Effecten bouwfase	<ul style="list-style-type: none"> Consequenties voor bereikbaarheidsdoelstellingen Consequenties voor omgevingsdoelstellingen Beinvloeding bereikbaarheid Beinvloeding grondwaterstromen tijdens bouw tunnel en/of verdiepte ligging Hinder voor omwonenden (trillings- en geluidhinder) Hinder voor natuur 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling
KKBA	Kosten baten analyse	<ul style="list-style-type: none"> Kosten Baten Netto contante waarde 	<ul style="list-style-type: none"> In € miljoen, op basis van kentallen In € miljoen, op basis van kentallen In € miljoen, op basis van kentallen

2. Nota van antwoord

Eindstand 2055 reacties door 3036 personen/instanties.

Daarnaast zijn enkele petitie/handtekeningenacties gevoerd:

- Petitie Voordorp 975 handtekeningen
- Petitie NMU meer dan 19.000 handtekeningen
- Petitie website Van A naar Belachelijk: 3578 handtekeningen

Meest genoemde thema's

1) Tegen een alternatief of voorkeur voor een alternatief

Er wordt in de inspraakreactie al een duidelijke voorkeur of afkeur uitgesproken voor één van de alternatieven. Hoewel alle alternatieven in voor- of afkeur wel zijn genoemd, mag duidelijk zijn dat de nieuwe verbindingen door Leidsche Rijn, Amelisweerd en Galecop relatief vaak worden afgewezen.

Daarnaast spreken veel mensen al op voorhand al hun voorkeur uit voor een van de alternatieven, bijvoorbeeld voor het Niet Verbreden alternatief of het alternatief Sorteren. Vooral voor het Niet Verbreden alternatief worden diverse opties genoemd om het OV te verbeteren of mobiliteitsmanagement toe te passen.

- Tegen nieuwe wegen door Leidsche Rijn: 1396x
- Tegen aantasting Amelisweerd: 670x
- Tegen nieuwe weg bij Galecop: 579x
- Voorkeur voor Niet Verbreden alternatief: 801x

Veel mensen hebben zich uitgesproken tegen nieuwe wegen door Leidsche Rijn, Galecop of de landschappen rond Utrecht. Het is begrijpelijk dat men zich zorgen maakt over dit alternatief en dat men zich afvraagt waarom dit wordt onderzocht. Onderkend wordt dat diverse onderdelen van alternatieven negatieve effecten kunnen hebben. Dat is echter geen reden om een alternatief bij voorbaat af te laten vallen. Het doel van het onderzoek is juist om de verschillende voor- en nadelen te bekijken, zodat een goede afweging van de oplossingsmogelijkheden gemaakt kan worden. In deze planstudie worden alle hoeken van het speelveld in kaart gebracht. Dit gebeurt zodat geen enkele mogelijkheid die kan bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid rondom Utrecht, op voorhand wordt uitgesloten. In het "Niet Verbreden" alternatief (VERDER) wordt onderzocht of de problemen kunnen worden opgelost met maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement (bijvoorbeeld telewerken). Daarnaast wordt naar uitbreiding van bestaande wegen gekeken en wordt het toevoegen van wegen (zowel snelwegen als regionale wegen) als mogelijkheid in de alternatieven meegenomen. Het voorkeursalternatief wordt opgebouwd uit de meest kansrijke onderdelen van de verschillende alternatieven. Het voorkeursalternatief wordt daarna in detail uitgewerkt. Daarbij spelen belangrijke aspecten als natuur en milieu, lucht en geluid en inpassing van de weg in de omgeving een belangrijke rol. Wanneer dit onderzoek is afgerond wordt een concept-besluit gepubliceerd. Hierop volgt wederom een inspraakronde. Hierna maakt het Bevoegd Gezag een definitieve keuze.

2) Nieuw alternatief

In veel inspraakreacties worden suggesties gedaan voor nieuwe alternatieven, die op dit moment niet in de startnotitie zijn opgenomen. Veel genoemd zijn de A2½ en een spoorverbinding Utrecht-Breda en Utrecht-Almere.

- A2 ½ of andere westelijke ligging van de weg bij Leidsche Rijn: 551x

Er worden diverse extra of andere alternatieven genoemd. Vaak betreft dit varianten van mobiliteitsmanagement of extra OV. Dergelijke ideeën zijn verwerkt in het alternatief Niet Verbreden. Als het pakket maatregelen van VERDER bekend is, zal duidelijk zijn welke van de gedane suggesties ook deel uitmaken van dit pakket (zie ook antwoord 5)

Westelijke ligging weg bij Leidsche Rijn: De Commissie Mer heeft in haar advies aangegeven dat zij graag het zoekgebied voor de weg bij Leidsche Rijn willen verruimen. In de richtlijnen is bepaald dat het zoekgebied verruimd wordt tot het gebied juist westelijk van de stedelijke bebouwing.

Spoorlijn Utrecht-Almere: Een eventuele extra spoorlijn is geen onderdeel van de te onderzoeken alternatieven in deze planstudie. Parallel aan de planstudie loopt een spoorstudie voor de toekomstige ontsluiting van Almere. Binnen de planstudie wordt afgestemd met deze studie.

Spoorlijn Utrecht-Breda: Een eventuele extra spoorlijn is geen onderdeel van de te onderzoeken alternatieven in deze planstudie. Binnen het programma VERDER wordt parallel aan de planstudie een uitgebreide OV studie gedaan waarbij ook de relatie Utrecht-Breda aan bod komt. Een ministerieel besluit om een nieuwe spoorlijn tussen Utrecht en Breda in onderzoek te nemen is nog niet genomen.

3) Startnotitie intrekken

Veel mensen zijn geschrokken van de aard van de alternatieven die in de startnotitie worden gepresenteerd en vinden dat het op voorhand niet gewenst is om bijvoorbeeld een nieuwe verbinding door Leidsche Rijn of Amelisweerd te onderzoeken. Anderen zijn van mening dat de gevolgde procedure niet helder is en dat op grond daarvan de startnotitie zou moeten worden ingetrokken.

- intrekken startnotitie 328x

Het intrekken van de startnotitie zou het stopzetten van de huidige procedure betekenen. De startnotitie is de start van een onderzoek en heeft tot doel na te gaan of het probleem helder is, of de juiste alternatieven worden meegenomen en of de juiste aspecten worden onderzocht. De genoemde aandachtspunten zijn meegenomen bij het opstellen van de richtlijnen. De startnotitie voldoet daarmee aan zijn doel. De procedure wordt niet stopgezet.

4) Aandacht voor lucht, geluid, gezondheid

In de inspraakreacties wordt veel aandacht gevraagd voor luchtkwaliteit, geluidsoverlast en gezondheidsschade als gevolg van toenemend autoverkeer.

Daarnaast wordt ook sluisverkeer, de gevolgen voor recreatie en de barrièrewerking vaak genoemd.

- Er wordt speciaal aandacht gevraagd voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie: 292x

Al deze aspecten worden onderzocht in het MER. De richtlijnen geven aan welke zaken met welke diepgang aan bod komen. Ook is in de richtlijnen duidelijk welke onderverdeling tussen eerste en tweede fase daarin aanwezig is.

5) Niet verbreden alternatief

Het niet verbreden alternatief wordt veel genoemd in de inspraakreacties. Er zijn zowel insprekers die dit alternatief overbodig vinden omdat het toch niets oplost als insprekers die vinden dat het OV alternatief te weinig aandacht krijgt en juist serieuzer moet worden onderzocht.

De planstudie voor de Ring Utrecht valt onder het programma VERDER, waarin de regionale partijen samenwerken aan een betere bereikbaarheid van de regio. In het programma VERDER wordt ingezet op een integrale verbetering van de bereikbaarheid. Daarom wordt niet alleen gekeken naar oplossingen voor het wegennet, maar ook naar oplossingen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement. De partijen van VERDER werken samen aan een integraal maatregelenpakket, inclusief oplossingen in samenhang met de planstudie Ring Utrecht. Een van de alternatieven die in de planstudie wordt meegenomen, is Niet Verbreden. Hierin is uitgangspunt dat het hoofdwegennet niet wordt verbreed voor het autoverkeer en volwaardig wordt ingezet op maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement. Ook dit alternatief moet voldoen aan de gestelde randvoorwaarden, te weten dat het alternatief een verkeerskundige oplossing biedt, technisch uitvoerbaar is, een niet te hoge milieudruk levert en binnen het gestelde budget te realiseren is.

6) Divergerend beleid

Veel mensen uiten hun onbegrip voor het feit dat de voorgestelde alternatieven tegenstrijdig zijn met geldend overheidsbeleid. Hoe kun je zowel een gebied beschermen als een studie uitvoeren naar een nieuwe weg? In dit verband worden Amelisweerd en Leidsche Rijn veelvuldig genoemd. Huiseigenaren in Leidsche Rijn voelen zich bedrogen, omdat de rustige woonomgeving die ze was beloofd nu verloren dreigt te gaan.

Bij de planvorming voor de Ring Utrecht is sprake van een grote diversiteit aan - vaak divergerende - belangen en overheidsbeleid. In de planstudie worden de alternatieven voor de Ring Utrecht getoetst aan het vastgelegde beleid van de diverse overheden. Het onderzoek is zodoende een instrument waarmee de bestuurders de diverse maatschappelijke belangen tegen elkaar kunnen afwegen om hun keuze te bepalen.

7) Suggesties voor technische oplossingen/ inpassing

Veel insprekers doen suggesties voor technische oplossingen, zoals het dubbeldeks aanleggen van wegen het aanleggen van tunnels.

Tunnels en fly-unders. Bij het onderzoeken van de alternatieven wordt een overzicht gemaakt van de inpassingsmogelijkheden. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden voor tunnels en dubbeldekse oplossingen. Het voorkeursalternatief moet het verkeersprobleem oplossen en passen binnen voorwaarden als maakbaarheid, wettelijke normen voor b.v. lucht en geluid en het beschikbare budget. Ondergrondse constructies zijn kostbaar en ingrijpend. Het moet in ieder geval duidelijk zijn dat de voordelen opwegen tegen de nadelen. Een tunnel en ondergrondse oplossingen bieden niet alleen voordelen. Veel aandacht moet bijvoorbeeld worden besteed aan het vervoer van gevaarlijke stoffen en de mogelijkheden voor de weggebruikers de tunnel te verlaten bij ongevallen. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief wordt ook gekeken hoe op de slimst mogelijke manier kan worden gebouwd. Beschikbare innovaties worden betrokken bij deze uitwerking.

8) Procedure

Veel mensen stellen dat de procedure ondoorzichtig is. Meerdere Bevoegd gezagen, meerdere fasen in het onderzoek en het al dan niet van toepassing zijn van de Tracéwet-procedure worden hier vaak genoemd.

Op dit moment wordt een aantal hoofdalternatieven onderzocht om de verkeersproblematiek van de Ring Utrecht op te lossen. Of er sprake zal zijn van aanleg van wegen is op dit moment nog niet duidelijk. Het is goed mogelijk dat er sprake is van nieuwe regionale wegen, dan wel uitsluitend verbreding van bestaande wegen. Dit betekent dat op dit moment uitsluitend de verkorte Tracéwet-procedure kan worden toegepast. Bij de verkorte procedure is er geen apart inspraak moment voor de Trajectnota/MER. Inhoudelijk betekent dit geen beperking van inspraak, omdat inspraak op het op te stellen MER mogelijk is bij de, gelijktijdige, publicatie van het ontwerp tracébesluit en MER. Mocht blijken dat het voorkeursalternatief, of delen daarvan, niet passen binnen de verkorte Tracéwet-procedure, bijvoorbeeld omdat de weg een bestemmingsplanwijziging vraagt, dan zal de Wet op de Ruimtelijke Ordening worden gevolgd. Deze gang van zaken is geschetst in de richtlijnen.

Dit is ook de reden dat het Bevoegd Gezag bestaat uit vier overheidsorganen. Bij het opstellen van de startnotitie en bij de uitwerking in de planstudie zijn alle belanghebbende overheden intensief betrokken. Voor deze planstudie bestaat het Bevoegd Gezag uit het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van VROM, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht. Als blijkt dat delen van het voorkeursalternatief onder verantwoordelijkheid vallen van andere wegbeheerders dan de overheidsorganen binnen het huidige Bevoegd Gezag, dan zijn deze wegbeheerders in de vervolgfase onderdeel van het Bevoegd Gezag.

3. Advies Commissie voor de m.e.r.