



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Aan de minister van Infrastructuur en Milieu
D.t.v. Rijkswaterstaat Utrecht/Midden-Nederland
Postbus 24094
3502 MB Utrecht

uw kenmerk

-

uw brief

11 juli 2014

ons kenmerk

2505-76/Br/jr

behandeld door

ir. J.M. Bremmer

doorkiesnummer

(030) 234 76 66

Datum: 4 november 2014

Onderwerp: Voortgangadvies Ring Utrecht A27/A12

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

U heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) verzocht een advies uit te brengen over de planstudie Ring Utrecht. In uw brief van 11 juli 2014 stelt u een aantal vragen over de reikwijdte en diepgang van de nog benodigde informatie, om de volgende fase van de planstudie zo goed mogelijk te kunnen inrichten. In deze brief gaat de Commissie in op deze vragen.

Aansluiting op eerdere adviezen

De Commissie m.e.r. heeft drie maal eerder geadviseerd in deze planstudie. Zij heeft een advies voor richtlijnen uitgebracht voor de 1^e fase van de gehele Ring Utrecht (2186-95, 18 mei 2009) en een tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1^e fase (2186-179, 13 oktober 2010). Deze eerste fase is afgesloten met het vaststellen van een Voorkeursalternatief.

Voor de tweede fase, die specifiek het deel A12/A27 betreft, heeft de Commissie een Aanvullend advies voor richtlijnen uitgebracht (2505-49, 7 april 2011). De opmerkingen en aanbevelingen in deze brief moeten als een vervolg op dit laatstgenoemde advies voor richtlijnen gelezen worden. U heeft op basis van informatie die u bijeen heeft gebracht inmiddels een Voorkeursvariant vastgesteld. De Commissie heeft deze informatie niet beoordeeld. Deze brief kan dus niet gezien worden als een toetsingsadvies over de informatie voor de Voorkeursvariant.

Opmerkingen en aanbevelingen naar aanleiding van uw vragen

De Commissie is van mening dat het Aanvullend advies van april 2011 nog steeds actueel en compleet is, en bruikbaar bij het opstellen van het MER.

De Commissie wijst er op dat het Aanvullend advies aangeeft dat het MER/OTB niet alleen over fase 2 moet gaan maar ook een (samenvattende) terugblik moet geven op de inhoud van fase 1 en met name op de motivering van de keuzes die gemaakt zijn bij de ontwikkeling en selectie van de alternatieven en uiteindelijk de keuze van het Voorkeursalternatief. Een belangrijke aandachtspunt in deze samenvattende terugblik is het maatschappelijk debat over de al dan niet noodzakelijke verbreding van de bak waarbij de verkeersveiligheid en groeiscenario's een belangrijke rol spelen. In het bijzonder wil de Commissie opmerken dat het Voorkeursalternatief is gebaseerd op groeiprognoses die nog dateren van voor de economische crises (het EC-scenario). In het maatschappelijk debat wordt dit feit ook veel aangehaald. De Commissie adviseert in het MER/OTB met cijfers te onderbouwen dat de keuze voor het Voorkeursalternatief ook bij de meest actuele (vastgestelde) prognoses nog steeds valide en toekomstvast is.

Verder acht de Commissie het van belang dat het MER een evenwichtige invulling krijgt, waardoor inzicht geboden wordt in de mogelijke oplossingen en hun effecten bij alle knoop- en knelpunten.

Hieronder gaat de Commissie in op uw vragen.

1. Nieuwe wet- en regelgeving en aanvullende jurisprudentie, die mogelijk van belang is voor de opgave en onderzoeksopzet

Stikstofdepositie

Door de jurisprudentie rond stikstofdepositie op (reeds overbelaste) Natura-2000 gebieden is dit nog altijd een zeer belangrijk aandachtspunt, zeker ook in wegenprojecten. Hoewel dit goed staat verwoord in het advies, wil de Commissie hier nogmaals de aandacht op vestigen. De Commissie adviseert hierbij ook aandacht te schenken aan de cumulatie met de Noordelijke Ring Utrecht (NRU), zeker nu er sprake is van twee projecten met verschillende bevoegde instanties.

Geluidwetgeving

Per 1 juli 2012 is SWUNG 1 in werking getreden, resulterend in gewijzigde wetgeving in de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer en daaronder hangende besluiten. Dit geeft een nieuw toetsingskader voor het MER/OTB. Als belangrijk aandachtspunt noemt de Commissie het 'doelmatigheidscriterium'. Dit criterium houdt in dat mitigerende maatregelen alleen dan getroffen hoeven te worden als ze kosteneffectief zijn ten opzichte van het aantal gehinderden. De Commissie gaat hier later in deze brief nog nader op in.

Externe veiligheid

Als laatste merkt de Commissie op dat voor het OTB rekening gehouden moet worden met de binnen afzienbare tijd in werking te treden Wet basisnet en de daaronder hangende besluiten: Besluit externe veiligheid transportroutes en Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten. De Commissie verwacht op voorhand

niet dat deze wijziging voor de keuze van varianten en/of mitigerende maatregelen verschil uitmaakt, maar adviseert dit in het MER/OTB na te gaan.

2. Focus in de milieuaspecten

U merkt op dat in fase 2A veel onderzocht is, waarbij duidelijk is dat sommige aspecten minder relevant blijken en andere aspecten juist relevant zijn geworden.

In het Aanvullend advies wordt in paragraaf 3.2 en in hoofdstuk 4 een overzicht gegeven van de te onderzoeken aspecten. Dit moet naar de mening van de Commissie in eerste instantie de leidraad blijven, omdat het MER/OTB een integrale onderbouwing van de keuzes moet geven.

Dat neemt niet weg dat bij een ingewikkeld proces als dit, het onmogelijk is om van te voren alle aspecten te benoemen en van een gewicht te voorzien. De Commissie kan zich daarom voorstellen dat door u een verschuiving van de focus op sommige aspecten wordt geconstateerd tijdens het proces van uitwerking. In dat geval is het altijd mogelijk om (gemotiveerd) af te wijken van de richtlijnen.

De Commissie geeft nog een paar aandachtspunten.

Leefomgeving

In fase 2B (uitwerking van de voorkeursvariant) moet in ieder geval aandacht geschonken worden aan de maatregelen om de negatieve effecten (geluid, luchtkwaliteit) op de omgeving te voorkomen, beperken of compenseren. Als GPP's niet leiden tot reductie van de geluidbelasting op de woonomgeving, hoeft voor geluid niet 'krampachtig' vastgehouden te worden aan de GPP's. GPP's gelden namelijk op referentieposities langs alle delen van rijkswegen, dus ook langs bedrijventerreinen e.d. Ook die GPP's (dus waar geen woningen nabijgelegen zijn) kunnen relevant zijn, maar deze kunnen/zullen verhoogd worden als maatregelen niet doelmatig zijn.

Natuur

De Commissie adviseert om in deze fase te zoeken naar mogelijke maatregelen om de extra stikstofdepositie als gevolg van dit project op reeds overbelaste Natura 2000-gebieden voorkomen. Zij adviseert de beschikbaarheid en de effectiviteit van de te treffen maatregelen goed te onderbouwen.

Als laatste merkt de Commissie op dat, gezien het maatschappelijk debat, de maatregelen en effecten in en op het bos in Amelisweerd zorgvuldig moet worden verantwoord.

3. Overzicht evoluerend ontwerpen

U merkt op dat in fase 2A via 'evoluerend ontwerpen' werkende weg de nadelen van de verschillende varianten zijn opgelost door verbeteringen aan te brengen. Er zijn

derhalve al heel veel varianten onderzocht en afgevallen. U vraagt hoe dit proces zijn weerslag kan krijgen in het MER.

Tijdens het evoluerend ontwerpen zijn per wegvak of knooppunt varianten ontwikkeld en in een interactief proces beoordeeld, waarmee een trechtering van kansrijke oplossingen heeft plaatsgevonden. Tijdens dit proces zijn de verkeerskundige relaties tussen de oplossingen voor de verschillende wegvakken/knooppunten in beeld gebracht. Hoe milieuaspecten bij het evoluerend ontwerpen een rol hebben gespeeld is niet altijd expliciet duidelijk. In de Trechterdocumenten (2012 en 2013), het Basisboek Locatievarianten (2014) en de Ruimtelijke Verkenning Inpassing (2014) is veel achtergrondinformatie te vinden, ook over milieuaspecten. Deze grote hoeveelheid informatie is echter moeilijk toegankelijk in het openbare besluitvormingsproces van MER/OTB. Een schematische samenvatting van de doorlopen stappen en genomen besluiten, met daarnaast steeds een verwijzing naar relevante achtergronddocumentatie, zou de toegankelijkheid en overzichtelijkheid kunnen verbeteren.

De Commissie is van mening dat het voor fase 2A (de keuze voor de Voorkeursvariant) noodzakelijk blijft om in het MER per milieuaspect te verantwoorden hoe daarmee is omgegaan bij het evoluerend ontwerpen en welke milieuoverwegingen een (onderscheidende) rol spelen in de keuze voor de voorkeursvariant. De Commissie adviseert om per milieuaspect een overzicht te geven van de uitgangssituatie, de potentiële knelpunten te benoemen en aan te geven hoe daar in de te maken keuzes mee wordt omgegaan.

In het MER kan een bondige samenvatting toereikend zijn. De daarbij gebruikte documenten dienen toegankelijk te zijn als achtergronddocumentatie.

Verder adviseert de Commissie om zoveel mogelijk gebruik te maken van visualisaties. Hierbij zou bijvoorbeeld ook aan filmpjes of animaties gedacht kunnen worden.

4a Minimum en maximum scenario

U vraagt of het nog nodig is om voor de effectenstudies in fase 2B (de uitwerking van de voorkeursvariant) een minimum- en een maximumscenario aan te houden, aangezien de nadruk in deze fase ligt op het bepalen van de benodigde mitigerende en compenserende maatregelen, en aangezien het gebruikelijk is daarbij uit te gaan van een maximumscenario om te voorkomen dat maatregelen ondergedimensioneerd zijn.

De Commissie is van mening dat een minimumscenario met name voor geluid wel degelijk van belang kan zijn. De redenering dat bij het maximumscenario zeker geen onderdimensionering van inpassingsmaatregelen ontstaat is valide, maar het kan wel een overdimensionering inhouden, die weer negatieve milieugevolgen kan hebben. Met name belevingseffecten kunnen hier een rol spelen. Een beschouwing

over de uitgangspunten en bandbreedte van het gehanteerde scenario kan de mogelijke overdimensionering in beeld brengen.

Verder bestaan er nog veel onzekerheden in de prognose van verkeersintensiteiten. In het maximumscenario zullen naar verwachting omvangrijke maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de GPP's. Bij toetsing aan het 'doelmatigheids criterium' uit de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder zouden deze maatregelen geheel of gedeeltelijk kunnen afvallen, waarna besloten wordt om de GPP's te verhogen. Terwijl bij een (realistisch) minimumscenario de maatregelen minder omvangrijk zullen zijn, en mogelijk wel 'doelmatig'. Dan behoeven de GPP's die een directe relatie kennen met de geluidbelasting op de woonomgeving, niet te worden verhoogd. De Commissie vindt inzicht hierin van belang en adviseert met een gevoeligheidsanalyse te onderzoeken wat de effecten zijn van de gehanteerde groeiprognoses op de geluidsbelasting en de te treffen maatregelen.

4b Het MMA

U stelt in uw brief dat de voorkeursvariant al ruim voorzien is van extra (bovenwettelijke) maatregelen, en dat deze bovenwettelijke maatregelen dus geen onderdeel meer kunnen zijn van een op te stellen MMA. U vraagt of het nog zinnig is een MMA op te stellen.

De Commissie onderscheidt twee niveaus in het MMA. Enerzijds zijn er nog ontwerpkeuzes te maken, zoals de keuze tussen hoog en laag voor de aansluiting van de A28 op de A27 en de aansluiting van de Noordelijke Ring. Deze keuzes zijn ook van belang voor het MMA.

Anderzijds gaat het om de inpassingsmaatregelen. De Commissie vindt het van belang dat inzicht wordt gegeven in de mogelijke maatregelen gericht op geluid, leefomgeving en beleving, natuur en de effecten daarvan. Indien alle mogelijke maatregelen al in de voorkeursvariant zijn opgenomen, adviseert de Commissie op een rij te zetten om welke maatregelen het gaat, wat het effect daarvan is en te onderbouwen dat het VKA tevens het MMA is.

Daarnaast merkt de Commissie op dat voor geluid (als meest maatgevend milieuaspect voor de woonomgeving) nog geen (boven)wettelijke maatregelen zijn voorzien. In het licht van de randvoorwaarde 'niet vergroten en bij voorkeur verbeteren van de impact op de omgeving', zijn mogelijk MMA maatregelen (dus maatregelen die wellicht niet 'doelmatig' zijn, maar wel de geluidbelasting kunnen verminderen) van belang. De Commissie adviseert dit inzicht te geven.

4c Cumulatie met Noordelijke Ring Utrecht (NRU)

U merkt op dat – rondom de afstemming en cumulatie met de NRU – er voorheen vanuit is gegaan dat de NRU eerst gereed zou zijn, daarna de Ring Utrecht A12/A27. Op dit moment is echter onzeker welk besluit eerder komt. U vraagt hoe de Commissie aankijkt tegen de cumulatieve effecten.

De Commissie is van mening dat de effecten van de totale ring hoe dan ook in beeld gebracht moeten worden. Als nu onduidelijk is welk besluit eerder komt, kunnen de verschillende opties met een gevoeligheidsanalyse onderzocht worden. Indien blijkt dat de milieueffecten niet afhankelijk zullen zijn van de volgorde, dient dat onderbouwd te worden in het MER. Een onderdeel dat van belang is voor beide besluiten is de ligging van het Kochplein. Daarom adviseert de Commissie in ieder geval de effecten in beeld te brengen van de varianten die nog spelen voor het Kochplein.

Als laatste merkt de Commissie nog op dat, hoewel telkens over Ring Utrecht, *onderdeel A12/A27* wordt gesproken, inmiddels blijkt dat de A28 gedeelte De Bilt – Rijnsweerd ook een belangrijk onderdeel van het besluit is. De (cumulatieve) effecten op en van dit trajectdeel moeten een ook een plaats in het MER krijgen.

4d I/C-verhouding

U merkt op dat met de huidige generatie NRM-modellen de I/C-verhouding (intensiteit/capaciteit) geen maat meer is voor de beschrijving van de verkeersafwikkeling. Hiervoor geldt nu de gecongeesterde snelheid in ochtend- en avondspits.

Tijdens het opstellen van de richtlijnen was de I/C-verhouding de gebruikelijke maat om congestie te detecteren. De Commissie vindt het logisch dat vanwege voortschrijdend inzicht nu de NRM-maat gebruikt wordt. De Commissie hecht wel nog steeds aan een beeld van de intensiteiten per wegvak in de spits, omdat zij dat het meest illustratief acht om de verkeersafwikkeling te beoordelen.

4e Dynamisch verkeersmodel

U merkt het volgende op: “In de richtlijnen MER wordt genoemd dat er in aanvulling op de NRM-berekeningen een simulatie met een microscopisch dynamisch verkeersmodel uitgevoerd moet worden. [...] In fase 2A is intensief gebruik gemaakt van een dynamisch model om de goede rijstrookconfiguratie voor het VKV op te stellen. Er zal naar verwachting in fase 2B alleen nog gebruik gemaakt worden van het dynamisch model ring Utrecht om de keuze tussen de VA varianten te kunnen maken.” U vraagt hoe de Commissie aankijkt tegen deze aanpak.

De Commissie bevestigt hierbij dat zij zich kan vinden in deze aanpak.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij verneemt graag hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,

drs. J.G.M. van Rhijn

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J.G.M. van Rhijn', with a horizontal line underneath the name.

voorzitter van de werkgroep m.e.r.