

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

Besloten door gemeenteraad Utrecht op 25 augustus 2011,
Besloten door College van Gedeputeerde Staten van Utrecht op
5 juli 2011

overeenkomstig het bepaalde in art 7.15 Wet Milieubeheer,

versie 15/6/11

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 meerdere varianten. De variant die de voorkeur heeft wordt door middel van wijziging bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

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. De gemeente Utrecht en de provincie Utrecht zijn Bevoegd Gezag voor het onderdeel Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Het rijk is Bevoegd Gezag voor de verdere besluitvorming inzake de onderdelen A12/A27 van de Ring. In lijn daarmee stelt de gemeenteraad en Gedeputeerde Staten van Utrecht de Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER voor de NRU vast en de minister van I enM die voor de A12/A27.

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 2e Fase MER.

Rijk en regio stellen na overleg met elkaar de Aanvullende Richtlijnen op voor de 2e 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.

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 NRU.

Voorliggend document betreft de Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER Ring Utrecht, onderdeel NRU. Deze Richtlijnen zijn gebaseerd op het richtlijnenadvies van de Commissie voor de m.e.r. (7 april 2011, 2506-10) en op de opbrengst van de consultatieronde (Consultatiedocument MER 1^e Fase planstudie Ring Utrecht, oktober 2010).

2. Voorkeursalternatief (VKA)

- 2.1 Dit Voorkeursalternatief dient, voor zover het betrekking heeft op de NRU, in de 2^e fase MER Ring Utrecht (onderdeel NRU) te worden uitgewerkt tot een voorkeursvariant. Vervolgens wordt de realisatie van de gekozen variant mogelijk gemaakt via bestemmingsplanprocedure.
- 2.2 Als onderdeel van de MER 2e fase NRU zullen o.a. de effecten van 80 km/u en 100 km/u in beeld gebracht worden.
- 2.3 Als onderdeel van de MER 2e fase NRU 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 beperken van negatieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving in beeld gebracht worden.

3. Afstemming met de A12/A27

Voor de uitwerking van de aanpassingen aan 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 het onderdeel NRU separaat van het MER voor het onderdeel A12/A27 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 van de NRU en die van 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 A12/A27 vwb de input (verkeerscijfers, autonome situatie) voor de bepaling van milieueffecten en v.w.b. de begrenzing van de studiegebieden.
- 3.2 Geef een duidelijke en eenduidige grens aan tussen de onderdelen A27 en NRU.
- 3.3 Geef de grens aan van het onderzoeksgebied (welk deel van de NRU).
- 3.4 Geef aan hoe met de verschillen in planning, verschillende zichtjaren en de verschillen in uitkomst van de (verkeers)modellen wordt omgegaan. Hou daarbij als referentiejaar 2020.
- 3.5 Draag er zorg voor dat de relevante milieueffecten 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 NRU) 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 niet worden overruled door voorliggende Aanvullende Richtlijnen 2^e Fase MER.

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

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

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

- 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 en de Ruimtelijke Verkenning.
- 4.3 Neem een omschrijving op van de referentiesituatie 2020. Uitgangspunt voor de referentiewaarde is dat de Zambesidreef en Moldaudreef reeds zijn afgekoppeld. Bepaal een minimum- en een maximumsituatie voor de referentiewaarde en beschrijf waaruit die situaties bestaan.
- 4.4 Beschrijf de huidige situatie.

5. Doelbereik

De bereikbaarheid- en omgevingsdoelstellingen zijn reeds beschreven in paragraaf 3.2 van de 1^e Fase Richtlijnen. Zij behoeven geen wijziging, maar worden wel aangevuld.

Bereikbaarheidsdoelstelling

- 5.1 Onderzoek wat de relevante ruimtelijke ontwikkelingen zijn in de directe omgeving van de NRU en geef aan welke maatregelen er genomen kunnen worden om deze ontwikkelingen te versterken. Wat zijn de aandachtspunten in huidige situatie ten aanzien van de stedenbouwkundige en landschappelijke structuur en hoe zijn deze op te lossen en te verbeteren.
- 5.2 In de 1e fase MER is vastgesteld dat het wenselijk is dat de doorstroming op het stadsgedeelte van de NRU (Eindhovenreef, Albert Schweitzerdreef en Karl Marxdreef) wordt verbeterd, zowel ter verbetering van de luchtkwaliteit als om de Ring Utrecht meer robuust te maken. Bij calamiteiten of tijdelijke wegwerkzaamheden op de andere delen van de Ring (A2, A12, A27) kan het verkeer indien nodig worden omgeleid via de NRU. Het meer robuust maken van de Ring Utrecht is tevens doel van de

- opwaardering van de NRU. Beschrijf de effecten van de opwaardering op de robuustheid.
- 5.3 Omschrijf in het MER de bereikbaarheidsdoelstellingen voor autoverkeer en de invloed op langzaam verkeer.
- 5.4 De beide bereikbaarheidsdoelstellingen zijn concreet vertaald in;
- a) een reistijdnorm voor het doorgaande (regionale) verkeer tussen A2 en A27. De reistijdfactor bedraagt 2,0, hetgeen wil zeggen dat de reistijd tijdens de spitsuren 2x langer mag zijn dan bij vrije verkeersafwikkeling. Voor een vrije verkeersafwikkeling wordt de geldende maximumsnelheid gehanteerd;
 - b) een reistijdnorm voor de bestemmingsverkeer vanaf de poort A27 van Ring Utrecht (knooppunt Utrecht-Noord/Groenekan) richting Utrecht-Centrum. Het deur tot deur-traject loopt concreet van de poort A27 via de Eindhovenreed, Albert Schweitzerreed, Einsteindreed tot aan de kruising met de Marnixlaan en Brilledreed (stadsring). De reistijdfactor bedraagt eveneens 2,0, waarbij als vrije afwikkeling de geldende maximumsnelheid op de diverse weggedeelten van het traject wordt gehanteerd.
- 5.5 Betrek het regionaal en stedelijk mobiliteitsbeleid bij de bereikbaarheidsdoelstelling.
- 5.6 Er dient sprake te zijn van een toekomstvaste oplossing, waarbij de gekozen voorkeursvariant ook in 2030 nog goed moet kunnen functioneren, zowel qua bereikbaarheid als qua leefomgeving.

Omgevingsdoelstelling

- 5.7 De opwaardering van de NRU zal leiden tot meer verkeer, waardoor maatregelen nodig zijn om nadelige effecten hiervan te mitigeren of compenseren. Tegelijkertijd biedt de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen kansen om de omgevingskwaliteit te verbeteren.
- 5.8 Concreet gelden de volgende omgevingsdoelstellingen:
- Het project geeft invulling aan de doelstellingen van het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht en daarmee van het NSL.
 - Geluidsmaatregelen zullen voldoen aan de wet geluidhinder en getoetst worden aan de normen uit het actieplan Geluid van de stad Utrecht en het SMPU van de provincie Utrecht.

- Voorkomen dat de luchtkwaliteit verslechtert en de geluidhinder verergert en streven naar verbetering ten opzichte van de referentiesituatie 2020. Dit wordt getoetst aan minimaal de wettelijke bepalingen.
 - De barrièrewerking wordt verminderd, waardoor er een betere verbinding komt (voor mens en dier) tussen stad en het Noorderpark, dat landschappelijke elementen van het Groene Hart en de Nieuwe Hollandse waterlinie bevat.
 - Het aantal verkeersslachtoffers mag niet toenemen en dient bij voorkeur af te nemen.
 - Aantasting van natuur en van landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve kwaliteiten moet worden voorkomen, gemitigeerd of gecompenseerd. Over het hele project gezien geldt als doelstelling een versterking van de (kern)kwaliteiten van de nationale landschappen: Groene Hart en Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- 5.9 Omschrijf welke maatregelen bijdragen aan de omgevingsdoelstellingen, hoe zich deze verhouden tot het beschikbare budget en hoe de bereikbaarheids- en omgevingsdoelstellingen zich verhouden.

6. Van Voorkeursalternatief tot Voorkeursvariant (VKV)

Voor de NRU zitten in het proces te komen tot een voorkeursvariant een drietal systeemkeuzen:

- de ontwerpsnelheid
 - aantal rijstroken
 - per kruising de keuze voor een viaduct of een onderdoorgang.
- Ook de effecten op de wegvakken en de gevolgen daarvan voor en na de kruisingen moeten worden meegenomen.

De 2^e fase MER wordt opgedeeld in diverse fasen. Allereerst vindt scoping plaats tot een aantal varianten, vervolgens worden een aantal varianten beschouwd. Uit de mogelijke varianten wordt een voorkeursvariant gekozen die wordt uitgewerkt tot een definitief ontwerp.

- 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 Alternatieven die in de 1^e Fase zijn afgefallen, worden in de 2^e Fase niet weer onderzocht.
 - 6.3 Bepaal de realistische (sub)varianten (scoping). (Sub)varianten die technisch onmogelijk zijn, die niet voldoen aan de verkeerskundige en omgevingsdoelen van het project, die het beschikbare budget ver overschrijden, of op voorhand bijzondere ongunstige omgevingseffecten hebben zijn geen realistische (sub)varianten.
 - 6.4 Beschrijf de mogelijkheden tot fasering van de aanleg en de consequenties daarvan.
 - 6.5 Breng de belemmeringen in de omgeving in beeld. Leg daarbij vast welke belemmeringen het zwaarst wegen. Schenk bij de belemmeringen tenminste aandacht aan de Gageldijk, de Nieuwe Hollandse Waterlinie, Natura 2000, Oostelijke Vechtplassen, EHS, woon- en leefmilieu en stedenbouwkundige aspecten.
 - 6.6 Bepaal van de realistische (sub)varianten de effecten zoals genoemd in punt 6.10 t/m 6.39 alleen als deze effecten relevant zijn voor de keuze tussen de varianten. Werk deze uit op het niveau dat bij de besluitvorming over die varianten hoort. Gebruik daarbij een kwalitatieve benadering bijvoorbeeld door middel van expert-judgement, indien meer gedetailleerde kwantitatieve berekeningen niet nodig zijn ter onderscheiding van de varianten.
 - 6.7 Bepaal het invloedsgebied voor de relevante milieueffecten.
 - 6.8 Vergelijk de realistische (sub)varianten onderling en met de minimum en maximum referentiesituatie
 - 6.9 Vergelijk de realistische (sub)varianten met de bereikbaarheidsdoelstellingen en de omgevingsdoelstellingen.

Verkeer

- 6.10 Geef een toelichting op de gebruikte verkeersmodellen en de aannames die daarin zijn gebruikt.
- 6.11 Geef aan welk basis- en prognosejaar wordt gehanteerd. Prognosejaar = 2020.
- 6.12 Geef aan welke ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel scenario's voor het prognosejaar zijn meegenomen.
- 6.13 Geef aan met welke andere relevante projecten aan het hoofdwegennet en met welke maatregelen uit het VERDER-pakket rekening is gehouden.

- 6.14 Geef aan welke overige uitgangspunten in de verkeersmodellen worden gehanteerd.
- 6.15 Beschrijf de gevolgen van het voornemen voor de verkeersstromen op overige wegen waarop de verkeerseffecten significant zijn.
- 6.16 Betrek daarbij ook de gevolgen voor langzaam verkeer en overig wegennet.
- 6.17 Neem de effecten van regionaal en stedelijk prijsbeleid (c.q. betaald parkeren) mee in de verkeersmodellen.

Geluid:

- 6.18 Breng de geluidsbelasting in beeld door contouren te presenteren. Maak gebruik van een relevante klasse-indeling die voldoende onderscheidend is. Breng daarbij ook, waar dat aan de orde is, de cumulatie van de verschillende wegen (HWN en OWN) of verschillende geluidsoorten (wegverkeer, spoorwegverkeer, industrie) in kaart.
- 6.19 Breng het aantal gevoelige objecten binnen de geluidcontouren in beeld.
- 6.20 Het onderzoeksgebied is het gebied tussen de rand van de weg en de 48 dB contour.

Luchtkwaliteit:

- 6.21 Beschrijf het oppervlakte belast gebied voor NO₂, zowel op de NRU als op relevante wegen van het onderliggend wegennet door middel van contouren met een voldoende onderscheidende klassebreedte.
- 6.22 Breng concentraties en blootstelling in kaart: daarbij zowel de concentraties en blootstelling inclusief de bijdrage van de NRU als concentraties en blootstelling van NRU-bijdrage (aangevuld met relevante andere wegen).
- 6.23 Breng het aantal gevoelige objecten binnen de contouren in beeld. Woningen en (andere) gevoelige bestemmingen worden separaat geteld.
- 6.24 Het onderzoeksgebied is 300 meter breed, gerekend vanaf de rand van de weg.

Externe Veiligheid:

- 6.25 Geef aan wat er bij de aanpassingen aan de NRU 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 met betrekking tot dit punt is afgesproken.

- 6.26 Breng het aantal gevoelige objecten binnen de contouren in beeld.

Gezondheid:

- 6.27 Voor de effecten op de volksgezondheid wordt verwezen naar de blootstellingsbepaling van geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en het MMA.
- 6.28 Breng de effecten van geluid en luchtkwaliteit ook onder de wettelijke grenswaarden in beeld.

Natuur en EHS:

- 6.29 Geef aan hoe oppervlakteverlies en barrièrewerking zo klein mogelijk gehouden kunnen worden en/of er kansen zijn om de barrièrewerking terug te dringen, bijvoorbeeld bij de ecologische verbindingzones. Betrek daarbij het gemeentelijk groenbeleid (hoofdgroenstructuur en bomenbeleid) en Natura 2000 (Oostelijke Vechtplassen).
- 6.30 Geef de knelpunten aan die kunnen ontstaan en geef aan of deze gemitigeerd of gecompenseerd kunnen worden.
- 6.31 Beschrijf het (provinciale) toetsingskader voor de EHS, inclusief hetgeen hierover is opgenomen in het coalitieakkoord van de provincie Utrecht.
- 6.32 Beschrijf de 'wezenlijke kenmerken en waarden' van de EHS-gebied(en) en de verbindingzones in de omgeving van het tracé.
- 6.33 Onderzoek welke gevolgen aanpassing van het gemeentelijke deel van de ring op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft.

Soortenbescherming:

- 6.34 Beschrijf welke beschermde soorten (Flora en Faunawetgeving) te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt.
- 6.35 Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef indien verbodsbepalingen overtreden kunnen worden aan welke invloed dit heeft op de staat van instandhouding van de betreffende soort.

Landschap, Archeologie, Cultuurhistorie en Recreatie:

- 6.36 Beschrijf en visualiseer de landschappelijke en stedenbouwkundige 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).
- 6.37 Besteed daarbij aandacht aan:
- de specifieke kenmerken van het stedelijke gebied zoals bestaande woongebieden, groenstructuren en aangrenzende wijken;
 - de specifieke kenmerken van het aangrenzende landelijk gebied;
 - de Nieuwe Hollandse Waterlinie (geheel en afzonderlijke elementen);
 - de Gageldijk als ontginningslint in het landschap die de forten verbindt en als woonlint;
 - 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 en bekensystemen;
 - routestructuren, fysieke scheidingen en barrièrewerking voor langzaam verkeer;
 - functies in de omgeving, waaronder recreatieve functies;
 - verbindingen tussen Stad en Noorderpark: aantal en uitvoering, sociale veiligheid, toename van verkeer op de Gageldijk;
 - route naar de Maarsseveense plassen via de Burgemeester Huydecoperweg.

Bodem en Water

- 6.38 Geef de mogelijke effecten weer op grond- en oppervlaktewater door middel van een (eco-)hydrologische systeembeschrijving. Besteed daarbij specifieke aandacht aan:
- tijdelijke en permanente wijzigingen van grondwaterstanden met mogelijke verdroging (Natura 2000 gebied Oostelijke Vechtplassen), aantasting van

- de fundering van woningen en mogelijke grondwateroverlast.
- de grondwaterbeheersing in de verdiept gelegen wegtracé's (bak- en folieafdichting).
- de mate waarin isohypsenpatronen (lijnen van gelijke stijghoogte) worden beïnvloed tijdens de aanlegfase van de weg en bij tunnels en of verlagingen ook in de gebruiksfase.
- de effecten op de oppervlaktewaterkwaliteit en oppervlaktewaterpeil.
- de (kansen voor) waterbergingsopgave en benodigde compensatie in verband met extra verharding.

6.39 Geef aan waar mogelijke locaties van bodemverontreiniging zich bevinden in relatie tot de grondwerkzaamheden.

7. Uitwerking voorkeursvariant

Als laatste stap moet de gekozen variant uitgewerkt worden. Resultaten uit de voorgaande fase worden daarbij meegenomen.

- 7.1 Werk de gekozen variant uit tot het niveau van een functioneel ontwerp.
- 7.2 Maak onderscheid tussen effecten in de aanlegfase en in de gebruiksfase.
- 7.3 Vergelijk de milieueffecten van de voorkeursvariant met die van de berekende huidige situatie.
- 7.4 Vergelijk de milieueffecten van de voorkeursvariant met het MMA.
- 7.5 Vergelijk de milieueffecten met de minimum en de maximum referentiesituatie 2020.
- 7.6 Geef in deze fase waar nodig (indien ze op grond van richtlijn 6.6. niet zijn uitgewerkt voor meerdere varianten) een kwantitatieve onderbouwing van de milieueffecten. Neem daarbij tevens die effecten mee die in voorgaande fase niet kwantitatief zijn beschouwd.
- 7.7 Onzekerheden in de referentiesituatie dienen met behulp van een gevoeligheidsanalyse worden meegenomen. Daarbij wordt een maximaal referentieniveau en een minimaal referentiesituatie berekend. Betrek hierbij de diverse scenario's m.b.t. prognoses van achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Ook dient rekening gehouden te worden met voorgenomen beleid t.a.v. (dynamische) snelheidsverhogingen op rijkswegen, meer/minder OV.

- 7.8 Geef aan wat de mitigerende en compenserende maatregelen zijn voor geconstateerde knelpunten.
- 7.9 Geef de effecten zoveel mogelijk weer in overzichtstabellen en op kaarten.
- 7.10 Maak onderscheid tussen doelbereik (omgevingsdoelstellingen en bereikbaarheidsdoelstellingen) van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten.
- 7.11 Geef op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd voor de verschillende milieuaspecten.
- 7.12 Breng daarbij de relevante zichtjaren in beeld.
- 7.13 Geef een duidelijke visualisatie van de oplossing en de kansen en de knelpunten.

verkeer

- 7.14 Indien het wegontwerp belangrijke routes voor het langzaam verkeer verbetert of verslechtert, moet worden aangegeven wat daarvan de consequenties zijn en de te nemen mitigerende maatregelen als routes verslechteren

geluid

- 7.15 Breng de benodigde geluidreducerende maatregelen in beeld en geef aan wat de geluidbelasting per woning is, conform de geldende normen, richtlijnen en voorschriften. Let daarbij op het verloop van de beleidsontwikkelingen (i.c. Swung/GPP's). Er wordt gestreefd naar verbetering van de geluidshinder, dit wordt getoetst aan minimaal de wettelijke bepalingen. Waar mogelijk worden verbeteringen bewerkstelligd die zijn vereist in het kader van goed ruimtelijke ordening en die verder reiken dan de strikte toepassing van de geluidwetgeving.
Uitgangspunt voor de benodigde geluidsreducerende maatregelen is dat de geluidsbelasting ten opzichte van 1 jaar voor wijziging en 10 jaar na oplevering) niet toeneemt.
- 7.16 Daarnaast worden aantal blootgestelden boven 60 dB Lden, aantal ernstig gehinderden en aantal ernstig slaapverstoorden berekend.

lucht

- 7.17 Beschrijf de effecten op emissies en oppervlakte belast gebied van fijn stof (PM10 en PM2,5, deze laatste in kwalitatieve zin) en NO₂, zowel op de NRU als op relevante wegen van het onderliggend wegennet door middel van contouren.

- 7.18 Aantallen gevoelige objecten binnen de contouren worden geteld en in een tabel gezet. Woningen en (andere) gevoelige bestemmingen worden separaat geteld. Het onderzoeksgebied is 300 meter breed, gerekend vanaf de rand van de weg.
- 7.19 Maak aannemelijk dat het project past binnen, of in ieder geval niet strijdig is met, het NSL en dat de luchtkwaliteit voldoet aan de grenswaarden.
- 7.20 Er wordt gestreefd naar verbetering van de luchtkwaliteit, dit wordt getoetst aan minimaal de wettelijke bepalingen. Waar mogelijk worden verbeteringen bewerkstelligd die zijn vereist in het kader van goed ruimtelijk ordening en die verder reiken dan de strikte toepassing van de luchtwetgeving.
- 7.21 Bij de wettelijk vereiste mitigerende maatregelen voor lucht en geluid moet berekend worden wat de bijbehorende kosten zijn. Ook de kosten om aan de omgevingsdoelstelling te voldoen moeten worden berekend. Bepaald moet worden welke maatregelen haalbaar zijn, gezien de kosten. Zie ook onderdelen lucht en geluid bij voorgaande fase.

natuur

- 7.22 Voor natuur: beschrijf de effecten van de gekozen variant op gebieden en soorten. Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen. Geef ook aan welke kansen er zijn, bijvoorbeeld kansen om de ecologische verbindingzone te versterken.
- 7.23 Bepaal de effecten en kansen op natuurgebieden en verbindingen voor de aspecten geluid (geluidbelast oppervlak), lichteffecten, verdroging, barrièrewerking, grondwaterstand,/kwel en stikstofdepositie. Let op de ontwikkelingen m.b.t. de te hanteren richtlijnen (o.a. Programmatische Aanpak Stikstof). Geef aan wat de effectafstand per onderdeel is.
- 7.24 Besteed daarbij aandacht aan het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen en de EHS (inclusief verbindingzones) Bepaal de effecten op de lokale natuur en ecologie. Schenk daarbij aandacht aan kerngebieden, verbindingen, passages, beschermde soorten en de samenhang van de lokale natuur met de regionale natuur. Betrek daarbij het gemeentelijk groenbeleid (hoofdgroenstructuur en bomenbeleid).

- 7.25 Geef aan of significant negatieve gevolgen, bijvoorbeeld door depositie van verzurende en vermestende stoffen, door verdroging of vernatting, al dan niet in combinatie met andere plannen of activiteiten buiten het plangebied, uit te sluiten zijn. Indien dit niet het geval is moet in een Passende beoordeling ingegaan worden op de effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Neem in dat geval de eventuele Passende beoordeling op in de MER.

Landschap, archeologie, cultuurhistorie en recreatie

- 7.26 Beschrijf de gevolgen van de gekozen variant. Ga tevens in op mogelijkheden om de barrièrewerking functioneel of visueel te verminderen, bijvoorbeeld door toepassing van groen of ongelijkvloerse kruisingen. Presenteer deze in het MER met behulp van duidelijke visualisaties en/of artist impressions.

Bodem en water

- 7.27 Beschrijf de effecten op het 100-jaars aandachtsgebied en grondwaterbeschermingsgebied Groenekan.
- 7.28 Geef de mogelijke mitigerende maatregelen aan om de negatieve effecten te verminderen.
- 7.29 Geef ook aandacht aan de kwaliteit van de grond naast de weg in verband met de werkzaamheden en eindsituatie

Externe veiligheid

- 7.30 Toets op het Besluit externe veiligheid Buisleidingen

8. *MMA (Meest Milieuvriendelijk Alternatief)*

- 8.1 Ga voor de beschrijving van het MMA uit van de 'klassieke' benadering, waarbij voor de voorkeursvariant 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).
- 8.2 Geef in het MMA voor gezondheid onder meer het volgende aan:
- Breng in beeld waar woningen en andere gevoelige bestemmingen zich bevinden in een zone tot 1000

meter aan weerszijden vanaf de wegrand en geef dit weer in toegankelijke figuren.

- Bepaal in deze zone in contouren de geluidbelasting en NO₂-concentraties voor de huidige situatie, de referentiesituatie en de VKV.
- Bepaal vooraf de klassengrootten van de contouren en zorg dat deze onderscheidend zijn.
- Bepaal maatregelen die leiden tot een vermindering van de belasting/blootstelling op (gevoelige) locaties die een sterk verslechterde belasting/blootstelling ondervinden als gevolg van de Ringprojecten of cumulatie met andere verkeersbronnen, maar waar maatregelen niet verplicht zijn. Betrek daarbij de provinciale en gemeentelijke streefwaarden voor geluid en lucht.
- Geef aan op welke wijze deze maatregelen invulling geven aan de omgevingsdoelstelling. Hanteer hierbij diverse ambitieniveaus.
- Bepaal voor elke maatregel de meerkosten ten opzichte van de voorkeursvariant.

8.21 Geef voor natuur, Landschap, Archeologie, Cultuurhistorie en Recreatie het volgende aan:

- Bepaal maatregelen die uitvoerbaar zijn in combinatie met de voorkeursvariant
- Geef aan op welke wijze deze maatregelen invulling geven aan de omgevingsdoelstelling. Hanteer hierbij diverse ambitieniveaus.
- Bepaal voor elke maatregel de meerkosten ten opzichte van de voorkeursvariant.

9. Presentatie

- 9.1 Zorg in de rapportage en in de presentaties daaromheen voor een duidelijke uitleg van het proces (1e Fase MER, VKA, 2e Fase MER, (ontwerp) bestemmingsplan) zodat betrokkenen het kunnen begrijpen en het uiteindelijke resultaat (in dit geval het ontwerp bestemmingsplan) uit dit proces kunnen afleiden.
- 9.2 Het 2e Fase MER dient een samenvatting te bevatten die zelfstandig leesbaar en publieksvriendelijk is, een transparante beschrijving geeft van de problemen, doelen, alternatieven en (milieueffecten), en een goede afspiegeling is van de inhoud van het 2e 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>1.1 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 Rijnsweerd, 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 ten minste 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 inpassingopgave 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

| | |
|--|--|
| | <p>voor de Uithof mogelijk te maken.</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 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. |
|--|--|

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 wegwontwerp voor bestemmingsplan |
| Detailniveau onderzoeken | IN 2 ^e Fase: zoveel mogelijk kwantitatief | Detailniveau omschreven bij richtlijnen |
| Externe Veiligheid? | Bepaal PR en GR | Sluit aan bij wat in andere beleidskaders is bepaald |
| Studiegebied | Verkeer: zie 6.3.4 | Studiegebied voor verkeerseffecten is aangepast (zie 2.2) |
| | | |