

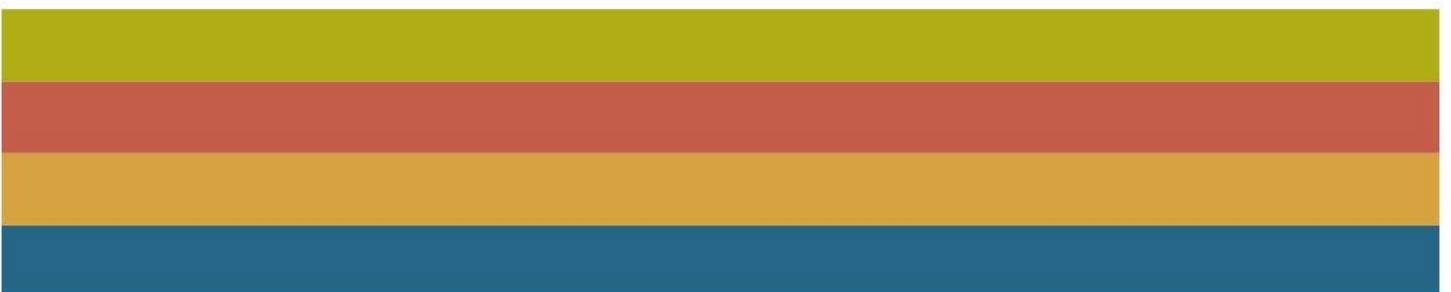


Commissie voor de
milieueffectrapportage

A27/A12 Ring Utrecht

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

24 augustus 2016 / projectnummer: 2505



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER) A27/A12 Ring Utrecht

1.1 Inleiding

In het programma VERDER werken Rijk en regio samen aan een integrale aanpak om de bereikbaarheid van de regio Utrecht te verbeteren. Eén van de ingrepen is het vergroten van de capaciteit van het wegennet. Daartoe is de planstudie Ring Utrecht opgestart in 2008.¹ Voor de Ring Utrecht wordt de verkorte Tracé/milieueffectrapportage (m.e.r.-)procedure gevolgd. De procedure is opgedeeld in twee fasen (fase 1 en fase 2, bestaande uit fase 2a en 2b). Het project heeft twee doelstellingen: een goede en veilige doorstroming op de A27/A12 Ring Utrecht en de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren.

In het voorliggende advies geeft de Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')² een (eind)oordeel over het totale milieueffectrapport (MER). Zij richt zich daarvoor op de vraag of het totale MER (fase 1 en 2) de essentiële milieu-informatie bevat voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming over de A27/A12 Ring Utrecht. De Commissie spreekt zich niet uit over de inhoud van het besluit/ wenselijkheid³ van het project, waar in veel zienswijzen op wordt ingegaan, omdat dit niet tot haar taak behoort.

De Commissie heeft in 2010 het MER voor de eerste fase getoetst waarin mogelijke oplossingsrichtingen zijn onderzocht om de bereikbaarheid te verbeteren.⁴ De Commissie oordeelde toen dat de essentiële informatie in het MER voor fase 1 aanwezig is om een besluit te kunnen nemen over een voorkeursalternatief. Dit advies bouwt voort op deze eerdere advisering van de Commissie. Zij heeft nu nagegaan of er voldoende milieu-informatie aanwezig is om het voorkeursalternatief uit te werken naar een voorkeursvariant voor de A27/A12 Ring Utrecht (fase 2a van de procedure). Ook beoordeelt zij in dit advies of de informatie juist en volledig is in het 'MER A27/A12 Ring Utrecht Tweede Fase' (verder in het advies 'MER voor de tweede fase' genoemd, fase 2b van de procedure). De ruim 1.000 zienswijzen en adviezen heeft de Commissie betrokken bij haar advisering.

In bijlage 2 worden op een tijdbalk de momenten aangegeven waarop de Commissie advies heeft uitgebracht. De betrokken hoofd rapporten worden ook op deze tijdslijn weergegeven.

¹ De planstudie Ring Utrecht omvat het Rijksdeel van de Ring (A27/A12) en het gemeentelijk deel van de Ring (Noordelijke Ring Utrecht (NRU)). In de eerste fase van de m.e.r.-procedure liep de besluitvorming voor het gemeentelijk en rijksdeel van de Ring gelijk op. De besluitvorming voor de NRU en de A27/A12 lopen in de tweede fase na de keuze van het voorkeursalternatief niet meer gelijk op. Ook worden er verschillende besluiten genomen door verschillende bevoegde gezagen. De advisering in dit advies gaat over de A27/A12. De Commissie brengt, indien aan de orde, separaat advies uit voor de tweede fase van de Noordelijke Randweg Utrecht.

² Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies.

³ Alsmede keuzes die gedurende het proces worden gemaakt, zoals het laten afvallen van onderzocht alternatieven.

⁴ Zie tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1^e fase (2186-179, 13 oktober 2010).

Leeswijzer

In paragraaf 1.2 geeft de Commissie op hoofdlijnen het oordeel over de milieu-informatie van het totale MER (fase 1 en 2). Daarbij geeft zij ook een schets van het proces in de twee fasen. In hoofdstuk 2 van dit advies wordt de eerdere advisering van de Commissie beschreven waarbij nader wordt ingegaan op het tussentijdse toetsingsadvies van de Commissie over het MER eerste fase Ring Utrecht. In hoofdstuk 3 van dit advies wordt nader ingegaan op het oordeel van de Commissie over het MER voor de tweede fase.

1.2 Samenvattend oordeel totale MER

De Commissie heeft waardering voor de zorgvuldige wijze waarop de volledige m.e.r-procedure is doorlopen voor dit langlopende en complexe project. Het totale MER bevat veel informatie van hoge kwaliteit, wat niet ten koste is gegaan van de toegankelijkheid. De milieu-informatie uit het MER heeft ook een duidelijke rol gehad bij de planontwikkeling. Uit het MER blijkt dat de leefomgevingdoelstelling niet overal wordt behaald maar dat het dubbeldoel wel heeft geleid tot een evenwichtige benadering van zowel het verkeerskundige aspect als de kwaliteit van de (leef)omgeving. De rapportage 'Ring Utrecht: Proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit 2005-2016' geeft een heldere beschrijving van het doorlopen proces.

Fase 1

In het MER voor fase 1 uit 2010 zijn de oplossingsrichtingen onderzocht om de bereikbaarheid van de regio Utrecht te vergroten. Dit is gedaan aan de hand van alternatieven waarbij maatregelen aan de Ring worden genomen en alternatieven gericht op maatregelen waarbij de Ring niet wordt aangepast (openbaar vervoer, prijsbeleid en mobiliteitsmanagement). Het MER toonde aan dat uitbreiding van de A27 op termijn onvermijdelijk is om de bereikbaarheid van de regio Utrecht via de weg te garanderen. Ook bleek uit het MER dat mitigerende maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de omgevingsdoelstelling.

De Commissie is, ook met de kennis van nu, van mening dat het MER voor de eerste fase de essentiële milieu-informatie bevat om het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij het selecteren van een voorkeursalternatief dat in de tweede fase van het MER verder wordt uitgewerkt.

Fase 2a

Na het besluit over het voorkeursalternatief is fase 2a van de procedure gestart. Het voorkeursalternatief voor de A27/A12 omvat de volgende onderdelen:

- Het vergroten van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van de stad, inclusief het scheiden van verkeersstromen (ontweven).
- De parallelbanen van de A12 tussen Oudenrijn en Lunetten worden met een rijstrook per richting verbreed.
- Voor de uitbreiding van de A27 gaat de voorkeur uit naar het verbreden van de Bak van Amelisweerd met ongeveer 15 meter aan beide zijden (met in iedere rijrichting 7 rijstroken), inclusief een overkluizing met een lengte van ongeveer 250 meter.

In fase 2a is dit voorkeursalternatief, waarbij een scala aan varianten mogelijk was, uitgewerkt tot het niveau van één voorkeursvariant voor het Ontwerp-Tracébesluit voor het deel

van de A27/A12 Ring Utrecht. Dit is gedaan aan de hand van drie trechterstappen en vele onderzoeken. De Commissie is van mening dat deze trechtering voldoende gedetailleerd is gedaan, waarbij gekeken is naar de wisselwerking tussen de bereikbaarheidsdoelstelling (goede en veilige doorstroming op de A27/A12 Ring Utrecht) en de leefomgevingdoelstelling (kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren).

De Commissie is van oordeel dat de documenten over de trechterstappen in fase 2a de essentiële milieu-informatie bevatten om het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij trechtering naar een voorkeursvariant die in de fase 2b verder wordt uitgewerkt naar een Ontwerp-Tracébesluit.

Fase 2b

Het MER voor de tweede fase (fase 2b van de procedure) is gestart nadat de voorkeursvariant is vastgesteld door de minister. De minister koos voor:

- de hoofdvariant "Selecteren";
- 2x7 rijstroken tussen Lunetten en Rijnsweerd;
- een symmetrische verbreding bij Voordorp (binnen de huidige schermen);
- onderzoek naar een symmetrische verbreding ten noorden daarvan bij Groenekan.

De eerdere afspraken met de Regio werden herbevestigd, namelijk:

- ontweven op de oostelijke ring;
- verbreden A12 met een extra rijstrook op parallelbaan aan weerszijden;
- verbreden van de bak bij Amelisweerd met een dak op de bak van 250 meter.

Na het besluit is de voorkeursvariant uitgewerkt naar een Ontwerp-Tracébesluit (verder in dit advies 'OTB'). Op basis van het OTB is het MER voor de tweede fase opgesteld. In het MER voor de tweede fase zijn de effecten van het OTB en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) onderzocht en beoordeeld. Tevens is gekeken in hoeverre het OTB voldoet aan de twee doelstellingen van het project.

Het MER voor de tweede fase is helder opgebouwd. De rapporten voor dit MER zijn goed leesbaar en verduidelijkt met heldere illustraties. De samenvatting van het MER voldoet aan het gestelde doel en het boekje 'A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld' geeft duidelijk het OTB weer met de (milieu)maatregelen in de vier deelgebieden.

Uit het MER blijkt dat met de realisatie van het OTB de doorstroming op de A27/ A12 per saldo en op een verkeersveiliger wijze verbetert, terwijl de verkeersintensiteit fors toeneemt ten opzichte van de huidige situatie en de referentiesituatie. Wel volgt uit het MER dat op enkele plekken op de Ring en aansluitende snelwegen nog steeds filevorming zal optreden.

De Commissie is van mening dat uit het MER duidelijk blijkt in hoeverre de doelstelling ten aanzien van de leefomgeving wordt gerealiseerd. In de vele rapporten worden de milieueffecten op woon- en leefmilieu, waterhuishouding, natuur, landschap, cultuurhistorie en barrièrewerking voor langzaam verkeer helder beschreven. Ook wordt aangegeven welke (mitigerende) maatregelen worden getroffen om de effecten te beperken. De Commissie constateert dat omvangrijke maatregelen zoals hoge geluidschermen worden getroffen. De beoordeling van de stedenbouwkundige en landschappelijke inpasbaarheid van maatregelen heeft niet geleid tot het achterwege laten of de omvang beperken van deze geluidreducerende maatregelen. Uit de rapporten blijkt dat bij veel milieuaspecten, door het treffen van (mitigerende) maatregelen, sprake is van een neutrale score voor het OTB.

De Commissie is van mening dat het MER voor de tweede fase voldoende inzichtelijk maakt in hoeverre het Ontwerp-Tracébesluit aan de twee doelstellingen voor de bereikbaarheid en de leefomgeving voldoet. Ook zijn de milieueffecten en (mitigerende) maatregelen voldoende helder in beeld gebracht.

Gezien het oordeel van de Commissie over fase 1 en 2 is de Commissie van mening dat er voldoende informatie aanwezig is in het totale MER om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij de besluitvorming over het Tracébesluit.

2. Eerdere advisering

De Commissie heeft viermaal eerder geadviseerd in deze planstudie, zie ook bijlage 2 bij dit advies. Zij heeft een advies voor richtlijnen uitgebracht voor de eerste fase van de gehele Ring Utrecht (2186-95, 18 mei 2009) en een tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport eerste fase, ook voor de gehele Ring Utrecht (2186-179, 13 oktober 2010).

Voor de tweede fase, die specifiek het deel A27/A12 betreft, heeft de Commissie een Aanvullend advies voor richtlijnen uitgebracht (2505-49, 7 april 2011). In november 2014 heeft de Commissie in een brief antwoord gegeven op vragen van de Minister over de benodigde reikwijdte en diepgang voor het onderzoek om tot een OTB/MER te komen (2505-76, 4 november 2014).

Hieronder geeft de Commissie een samenvatting van haar toetsingsadvies over het MER voor de eerste fase.

Oordeel MER eerste fase

De Commissie constateerde dat de stappen waarin de verschillende alternatieven zijn ontwikkeld en getoetst logisch en helder zijn beschreven en toegelicht. Het MER geeft daarmee een goed opgebouwde keuze van de alternatieven. De Commissie constateerde verder dat de alternatieven gedetailleerd genoeg zijn uitgewerkt zodat ze kunnen worden getoetst op doelbereik voor bereikbaarheid en omgevingskwaliteit, maar dat niet expliciet is gemaakt hoe deze doelstellingen zich tot elkaar verhouden en in welke mate er sprake is van voldoende realisatie van doelbereik.

Bereikbaarheidsdoelstelling

Het bleek dat het verschil tussen de (weg)alternatieven beperkt is. Dit wordt mede veroorzaakt doordat de capaciteitsuitbreiding verkeerskundig gezien een beperkte aanvulling is ten opzichte van de reeds aanwezige capaciteit van de weginfrastructuur en geen nieuwe routes worden aangeboden. De Commissie concludeerde dat geen van de alternatieven volledig voldoet aan het criterium van de NoMo (Nota Mobiliteit 2005) –streefwaarden. De wegalternatieven lossen met name de grote overschrijdingen op, deze verschuiven naar geringe overschrijdingen, waardoor per saldo een verbetering optreedt.

Conclusie in het MER is dat op de A27 ter hoogte van de 'bak van Amelisweerd' de doorstromingsproblemen alleen kunnen worden aangepakt door de capaciteit ter plekke uit te breiden. De Commissie stelde vast dat uit het MER voldoende blijkt dat OV-maatregelen op zichzelf geen oplossing bieden voor de capaciteitsproblemen op de weg.

Leefomgevingdoelstelling en milieueffecten

Op basis van de informatie uit het MER concludeerde de Commissie dat de wegalternatieven zonder uitvoering van mitigerende maatregelen niet voldoen aan de omgevingdoelstellingen. Het uitwerken van mitigerende maatregelen voor geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, externe veiligheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie en recreatie vormt daarom een belangrijk aspect voor de tweede fase van het MER. In deze fase moet duidelijk worden hoe deze maatregelen bijdragen aan de leefomgevingdoelstelling en hoe deze zich verhouden tot het beschikbare budget. De Commissie adviseerde om in de tweede fase van het MER ook de geluidbelasting onder de 60 dB uit te werken omdat ook een geluidbelasting onder 60 dB effect heeft op het aantal (ernstig) gehinderden en na te gaan welke mitigerende maatregelen kunnen worden genomen om de toename van het aantal blootgestelden onder deze grens te beperken. De Commissie adviseerde tevens om in de tweede fase bij de uitwerking van het voorkeursalternatief ook de effecten op lucht, geluid en gezondheid van verkeer op het onderliggende wegennet uit te werken.

3. Toelichting op het oordeel MER voor de tweede fase (fase 2b)

3.1 Bereikbaarheidsdoelstelling

Rijkswaterstaat heeft voor het MER gebruik gemaakt van de beste ter beschikking staande verkeersmodellen waarmee de bereikbaarheid goed is onderbouwd. Uit het MER blijkt dat met de realisatie van het OTB de doorstroming op de A27/ A12 per saldo en op een verkeersveiligere wijze verbetert.

Het MER laat zien dat de congestie op de meeste plekken afneemt. Het grootste positieve effect treedt op in de omgeving van het knooppunt Rijnsweerd. Uit het MER blijkt ook dat de congestie op een aantal plekken beperkt toeneemt door het project, bijvoorbeeld bij het knooppunt Lunetten en op enkele punten buiten het plangebied. Op de A27 bij Nieuwegein (afslag Houten) is de belangrijkste toename in filevorming te zien. Rijkswaterstaat heeft inmiddels het project dat daar in uitvoering is aangepast door het toevoegen van een extra strook bij de afrit Houten, zodat het feitelijke knelpunt minder groot is dan in het MER wordt vermeld.

Door de uitvoering van het voornemen is in het algemeen tevens sprake van een lichte afname van de belasting van het onderliggende wegennet, met name op de Waterlinieweg. Op slechts enkele wegen van het onderliggende wegennet ontstaat een beperkte toename van de verkeersbelasting, zoals op de N412, Universiteitsweg. De afname op het onderliggende wegennet doet zich met name voor op plaatsen waar het hoofdwegennet aantrekkelijker wordt, zodat verkeersdeelnemers vaker via de Ring hun bestemming bereiken in plaats

van een route door de stad te kiezen. Dit is ook te zien aan de afname van het aantal voertuigkilometers op het onderliggend wegennet en de afnemende vertraging daar.

Per saldo is in het gehele studiegebied een aanzienlijke afname van het aantal voertuigverliesuren berekend, terwijl het wegennet in het studiegebied wel meer verkeer verwerkt. De reistijdfactoren in de spits laten zien dat vrijwel overal aan de NoMo-norm voor de verhouding tussen de reistijd tijdens en buiten de spitsuren wordt voldaan.

Verder geeft het MER een goede onderbouwing van de toename van de verkeersveiligheid. De belangrijkste reden voor de toename van de verkeersveiligheid is de afname van het aantal weefbewegingen op de A27. De toename door de groei van het verkeer op de hoofdwegen wordt gecompenseerd door minder verkeer in de stad en een verkeersveiligere vormgeving van de snelwegen.

De Commissie merkt verder nog op dat in het deelrapport 'Verkeer' bij het MER voor de tweede fase aan de hand van een laag groeiscenario (het RC-scenario) is bekeken in hoeverre het voorkeursalternatief ook bij een laag groeiscenario valide en toekomstvast is. De Commissie heeft dit gevraagd⁵ omdat het voorkeursalternatief is gebaseerd op groeiprognoses die dateren van voor de economische crisis (het EC-scenario). Uit deze nadere probleeminventarisatie is gebleken dat ook het RC-scenario tot hogere verkeersintensiteiten leidt dan in de huidige situatie.

3.2 Leefomgevingdoelstelling en milieueffecten

De Commissie is van mening dat de milieueffecten en (mitigerende) maatregelen adequaat zijn onderzocht in de vele deelrapporten van het MER. Uit deze rapporten volgt ook in hoeverre de doelstelling ten aanzien van de leefomgeving wordt gerealiseerd. Hieronder gaat de Commissie in op diverse milieuaspecten die aan de orde zijn.

3.2.1 Woon- en leefmilieu

Geluid

Uit het MER blijkt dat vanwege het toenemende verkeer sprake is van een toename in geluidemissie. In het MER wordt aangegeven dat er veel geluidwerende maatregelen (stiller asfalt en schermen) moeten worden gerealiseerd. Door deze vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden per saldo in het studiegebied licht af (3% tot 4%) ten opzichte van de referentiesituatie. Ten opzichte van de huidige situatie neemt het aantal (ernstig) gehinderden wel significant af (meer dan 50%). Dit laatste is het gevolg van de nog te treffen saneringsmaatregelen als autonome ontwikkeling, met name langs de A12.

Bij een beperkt aantal woningen (woningen aan de oostzijde van de A27 aan de Koningsweg, en bij enkele hooggelegen woningen te Lunetten, Galecop en Kanaleneiland) neemt de geluidbelasting overigens wel toe ten opzichte van de referentiesituatie. Voor deze woningen zijn aanvullende maatregelen niet doelmatig gebleken.

⁵ Zie brief van de Commissie (november 2014) met antwoord op de vragen van de Minister over de benodigde reikwijdte en diepgang voor het onderzoek om tot een OTB/MER te komen (2505-76, 4 november 2014).

Bij de bepaling van het aantal (ernstig) gehinderden zijn ook de woningen met een geluidbelasting lager dan 60 dB meegenomen. Bij het vaststellen van de omvang van te realiseren maatregelen zijn de Geluidproductieplafonds leidend geweest. Het pakket aan extra geluidreducerende maatregelen behorend tot het MMA leidt in potentie tot een significante afname van het aantal (ernstig) gehinderden. Dit bovenwettelijke pakket aan geluidreducerende maatregelen wordt aanvullend aan het OTB gerealiseerd door middel van een met regionale overheden af te sluiten bestuursovereenkomst. Wel is nader onderzoek naar de effectiviteit van diffractors als maatregel in het MMA noodzakelijk omdat deze maatregel nog niet is toegepast langs rijkswegen.

Luchtkwaliteit

Uit het MER blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NO_x) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen⁶ blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe (tegenover een afname ter plaatse van de overkapping). Aan de zuidzijde van de overkapping liggen enkele gevoelige bestemmingen (woningen aan de Koningsweg en Mereveldseweg). Deze woningen kunnen een beperkte toename van stikstofdioxide en fijn stof verwachten maar de concentraties blijven ruimschoots binnen de normen.

De Commissie merkt verder op dat gekozen is voor het onderzoeken van de luchtkwaliteit voor het studiejaar 2030 in analogie met het prognosejaar van het verkeersmodel. In 2026, het geplande jaar van ingebruikname, zullen de concentraties bij gevoelige bestemmingen enigszins hoger zijn, echter de verschillen tussen de projectsituatie en de autonome ontwikkeling zullen niet wijzigen. Ook in 2026 wordt verwacht dat overal voldaan wordt aan de normen.

Externe veiligheid

Uit het MER blijkt dat het aantal transporten met gevaarlijke stoffen niet zal toenemen. Ook de routing zal niet wijzigen. Uit het MER volgt verder dat binnen de grenswaarde van 10⁻⁶ voor de plaatsgebonden risicocontour geen (beperkt) kwetsbare objecten liggen. De overkapping/tunnel bij Amelisweerd is niet langer dan 250 meter, reden waarom daar geen beperkingen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn. Het groepsrisico neemt ten opzichte van de referentiesituatie alleen toe bij de "Uithof" omdat deze dichterbij de verbindingsweg Breda - Amersfoort komt te liggen. De verantwoording van deze toename is in het deelrapport "Externe Veiligheid" adequaat beschreven.

Gezondheid

Gezondheidseffecten worden met name bepaald door (de combinatie) van luchtkwaliteit, geluidbelasting en externe veiligheid. In het MER zijn de gezondheidseffecten niet integraal beschouwd. Echter gezien de binnen het studiegebied goed uitgewerkte afzonderlijke aspecten

⁶ Onder gevoelige bestemmingen wordt in dit kader verstaan locaties waar mensen langdurig kunnen verblijven, zoals woningen. Formeel zijn gevoelige bestemmingen onder het 'Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' voorbehouden aan scholen, kinderopvanglocaties, verpleegtehuizen, verzorgingstehuizen en bejaardentehuizen.

(ook beneden de normen), de beperkte verschillen qua blootstelling aan geluid en luchtverontreiniging⁷ en de zeer geringe verschillen in externe veiligheidsrisico's tussen de projectsi-tuatie en de referentiesituatie acht de Commissie het niet (meer) noodzakelijk om de ge-zondheidseffecten ook nog integraal te beschouwen.

3.2.2 Natuur

In het MER is ingegaan op de gevolgen van het OTB en het MMA voor beschermde natuurgebieden⁸, beschermde en andere kwetsbare soorten en hun leefgebieden en overige waardevolle natuur (Amelisweerd, bos, stedelijk groen). In de door ruimtebeslag, barrièrewerking en geluid beïnvloede zone heeft een soorteninventarisatie plaatsgevonden om de effecten te bepalen en mitigerende of compenserende maatregelen uit te werken. Het MER gaat ook in op de stikstofdepositie, rekening houdend met 'netwerkeffecten' door een hogere verkeersintensiteit op snelwegen die op de Ring Utrecht aansluiten. Om de effecten te bepalen van de daardoor beïnvloede Natura 2000-gebieden, waaronder de Veluwe, zijn berekeningen uitgevoerd om de toename van stikstofdepositie te bepalen en te toetsen of er in het Programma Aanpak Stikstof (PAS) voldoende ontwikkelingsruimte is gereserveerd. De nadelige natuureffecten (op gebieden behorende tot de EHS – nu Natuurnetwerk Nederland (NNN) genoemd, het leefgebied van soorten en bomen) worden indien nodig/wenselijk verzacht of teniet gedaan door maatregelen die in een mitigatie- en compensatieplan zijn uitgewerkt. Deze compensatie gaat verder dan wettelijk vereist.

Het MER bevat veel informatie over de gevolgen voor de natuur, inclusief niet-beschermde gebieden zoals Amelisweerd. De Commissie acht de gevolgen in het MER en in de Passende beoordeling, die ingaat op de gevolgen voor Natura 2000-gebieden, daarmee helder en correct beschreven.

De Commissie constateert dat lokaal enige verdroging kan optreden in gebieden behorende tot het NNN. Dit effect is tijdelijk en komt onder andere door het verleggen van watergangen. Het risico voor verdroginggevoelige natuurkwaliteit in het NNN is (ook vanwege de tijdelijkheid) beperkt. Gelet op de verdroginggevoelige natuur in de nabijheid vraagt de Commissie met name op het punt van het folie onder de A27 aandacht voor monitoring zodat indien nodig⁹ tijdig kan worden ingegrepen (zie ook paragraaf 3.2.3 en hoofdstuk 3.3. van dit advies).

3.2.3 Water en bodem

De Commissie is van oordeel dat de consequenties van het OTB en het MMA voor water en bodem goed zijn beschreven in het MER. In diverse onderzoeksrapporten behorende bij het MER is uitgebreid en voldoende ingegaan op het risico van aantasting van het foliescherm en de mogelijke milieugevolgen daarvan. De rapporten geven een volledig beeld van de resultaten van het onderzoek, waarop de keuze van een uitvoeringsmethode of een combinatie van uitvoeringsmethodieken gebaseerd kan worden. Uit het MER volgt dat het van belang is dat

⁷ Er is daarnaast onderzoek gedaan aan de blootstelling aan Elementair Koolstof (roet). De resultaten komen vrijwel overeen met die voor fijn stof PM_{2,5}.

⁸ Natura 2000-gebieden, beschermde natuurmonumenten, gebieden behorende tot de EHS – nu Natuurnetwerk Nederland (NNN) genoemd.

⁹ Ook tijdelijke verdroging kan leiden tot veranderingen in de vegetatie en daardoor langjarige effecten hebben. Verdroging kan vermesting/verzuring van de bosbodem bovendien bevorderen.

gedurende de werkzaamheden in en nabij het folie een volledige installatie voor een eventueel in te zetten retourbemaling (inclusief een goedgekeurd bemalingsplan hiervoor) per direct inzetbaar is in het eventuele geval van een calamiteit zodat milieuschade kan worden voorkomen.

3.2.4 Landschap en Ruimtelijke Kwaliteit

Bij de aspecten 'Landschap' en 'Ruimtelijke Kwaliteit' wordt in het MER een navolgbare beoordeling van de (negatieve) effecten van OTB en het MMA gegeven. Daarbij wordt uitgebreid ingegaan op de nadelige landschappelijke/recreatieve (en natuur-)effecten op Amelisweerd. Verder wordt ingegaan op aangrijpingspunten en kansen om het gebruik en de beleving van de ruimtelijke inrichting (van de wegen en het onderliggende, doorsneden stedelijke en landschappelijke weefsel) te verbeteren. Er wordt voortgebouwd op de eerdere Ruimtelijke Verkenningen ten behoeve van de trechterstappen (in fase 2a): de aanbevelingen van toen zijn de uitgangspunten van nu, zoals het visueel weer beter koppelen van gebieden aan weerszijden van de infrastructuur. De beschrijvingen zijn helder met duidelijke criteria en de aanpak is consistent. Er zijn veel bruikbare oplossingen en verbeteringen verkend, binnen de marges van het OTB en het budget.

Een specifieke verbetering van de ruimtelijke situatie betreft de mogelijkheid voor de continuering van de landschappelijke structuur aan weerszijden van de A27 ter hoogte van Amelisweerd door 'het dak op de bak'. Bij de ruimtelijke verkenningen hebben al diverse opties voor de inrichting van dit dak de revue gepasseerd, maar besloten is de uitwerking door te schuiven naar een later stadium en over te laten aan de gemeente Utrecht omdat realisering van het dak op zijn vroegst ruim na 2020 wordt voorzien.

3.2.5 Archeologie

Het achtergrondrapport Archeologie beschrijft dat zeer negatieve effecten op Archeologie te verwachten zijn. Deze zijn grotendeels niet vooraf te voorkomen door de beperkte speelruimte voor de aanpassingen aan de Ring en het feit dat de varianten niet onderscheidend zijn qua hoge verwachtingswaarden. Voor enkele planonderdelen zoals maatregelen in de waterhuishouding en nieuwe boompercelen, kan de Commissie zich voorstellen dat er nog mogelijkheden zijn om hoge verwachtingswaarden nog meer te ontzien in de nadere uitwerking. De Commissie adviseert naar aanleiding van de uitkomsten uit het inventariserend veldonderzoek na te gaan of hiertoe nog mogelijkheden bestaan.

3.3 Monitoring- en evaluatieprogramma

In het MER wordt aanbevolen om de volgende effecten te betrekken bij het monitoring- en evaluatieprogramma:

- daadwerkelijke ontwikkeling van het verkeer;
- gebruik van nieuwe faunaverbindingen;
- de effectiviteit van later in het project op te nemen innovaties.

Deze scope acht de Commissie te beperkt, gelet op de onzekerheidsmarges bij gedane aannames. Met name mitigatie en compensatie brengen altijd onzekerheden met zich mee. De Commissie adviseert om voor dit omvangrijke project een monitoring- en evaluatieprogramma op te stellen en daarbij naast de in het MER genoemde punten in te gaan op:

- de gevolgen voor:
 - de ecologische samenhang van het NNN¹⁰;
 - waterhuishouding (i.v.m. lokale verdroging);
 - gezondheid (met name geluid en luchtkwaliteit);
 tijdens de aanleg voor:
 - archeologie;
 - grondwater bij werken in het folie.
- (de gevolgen van) het eventueel ontstaan van congestie op andere locaties dan nu en veranderingen in de verkeersintensiteit op het onderliggend wegennet in samenwerking met de andere wegbeheerders;
- hoe en wanneer de effecten geëvalueerd worden;
- de wijze waarop de MMA maatregelen, die niet in het OTB zijn opgenomen worden geëffectueerd;
- welke maatregelen ‘achter de hand’ beschikbaar zijn als ambities en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden en/of als bepaalde effecten onwenselijk of niet toelaatbaar worden geacht.

¹⁰ In de zienswijzen (o.a. MOBilisation for the Environment) wordt de zorg uitgesproken dat de ecologische samenhang van het NNN niet gewaarborgd is omdat een deel van de compensatie op wat grotere afstand plaatsvindt. Op grond van de monitoringresultaten kunnen indien nodig maatregelen achter de hand worden uitgewerkt of aangepast. De Commissie verwacht dat hiervoor mogelijkheden zijn (zie bijv. reactie Dassenwerkgroep Utrecht/'t Gooi).

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat

Bevoegd gezag: de minister van Infrastructuur en Milieu

Besluit: vaststellen van een Tracébesluit voor de A12 en A27

Categorie Besluit m.e.r.: C01.2

Activiteit: Aanpassingen aan de A12 en de A27 als onderdeel van de Ring Utrecht

Procedurele gegevens:

Aanvraag advies aanvullende richtlijnen: 11 februari 2011

Advies aanvullende richtlijnen uitgebracht: 7 april 2011

Aanvraag voortgang advies bij de Commissie m.e.r.: 11 juli 2014

Voortgang advies uitgebracht: 4 november 2014

Aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 15 maart 2016

Ter inzage legging MER: 10 mei 2016 t/m 21 juni 2016

Toetsingsadvies uitgebracht: 24 augustus 2016

Samenstelling van de werkgroep:

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

dhr. ir. J.A. Huizer

dhr. ir. W.H.A.M. Keijsers

mw. drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

dhr. dr.ir. F. Schokking

mw. drs. J.P. Siedsma (secretaris)

dhr. ir. J. Termorshuizen

dhr. ing. R.L. Vogel

Werkwijze Commissie bij toetsing:

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

Betrokken documenten:

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiener.nl projectnummer [2505](#) in te vullen in het zoekvak.

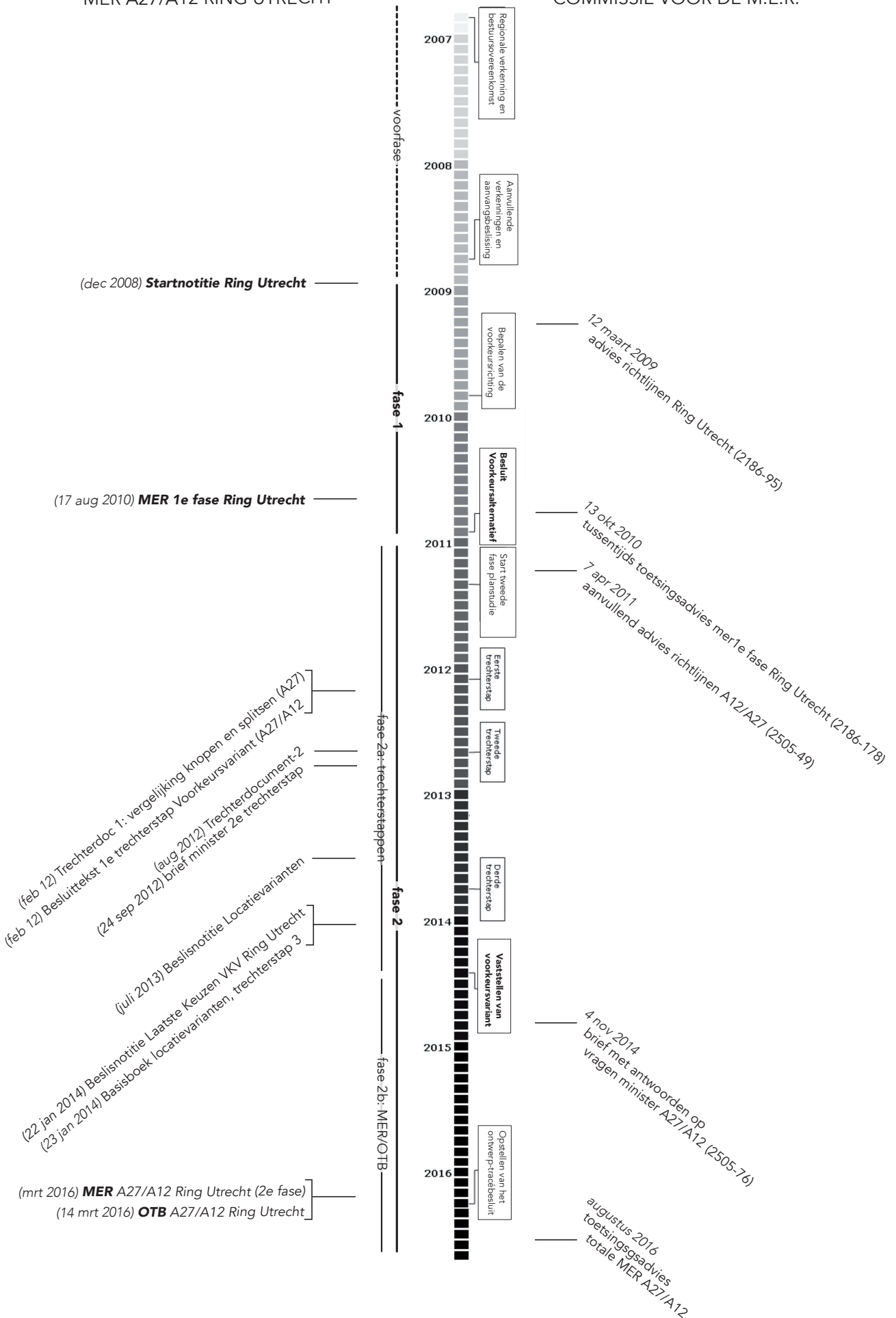
De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Bijlage 2

HOOFDRAPPORTEN MER A27/A12 RING UTRECHT

TIJDLIJN

ADVIEZEN VAN DE COMMISSIE VOOR DE M.E.R.



Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e mer@eia.nl

w commissiemer.nl

