



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Mobiliteitsplan provincie Utrecht

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

17 april 2014 / rapportnummer 2809-71



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De provincie Utrecht stelt een nieuw mobiliteitsplan¹ op. Dit plan is een uitwerking van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013–2028². In het mobiliteitsplan gaat de provincie in op trends, knelpunten en opgaven die zijn vertaald naar doelen voor provinciaal mobiliteitsbeleid tot 2028. Omdat het mobiliteitsplan mogelijk kaderstellend is voor milieueffectrapportage-(beoordelings)-plichtige activiteiten stelt de provincie een plan-Milieueffectrapport (plan-MER) op. Daarnaast wordt een Passende beoordeling opgesteld, omdat het plan mogelijk significant negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden. Op grond daarvan is het plan eveneens plan-m.e.r.-plichtig.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')³ zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

De Commissie is van oordeel dat het MER niet de essentiële informatie bevat om een besluit te kunnen nemen over het mobiliteitsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

Ondanks dit oordeel is de Commissie van mening dat het MER nuttige informatie bevat voor de besluitvorming. De effectbeschrijving voor natuur is goed navolgbaar. Het MER benoemt concrete projecten en verkenningen en gaat in op de milieueffecten daarvan, passend bij het niveau van een plan-MER. Het kaartmateriaal bevat waardevolle informatie voor de verdere uitwerking van het beleid, zoals de trajectaanpak.

Daarnaast spreekt de Commissie haar waardering uit voor de wijze waarop de provincie een plan-MER heeft opgesteld voor een strategisch plan als het Mobiliteitsplan. De ambities van de provincie met het mobiliteitsbeleid zijn bescheiden en realistisch. Het MER geeft inzicht in de effecten van verschillende vervoerswijzen. Deze aanpak is vernieuwend, omdat niet alleen is gekeken naar de grootschalige ruimtelijke ingrepen, maar ook naar keuzes tussen vervoerswijzen en kleinschaliger ingrepen. Dit geldt bijvoorbeeld voor openbaar vervoer en fietsverkeer, belangrijke onderdelen van het mobiliteitsbeleid.

De provincie geeft aan dat het MER tot doel heeft om te toetsen of het huidige voorontwerp Mobiliteitsplan tot belangrijke milieueffecten leidt en tevens te laten zien waar kansen kunnen worden benut voor de versterking van kwaliteiten van milieu, natuur en landschap. Dit inzicht in de milieueffecten en -kansen geeft mogelijk aanleiding voor herijking of nuancering van het plan.⁴ De Commissie merkt op dat met deze doelstelling het MER een goede plek krijgt in de integrale planvorming. Het MER vormt ook een goede basis om mede op basis van milieuinformatie sturing te geven aan mobiliteitsbeleid. Echter, de Commissie moet ook concluderen dat de provincie nog niet volledig is geslaagd in het behalen van haar eigen doel-

¹ Met het Mobiliteitsplan wordt zowel de Mobiliteitsvisie als het Mobiliteitsprogramma bedoeld.

² Zoals vastgesteld op 4 februari 2013 door de Provinciale Staten.

³ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven op www.commissiemer.nl.

⁴ Zie plan-MER pagina 26.

stellingen met het MER. De Commissie constateert een aantal essentiële tekortkomingen in het MER, omdat:

- Verschillende onderdelen die thuishoren in een MER ter onderbouwing van strategische beleidskeuzes in het mobiliteitsplan ontbreken. Het gaat daarbij om:
 - een beschrijving van het milieu in de huidige situatie en de autonome ontwikkeling en een knelpuntenanalyse bij het huidige (mobiliteits)beleid;
 - belangrijke onderdelen zoals de trajectaanpak en een aantal projecten uit de OV-MIRT verkenning zijn niet uitgewerkt in het MER-onderzoek;
 - een beschrijving van de beleidskeuzes voor nieuwe projecten⁵ door het uitwerken van alternatieven, varianten projecten of een andere verdeling van de budgetten;
 - de effectbeschrijving van de nieuwe projecten. Deze is te abstract om zinvolle uitspraken te kunnen doen over de milieueffecten van de beleidskeuzes;
 - het niet toetsen van de nieuwe projecten aan de doelen uit het mobiliteitsbeleid. De doelen A tot en met J zijn vertaald in projecten (inclusief budgetten). Het MER toetst echter niet of deze projecten ook bijdragen aan het doelbereik.
- Het onvoldoende informatie bevat voor een kaderstellend besluit. Het gaat niet in op nut en noodzaak en de samenhang van de concreet in het MER genoemde projecten (waaronder de lopende verkenningen⁶, maar ook de 2^e brugaanlanding voor de N201).
- De afbakening van het onderzoeksgebied voor de effecten van stikstofdepositie op gevoelige Natura 2000 gebieden niet correct is.

In hoofdstuk 2 van dit advies licht de Commissie haar oordeel nader toe en geeft adviezen voor de besluitvorming. In hoofdstuk 3 geeft de Commissie nog een aantal adviezen voor de vervolgbesluitvorming. Deze sluiten deels aan bij de aanbevelingen die de auteurs van het MER zelf ook doen. De aanbevelingen en adviezen kunnen worden meegenomen bij de besluitvorming over het Mobiliteitsplan en de uitwerking daarvan.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Uitwerking Plan-MER

2.1.1 Autonome ontwikkeling

Het MER geeft een beperkte beschrijving van het milieu in de huidige situatie en knelpunten die ontstaan als gevolg van de autonome ontwikkeling. Het MER maakt niet duidelijk welke knelpunten aanwezig zijn in het huidige mobiliteitsbeleid. Daardoor ontbreekt een goede beschrijving van de referentiesituatie, huidige situatie plus autonome ontwikkeling, waartegen het voorkeursalternatief wordt afgezet.

⁵ Een overzicht van de relevante 'nieuwe projecten' voor het Voorkeursalternatief is opgenomen op p. 5 van de samenvatting van het MER en p. 28 van het MER.

⁶ Zie het MER p. 29 voor de selectie van 'lopende verkenningen' van projecten die voldoende relevantie hebben voor het plan-MER.

Het mogelijk niet doorgaan van onderdelen van het beleid van andere overheden kan consequenties hebben voor het gebruik van het deel van de verkeers- en vervoersvoorzieningen en het verkeer en vervoersbeleid waar de provincie voor verantwoordelijk is. In het MER is een globale gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op dit punt, maar een reflectie op de consequenties van het niet door gaan van (ruimtelijke) ontwikkelingen⁷ ontbreekt.

- De Commissie adviseert om een knelpuntanalyse uit te werken voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Geef aan of en hoe het mobiliteitsbeleid reageert op deze knelpunten. Beschrijf de milieueffecten van de huidige situatie en autonome ontwikkeling en gebruik deze referentiesituatie om het voornemen (en eventueel alternatieven) tegen af te zetten.

2.1.2 Ontbrekende onderdelen

Trajectaanpak

De trajectaanpak wordt in het MER genoemd als belangrijke pijler van het Mobiliteitsbeleid. Bij beheer en onderhoud en herinrichting van infrastructuur is deze aanpak het uitgangspunt. Het houdt in dat naast bereikbaarheid rekening wordt gehouden met andere belangen zoals versterking van kwaliteiten van landschappen, verbindingen tussen stad en platteland, kwaliteit van de leefomgeving, duurzaamheid en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (zie ook p. 14 van het MER).

De trajectaanpak wordt echter niet in het MER onderzocht, omdat volgens de provincie op dit moment nog niet bekend is wanneer, waar en hoe deze gaat plaatsvinden. Wel worden aandachtspunten vanuit verschillende milieuthema's benoemd die bij de nadere invulling kunnen worden betrokken.

De winst van de trajectaanpak zit volgens de Commissie in 'werk met werk maken' en in een meer integrale benadering van het gebied rondom de weg. Hiervoor is afstemming nodig met andere beleidsvelden binnen de provincie, maar ook met andere partijen, zoals waterschappen, gemeenten, Rijk en (nuts-)bedrijven.

- De Commissie adviseert daarom de trajectaanpak verder uit te werken, door de belangrijkste vrijheidsgraden daarin te beschrijven met de milieuconsequenties van de te maken keuzes. Dit kan bijvoorbeeld door een casus of een pilotproject te beschrijven en inzicht te geven in de effecten op en kansen voor bereikbaarheid en milieu.⁸

⁷ Op p. 88 van het MER wordt bijvoorbeeld aangegeven dat Woningbouw locatie Rijnenburg invloed kan hebben op de lopende verkenning, maar de exacte invloed is nu niet te bepalen.

⁸ Daarbij kan gedacht worden aan een uitwerking van de aandachtspunten en bouwstenen in de trajectaanpak zoals:

- gebruik van 'Stil asfalt' in combinatie met een knelpuntenkaart voor geluid;
- geluidsreductie met behulp van akoestische resonatoren in de berm langs de weg;
- toepassing van een multifunctionele zelfreinigende wegberm, gebruik daarbij bijvoorbeeld de leidraad 'wegontwerp en afstromend regenwater' van Rijkswaterstaat als inspiratie;
- de opgaves voor het Deltaprogramma, waarin bijvoorbeeld is opgenomen dat de Hollandse IJssel moet gaan zorgen voor meer zoetwateraanvoer naar het Groene Hart. Het beschermingsniveau langs de Lek en Nederrijn moet plaatselijk worden verhoogd. Hiervoor zullen mogelijk dijken moeten worden aangepast, hier liggen mogelijk kansen voor het maken van 'werk met werk', waarbij overlast bij bouwwerkzaamheden kan worden verminderd, zodat niet meerdere keren hoeft te worden gewerkt in eenzelfde gebied of traject;

OV-MIRT verkenning

De projecten uit de OV-MIRT verkenning worden in het MER niet uitgewerkt. Een beschrijving van de projecten en een effectbeoordeling ontbreekt (vergelijkbaar met de uitwerking van de lopende verkenningen). De Commissie merkt op dat hier mogelijk wel m.e.r.(beoordelings)-plichtige projecten uit voort kunnen komen. Verder merkt zij op dat hier belangrijke milieuwinst valt te behalen door een zo vroeg mogelijke afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het openbaar vervoer.

- De Commissie adviseert de projecten uit de OV-MIRT verkenning in het MER uit te werken in de effectbeschrijving en aan te geven of hier mogelijk m.e.r.-plichtige projecten uit voortkomen.

2.1.3 Alternatieven en varianten

Het mobiliteitsbeleid bevat een aantal zogenoemde 'nieuwe projecten'. De investeringen van de provincie hierin zijn aanzienlijk (in vergelijking tot de investeringen in de verkenningen) en ze moeten een belangrijke bijdrage leveren aan de ambities van de Mobiliteitsvisie. Het gaat hier om het openbaar vervoer, inclusief vernieuwing van de OV concessie (€ 360 miljoen, dat deels kan worden gebruikt voor de vernieuwing), knooppunten, fiets (€ 80 miljoen) en veiligheid (€ 60 miljoen).

De beschrijving van deze nieuwe projecten is in het MER zeer beperkt (zeker in verhouding tot de beschrijving van de lopende verkenningen) en de effectscores zijn kwalitatief en integraal verwoord. Dat laatste betekent bijvoorbeeld dat de indicatoren geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en verkeersveiligheid in één score voor gezonde en veilige leefomgeving zijn samengevat. Daarbij valt ook op dat de positieve scores (+) op 'klimaat', 'natuur' en 'gezonde en veilige leefomgeving' afhankelijk zijn van de 'schone bussen in de OV-concessie'. Hoe schone bussen zouden kunnen worden geborgd in de concessie wordt nergens in het MER toegelicht. Ook is niet beschreven wat de milieueffecten en eventueel mitigerende maatregelen zijn indien de concessie anders wordt ingevuld.

In haar R&D-advies heeft de Commissie geadviseerd in het MER expliciet aan te geven welke keuzes mogelijk zijn binnen de belangrijke onderdelen van het mobiliteitsbeleid (de nieuwe projecten). Voor de knooppuntontwikkeling heeft zij geadviseerd deze verder uit te werken en aan te geven welke locaties hiervoor in aanmerking komen en daarvoor milieueffecten en prioritering uit te werken. Voor de investeringen in fietsnetwerken en OV adviseerde ze de keuzemogelijkheden te beschrijven en aan te geven wat de milieueffecten daarvan zijn en aan te geven of een andere verdeling van middelen een gunstiger effect op het milieu heeft. Nu dit advies niet is meegenomen in het MER constateert de Commissie dat daarmee de mogelijkheid voor herijking of nuancering van het mobiliteitsbeleid ontbreekt. Ook de mogelijkheden voor een tussentijdse aanpassing op basis van uitkomsten van monitoring en evaluatie ontbreken daardoor. Dit is een gemiste kans gezien de voorgestelde methodiek op p.92

-
- het opheffen van resterende ongewenste barrières binnen de herijkte Utrechtse EHS;
 - gebruik van energiezuinige openbare verlichting al dan niet in combinatie met reflecterende bermverharding en banden.

van het MER. Daar wordt aangegeven dat elke vier jaar het mobiliteitsprogramma wordt herzien en de visie tot 2028 blijft staan.

- De Commissie adviseert in te gaan op de mogelijkheden voor alternatieven, beleidskeuzes en/of een andere verdeling van middelen. Werk de effectbeschrijving verder uit dan de nu gepresenteerde effectscores. Ga daarbij met name in op de effecten die onderscheidend zijn binnen de nu gepresenteerde integrale effectscores.⁹

2.1.4 Effectbeschrijving

De Commissie constateert dat de effectbeschrijvingen in het MER een aantal tekortkomingen bevatten.¹⁰ Algemeen wordt gesignaleerd dat:

- Effectindicatoren overlap hebben en daardoor dubbel tellen in de scores.
 - De beschrijvingen kwalitatief zijn, terwijl in het MER wordt aangegeven dat kentallen en kwantitatieve informatie (verkenningen) beschikbaar zijn. Effectbeoordelingen hoeven niet perse kwantitatief worden uitgewerkt, maar de onderbouwing en het gebruik van kentallen en informatie moet wel consequent en transparant zijn.
 - Het beoordelingskader is uitgewerkt op basis van de triple-P benadering uit de Provinciaal Ruimtelijke Structuurvisie (PRS). De toets op doelbereik en de toets op milieueffecten zijn in 1 tabel uitgewerkt, waarbij onderscheid niet duidelijk is aangegeven.¹¹
- De Commissie adviseert de effectbeschrijving in eenduidig uit te werken en duidelijk aan te geven wat het beoordelingskader voor de verschillende aspecten is en hoe gescoord wordt op indicatoren.

2.1.5 Doelbereik

De Commissie merkt op dat het gehanteerde beoordelingskader niet aansluit bij de doelen die de provincie formuleert op p. 14/15. Hierdoor bevat het MER geen goede toets op het doelbereik van het mobiliteitsbeleid.¹²

⁹ Maak daarbij bijvoorbeeld onderscheid tussen geluid, lucht, externe veiligheid en verkeersveiligheid binnen de integrale effectscore woon- en leefomgeving.

¹⁰ De Commissie signaleert bij het aspect geluid het volgende:

- De effecten van geluidwerend asfalt worden niet uitgewerkt, want, zoals in het MER wordt aangegeven (en in voetnoot 5 al genoemd), het is nog niet bekend waar dit komt te liggen. De aanpak voor geluid (GES met indicatie in dB) geeft geen inzicht in de werkelijke geluidhinder.
- De relatie met knelpunten en ambities in relatie tot het SWUNG-II voor provinciale wegen wordt niet gelegd. Het MER gaat niet in op de vraag of het toekomstige beleid en de systematiek voor de provincie een betere geluidskwaliteit gaan behalen.
- Eerder al genoemd: de provinciale doelstelling geluid die in de beoordeling verder niet meer terugkomen.
- Beoordeling geluid geeft geen inzicht in verbetering gezondheid, zoals wordt gesuggereerd. Voor een beoordeling op gezondheid is het van belang de waarde van de verbetering in beeld te brengen. Een daling van 63 dB naar 60 dB levert wel een verbetering op, maar is voor de gezondheid nog verre van optimaal. Bij de beoordeling van geluid is niet gekeken naar de gebieden die uit oogpunt van hun natuur- en recreatieve waarden behoefte hebben aan rust en stilte.

¹¹ Het 'Onderste' deel van de tabel, de onderdelen People (deels) en Profit (geheel), kunnen wellicht worden opgevat als toets doelbereik, bovenste deel, Planet en People (deels) als toets milieu-effecten.

- De Commissie adviseert de nieuwe projecten en verkenningen eenduidig te toetsen aan de doelen die in het ontwerp Mobiliteitsplan worden geformuleerd en daarmee te toetsen of de plannen voldoen aan de doelstellingen.

2.2 Projecten en verkenningen, kaderstelling

De lopende verkenningen en een aantal concreet genoemde projecten zijn een belangrijk onderdeel van het MER. Dit zijn projecten die gedurende de planperiode zijn geagendeerd en waarover nog geen besluit is genomen. Met het vaststellen van het Mobiliteitsplan neemt de provincie een kaderstellend besluit over deze projecten en verkenningen.

De verkenningen/projecten zijn in de effectbeschrijving van het MER toegelicht en per aspect beoordeeld op milieueffecten. Deze beschrijving per project ziet er volledig en gedegen uit. Het MER bevat daarmee waardevolle informatie voor de besluitvorming.

In de samenvattende effecttabel (p.7) worden de effecten per indicator gescoord en deze scores worden opgeteld tot een totaal. Het is niet duidelijk waarom de afzonderlijke project-scores bij elkaar worden opgeteld. Het MER gaat namelijk niet in op de samenhang van deze projecten en voor de negatieve scores¹³ wordt geen generiek beleid geformuleerd in het mobiliteitsplan.

Daarnaast constateert de Commissie dat onderbouwing (algemeen en projectspecifiek) van nut en noodzaak van de lopende verkenningen zeer beperkt is. Paragraaf 5.11 en afbeelding 5 gaan globaal in op de knelpuntenanalyse, maar hier wordt niet verder ingezoomd naar de verschillende verkenningen. Dit betekent dat het plan-MER niet de informatie bevat om de verschillende lopende verkenningen in samenhang te beoordelen en dat in vervolgprojecten nut en noodzaak op regionaal niveau zal moeten worden onderbouwd.

De Commissie merkt op dat het mobiliteitsplan en het MER hierdoor niet kunnen worden gebruikt als (enige) legitimatie en onderbouwing voor het uitvoeren van verkenningen (zowel

¹² Voorbeelden hiervan zijn:

- Op pagina 44 van het MER staat dat in het provinciale beleid de volgende doelstelling is opgenomen: "In 2014 is het aantal woningen langs provinciale wegen dat last heeft van geluidhinder, teruggebracht tot 500. Om deze doelstelling te halen, treft de provincie maatregelen voor die gevallen waar de 61 dB Lden vanwege de provinciale weg wordt overschreden". Op pagina 91 staat: "voor de leefbaarheidsaspecten (o.a. geluid, luchtkwaliteit, veiligheid) is toetsing van projecten aan de wettelijke normen de basis". Het MER bevat hiermee verschillende doelstellingen. De doelstellingen komen bij de effectbeschrijving geluid en leefomgeving niet terug, aan deze doelstellingen wordt dus ook niet getoetst.
- Door het gebruik van de integrale effectscore op 'gezonde en veilige leefomgeving' is niet duidelijk in hoeverre de investeringen van €80 miljoen voor de fiets bijdragen aan de verkeersveiligheid, terwijl het doel van deze investering in de fiets juist is werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar te maken per fiets.
- De koppeling tussen de pijlers van de PRS, de Triple P-beoordelingsthema's en vervolgens de concrete indicatoren komt willekeurig over. Bovendien ontbreekt een beoordeling op 'Triple P' en de mate van balans tussen Planet, People en Profit en de vraag of het Mobiliteitsplan leidt tot een vooruitgang op de drie P's.
- De effecten zijn nogal basaal beschreven, waardoor een maatregel voor autoverkeer 'automatisch' de beoordeling ++ krijgt voor het criterium 'voertuigverliesuren' en een maatregel voor OV 'automatisch' de beoordeling ++ krijgt voor het criterium 'multimodale ontsluiting'.

¹³ Zoals bescherming ondergrond, biodiversiteit, geluid, en luchtkwaliteit.

de benoemde als nog op te starten verkenningen, die nog niet zijn benoemd). In de vervolgitwerking moeten deelprojecten verder worden uitgewerkt en in een aantal gevallen beoordeeld door middel van project-MER. Daarbij zal aandacht moeten worden besteed aan onderbouwing van nut en noodzaak, alternatievenonderzoek, samenhang met andere verkenningen, projecten en mobiliteitsbeleid (zoals genoemd onder nieuwe projecten).¹⁴

- De Commissie adviseert in te gaan op de samenhang tussen de verschillende verkenningen en de nut en noodzaak van de projecten te onderbouwen op basis van onder andere een knelpuntenanalyse. Geef aan welke alternatieven (mobiliteitsbeleid, ruimtelijke ordening, verschillende modaliteiten) mogelijk zijn en werk deze globaal uit.

2.3 Natuur – Natura 2000

De natuureffecten van de (globale) voornemens worden op een aanschouwelijke manier benaderd door ze te projecteren in kaarten met beschermde en gevoelige natuurgebieden (fig. 12 t/m 15). Aansluitend worden de mogelijke natuureffecten, gegeven de nog globale voornemens, beschreven. De Commissie onderschrijft deze aanpak maar plaatst daarbij drie kanttekeningen:

- De projecten staan als stip op de kaart.
Een voorbeeld is de eerdergenoemde 2^e brugaanlanding bij Loenersloot. Bij het onderdeel verkeer van de effectbeoordeling staat vermeld dat dit gepaard gaat met de verdubbeling van een deel van de N201. Het plangebied reikt daarmee veel verder dan de afgebeelde stippen op de kaart en het effectgebied is nog groter. In de effectbeschrijving bij natuur wordt dit overigens ook onderkend.
- Stikstofeffecten kunnen verder reiken dan 3 kilometer.
Voor de afbakening van het studiegebied bij de lopende verkenningen wordt in het MER aangesloten bij de instructie Rijkswegen en Natura 2000 (Rijkswaterstaat 2014). Op grond daarvan wordt geconcludeerd dat geen effecten optreden als de ingreep op meer dan 3 kilometer afstand van de Natura 2000 gebieden zijn gelegen. Dat dit een simplificatie is, wordt al aangetoond door het voorgaande punt: de ingreep beperkt zich vaak niet tot de getoonde locatie. Daarenboven is het wel degelijk denkbaar dat er stikstofeffecten optreden met een reikwijdte van meer dan 3 kilometer, met name wanneer gebruikintensiteit en ligging van de infrastructuur flink veranderen. Bij een kans op toenemende stikstofbelasting is het daarom steeds van belang gericht onderzoek te doen.
- Afbeelding 14 Verzuringsgevoelige gebieden is ecologisch niet 100 % accuraat.
Deze kaart is opgesteld voor de WAV, met bijbehorende juridische regels dat bepaalde jonge en kleine natuurgebieden niet meetellen. Deze gebieden staan dus ook niet op deze kaart. Zo ontbreekt het beschermd natuurmonument Utrecht-West (drie verspreide schraallandterreinen) en de schraallanden Willescop bij Montfoort, beide sterk verzuringsgevoelig. Dit zijn voorbeelden, er ontbreken er veel meer.

¹⁴ Een duidelijke voorbeeld is de tweede brugaanlanding bij Loenersloot. Dit project staat niet op zichzelf, de brug is een belangrijke schakel in en onderdeel van de opwaardering van de N201. Het moet daarmee in samenhang worden bekeken, inclusief de ontwikkelingen op de N201 die in Noord-Holland plaatsvinden. De effecten van dit project kunnen namelijk negatief uitpakken op natuur en mensen op het moment dat de N201 gaat functioneren als een 'derde ring' om Amsterdam en het verkeer dwars door Natura2000 gebied Oostelijke Vechtplassen gaat.

- De Commissie adviseert de hiervoor genoemde punten voor de effectbeschrijving op Natuur uit te werken.

3. Aanbevelingen en adviezen voor de vervolgbesluitvorming

Het MER wordt afgesloten met een hoofdstuk aanbevelingen voor de besluitvorming over het Mobiliteitsplan en het vervolg van de verdere uitwerking. De Commissie concludeert dat de aanbevelingen uit het MER open en weinig concreet zijn geformuleerd. En het is de vraag waarom deze vragen niet in het MER zijn beantwoord.

De Commissie adviseert de aanbevelingen uit het MER daarom aan te scherpen en op een aantal concrete punten geeft de Commissie adviezen. Deze kunnen worden opgepakt bij de verdere uitwerking van het beleid (o.a. trajectaanpak), de lopende verkenningen en de acties en projecten die voortvloeien uit de mobiliteitsvisie.

De Commissie doet de volgende aanbevelingen:

- Stel voor de aspecten van de gezonde leefomgeving (geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, verkeersveiligheid) concrete kwalitatieve of kwantitatieve doelen, toets plannen hieraan en gebruik ze als basis voor de monitoring. Geef ook aan dat en, indien mogelijk, hoe plannen aangepast kunnen worden als doelen niet gehaald dreigen te worden;
- Zorg ervoor dat de uitwerking van de trajectaanpak resulteert in aanbevelingen voor de wijze waarop doorwerking plaatsvindt in het beheer- en onderhoudsprogramma van provinciale wegen en/of in de aanbestedingsvoorwaarden/-eisen voor beheer- en onderhoudscontracten;
- Maak de OV-concessie duurzamer door enerzijds maxima te stellen aan de uitstoot van de voertuigen en anderzijds ervoor te zorgen dat het netwerk zo goed mogelijk aansluit bij het ruimtelijk patroon van zowel de bestaande bebouwing als de nieuwe projecten;
- Houd er rekening mee dat lokaal de impact van projecten bij uitwerking groot kan zijn dan vooraf ingeschat. Een voorbeeld is de tweede brugaanlanding over het Amsterdam-Rijnkanaal bij Loenersloot, zoals eerder al genoemd.

De Commissie constateert dat het MER de aandachtspunten voor de nadere invulling van de trajectaanpak niet invult. Het punt komt alleen terug als aanbeveling voor de toekomst in het hoofdstuk Eindoverwegingen op pag. 91. De aanbeveling luidt: "Hanteer een lijst met aandachtspunten of randvoorwaarden vanuit milieu die als bouwsteen of afwegingskader voor de 'trajectaanpak' kan dienen." De Commissie constateert dat dit in het huidige MER had moeten gebeuren om een besluit over de trajectaanpak te kunnen nemen, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegenomen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincie Utrecht

Besluit: vaststellen van een mobiliteitsplan

Categorie Besluit m.e.r.:

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling (onder andere C1.3)

plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

Activiteit: Opstellen van het provinciaal mobiliteitsbeleid voor de provincie Utrecht. Het mobiliteitsplan bevat de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsprogramma voor de periode tot 2018.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in het Utrechts Nieuwsblad en de Amersfoortse Courant van: 8 juni 2013

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 10 juni 2013 t/m 22 juli 2013

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 23 mei 2013

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 20 augustus 2013

kennisgeving MER in het Algemeen Dagblad Utrecht van: 26 februari 2014

ter inzage legging MER: 26 februari 2014 t/m 8 april 2014

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 25 februari 2014

toetsingsadvies uitgebracht: 17 april 2014

Samenstelling van de werkgroep:

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

ir. P.J.A. van de Laak

drs. A. van Leerdam

drs. R. Meeuwssen (werkgroepsecretaris)

ir. H. Otte

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

ir. J. Termorshuizen

dr. F. Woudenberg

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen,

vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

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

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- PlanMER Mobiliteitsplan, Royal HaskoningDHV, november 2013;
- Samenvatting PlanMER Mobiliteitsplan, Royal HaskoningDHV;
- Voorontwerp Mobiliteitsprogramma Provincie Utrecht, mei 2013;
- Voorontwerp Mobiliteitsvisie Provincie Utrecht, mei 2013.

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

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Mobiliteitsplan provincie Utrecht

ISBN: 978-90-421-3932-9



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

