

## KADER EN REIKWIJDTE VAN DE ACTUALISATIE

Recent heeft het Bestuur Regio Utrecht (BRU) het ontwerp van de Eerste partiële wijziging van het *RSP voor de tien* in de inspraak gebracht, voorzien van het MER Partieel Regionaal Structuurplan uit 1997. Dit achtte het BRU mogelijk, omdat de partiële herziening geen *inhoudelijke* veranderingen bevat ten opzichte van het oorspronkelijke *RSP voor de tien*.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft gevraagd het MER op enkele punten te actualiseren, alvorens een definitief Toetsingsadvies te geven over de inhoud van het MER. De belangrijkste punten voor actualisatie waren de aspecten:

- eventuele wijzigingen in het plan;
- relevante (autonome) ontwikkelingen
- wijzigingen in beleid, kennis en inzicht die de eerder bepaalde effecten in een ander daglicht stellen.

Samengevat is geconcludeerd, dat nauwelijks wijzigingen zijn opgetreden in de uiteindelijk te verwachten milieueffecten. Onzeker is echter of de beoogde modal split kan worden gerealiseerd, doordat vertragingen in de uitvoering van allerlei infrastructurele voorzieningen naar verwachting leiden tot meer autogebruik. Monitoring van de uitvoering van Leidsche Rijn moet zorgen voor beleid dat realisatie van de beoogde modal split waarborgt.

Onderstaand geven we eerst kort aan welke aspecten van belang zijn, waarna we de (wijzigingen in de) gevolgen voor het milieu in beeld brengen en de aandachtspunten voor monitoring aangeven.

### *Wijzigingen in het plan*

- Geconstateerd is dat in het programma en kaartbeeld voor Leidsche Rijn niveau geen verschillen aanwezig zijn tussen het *RSP voor de tien* en de Partiele Wijziging. In de uitwerking zijn er beperkte verschillen in de opzet van de infrastructuur. Op het onderdeel auto-infrastructuur zijn recent tussen beide oost-west verlopende Stadsassen twee verbindingen uit het Masterplan opgewaarderd tot gebiedsontsluitingsweg, zodat de afwikkeling van het bovenwijkse noord-zuidverkeer niet meer door de woongebieden plaatsvindt.
- In het fietsnetwerk zijn enkele trajecten toegevoegd en is de verbinding met de bestaande stad geconcentreerd op de bruggen, waarover ook het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) wordt geleid.

### *Relevante (autonome) ontwikkelingen*

- De afgelopen jaren is de automobiliteit sterker toegenomen dan in 1997 verwacht. De opzet van het verkeerssysteem is echter gebaseerd op die eerdere prognoses.
- Zowel in de realisatie van woongebieden en infrastructuur binnen het plan, als van de omliggende (Rijks)infrastructuur (A2, A12, spoor Woerden-Utrecht) is vertraging opgetreden. Daarbij is de vertraging in de infrastructuur, met name bij HOV, integratie van de A2 en de aansluiting op de A12, groter dan de vertraging in de ontwikkeling van woongebieden. Om de vertraging in de HOV en de aansluiting op de A12 te compenseren zijn tijdelijke voorzieningen getroffen. De vertraging van de A2-verbreding leidt uitsluitend tot vertraging in de ontwikkeling van de plandelen, die in het (voorgenomen) programma na 2005 vallen.

### *Wijzigingen in beleid, kennis en inzicht*

- Meer dan in 1997 is de bescherming van bedreigde dier- en plantensoorten op basis van de Natuurbeschermingswet en de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn een aandachtspunt. Over het vóórkomen van dier- en plantensoorten zijn meer en recentere gegevens voorhanden.
- Sinds kort moeten ruimtelijke plannen mede worden onderbouwd via een Watertoets. Daarin worden de gevolgen van de ruimtelijk ontwikkeling op het watersysteem geëvalueerd en vindt optimalisatie plaats.
- Per 2010 treden nieuwe, verscherpte Europese voor luchtkwaliteit langs wegen in werking.

## GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

### *Verkeer en modal split*

De prognose uit 2001 voor de totale verkeersintensiteit binnen Leidsche Rijn in 2015 ligt enkele procenten hoger dan de prognose uit 1997. Plaatselijk bedraagt de toename meer dan 100%, met name op de weg 't Zand en direct aanliggende trajecten van de beide Stadsassen. Op basis hiervan is voor de eindsituatie een toename van fiets- en autogebruik berekend en een afname van het gebruik van HOV. In deze berekeningen is nog geen rekening gehouden met het negatieve effect op de modal split dat de vertraging in de aanleg van HOV naar verwachting veroorzaakt. Ook de positieve effecten die verwacht mogen worden van de tijdelijke maatregelen die inmiddels zijn getroffen zijn niet verwerkt. Beide effecten konden namelijk niet worden gekwantificeerd,

want er ontbreekt informatie over zowel de tijdelijke effecten als de doorwerking van tijdelijke effecten op de modal split in de eindsituatie. Dit wordt als een belangrijke leemte in kennis ervaren.

De prognose voor de externe verkeersintensiteit is minder dan 1% gestegen ten opzichte van de prognose uit 1997.

#### ***Geluid en luchtkwaliteit***

Door toepassing van geluidsreducerend asfalt (ZOAB) zal de geluidsproductie op het hoofdwegennet in het algemeen lager zijn dan voorspeld in 1997, uitgezonderd de trajecten met een meer dan verdubbelde intensiteit. Vooral nog wordt er van uitgegaan dat het aantal geluidsbelaste bestemmingen ongewijzigd 2651 zal blijven. Binnen Leidsche Rijn voldoet de luchtkwaliteit op alle wegen aan de verscherpte normen. Dat geldt niet voor de wegen in het westelijke deel van de bestaande stad. Op een aantal trajecten is de verwachte verkeersintensiteit in 2015 25 tot 30 % hoger dan volgens de normering toegestaan. Zonder de ontwikkeling van Leidsche Rijn zou deze overschrijding circa 15% hebben bedragen.

#### ***Ecologie en water***

Bij uitwerking van Leidsche Rijn conform de huidige opzet is het behoud van aanwezige ecologische waarden mogelijk, evenals de realisatie van een watersysteem dat voldoet aan de criteria van de Watertoets. De ambities moeten echter bij de verdere planuitwerking nog wel worden gerealiseerd

### **EVALUATIE EN VERVOLG**

#### ***Monitoring door BRU en Gemeente Utrecht***

Ten opzichte van het MER Partieel Regionaal Structuurplan zijn geen significante veranderingen in milieugevolgen geconstateerd, maar er blijven enkele belangrijke aandachtspunten voor verdere evaluatie en monitoring. Deze evaluatie en monitoring zijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid van BRU en Gemeente Utrecht. Gemeente Utrecht heeft het primaat bij de verdere uitvoering van maatregelen, terwijl de verantwoordelijkheid van het BRU met name is gekoppeld aan OV, het belangrijkste aandachtspunt.

#### ***Bewaking beperking autogebruik***

De leemte in kennis ten aanzien van de modal split vraagt absoluut aandacht. Dit is mogelijk via frequente monitoring van de voortgang in de ontwikkeling van enerzijds de woongebieden en anderzijds de (H)OV-voorzieningen. Als het fiets- en (H)OV-gebruik achterblijft bij de verwachting dienen aanvullende en/of tijdelijke maatregelen te worden getroffen om te voorkomen dat de verdeling tussen auto-, fiets- en (H)OV-gebruik in 2015 sterk afwijkt van de huidige ambitie.

#### ***Tijdige weginfrastructuur***

De monitoring dient zich tevens te richten op het gelijk op lopen van de ontwikkeling van woongebieden en (hoofd)weginfrastructuur, teneinde filevorming en daarmee gepaard gaande milieueffecten als geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit in woongebieden te minimaliseren.

#### ***Doorvertaling van doelen en ambities***

De doorvertaling van doelen en ambities voor het Programma tot 2005 naar de lagere planniveaus is eveneens een aandachtspunt. Dit geldt met name voor de inrichting van de nieuwe verbindingen tussen de Noordelijke en Zuidelijke Stadsas (zoals 't Zand), het watersysteem en het treffen van voorzieningen ter behoud en versterking van ecologische waarden. Ook het beperken van het aantal geluidsbelaste bestemmingen dient een aandachtspunt te zijn.

Aangezien het *RSP voor de tien* zich beperkt tot het Programma tot 2005, zal het milieubelang in de besluitvorming over de concept-doorgroei na 2005 aanvullend (via MER) onderbouwd moeten worden.