

# **A27 Lunetten-Hooipolder**

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

27 november 2007 / rapportnummer 1979-49



## 1. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Rijkswaterstaat heeft het voornemen de capaciteit van de A27 tussen de knooppunten Lunetten (bij Utrecht) en Hooipolder (bij Breda) uit te breiden. Voor de besluitvorming over maatregelen om deze capaciteit te vergroten wordt de verkorte Tracéwet-procedure gevolgd. Deze zal uiteindelijk leiden tot een Tracébesluit, dat door de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt genomen. Het ontwerp-Tracébesluit (OTB) wordt samen met het MER ter inzage gelegd.<sup>1</sup>

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- Een gedegen en actuele beschrijving en onderbouwing van de problemen en doelstelling, met daarin opgenomen een opsomming van omvang en locatie van de huidige knelpunten op het gebied van verkeer en andere aspecten;
- Een heldere beschrijving van de procedure, en de criteria die daarbinnen gebruikt worden bij de trechtering van alternatieven;
- Een beschrijving van de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen in de omgeving, de gevolgen daarvan op het verkeersaanbod en de daaruit voortvloeiende (verkeers)effecten in het gehele studiegebied;
- De effecten van de verschillende alternatieven en varianten op het milieu, met name de luchtkwaliteit, geluidsbelasting, natuur- en landschappelijke waarden langs het tracé.

## 2. LEESWIJZER

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen. Aanvullend op de startnotitie doet de Commissie in hoofdstuk 3 suggesties hoe achtergrond en besluitvorming in het MER te behandelen, en een suggestie voor de procedure. In hoofdstuk 4 zet de Commissie uiteen welke alternatieven naar haar mening behandeld moeten worden. Hoofdstuk 5 behandelt de beschrijving van de effecten op verschillende milieuaspecten. De hoofdstukken 4, 5 en 6 gaan in op de vergelijking van de alternatieven, de presentatie en de evaluatie.

---

<sup>1</sup> Voor verdere technische informatie over de m.e.r.-procedure en de advisering door de Commissie zie bijlage 1.

### **3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING**

#### 3.1 Probleemstelling

In de startnotitie wordt ingegaan op de achtergrond van het voornemen. Maak in het MER ook de omvang en locatie van knelpunten en hun onderlinge samenhang duidelijk. Presenteer op een duidelijke overzichtskaart de knelpunten in het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN) in het studiegebied.

Ga in op de functie en het gebruik van het onderliggend wegennet (OWN) in relatie tot de problematiek op de A27.

Geef de verhouding tussen de intensiteiten in de spitsperioden en de beschikbare capaciteit van het HWN. Analyseer de huidige reistijden op het HWN op relevante deeltrajecten. Geef aan wat de omvang van congestie op verschillende wegvakken is en druk de zwaarte daarvan uit in voertuigverliesuren in totaal en naar doelgroepen (woon-werk, zakelijk, overig en goederenvervoer). Geef aan wat de effecten van de huidige congestie zijn op de betrouwbaarheid van de reistijden.

#### 3.2 Doelstelling

Als doelstelling wordt in de startnotitie aangegeven: de doorstroming op de A27 in 2020 laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit.

Om een goede rangschikking van alternatieven op doelbereik mogelijk te maken is het nodig in het MER ook de achterliggende- of nevendoelestellingen te expliciteren. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan:

- het stimuleren van de economie (van Nederland of van de regio) door het accommoderen van (goederen)verkeer<sup>2</sup>;
- het oplossen van leefbaarheidsknelpunten;
- algemene doelstellingen op het gebied van mobiliteit zoals verwoord in de Nota Mobiliteit, waaronder het verbeteren van de verkeersveiligheid.

De Commissie merkt op dat gezien de omvang van het project ook het oplossend vermogen op langere termijn (toekomstvastheid) van de alternatieven uit het MER moet blijken. Geef daarom een doorkijk naar de verdere toekomst, uitgaande van dezelfde doelstelling voor 2030. Geef hiervoor aan hoe groot de restcapaciteiten op het wegennet zijn en geef voor het jaar 2030 aan hoe de verkeerssituatie op de wegen in het studiegebied zich zal ontwikkelen.

#### 3.3 Beleidskader

In de startnotitie wordt een uitgebreide beschrijving gegeven van het beleid voor de belangrijkste milieuaspecten. Geef in het MER aan welke randvoorwaarden dit beleid aan het project stelt.

Geef aan in hoeverre de alternatieven invulling geven aan doelen vanuit niet-mobiliteitsgericht beleid. De Commissie denkt hierbij aan kaders zoals:

---

<sup>2</sup> Zoals verwoord in de nota 'Pieken in de Delta' van het ministerie van Economische Zaken.

- de uitvoering van maatregelen uit het programma 'Ruimte voor de Rivier';
- optimalisatie van de inpassing van de weg in zijn omgeving en van het wegontwerp, zoals beschreven in het Panorama Routeontwerp;
- de uitvoering van ontsnipperingsmaatregelen, zoals beschreven in het Meerjarenprogramma Ontsnippering 2004.

Geef in het MER een overzicht van de netwerkanalyses en overige verkeersstudies die in zuidwest Nederland zijn uitgevoerd. Geef aan hoe de uitkomsten van deze analyses bij de m.e.r. worden betrokken.

In paragraaf 4.3 van de startnotitie staat een lijst van projecten en studies waarmee rekening moet worden gehouden. Ga met name in op de projecten die grenzen aan het plan, te weten:

- de in 2006 gestarte verkenning A27 zuid (Knooppunt Hooipolder-St. Anabosch);
- de infrastructurele plannen en projecten op het HWN in de stadsregio Utrecht, zoals de verbreding van de A27 op het gedeelte Lunetten-Rijnsweerd.

### 3.4 Procedure

Het bevoegd gezag heeft aangegeven dat voor het voornemen de verkorte Tracéwetprocedure gevolgd moet worden, omdat het gaat om wijzigingen aan een al bestaand tracé. Dit betekent dat er na het berekenen van verkeers- en milieueffecten géén openbare raadpleging is voordat uit de beschouwde alternatieven er één verder wordt uitgewerkt tot OTB. Omdat het gaat om een project waarbij veel keuzes zijn te maken bestaat het risico dat een alternatief wordt gekozen dat als OTB uiteindelijk bij de terinzagelegging op onoverkomelijke bezwaren stuit. Een manier om dit te ondervangen is door verschillende alternatieven tot op het niveau van het OTB uit te werken. Dit kost veel werk en tijd.

De Commissie geeft in overweging om tussentijds publiek en instanties te raadplegen over de gemaakte keuzes.<sup>3</sup> Indien hiervoor wordt gekozen adviseert de Commissie dit te doen op het moment dat de milieuonderzoeken gereed zijn, vóórdat het VKA wordt gekozen en tot OTB wordt uitgewerkt. Naar de mening van de Commissie zal dit uiteindelijk tot een snellere procedure en betere informatie leiden.

Dit betekent dat de verschillende alternatieven<sup>4</sup>, zoals beschreven op p. 32 van de startnotie, in eerste instantie worden getoetst op technische of ruimtelijke belemmeringen, op hun vermogen om te voorzien in de vervoersvraag (hoofddoelbereik) en globaal op de milieueffecten en kosten. Hierna doorlopen de overgebleven kansrijke alternatieven het meer gedetailleerde effectenonderzoek. Hieruit wordt, eventueel na een tussentijdse openbare raadpleging, een VKA gekozen en uitgewerkt tot OTB. Betrek bij het OTB, voorzover daar aanleiding voor is, ook elementen uit de andere alternatieven of varianten.

Geef in het MER een overzicht van de te volgen procedure en de hierbinnen te nemen keuzes. Geef expliciet aan welke criteria gehanteerd worden bij de keuzes tussen alternatieven en hoe de kosten-baten analyse daarin een rol speelt.

<sup>3</sup> Uiteraard stelt de Commissie haar expertise ook beschikbaar tijdens deze raadpleging.

<sup>4</sup> De Commissie ziet in de inspraak geen aanleiding om nog andere alternatieven te onderzoeken.

## **4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN**

### 4.1 Algemeen

Motiveer in het MER, aan de hand van de doelstelling, de omvang van het plangebied (waarom er niet voor een groter of kleiner deel van de A27 is gekozen). Maak voor de verschillende alternatieven zoveel mogelijk duidelijk hoe het ontwerp er uit zal zien en welke keuzes hierin gemaakt moeten worden.

### 4.2 Alternatieven

Met name de knooppunten en aansluitingen (en de vormgeving daarvan) zijn belangrijk voor het al dan niet doorstromen van het verkeer. De Commissie kan zich vinden in de alternatieven en varianten zoals opgenomen in de startnotitie en adviseert uitgebreide aandacht te besteden aan varianten voor de knooppunten Gorinchem (inclusief de aansluiting Avelingen), Everdingen en Hooipolder (inclusief de aanhaking van Geertruidenberg). Door analyses van de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling met behulp van microsimulaties kunnen deze varianten worden geoptimaliseerd.

Onderbouw in het MER met behulp van de cijfers over het gebruik van de Interliner en eventuele andere recente studies de keuze om wel of niet een afzonderlijk OV-alternatief (bus dan wel trein) mee te nemen. Houd bij de formulering en uitwerking van de alternatieven rekening met de ruimte die mogelijk nodig is voor openbaar vervoer (bijvoorbeeld een vrije busbaan).

### 4.3 Referentie

De referentiesituatie is de huidige situatie van de A27 met de autonome ontwikkelingen. Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht van de ruimtelijke plannen en projecten op het gebied van wonen, werken en recreëren, die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd<sup>5</sup> en geef aan welke invloed deze hebben op het verkeersaanbod voor de A27. Onderbouw de ruimtelijke aannames die voor het verkeersmodel worden gedaan.

Waar er onzekerheden over ontwikkelingen bestaan adviseert de Commissie gebruik te maken van scenario's. Voor de periode 2020-2030 zal het hier gaan om een bandbreedte van de te verwachten ontwikkelingen.

Op de pagina's 30 en 31 van de startnotitie wordt een overzicht gegeven van de te onderzoeken alternatieven en varianten. Hieruit blijkt dat de variant met beprijzing op het nulalternatief niet zal worden onderzocht. Om de effecten van beprijzing transparant inzichtelijk te maken, is het van belang dat beprijzing bij alle alternatieven op vergelijkbare wijze wordt uitgewerkt. De Commissie adviseert om de variant 'beprijzing' volwaardig en dus voor alle alternatieven door te rekenen, inclusief het nulalternatief.

---

<sup>5</sup> Het gaat hier om de plannen en projecten (inclusief relatief kleine plannen / projecten) waarover al besloten is of die met een grote mate van waarschijnlijkheid zullen worden uitgevoerd.

Zorg, met het oog op een goede afstemming van MER en kosten-baten analyse, dat het referentiealternatief in beide studies hetzelfde is (conform de richtlijnen OEl).

#### 4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het is belangrijk om doelgericht een mma te ontwikkelen. Dit vraagt een open en creatieve houding. De Commissie adviseert om in dit ontwikkelproces onder andere aandacht te besteden aan:

- mogelijkheden voor intensivering van het openbaar vervoer, hetzij als treinvervoer op de trajecten Breda-'s Hertogenbosch en Utrecht-'s Hertogenbosch, hetzij in de vorm van intensivering van het hoogwaardig busvervoer (met vrije busbaan) op (delen van) het tracé Lunetten-Hooipolder;
- maximaal rekening houden met overige beleidskaders, zoals die verwoord in het Panorama Routeontwerp (op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, verrommeling van het landschap, ruimtelijke beleving, tegengaan van versnippering), of die verwoord in Ruimte voor de Rivier.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

## 5. VERKEERS- EN MILIEUASPECTEN

### 5.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van de referentiesituatie, de verschillende alternatieven en varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen. Maak hierbij onderscheid tussen effecten die kunnen worden gezien als doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de realisatie en effecten na realisatie van de capaciteitsuitbreiding.

De milieueffecten moeten voor de keuze van een VKA in zoveel detail onderzocht worden als nodig voor de keuze voor de alternatieven. Hieruit moet b.v. blijken of aan wettelijke normen voldaan kan worden. Voor het OTB zullen de effecten meer gedetailleerd moeten worden onderzocht (op inpassingsniveau).

### 5.2 Verkeer

#### **Model**

Voor de planstudie A27 Lunetten-Hooipolder zal een specifiek verkeersmodel worden gebouwd. Beschrijf in het MER de karakteristieken van dit verkeersmodel. Geef aan op welke uitgangspunten de opbouw van het netwerk is gebaseerd en welke ruimtelijke ontwikkelingen voor de prognosejaren zijn meegenomen. Geef aan hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (vracht- en personenautoverkeer en openbaar vervoer). Neem bij het MER de belangrijke uitkomsten op van een uit te voeren validatietoets op dit nieuwe samengestelde model.

### **Studiegebied**

De Commissie ziet als studiegebied voor de verkeerseffecten voor het HWN:

- het tracé van de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Hooipolder
- de Ring-Utrecht-zuid en Ring-Utrecht-oost;
- de A27 van knooppunt Hooipolder tot knooppunt st. Annabosch;
- de A59 van de aansluiting Statendam in het westen via knooppunt Hooipolder tot de aansluiting Waalwijk in het oosten;
- de wegvakken van de A15 die aansluiten op de A27.

Voor het OWN geldt dat het studiegebied het gebied is, dat door veranderingen op de A27 in relevante mate wordt beïnvloed. Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd.

### **Analyse**

De verkeerskundige analyse behelst een analyse van de volgende aspecten en onderwerpen voor het totale studiegebied:

- de verkeersintensiteiten, onderscheiden naar personenverkeer en vrachtverkeer alsmede de gebruikelijke onderscheiden naar doelgroepen (woonwerk, zakelijk, overig) en tijdstip van de dag (spits en niet-spits);
- de verdeling van de verkeersstroom in bovenregionaal, regionaal en lokaal verkeer zodat de effecten op het OWN en het vóórkomen van sluipverkeer duidelijk worden gemaakt;
- de reistijden op het tracé en de betrouwbaarheid hiervan per auto of openbaar vervoer, zowel tijdens als buiten de spitsperioden;
- de robuustheid van het wegennet;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling (I/C verhoudingen);
- de totale congestieduur en -zwaarte (voertuigverliesuren);
- de verkeersveiligheid (ongevalskans, slachtoffers). Beschrijf aan de hand van de meest actuele risicocijfers en prognoses de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid in het studiegebied, inclusief het onderliggend wegennet.

Essentieel is dat de effecten van de alternatieven en varianten aan de doelstellingen van het voornemen worden getoetst.

### **Tunnelveiligheid**

De Commissie adviseert te werken aan de hand van het toetsingskader van de Commissie Tunnelveiligheid.<sup>6</sup> Uit de beschrijving van alternatief 4 ter hoogte van de kruising bij de Merwede lijkt het alsof initiatiefnemer voornemens is om twee rijrichtingen op te nemen in een geboorde tunnel met een grote doorsnede. Volgens de Nederlandse regelgeving is dit slechts toelaatbaar als éénrichtingsverkeer in verband met fysieke, geografische of verkeerstechnische redenen niet mogelijk is. Bovendien gelden hier strenge eisen voor, waaronder een maximumsnelheid van 70 km per uur.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Dit bestaat uit wet- en regelgeving, beleidsnota's, rapporten en leidraden voor risicoanalyses en is te vinden op de website van de Commissie Tunnelveiligheid: [www.commissietunnelveiligheid.nl](http://www.commissietunnelveiligheid.nl).

<sup>7</sup> Zie Besluit aanvullende veiligheid wegtunnels, art. 10.



## 5.3 Woon- en leefmilieu

### 5.3.1 Luchtkwaliteit

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het HWN en OVN, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Volg hierbij de wetgeving<sup>8</sup> zoals die (naar verwachting) van kracht zal zijn ten tijde van de besluitvorming. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van congestie op de luchtkwaliteit. Geef aan of, en zo ja op welke wijze de aanpassing van de A27 in het Nationaal Samenwerkingsverband luchtkwaliteit is opgenomen. Maak anders aannemelijk dat de bijdrage ten gevolge van de aanpassing 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Geef in het MER voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) en NO<sub>x</sub> inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven. Beschrijf:

- de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
- de mate van overschrijding van grenswaarden.

De Commissie merkt op dat niet te verwachten is dat de grenswaarden voor de overige stoffen uit de Wet luchtkwaliteit (SO<sub>2</sub>, CO, Pb en benzeen) zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie<sup>9</sup> beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

Geef in het MER tevens aan wat de (positieve of negatieve) gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit langs de relevante wegen buiten het plangebied.

Op 10 oktober 2007 heeft de Milieucommissie van het Europees Parlement streef- en grenswaarden voor PM<sub>2,5</sub> voorgesteld.<sup>10</sup> De verwachting is dat binnen afzienbare termijn de Europese Unie grenswaarden zal vaststellen voor PM<sub>2,5</sub>. Indien deze naar verwachting van kracht zijn op het moment dat het OTB wordt vastgesteld moet in het MER een indicatie worden gegeven van de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de PM<sub>2,5</sub>-concentraties. Deze indicatie kan gebruikt worden als eerste risico-inschatting of de toekomstige grenswaarde een probleem zal gaan opleveren. De Commissie adviseert om, indien maatregelen moeten worden genomen om de PM<sub>10</sub>-concentraties te reduceren, aan te geven hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM<sub>2,5</sub>-concentraties.

### 5.3.2 Geluid

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de aan te passen weg voor het bepaalde jaar (tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006.

---

<sup>8</sup> Per 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen in werking getreden.

<sup>9</sup> Zie uitspraak 200308882/1 van 16 februari 2005 inzake Rijksweg 73-zuid Ambt Montfort.

<sup>10</sup> De Milieucommissie van het Europees Parlement heeft een streefwaarde voor PM<sub>2,5</sub> van 20 µg/m<sup>3</sup> per 2010 voorgesteld. Deze waarde zou per 2015 moeten gelden als grenswaarde.

Schenk in het MER voorzover van toepassing aandacht aan de cumulatie van geluidbelasting van de weg en geluidbelasting van overige geluidsbronnen.

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen (vanaf de voorkeurswaarde (uitgedrukt in de Europese dosismaat  $L_{den}$ ) van 48 dB) en oppervlak geluidbelast natuurgebied (vanaf een etmaalgemiddelde van 42 dB(A)) door de verschillende alternatieven. Presenteer de geluidscontouren op een contourenkaart.

Geef in het MER aan:

- of er thans al woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend;
- in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn;
- welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen of 'stiller asfalt') getroffen zullen moeten worden;
- of bij bestaande woningen waar sprake is van een saneringssituatie geluidsreducerende maatregelen de geluidsbelasting kunnen terugdringen tot de saneringsdoelstelling.

Beschrijf in het MER ook de (positieve of negatieve) gevolgen voor de geluidniveaus langs de relevante wegen van het onderliggende wegennet.<sup>11</sup>

### 5.3.3 Externe veiligheid

In de startnotitie staat aangegeven dat zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen kwantitatief zullen worden bepaald. Geef tevens aan of er in de huidige situatie knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid, of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

## 5.4 Bodem en water

Geef aan of effecten zijn te verwachten op de bodem, oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit, en grondwaterkwaliteit en -standen. Ga hierbij, in aanvulling op wat er in de startnotitie wordt aangegeven, specifiek in op de gevolgen van de aanleg van een tunnel onder de Merwede. Geef aan welke effecten dit zal hebben op de grondwaterstanden, zowel in de aanlegfase als na voltooiing van het werk.

Geef in het MER informatie over de grondbalans. Geef aan wat er gebeurt met de grond die vrijkomt bij de aanleg van de tunnel. Ga hierbij in het bijzonder in op het eventueel vrijkomen van verontreinigde grond.

## 5.5 Natuur

### Gebiedsbescherming

De A27 doorsnijdt en wordt geflankeerd door een aantal beschermde gebieden. Geef op kaart aan waar langs het tracé zich beschermde gebieden bevinden. Geef van deze gebieden de beschermingsstatus aan:

- Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijn op grond van artikel 10a Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw);
- Beschermd natuurmonument (art. 10 Nbw);

<sup>11</sup> Geluid is relevant bij een verkeerstoename van 30% en een afname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt overeen met 1 dB.

- Ecologische Hoofdstructuur (EHS, Nota Ruimte), specificeer hierbij de (robuuste) ecologische verbindingzones (EVZ's).

Geef in het MER aan welke gevolgen het voornemen heeft of zou kunnen hebben voor beschermde natuurgebieden. Voor Natura2000-gebieden, zoals de Zouweboezem, geldt dat een passende beoordeling moet worden uitgevoerd indien niet met zekerheid kan worden uitgesloten dat de activiteit (al dan niet in cumulatie met andere activiteiten) significante gevolgen kan hebben voor de kwalificerende habitats of soorten.

Beschrijf omvang en locatie van aantasting van de EHS door de verschillende alternatieven en varianten. Geef in het bijzonder aandacht aan de toename van geluid voor vogels en het aantal ha EHS dat verloren gaat door de wegverbreding.

Beschrijf in het MER van de verschillende EVZ's:

- het type (nat/droog);
- functie en schaalniveau (lokaal/regionaal/nationaal van belang);
- de doelsoorten en de ecologische eisen van deze soorten aan de EVZ;
- knelpunten met betrekking tot deze soorten en hun eisen die nu al bekend zijn.

Onderbouw (zoveel mogelijk kwantitatief) wat de effecten van de verschillende alternatieven hierop zijn. Indien er sprake is van aantasting van de beschermde natuurgebieden moet het MER inzicht geven in mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen. Geef aan of en in hoeverre ontsnipperingsmaatregelen, zoals beschreven in het Meerjarenprogramma Ontsnippering 2004 zijn meegenomen. Indien meer verlichting wordt aangelegd dan in de huidige situatie, beschrijf dan in het MER de invloed hiervan op de doelsoorten.

#### **Soortbescherming<sup>12</sup>**

In de wegberm en de nabije omgeving van de weg zijn vermoedelijk planten en dieren aanwezig die beschermd worden door de Flora- en faunawet. Geef aan of voor het voornemen een ontheffing van de minister van LNV vereist is op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet. Indien die vereist is, motiveer dan in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat een ontheffing verleend zal worden.

## 5.6 Landschap

Gebruik de analyses en ontwerpen die zijn gemaakt voor het Panorama routeontwerp, voor de inpassing van de weg in het landelijk en stedelijk gebied. Geef aan hoe het kader uit de Panoramamaroute in het routeontwerp worden toegepast op de inrichting van de weg en de zogeheten 'contactpunten met de omgeving'.

---

<sup>12</sup> Op de website [www.minlnv.nl/natuurwetgeving](http://www.minlnv.nl/natuurwetgeving) is uitgebreide informatie te vinden over de soortenbescherming, waaronder de systematiek van de Flora- en faunawet en de vereisten voor het verkrijgen van ontheffingen voor verboden handelingen.

Beschrijf de effecten van de alternatieven op de Nationale Landschappen Rivierengebied, Groene Hart en nieuwe Hollandse Waterlinie, met name op de openheid(beleving) in deze gebieden. Geef daarbij visualisaties, onder andere vanuit de open landschappen, zoals de Alblasserwaard, Vijfheerenlanden en het eiland Schalkwijk (ten oosten van Nieuwegein) naar de weg van:

- de doorgaande viaductconstructie in het Hoge Snelwegalternatief;
- de hoge ligging van kruisingen;
- de vernieuwde knooppunten Gorinchem en Hooipolder;
- de vernieuwde contactpunten zoals de nieuwe bruggen;
- toepassing van geluidswallen en schermen.

Ga voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie specifiek in op inpassing van de weg bij de doorsnijding van Fort Altena.

Beschrijf kort de effecten van de verschillende alternatieven op de beleving van het landschap (zowel landelijk als stedelijk, inclusief het wegontwerp) door de weggebruiker.

## 5.7 Cultuurhistorie

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische (waaronder archeologische) waarden langs het tracé. Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen voorzien worden dan dient door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn.<sup>13</sup> Geef in het MER duidelijk aan wat het effect van de verschillende alternatieven / varianten is op aanwezige cultuurhistorische waarden (waaronder ook archeologische vindplaatsen).

## 6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN EN MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN-BATEN ANALYSE

Geef overzichtelijk en zoveel mogelijk kwantitatief inzicht in de effecten van de verschillende alternatieven en varianten. Presenteer deze in een overzichtelijke vergelijkingstabel. Sluit, teneinde de gegevens uit de MKBA-analyse en het MER geïntegreerd te kunnen betrekken bij de keuze van het VKA, aan bij de basistabellen zoals deze bij OEI zijn vastgesteld.

Bij het volgen van de OEI-methodiek is tevens van belang dat de te onderzoeken alternatieven en varianten bij de MKBA en de MER dezelfde zijn.

Het in geld uitdrukken van de gevolgen van de verschillende alternatieven, en zeker van de milieugevolgen is niet altijd mogelijk. Dit betekent dat de MKBA geen volledig inzicht geeft in de te verwachten milieueffecten. Om die reden is het dan ook van belang in het MER aan te geven dat de vergelijking van alternatieven in m.e.r.-verband en de vergelijking van alternatieven in een MKBA twee aparte sporen zijn, hoewel deze wel op elkaar worden afgestemd.

---

<sup>13</sup> Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen, voorzover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

## **7. VORM EN PRESENTATIE**

De Commissie adviseert recent kaartmateriaal te gebruiken met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. De Commissie geeft ter overweging het kaartmateriaal met betrekking tot tracé en onderzoek beschikbaar te stellen als KML-bestand<sup>14</sup>, met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken.

## **8. SAMENVATTING VAN HET MER**

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

---

<sup>14</sup> KML is een bestandsformaat waarin geografische gegevens met een Earth browser (zoals Google Earth en Google Maps) worden weergegeven.



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat Noord-Brabant

**Bevoegd gezag:** Ministerie van Verkeer en Waterstaat

**Besluit:** Vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet.

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C1.4

**Activiteit:** Uitbreiding van de capaciteit van de A27.

### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft, behalve de startnotitie, ook betrokken bij haar advisering: Panoramaroute, visie routeontwerp A27, eindconcept mei 2006, (Rijkswaterstaat).

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een lijst van de betrokken inspraakreacties wordt gegeven in bijlage 2.

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in Staatscourant 175: 11 september 2007

advies aanvraag: 7 september 2007

ter inzage legging: 12 september 2007

richtlijnenadvies: 27 november 2007

### **Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt.

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr.ir. F.D. van der Hoeven

ir. J.A. Huizer

drs. G. Korf (werkgroepsecretaris)

drs. Y.J. van Manen

prof.dr. H.J. Meurs

ing. B. Peters

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

## **BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen**

1. Tankstation De Wagenaar BV, Meerkerk
2. R.H van Ewijk, Wijk bij Duurstede
3. S.J. Schaafsma, Oosterhout
4. T.J. Buter, Vianen
5. B. van Kooij-Dijkstra, Houten
6. L. Banga, Sleeuwijk
7. Installatiebedrijf Werkendam B.V., Werkendam
8. Natuur- en Vogelwacht De Alblasserwaard, Papendrecht
9. Jéwé B.V. Houtwarenfabriek, Gorinchem
10. Stichting Belangenbehartiging Sleeuwijk-West, Sleeuwijk
11. Zuid-Hollands Landschap, Rotterdam
12. A. Prins-Vedders, Sliedrecht
13. D.W. Selders, Noordeloos
14. Boerman Transport B.V., Hardinxveld-Giessendam
15. A. Versluijs, Meerkerk
16. E. Hamann, Gorinchem
17. N. van Driel, Sleeuwijk
18. Waterschap Rivierenland, Tiel
19. G. Bok, Sleeuwijk
20. H.G.C. Bouman, Sleeuwijk
21. J.P.J. de Graaf, Sleeuwijk
22. S. Lahav, Sleeuwijk
23. A.L.B. van Heteren, Sleeuwijk
24. J. Kersten B.V., Nieuwegein
25. L. Crielaard, Sleeuwijk
26. W. van der Helm, Sleeuwijk
27. Platform A27, Utrecht
28. W.A. Matla, Sleeuwijk
29. J.Z. van der Voorden, Sleeuwijk
30. W.F. Wijnbelt, Sleeuwijk
31. J.R. de Boer, Sleeuwijk
32. F.X. Borsje, Sleeuwijk
33. J.J. Bouman, Sleeuwijk
34. C. Branderhorst, Sleeuwijk
35. A.D. van Brouwershaven, Sleeuwijk
36. Van Hemert, Sleeuwijk
37. W. de Graaf, Sleeuwijk
38. K. Groeneveld, Sleeuwijk
39. D.J.A. Poels-Boll, Sleeuwijk
40. J.A. Huisman-Van Rijn, Sleeuwijk (mede namens de heer G.G. Huisman)
41. J. Jonker, Sleeuwijk
42. M.J. van der Klooster, Sleeuwijk
43. P.C. Kropff, Sleeuwijk
44. M. Pellicaan, Sleeuwijk
45. G.A. van Rijswijk, Sleeuwijk
46. Stichting Golf Laagraven, Houten
47. B. Schermers, Sleeuwijk
48. T.P. van der Stelt, Sleeuwijk
49. A. Vink, Sleeuwijk
50. H.A. Visser, Sleeuwijk
51. A.J. Wieriks, Sleeuwijk
52. M.A.T.R. Zaalberg - Swart, Sleeuwijk
53. L. Zevenbergen, Sleeuwijk
54. S.M. van der Baan, Sleeuwijk
55. T. Buwalda, Sleeuwijk
56. F. van Driel, Sleeuwijk
57. Y. Feij, Sleeuwijk
58. H.W. van den Heuvel, Sleeuwijk
59. A. Rijkers, Sleeuwijk
60. A.A van Tilburg, Sleeuwijk
61. J.M. de Vries - van Dijke, Sleeuwijk



62. J.C. Bax - Wartena, Sleeuwijk
63. W.M.M. Kolf, Sleeuwijk
64. Maasland Security, Sleeuwijk
65. H. de Raad, Gorinchem
66. Nieuwegeins Golfclub, Houten
67. Th. J. van Bennekom, Houten
68. H.W. Baks, Sleeuwijk
69. G.P.J. van den Berg, Sleeuwijk
70. H.M.F. van den Berg, Sleeuwijk
71. A.A. Boone, Sleeuwijk
72. C.M. de Zeeuw, Sleeuwijk
73. J.M.M. van Elen, Sleeuwijk
74. A.C. Hak, Sleeuwijk
75. A. den Hartog - ten Berge, Sleeuwijk
76. G. van Herwijnen, Sleeuwijk
77. L. Hoek, Sleeuwijk
78. K. Janson, Sleeuwijk
79. A. Jong - Visser, Sleeuwijk
80. J.H. Kapel, Sleeuwijk
81. M. de Koeyer, Sleeuwijk
82. K. Koekkoek, Sleeuwijk
83. Ir. A.J. van Kranenburg, Sleeuwijk
84. L.L.M. Kroone, Sleeuwijk
85. J. van der Leeden, Sleeuwijk
86. G. van Leeuwen, Houten
87. M.J. Rietveld, Sleeuwijk
88. Vertegenwoordiger van MLC, Sleeuwijk
89. C. Romijn, Sleeuwijk
90. J. Schot, Sleeuwijk
91. O. Schouten, Nieuwendijk NB
92. A.M. Schram, Sleeuwijk
93. C. Smits, Sleeuwijk
94. J.W. Stegeman, Sleeuwijk
95. P. Sterrenburg, Sleeuwijk
96. G.J. Verspui, Sleeuwijk
97. D.J. Visser, Sleeuwijk
98. N. Visser, Sleeuwijk
99. C. van Vugt, Sleeuwijk
100. C.A. Westerings, Sleeuwijk
101. K. de Zeeuw, Sleeuwijk
102. J. Boer, Sleeuwijk
103. G. Bok, Sleeuwijk
104. G.N. Boote - Maas, Sleeuwijk
105. C. den Braven, Sleeuwijk
106. B.J.A. Glaap, Sleeuwijk
107. H.N.G. Hak, Sleeuwijk
108. H. Koek - van Wamel, Sleeuwijk
109. J.M. Kramer - de Lange, Sleeuwijk
110. H.O Löbermann, Sleeuwijk (mede namens: mevrouw W. Löbermann - Vlot en mevrouw H.O. Löbermann)
111. F. Smits, Sleeuwijk
112. M.M.W.A. van Gurchom, Sleeuwijk
113. T. den Hartog, Sleeuwijk
114. G.A. Houtepen, Sleeuwijk
115. J.A. van Iersel, Sleeuwijk
116. Ing. J. Keller, Sleeuwijk
117. 4 eensluitende reacties ontvangen,
118. F. Otter, Sleeuwijk
119. B.C. van der Stelt, Sleeuwijk
120. T.M.S. Technical & Maritime Services, Werkendam
121. N. Zwart, Sleeuwijk
122. W.J. van den Berg, Sleeuwijk
123. D.J.C. de Ruiter, Sleeuwijk

124. D.C. van Vuuren, Sleeuwijk
125. H. Groeneveld, Sleeuwijk (de namens: mevrouw J. Groeneveld)
126. E.A.M. van Tilburg, Sleeuwijk (mede namens: mevrouw T. van Tilburg - Bax)
127. A.A. Verzijl, Gorinchem (mede namens: R.M. Verzijl - Van der Slikker)
128. J.M. Dokman, Sleeuwijk
129. 3 eensluitende reacties ontvangen,
130. E.J. Wijburg, Sleeuwijk
131. J. Kramer, Sleeuwijk
132. D.T. Oosterwijk, Sleeuwijk
133. B. de Ruijter, Sleeuwijk
134. M. Vos, Sleeuwijk
135. C.M. Vreeswijk, Sleeuwijk
136. Stichting Vrienden van de Gorcumse Molens, Gorinchem
137. G. Post - van Weeren, Sleeuwijk (mede namens: de heer F. Post)
138. A.M.F. van der Burg, Sleeuwijk
139. A. Dekker, Sleeuwijk
140. W.D. Kamstra, Sleeuwijk
141. M.H. Langevoord - De Kreek, Sleeuwijk
142. Ir. J. Langevoord, Sleeuwijk
143. A.A. Lommers, Sleeuwijk
144. J.J. Pel, Gorinchem
145. J.A. Zegwaard, Sleeuwijk
146. Theunisz, Sleeuwijk
147. Buurtverenigingen direct gelegen aan de A27 te Meerkerk, Meerkerk
148. Gemeente Geertruidenberg, Raamsdonkerveer
149. N.V. Nederlandse Gasunie, Waddinxveen
150. A. Verhoeven, Sleeuwijk (mede namens: mevrouw M.E. Verhoeven, mevrouw H.E. Verhoeven)
151. H.E. Hak, Sleeuwijk
152. C. Feij, Sleeuwijk
153. W. den Breejen, Sleeuwijk
154. J. Dijkshoorn, Sleeuwijk
155. O.J.J.M. Lancée, Sleeuwijk
156. M.M. van Min, Sleeuwijk
157. W.C. Korteland-Bijkerk, Hoogblokland
158. M. van Dort, Sleeuwijk
159. J. Pruissen, Sleeuwijk
160. BAM Rail bv, Breda
161. B.M. Siera, Sleeuwijk
162. M. Sjouke, Sleeuwijk
163. M.A. van Straten-De Graaf, Sleeuwijk
164. Swijnenburg Transport Werkendam, Werkendam
165. H. van der Meijden, Sleeuwijk
166. B.H. Wlkers, Amsterdam (mede namens mevrouw C.W. Welkers-Stam en mevrouw A.M. Welkers)
167. H. Bohle, Sleeuwijk
168. C.L.J. Boot, Sleeuwijk
169. A. Helmers, Sleeuwijk
170. A.C.F.M. Korthout, Sleeuwijk
171. K. Spijkerman, Sleeuwijk
172. A.C. Spijkerman, Sleeuwijk
173. N. Baardman, Sleeuwijk (mede namens de heer J.C. van Lopik)
174. R. Bot, Sleeuwijk
175. A.E. Caljé, Sleeuwijk
176. J.M. Daalhuizen, Houten
177. B. Groeneveld, Sleeuwijk
178. H. Hartman, Sleeuwijk
179. T.J.R. Janssen, Sleeuwijk
180. W.G. Kant, Sleeuwijk (mede namens mevrouw Kant-Harteveld)
181. Drs. M.G.A. de Koning, Sleeuwijk
182. H. van de Koppel, Sleeuwijk
183. Ir. E.A. Piso, Sleeuwijk
184. R. van de Pol, Vernooij Bedrijfmakelaar, De Meern

185. P.A. Post, Sleeuwijk
186. J.Ch.M. Jorna, Odijk
187. Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch (mede namens Provincie Zuid-Holland, Provincie Noord-Brabant, Gemeente Zederik, Gemeente Hardinxveld, Giessendam, Gemeente Gorinchem, Gemeente Werkendam, Gemeente Woudrichem, Gemeente Geertruidenberg, Gemeente Oostyerhout, Gemeente Breda, Gemeente Giessenlanden, Waterschap Brabantse Delta, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Kamer van Koophandel Rivierland, Kamer van Koophandel Midden-Brabant, Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging (BZW), Bestuur Regio Utrecht (BRU))
188. Bedrijven Kring Altena, Werkendam
189. T.J. de Haas, Gorinchem
190. Gemeente Breda, Breda (mede namens Gemeente Oosterhout)
191. Gemeente Gorinchem, Gorinchem
192. Vernooij Bedrijfmakelaarij, De Meern
193. Gemeente Zederik, Meerkerk
194. Kamer van Koophandel Rivierenland, Gorinchem (mede namens Kamer van Koophandel West-Brabant, Kamer van Koophandel Utrecht en Kamer van Koophandel Midden-Brabant)
195. Drechtsteden, Dordrecht
196. Van Oord Nederland bv, Gorinchem (mede namens Mercon Steel Structures)
197. Oerlemans Plastics B.V., Genderen
198. W.J. van Burgel, Nieuwendijk NB
199. G. van Schaik, Sleeuwijk
200. Drs. J. Vuuren, Sleeuwijk
201. Gemeente Giessenlanden, Hoornaar
202. Milieudefensie, Amsterdam
203. J.E. van Beek-Van der Pol, Sleeuwijk
204. F.C. Boogaarts, Sleeuwijk
205. Gebr. de Boon b.v., Gorinchem
206. E.T.M. de Bruijn, Raamsdonkveer
207. R.S. van der Giessen, Sleeuwijk
208. P.H. van den Heuvel, Sleeuwijk
209. D.P.M. Hoogendijk, Sleeuwijk
210. C.J. Hoogendijk, Sleeuwijk
211. A.P. van der Kam, Sleeuwijk
212. B. van der Kam, Sleeuwijk
213. C.K.K. Knol, Sleeuwijk
214. P.J. Meijer, Sleeuwijk
215. A.W. Verheijen, Sleeuwijk
216. J. Smit, Sleeuwijk
217. Stichting A27 Merwedeburg, Gorinchem
218. J.M. Vaal, Sleeuwijk
219. ANWB,
220. A. Leijgraaff, Sleeuwijk
221. 3 eensluitende reacties ontvangen,
222. 5 eensluitende reacties ontvangen
223. 5 eensluitende reacties ontvangen
224. Aannemingsbedrijf De Vries Werkendam BV, Werkendam
225. Promelca, Gorinchem
226. Ministerie van Defensie, Utrecht
227. S. Zijlstra GWW B.V., Andel
228. J. van Belle, Meerkerk (mede namens bewoners langs de sluisroute door Meerkerk)
229. Evo, Zoetermeer (mede namens: Transport en Logistiek Nederland:TLN)
230. VVD Geertuidenberg/sportverenigingen, Raamsdonkveer
231. J. Dubbeldam, Sleeuwijk
232. Ir. K. Fieggen, Gorinchem
233. P. Poppelaars, Sleeuwijk
234. A. Straver, Nieuwendijk NB
235. G.K. Sijtsma, Sleeuwijk
236. Ing. R. Walhout, Purmerend
237. VVD Brabant, Raamsdonkveer

- 238. D.C. Verkerk, Meerkerk
- 239. Krajenbrink, Rijswijk NB
- 240. N. Verkerk, Meerkerk
- 241. B. Hage, Raamsdonkveer
- 242. A. Mutsaers, Raamsdonkveer
- 243. Keerpunt 74, Geertruidenberg
- 244. C.C.J.J. Peek, Houten

Verslag hoorzitting d.d. 25 september, 2 oktober en 9 oktober 2007







**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
A27 Lunetten-Hoopolder**

Rijkswaterstaat heeft het voornemen de capaciteit van de A27 tussen de knooppunten Lunetten (bij Utrecht) en Hoopolder (bij Breda) uit te breiden. Hiervoor wordt een verkorte Tracé-MER procedure doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2237-6