

# **Planstudie Utrecht - knooppunt Eemnes - Amersfoort (A27/A1)**

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

5 september 2008 / rapportnummer 2114-58



## **1. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER**

Rijkswaterstaat heeft het voornemen de capaciteit van de A27 tussen afrit Groenekan (bij Utrecht) en knooppunt Eemnes en de capaciteit van de A1 tussen knooppunt Eemnes en Amersfoort uit te breiden. Voor de besluitvorming over mogelijke 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 (V&W) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) wordt genomen. Het ontwerp-Tracébesluit (OTB) wordt samen met het milieueffectrapport (MER) ter inzage gelegd.<sup>1</sup>

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

- Een analyse van de verkeersstromen op het hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN), in de huidige en toekomstige situatie (mede gebaseerd op de planologische ontwikkelingen);
- Een beschrijving van de te onderzoeken varianten, mede aangepast aan de meest recente (beleids)ontwikkelingen;
- Een beschrijving van de effecten van het voornemen op geluidhinder, luchtkwaliteit en natuurwaarden;
- Een duidelijke en leesbare samenvatting met de belangrijkste punten voor de besluitvorming.

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 in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

## **2. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING**

### **2.1 Achtergrond en probleemstelling**

In de startnotitie wordt kort ingegaan op de uitgevoerde netwerkanalyse en overige verkeersstudies die voor de regio zijn uitgevoerd. Beschrijf in het MER hoe de uitkomsten van deze analyses bij de m.e.r. worden betrokken. Geef aan wat het verband is tussen deze uitkomsten en de afbakening van het plangebied voor het onderhavige project. Geef tevens aan wat het verband is van het onderhavige project met andere (binnenkort op te starten) studies, die uit de netwerkanalyse voortkomen.

Maak in het MER de omvang en locatie van knelpunten en hun onderlinge samenhang duidelijk. Presenteer op een duidelijke overzichtskaart de knel-

---

<sup>1</sup> Voor gegevens over de m.e.r.-procedure, de rol van de Commissie en de werkgroepsamenstelling, zie bijlage 1.

punten in het hoofdwegennet (HWN) in de regio Amsterdam-Gorinchem-Ede-Barneveld-Almere.

Geef een beschrijving van de huidige verkeerssituatie op HWN en OWN, aan de hand van:

- de verhouding tussen de intensiteiten in de spitsperioden en de beschikbare capaciteit van het HWN (I/C verhouding);
- de huidige reistijden op relevante deeltrajecten;
- de omvang van congestie op verschillende wegvakken; druk de zwaarte daarvan uit in voertuigverliesuren in totaal en naar doelgroepen (woonwerk, zakelijk, overig en goederenvervoer);
- een beschrijving van problemen op het OWN;
- een analyse van de ritlengteverdeling, herkomst en bestemming van verkeer (teneinde inzicht te krijgen in de samenstelling van verkeer van en naar de Utrechtse agglomeratie).

## 2.2 Doelstelling

Als doelstelling wordt in de startnotitie aangegeven: de doorstroming op de A27 en de A1 in 2020 te laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit. Daarnaast wordt een aantal inpassingsdoelen aangegeven. Concretiseer in het MER de doelen zodanig dat de alternatieven op doelbereik getoetst kunnen worden. Betrek hierbij ook beleid zoals het Panorama Routeontwerp en het Meerjarenprogramma Ontsnippering 2004.

De Commissie merkt op dat voor de MKBA verder vooruitgekeken wordt dan 2020. Gezien de omvang van het project adviseert de Commissie het oplossend vermogen op langere termijn (toekomstvastheid) van de alternatieven ook voor het MER te onderzoeken. Geef daarom expliciet aandacht aan de ontwikkelingen na 2020. Presenteer in het MER, bijvoorbeeld met bandbreedtes, de demografische- en de daarmee samenhangende ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030, en de behoefte aan verkeerscapaciteit die hieruit voortkomt.<sup>2</sup> Hieruit moet het oplossend vermogen van de alternatieven in 2030 beoordeeld kunnen worden. Geef hierbij tevens een (kwalitatieve) beschouwing over de mate waarin na 2030 aan de doelstellingen wordt voldaan.

## 2.3 Beleidskader

In de startnotitie wordt een uitgebreide beschrijving gegeven van het beleid voor de belangrijkste milieuaspecten. Geef in aanvulling hierop aan welke beleidsambities er gelden ten aanzien van de kwaliteit van de leefomgeving en de volksgezondheid<sup>3 4</sup> zoals verwoord in het MNP4, het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002-2006)<sup>5</sup> en de Nationale Aanpak Milieu en Gezond-

---

<sup>2</sup> Vaak worden de cijfers voor de afgelopen decennia in een rechte lijn doorgetrokken om een toekomstbeeld te krijgen. Voor een goed beeld van de toekomstvastheid van oplossingen is het noodzakelijk dat met onderbouwde prognoses wordt gewerkt.

<sup>3</sup> Op basis van de Wet collectieve preventie volksgezondheid (Wcpv). Het doel van de Wcpv is gezondheidswinst: het verlengen van gezonde levensverwachting, het voorkomen van vermijdbare sterfte en het verhogen van de kwaliteit van het leven. De Wcpv stelt dat gemeenten dit kunnen bewerkstelligen door gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen mee te laten wegen. De Wcpv verplicht de gemeenten elke vier jaar een nota gemeentelijk gezondheidsbeleid vast te stellen.

<sup>4</sup> Op basis van de EU-richtlijn 2001/42/EG voor m.e.r. op strategisch niveau is gezondheid expliciet benoemd als milieueffect in de Nederlandse regelgeving voor plan-MER.

<sup>5</sup> Hierin worden m.e.r. en SMB expliciet als belangrijke instrumenten genoemd om de integratie van gezondheid en milieu in lokaal beleid te bevorderen.

heid (2008-2012). Geef in het MER aan welke randvoorwaarden het beleidskader aan het project stelt.

#### 2.4 Te nemen besluit(en)

In de startnotitie staat beschreven welke overige besluiten, studies en procedures er (onder andere in het kader van het programma 'VERDER') gevolgd worden. Geef in het MER de laatste stand van zaken weer. Geef hierbij expliciet aan welke criteria gehanteerd worden bij de keuzes tussen alternatieven en hoe de kosten-baten analyse daarin een rol speelt.

De Commissie geeft in overweging om tussentijds publiek en instanties te informeren over de te maken keuze voor een voorkeursalternatief, teneinde de procedure zo transparant mogelijk te maken.<sup>6</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.

### **3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN**

#### 3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit betreft het uitbreiden van de wegcapaciteit van de A27 en de A1 op de tracédelen Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort. Maak voor de verschillende alternatieven zoveel mogelijk duidelijk hoe het ontwerp er uit zal zien en welke keuzes hierin gemaakt moeten worden.

#### 3.2 Alternatieven

In de startnotitie wordt beschreven welke (combinaties van) alternatieven worden onderzocht.<sup>7</sup> De Commissie adviseert de informatie uit de MKBA te gebruiken om een beter inzicht te krijgen in de verschillende combinaties en het voorkeursalternatief te selecteren. De Commissie adviseert hierbij een gefaseerde uitvoering niet op voorhand uit te sluiten.

#### 3.3 Referentie

De referentiesituatie is de huidige situatie op de wegvakken van het plangebied met de autonome ontwikkelingen (voor zover mogelijk tot 2030). 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, die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd<sup>8</sup> en geef aan welke invloed deze hebben op het verkeersaanbod op de A1 en de A27. Onderbouw de ruimtelijke aannames die voor het verkeersmodel worden gedaan.

---

<sup>6</sup> Indien gewenst kan de Commissie in dit stadium tussentijds advies geven over de onderbouwende informatie.

<sup>7</sup> De Commissie ziet in de inspraak geen aanleiding om nog andere alternatieven te onderzoeken.

<sup>8</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. Een voorbeeld is de aanleg van een OV-verbinding tussen Hilversum en Huizen, zoals genoemd in inspraakreacties 43, 48, 57, 73 en 77, de ontwikkelingen in Almere (inspraakreactie 26) en de ontwikkeling van Vathorst (inspraakreactie 93).

In hoofdstuk 4 van de startnotitie staat een lijst van projecten en studies waarmee rekening moet worden gehouden. Geef aan in welke mate deze relevant zullen zijn voor het verkeersaanbod op het te beschouwen tracé. Maak hierbij, voor zover de omvang van ontwikkelingen nog niet vaststaat<sup>9</sup>, gebruik van scenario's. Voor de periode 2020-2030 zal het hier gaan om een bandbreedte van de te verwachten ontwikkelingen. Besteed in dit kader ook aandacht aan de verwachte gevolgen van de vergrijzing in de regio voor het verkeersaanbod en de tijden waarop piekmomenten ontstaan.

In de startnotitie wordt aangegeven dat een gevoeligheidsanalyse wordt uitgevoerd om het effect van prijsbeleid op de vervoersstromen te berekenen. Geef, gezien de lopende discussies over dit onderwerp, in het MER aan op welke uitgangspunten deze gevoeligheidsanalyse gebaseerd wordt.

Zorg, met het oog op een goede afstemming van MER en kosten-baten analyse, dat de onderzochte alternatieven en de referentiesituatie in beide studies hetzelfde zijn (conform de richtlijnen OEI).

### 3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

De startnotitie bevat een aanzet voor een meest milieuvriendelijke alternatief (mma). De Commissie adviseert expliciet aandacht te besteden aan beleidskaders op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, ruimtelijke beleving, opheffen van barrières en tegengaan van versnippering zoals onder andere verwoord in het Panorama Routeontwerp, en de kansen die op dit gebied in het project aanwezig zijn.<sup>10</sup>

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.

## 4. VERKEERS- EN MILIEUASPECTEN

### 4.1 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 en op kaart. Maak hierbij onderscheid tussen doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase van de capaciteitsuitbreiding.

De milieueffecten moeten voor de keuze van een VKA in zoveel detail onderzocht worden als nodig voor deze keuze. Hieruit moet bijvoorbeeld blijken of het VKA aan wettelijke normen voldoet. Voor het OTB zullen alle effecten op inpassingsniveau moeten worden onderzocht.

Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd, zowel voor het HWN als het OWN.

---

<sup>9</sup> Dit is met name het geval voor de ontwikkelingen in Almere.

<sup>10</sup> In o.a. inspraakreacties 5, 33, 46, 88 wordt gewezen op de kansen om barrièrewerking te verkleinen.

## 4.2 Verkeer

### **Model**

Voor het te gebruiken verkeers- en vervoersmodel is essentieel dat de alternatieven en varianten aan de doelstellingen kunnen worden getoetst. Beschrijf in het MER de karakteristieken van dit verkeersmodel. Geef aan:

- op welke uitgangspunten de opbouw van het netwerk is gebaseerd;
- welke ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel scenario's voor de prognosejaren zijn meegenomen;
- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (personenauto- en vrachtverkeer en openbaar vervoer);
- welke overige ontwikkelingen voor de lange termijn (zoals brandstofprijzen) in het model voorzien worden;
- wat de verschillen zijn met de modellen die bij voorgaande studies in dit gebied zijn gebruikt (bijv. bij de Netwerkanalyse).

### **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 (woon-werk, zakelijk, overig) en tijdstip van de dag (spits en niet-spits);
- de reistijden op het HWN en het OWN zowel tijdens als buiten de spits;
- knelpunten; onderzoek door middel van een ritlengteanalyse en analyse van herkomst en bestemmingen in hoeverre er sprake is van 'sluipverkeer'<sup>11</sup> en wat dit betekent voor de verkeersaantrekkende werking van het HWN bij maatregelen aan het HWN;
- de robuustheid van het wegennet<sup>12</sup>;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling (I/C verhoudingen);
- de totale congestieduur en -zwaarte (voertuigverliesuren), uitgesplitst naar HWN en OWN en doelgroep (woon-werk, zakelijk, overig en goederenvervoer);
- 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.

## 4.3 Woon- en leefmilieu

### **Luchtkwaliteit**

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het HWN en de relevante wegen van het OWN, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Volg hierbij de luchtkwaliteits-eisen uit de Wet milieubeheer (Wm). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van eventuele congestie op de luchtkwaliteit. Geef aan hoe wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen. Voor de afbakening van het studiegebied is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen<sup>13</sup> te verwachten zijn.

---

<sup>11</sup> Verkeer dat gebruik maakt van het OWN maar gezien herkomst en bestemming zou thuishoren op het HWN.

<sup>12</sup> Mate waarin het wegennet in staat is alternatieve routes te bieden bij calamiteiten.

<sup>13</sup> Uit de uitspraak FOC Roosendaal (ABRvS 200506157/1) blijkt dat een toename van meer dan 0,1 µg /m<sup>3</sup> kan worden aangemerkt als significant.

Geef in het MER voor fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub><sup>14</sup>) en NO<sub>2</sub> inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven.<sup>15</sup> 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.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden<sup>16</sup> en richtwaarden<sup>17</sup> voor de overige stoffen uit de Wm zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

Indien effecten van luchtverontreiniging optreden, ga dan na of deze via mitigerende maatregelen zijn te verminderen. Denk hierbij aan maatregelen zoals bijvoorbeeld snelheidsverlaging of schermen.

### **Geluid**

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

Schenk in het MER voor zover van toepassing aandacht aan de cumulatie van geluidbelasting door de weg en geluidbelasting door overige geluidsbronnen.<sup>18</sup>

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen (vanaf de voorkeurswaarde (uitgedrukt in de Europese dosismaat L<sub>den</sub>) 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;<sup>19</sup>
- welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen of 'stiller asfalt') getroffen zullen moeten worden;

---

<sup>14</sup> Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM<sub>2,5</sub> vastgesteld. Voor PM<sub>2,5</sub> geldt een grenswaarde: jaarnorm 25 µg/m<sup>3</sup> per 2015; en streefwaarden van 20 µg/m<sup>3</sup> per 2020 en een reductiedoelstelling voor de 'gemiddelde-blootstellingsindex' (GBI) tot 20% voor de periode 2010-2020. De GBI is de gemiddelde blootstelling van de bevolking van een lidstaat die voor het referentiejaar (2010) wordt vastgesteld met het doel de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid te verminderen. Deze moet waar mogelijk binnen een bepaalde termijn worden bereikt. Naar verwachting zal de nieuwe EU-richtlijn eind 2008 zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In beginsel kunnen bepalingen van een richtlijn geen rechtstreekse werking hebben voordat de implementatietermijn is verstreken. Lidstaten dienen zich gedurende deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar brengen.

<sup>15</sup> Op dit moment zijn er nog geen vastgestelde achtergrondconcentraties en emissiefactoren beschikbaar voor het bepalen van de PM<sub>2,5</sub>-concentraties, de Commissie adviseert om hierbij gebruik te maken van de meest actuele gegevens (zoals thans beschreven in de publicatie: 'Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland, rapportage 2008 van het Milieu Natuur Planbureau', zie <http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/500088002.pdf>) en op basis hiervan een zo betrouwbaar mogelijke indicatie te geven.

<sup>16</sup> Grenswaarden voor SO<sub>2</sub>, CO, Pb en benzeen.

<sup>17</sup> Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

<sup>18</sup> Hierop wordt gewezen in onder meer de inspraakreacties 22, 25, 33, 50, 53, 62, 67, 81 en 83.

<sup>19</sup> In zeer veel inspraakreacties wordt gewezen op geluidsoverlast vanaf de A27.



- 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 OVN.<sup>20</sup>

#### **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.

#### **Volksgezondheid**

Beschrijf de (cumulatieve) consequenties van het voornemen voor luchtkwaliteit, geluidimmissie, externe veiligheid en barrièrewerking en de gevolgen hiervan voor de volksgezondheid; voor de aspecten lucht<sup>21</sup> en geluid<sup>22</sup> indien mogelijk kwantitatief in termen van ziektelast en verloren levensjaren op basis van bestaande dosis-effect relaties.

Laat zien waar zich gevoelige objecten of personen<sup>23</sup> in het studiegebied bevinden, welke alternatieven en mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen en welke maatregelen de volksgezondheid kunnen verbeteren.<sup>24</sup>

### 4.4 Bodem en water

Geef aan of effecten zijn te verwachten op de bodem, oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit, en grondwaterkwaliteit en -standen. Beschrijf hoe wordt omgegaan met het afstromend water vanaf de weg.

### 4.5 Natuur

#### **Gebiedsbescherming**

De A27 / A1 doorsnijdt en wordt (direct of op enkele kilometers afstand) geflankeerd door een aantal beschermde gebieden (Natura-2000 gebieden, beschermde natuurmonumenten en ecologische hoofdstructuur (EHS)). Geef op kaart aan waar langs het tracé zich beschermde gebieden bevinden inclusief de ecologische verbindingzones binnen de EHS. Geef aan hoe invulling gegeven wordt aan het meerjarenprogramma Ontsnippering en in hoeverre overige ontsnipperingsmaatregelen zijn opgenomen.

Geef in het MER aan welke gevolgen het voornemen heeft of zou kunnen hebben voor beschermde natuurgebieden. Ga hierbij in op:

- het aantal ha EHS dat mogelijk verloren gaat door wegverbreding;

<sup>20</sup> Geluid is relevant bij een toe- of afname van 1 dB of meer. Dit komt ongeveer overeen met een verkeerstoename van 30% of meer of een afname van 20% of meer ten opzichte van de referentiesituatie.

<sup>21</sup> het aantal astmagevallen, de verminderde longfunctie bij kinderen, vervroegde sterfte en de aantallen COPD ('Chronic Obstructive Pulmonary Disease' dit betekent chronisch obstructieve longziekte).

<sup>22</sup> Ernstige hinder en slaapverstoring, vermindering van leerprestaties, verhoogde bloeddruk, het aantal hartinfarcten, vervroegde sterfte.

<sup>23</sup> Gevoelige groepen zijn kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten; objecten bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

<sup>24</sup> Zie ook <http://www.gezondheidinmer.nl/isurvey>.

- effecten van depositie van stikstofverbindingen op gebieden die gevoelig zijn voor verzurende deposities<sup>25</sup>;
- versnippering, barrièrewerking<sup>26</sup>; onderbouw (zoveel mogelijk kwantitatief) wat de gevolgen zijn van de verschillende alternatieven;
- effecten van toename van geluid voor vogels, waarbij mogelijk ook effecten spelen op weidevogels buiten de EHS;
- effecten van verlichting<sup>27</sup>. Indien meer verlichting wordt aangelegd dan in de huidige situatie, beschrijf dan in het MER de invloed hiervan op de doelsoorten.

Indien sprake is van aantasting van beschermde gebieden moet het MER inzicht geven in mogelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen.

#### **Soortbescherming<sup>28</sup>**

In de wegberm en de nabije omgeving van de weg zijn planten en dieren aanwezig die beschermd worden door de Flora- en faunawet. Motiveer in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat een ontheffing, zoals vereist op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet, verleend zal worden.

## 4.6 Landschap

Gebruik de analyses en ontwerpen die zijn gemaakt voor het Panorama routeontwerp A27, voor de inpassing van de weg in het landelijk en stedelijk gebied. Beschrijf de effecten van de alternatieven op de Nationale Landschappen Eemland en Nieuwe Hollandse Waterlinie, met name op de (openheid)beleving van deze gebieden. Geef hierbij visualisaties, onder andere vanuit de open landschappen naar de weg van het knooppunt Eemnes en de aansluiting Bunschoten/Spakenburg.

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

<sup>25</sup> Uit de publicatie 'Haalbaarheid nationale emissieplafonds in 2010; Basisgegevens betreffende emissieramingen, aanvullende opties en effecten' (P. Hammingh e.a., 2006) van het MNP blijkt dat verkeer bijdraagt aan ammoniakemissies. Zie voor de problematiek van verzuring van natuurgebieden onder meer de brief van de Minister van LNV aan de Tweede Kamer van 22 april 2008 en de uitspraak van de Afdeling Bestuursrecht-spraak van de Raad van State van 26 maart 2008.

Door Gies e.a. (2006) is voor elk Natura 2000-gebied een kritische depositiewaarde (uitgedrukt in kg. N/ha/jaar) vastgesteld en vergeleken met actuele en verwachte belastingen. In het rapport 'Overzicht van kritische stikstofdeposities voor habitattypen en Natura 2000-gebieden' (Bal, D., e.a. 2008) is dit nader uitgewerkt. Uit dit rapport blijkt dat bij de oostelijke Vechtvlakten sprake is van een overbelaste situatie. Ook wordt gesteld "Wanneer de atmosferische depositie op een locatie hoger is dan het kritische niveau van het aldaar voorkomende of gewenste habitatype, dan bestaat er een duidelijk risico op significant negatieve effecten (dat wil zeggen: het niet halen van het instandhoudingsdoel)". In dit geval volgt de ADC-fase van de Habitattoets.

<sup>26</sup> Beschrijf 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. Geef aan in hoeverre en welke ontsnipperingsmaatregelen, zijn meegenomen. In inspraakreactie 96 wordt specifiek gewezen op de kruising van de weg met de Eem.

<sup>27</sup> Zie onder meer inspraakreacties 38, 39, 44, 45, 80, 81. In reacties 39, 45, 80 worden tevens suggesties gedaan om de lichthinder te beperken.

<sup>28</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.

#### 4.7 Cultuurhistorie

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische (waaronder archeologische) waarden langs het tracé.<sup>29</sup> 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>30</sup> Geef in het MER duidelijk aan wat het effect van de verschillende varianten is op aanwezige cultuurhistorische waarden.

### 5. **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. De MKBA dient hierbij vooral om beter inzicht te krijgen in de voorliggende keuzes.

### 6. **VORM EN PRESENTATIE**

Gebruik recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. De Commissie geeft ter overweging het kaartmateriaal met betrekking tot tracé en onderzoek tevens beschikbaar te stellen als KML-bestand<sup>31</sup>, met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken.

---

<sup>29</sup> In inspraakreactie 20 wordt gewezen op een historische grenspaal en op de mesolithische vindplaats tussen het Laarder waschmeer en de A27.

<sup>30</sup> Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen 'bureauonderzoek', 'inventariserend veldonderzoek karterende fase' en 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen waar daadwerkelijk bodemingrepen voorzien worden, voor zover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

<sup>31</sup> KML is een bestandsformaat waarin geografische gegevens met een Earth browser (zoals Google Earth en Google Maps) worden weergegeven.

## **7. OVERIGE**

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.

Voor de onderwerpen 'leemten in kennis' en 'evaluatie' heeft de Commissie geen opmerkingen aanvullend op de wettelijke eisen.



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat Utrecht

**Bevoegd gezag:** ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**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 op het tracédeel Utrecht-knooppunt Eemnes en de A1 op het tracédeel knooppunt Eemnes-Amersfoort

### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht, Rijkswaterstaat / Ecorys, september 2006;
- Verkeerskundig onderzoek Utrecht, NEA, december 2007;
- Panoramaroute, visie routeontwerp A27, Rijkswaterstaat, mei 2006.

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 ontvangen inspraakreacties is opgenomen in Bijlage 2.

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in de Staatscourant: 30 mei 2008

advies aanvraag: 4 juni 2008

ter inzage legging: 30 mei 2008 tot en met 10 juli 2008

richtlijnenadvies uitgebracht: 5 september 2008

### **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:

ir. W.H.A.M. Keijsers  
drs. G. Korf (werkgroepsecretaris)  
drs. W. Korver  
drs. Y.J. van Manen  
drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)  
ir. J. Termorshuizen







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

1. D. Keizer, AMERSFOORT
2. G.M.J.B. Peet, HILVERSUM
3. S. Land, HOLLANDSCHE RADING
4. D.D. Nagel, BUNSCHOTEN SPAKENBURG
5. M.C. van Oele, AMERSFOORT
6. C.W. Scheen, BAARN
7. C.A. van den Berg, BILTHOVEN
8. G.A.M. Hurkmans, BAARN
9. A.T. Tunnissen, HILVERSUM
10. C.J.P. Camps, UTRECHT
11. E. Oude Engberink, AMERSFOORT
12. G. de Graaf, BUNSCHOTEN SPAKENBURG
13. Drs. A.C.W.B. van der Hage-Rens, BAARN
14. J.M. de Graaf, BUNSCHOTEN SPAKENBURG
15. J.P.S. de Bruijn, UTRECHT
16. D.C. van der Heijden, MAARTENSDIJK
17. M. van der Linden, UTRECHT
18. F.A.A. Meilof, HOLLANDSCHE RADING  
(mede namens: mevrouw T. Meilof)
19. M.H. Gräfung, HOLLANDSCHE RADING
20. Ir. M.A. Pannevis, HOLLANDSCHE RADING
21. Verharen-van Erp, HOLLANDSCHE RADING (mede namens: J. Verharen)
22. R.J. Tiessen, HOLLANDSCHE RADING (mede namens: de heer ir. M.A. Pannevis en de heer B. Knaapen)
23. S. Eldering, HOLLANDSCHE RADING
24. A.J.B. Siebesma, HOLLANDSCHE RADING
25. A. Stofberg, HOLLANDSCHE RADING
26. VNO-NCW Valleiregio, APELDOORN
27. L.M. Luijkckx, MAARTENSDIJK (mede namens: de heer J.P. Gorter)
28. N. Jansen, MAARTENSDIJK
29. EVO, ZOETERMEER
30. L. Davina, HILVERSUM
31. Nijhof Bouw- en Woonwaren, BAARN
32. Contactgroep Baarnse Bedrijven, BAARN
33. Tideman, GROENEKAN
34. C.H. van de Goede, GROENEKAN
35. E.H. de Jonge, EEMNES (mede namens: mevrouw A. de Jonge)
36. Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht, UTRECHT
37. T.P. Renckens, BAARN
38. J.B. Broers, HOLLANDSCHE RADING (mede namens: W.J. Willemse)
39. 102 eensluidende reacties ontvangen,
40. Gemeente Eemnes, EEMNES
41. J. Dehl, EEMNES
42. J. Hoveling, MAARTENSDIJK
43. T. Oosterhuis, MAARTENSDIJK
44. C. Veenman, MAARTENSDIJK
45. Stichting Stop Geluidshinder Maartensdijk, MAARTENSDIJK
46. Vereniging Bonairelaan en omstreken, HILVERSUM
47. A.C.W. Langerak, DE BILT
48. Drs. ir. M. Wildschut, BAARN
49. J.C. Boer, HOLLANDSCHE RADING
50. M.S. Bremer, HOLLANDSCHE RADING  
(mede namens: M. Bremer, J. Bremer en B. Bremer)
51. J. Nierman, HOLLANDSCHE RADING
52. A. Mol Lous, BAARN

53. H.G.M. van den Bogaart, HOLLANDSCHE RADING
54. W. Hubeek-Ketting, UTRECHT
55. Provincie Noord-Holland, HAARLEM
56. vervallen
57. J.S. van Wieringen, HUIZEN
58. J.A. Hammega-van Sluis, HOLLANDSCHE RADING
59. R.P. Kalsbeek, HOLLANDSCHE RADING
60. M.W. Roest, WADDINXVEEN (mede namens: N.V. Nederlandse Gasunie)
61. Bewonersvereniging Toplakkerweg e.o., HOLLANDSCHE RADING
62. N. Janssens, HOLLANDSCHE RADING
63. W.G. Hartman, BUNSCHOTEN SPAKENBURG
64. J.P.F.M. Verharen, HOLLANDSCHE RADING
65. P.S. van Leeuwen, HOLLANDSCHE RADING
66. G.A.L. Kemp, MAARTENSDIJK
67. E. Roost, HOLLANDSCHE RADING
68. B.G.C. Voorburg, BUNSCHOTEN SPAKENBURG
69. C.C.M. Elbers, HOLLANDSCHE RADING (mede namens: J.P. Kelly)
70. H. de Blok, HOLLANDSCHE RADING (mede namens: A.T.H. de Blok-Gresel)
71. Goois Natuurreservaat, HILVERSUM
72. Bunnik Let Op Uw Saeck, BUNNIK  
(mede namens: Stichting Milieugroep Bunnik)
73. Platform A27, UTRECHT
74. Vreeswijk Advocatenkantoor, HILVERSUM
75. Gewest Gooi en Vechtstreek, BUSSUM
76. Brandweer Gooi en Vechtstreek, HILVERSUM
77. A. Everts, HOLLANDSCHE RADING
78. Vollenbroek, HILVERSUM
79. T. Fleer, HOLLANDSCHE RADING
80. 2 eensluitende reacties ontvangen, (mede namens: H.W. van Gend)
81. J.G.B. Schouenberg, HOLLANDSCHE RADING
82. B.J. Wamelink, HOLLANDSCHE RADING
83. Mr. H.H.M. Bierhoff, HOLLANDSCHE RADING
84. D. Blok, GROENEGAN
85. VNO NCW Midden, APeldoorn (mede namens: TLN, VNO-NCW West en de Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland)
86. Elstrodt, HOLLANDSCHE RADING
87. Gemeente Bilt, College van Burgemeester en Wethouders, BILTHOVEN
88. Werkgroep Natuurlijk Zeist-West, ZEIST
89. Natuur en Milieufederatie Utrecht, UTRECHT
90. L.C. Hersevoort - Stramrood, HOLLANDSCHE RADING
91. J. van den Berg, HOLLANDSCHE RADING
92. J.M. Harmsen, HOLLANDSCHE RADING
93. T.N. Odegaard, AMERSFOORT (mondeling)
94. G.H. Hartman, AMERSFOORT (mondeling)
95. C.R. Valkengoed, BUNSCHOTEN (mondeling)
96. C.J. Kamphorst, K. Tutein Nothenius en R.E.C.H. Tiepel namens werkgroep Milieubeleid Baarn van IVN Eemland, BAARN (mondeling)
97. J. de Jong en J. de Jong-Wamelink, HILVERSUM (mondeling)
98. C. Voskamp en F. van Groningen, EEMNES (mondeling)
99. C. Koudstaal, BAARN (mondeling)
100. Fam. Van den Brink, EEMNES (mondeling)



**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
Planstudie Utrecht - knooppunt Eemnes - Amersfoort (A27/A1)**

Rijkswaterstaat heeft het voornemen de capaciteit van de A27 tussen afrit Groenekan (bij Utrecht) en knooppunt Eemnes en de capaciteit van de A1 tussen knooppunt Eemnes en Amersfoort uit te breiden. Voor de besluitvorming over mogelijke maatregelen om deze capaciteit te vergroten wordt de verkorte Tracéwet-procedure gevolgd. Hiervoor wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld, dat samen met het ontwerp-Tracébesluit (OTB) ter inzage zal worden gelegd.

ISBN: 978-90-421-2459-2