

# **Richtlijnen voor het MER Utrecht – knooppunt Eemnes – Amersfoort (A27/A1)**

**Ministerie van Verkeer en Waterstaat**

DG-Mobiliteit



# Richtlijnen voor het MER

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

Camiel Eurlings

Den Haag,

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

Jacqueline Cramer

Den Haag,

---

# Inhoudsopgave

---

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING</b>	<b>3</b>
2.1	PROBLEEMSTELLING	3
2.2	DOEL EN BELEIDSKADER	4
2.3	BESLUITVORMING	5
<b>3</b>	<b>VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN</b>	<b>7</b>
3.1	ALGEMEEN	7
3.2	ALTERNATIEVEN	7
3.2.1	<i>Nulalternatief (referentiesituatie)</i>	8
3.2.2	<i>Het 0+(VERDER)-alternatief</i>	8
3.2.3	<i>Driestrooks verbredingsalternatief</i>	8
3.2.4	<i>Vierstrooks verbredingsalternatief</i>	9
3.2.5	<i>Meest milieuvriendelijk alternatief</i>	9
3.2.6	<i>Varianten op de alternatieven</i>	9
3.2.7	<i>Niet geselecteerde alternatieven</i>	10
<b>4</b>	<b>BELEID, HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN</b>	<b>11</b>
4.1	NOTA MOBILITEIT EN NOTA RUIMTE	11
4.2	HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN	11
4.3	TERUGBLIK	12
4.4	BEPRIJZING	12
<b>5</b>	<b>VOORGENOMEN ONDERZOEK</b>	<b>13</b>
5.1	INLEIDING	13
5.2	HOE DE EFFECTEN WORDEN BEPAALD	13
5.2.1	<i>Reikwijdte</i>	13
5.2.2	<i>Tijdhorizon</i>	13
5.2.3	<i>Werkwijze</i>	14
5.2.4	<i>Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen</i>	14
5.2.5	<i>Prijsbeleid</i>	14
5.3	TE BESCHRIJVEN EFFECTEN	14
5.3.1	<i>Algemeen</i>	14
5.3.2	<i>Verkeer</i>	15
5.3.3	<i>Woon- en leefomgeving</i>	16
5.3.4	<i>Natuurlijke omgeving</i>	19
5.3.5	<i>Overige aspecten</i>	21
<b>6</b>	<b>VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN</b>	<b>22</b>
<b>7</b>	<b>LEEMTEN IN INFORMATIE</b>	<b>23</b>
<b>8</b>	<b>EVALUATIEPROGRAMMA</b>	<b>24</b>
<b>9</b>	<b>VORM EN PRESENTATIE</b>	<b>25</b>

---

<b>10 SAMENVATTING</b> .....	<b>26</b>
<b>BIJLAGEN</b> .....	<b>27</b>
BIJLAGE A: TOETSINGSKADER .....	27
BIJLAGE B: NOTA VAN ANTWOORD .....	27
BIJLAGE C: ADVIES COMMISSIE VOOR DE M.E.R. ....	27

---

# 1 Inleiding

---

De bereikbaarheid op het tracé van de rijksweg A27 tussen Utrecht-Noord en knooppunt Eemnes, het knooppunt zelf en het tracé van de rijksweg A1 tussen knooppunt Eemnes en Amersfoort laat te wensen over. De beide trajecten staan in de filetop 50 en er zijn nu en in de toekomst in de spits meer auto's die van deze weg gebruik willen maken dan er capaciteit is. De A27 en de A1 voldoen niet aan de streefwaarde volgens de Nota Mobiliteit. Tijdens de spits neemt de reistijd et 50 tot 60 procent toe. Samen met het grote en nog steeds toenemende aantal voertuigverliesuren geven deze gegevens aan dat het bereikbaarheidsprobleem nu en in de toekomst groot is als er niets gebeurt.

In de startnotitie is de voor deze problemen gekozen oplossingsrichting aangegeven die in een tracéstudie wordt uitgewerkt. Daarbij zal een procedure conform de Tracéwet worden doorlopen. Een eerste stap in deze procedure is het uitbrengen van de startnotitie. Deze is in mei 2008 ter visie gelegd. De volgende stap is het milieueffectrapport (hierna MER), voor het opstellen waarvan deze richtlijnen zijn vastgesteld. De uitkomsten van dit MER zullen worden betrokken in de besluitvorming over de oplossing van de problematiek. Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om de effecten op de omgeving van de aanleg van de verbinding te bepalen en in het besluit mee te wegen.

## **De richtlijnen voor het MER**

Het op te stellen MER dient aan een aantal eisen te voldoen. Daarom zijn voor het MER richtlijnen opgesteld. Dit document beschrijft die richtlijnen. Doel van de richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om de effecten op de omgeving van de aanleg van de weg te bepalen en in het besluit mee te wegen. De richtlijnen zijn naast de uitgebrachte startnotitie en het vigerende beleid en regelgeving gebaseerd op:

- de zienswijzen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht;
- de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.).

Als bijlage is opgenomen de Nota van Antwoord, met daarin samenvattingen van de ingebrachte zienswijzen en de reactie van het bevoegd gezag daarop. Ook als bijlagen zijn opgenomen de adviezen van de wettelijke adviseurs.

In de volgende hoofdstukken worden de elementen nader uitgewerkt die het MER "Utrecht – knooppunt Eemnes – Amersfoort (A27/A1)" dient te bevatten.

Op grond van de adviezen van de "commissie Elverding" wordt gewerkt aan versnelling van de besluitvorming, onder andere door vereenvoudiging van de wettelijke procedure en verlichting van de onderzoekslast. Door het kabinet is onlangs een wetsvoorstel "Versnelling Besluitvorming" opgesteld voor herziening van de Tracéwet. Het is mogelijk dat de nieuwe wettekst aanleiding geeft om af te wijken van deze richtlijnen. In het MER moet in dat geval worden aangegeven waar dit het geval is geweest.

---

In 2005 is de gewijzigde Tracéwet van kracht geworden. Voor aanpassingen aan bestaande hoofdinfrastructuur zoals hier aan de orde, wordt nu een verkorte procedure gevolgd waarbij de trajectnota en standpuntbepaling zijn vervallen. Op grond van de resultaten van het milieueffectrapport, de eerder uitgebrachte adviezen en resultaten van de inspraak zal een alternatief worden gekozen dat wordt uitgewerkt in een ontwerptracébesluit (OTB). Dit OTB wordt tezamen met het MER ter inzage gelegd.

Het bevoegd gezag wordt gevormd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, en door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat Utrecht.

---

## 2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

---

*Artikel 7.10, lid 1, onder a, van de Wet milieubeheer*

*Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".*

*Artikel 7.10, lid 1, onder c, van de Wet milieubeheer*

*Een MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".*

### 2.1 Probleemstelling

*Regio*

Vanwege de verwachte economische ontwikkelingen in de regio is een goede bereikbaarheid van groot belang. Maar de bereikbaarheidsproblemen in en rond het stedelijk netwerk in Utrecht en Amersfoort zijn in 2020 aanzienlijk.

*A27/A1 Utrecht – knooppunt Eemnes – Amersfoort*

Deze delen van de A27 en de A1 staan beide in de file-top-50 van de afgelopen jaren. De A1 tussen Amsterdam en Amersfoort is ter hoogte van Bunschoten dagelijks een knelpunt, met name in de avondspits richting Amersfoort. Op de A27 tussen Almere en Utrecht staan ter hoogte van Bilthoven dagelijks veel files in beide richtingen. De reistijden op de in de Nota Mobiliteit genoemde trajecten waarvan deze wegvakken deel uitmaken voldoen niet aan de norm die is vastgelegd in die nota. Tijdens de spits neemt de reistijd op de A1 met ruim 60 procent toe en op de A27 duurt de reis binnen de spits ruim 50 procent langer. Zowel nu als in de toekomst is de intensiteit/capaciteit verhouding op vrijwel het gehele traject boven de 1. Dit betekent dat het traject overbelast is. Dit wordt ondersteund door het feit dat de verkeersgroei op de A27/A1 afvlakt ondanks het feit dat de inwoners en werkgelegenheid in deze regio is gegroeid. De grens van de capaciteit is bereikt.

In het kader van de probleemstelling zal in het MER ingegaan worden op huidige verkeerssituatie op het hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN), aan de hand de volgende aspecten:

- 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 Doel en beleidskader

Hoofddoelstelling van dit project is de verbetering van de bereikbaarheid op het traject Utrecht – knooppunt Eemnes – Amersfoort (A27/A1) door capaciteitsvergroting. Daarbij gelden de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit. Bovendien kan naast het bereikbaarheidsdoel van het project ook de inpassing hiervan worden geformuleerd als nevendoelelstelling.

### *Hoofddoelstelling: Bereikbaarheid*

Het doel van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Utrecht. Dit om een voortgaande economische ontwikkeling van de regio en de Randstad mogelijk te maken. Het uitdrukkelijke streven is een verkeersdoorstroming te bereiken die aansluit bij de norm uit de Nota Mobiliteit: een reistijd op de drukste uren die maximaal anderhalf keer de reistijd buiten de spits bedraagt.

De Nota Mobiliteit heeft de ambitie een betrouwbare en vlotte reistijd te realiseren in 2020 over de gehele reis. Het doel is de files te bekorten, de betrouwbaarheid te verhogen en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Het rijk heeft de ambitie de filezwarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegenet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. Voor de betrouwbaarheid is de ambitie dat in 2020 in de spits 95% van de verplaatsingen op het hoofdwegenet op tijd is.

Voorts is de streefwaarde voor het hoofdwegenet dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer, en voor stedelijke (ring)wegen en niet-autosnelwegen tweemaal zo lang is als de reistijd buiten de spits. Naast verbetering van de bereikbaarheid wordt ingezet op een permanente reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden.

### *Nevendoelstelling: Inpassing*

De verkeersafwikkeling op de A27/A1 heeft negatieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving. Het geluidsniveau zorgt voor knelpunten in een aantal woonkernen. Ook kan het geluid tot verstoring binnen natuurgebieden leiden. Daarnaast zijn er knelpunten op het vlak van de luchtkwaliteit. Verder vormt de snelweg een barrière die natuurgebieden en landschappen doorsnijdt en versnipperd. Het doel is de inpassing/vormgeving van de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg.

Dat betekent concreet:

- Voorkomen dat de luchtkwaliteit in betekenende mate verslechtert en de geluidhinder verergert. En waar mogelijk verbetering ervan te bewerkstelligen;
- Kansen benutten om bestaande knelpunten te verbeteren, bijvoorbeeld het beter benutten van grondwater en het verminderen van barrièrewerking door het waar mogelijk opheffen van de barrièrewerking van de snelwegen voor mens en dier en het optimaliseren van dwarsverbindingen;
- Zorgen dat de aan te leggen infrastructuur veilig is. Het aantal slachtoffers op de weg mag niet toenemen;
- Aantasting en verstoring van natuur voorkomen, mitigeren of compenseren.



---

Om een goede rangschikking van alternatieven op het doelbereik mogelijk te maken is het nodig in het MER ook de achterliggende- of nevendoelestellingen te expliciteren, zoals:

- het stimuleren van de economie (van Nederland of van de regio) door het accommoderen van (goederen)verkeer;
- het verbeteren van leefbaarheid, milieukwaliteit en verkeersveiligheid. Ook wordt hierbij aandacht besteed aan de effecten op de ruimtelijke ontwikkeling;
- de restcapaciteit in 2020 om de toekomstvastheid van de alternatieven aan te kunnen geven.

De doelstelling moet in het MER helder worden beschreven en uitgewerkt. Uiteindelijk moet voor de besluitvorming kunnen worden aangegeven en gemotiveerd in hoeverre de alternatieven aan de doelen voldoen.

### 2.3 Besluitvorming

In het OTB/MER moet kort worden aangegeven welke voorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden voor de te onderzoeken alternatieven. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wet- en regelgeving, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

Het OTB/MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een Tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel moeten worden betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

#### *De verkorte tracéwetprocedure*

Voor deze tracéstudie naar de eventuele aanpassing of uitbreiding van bestaande infrastructuur ter oplossing van de doorstromingsproblemen voor de lange termijn, wordt de procedure conform de 'nieuwe' Tracéwet gevolgd, welke op 30 november 2005 van kracht is geworden. De belangrijkste wijziging in deze 'nieuwe' Tracéwet is de verkorte besluitvormingsprocedure. Deze is van toepassing op projecten waarbij bestaande infrastructuur aangepast en/of uitgebreid wordt. Voor dit project is dit het geval. Eerstvolgende formele stap in deze verkorte procedure na de vaststelling van de richtlijnen is het opstellen van een MER. De fasen trajectnota en standpunt uit de uitgebreide Tracé/MER procedure worden dus overgeslagen.

Het MER dient te bestaan uit de volgende elementen:

- een gedegen en actuele beschrijving en onderbouwing van de probleem- en doelstelling, met daarin opgenomen een opsomming van omvang en locatie van de huidige knelpunten op het gebied van verkeer en andere aspecten;
- een beschrijving van alle realistische alternatieven. Hieronder vallen in ieder geval het nul-alternatief, het 0+(VERDER)-alternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Ook wordt er in de MER een voorkeursalternatief omschreven. Dit alternatief hoeft niet noodzakelijkerwijs een apart alternatief te zijn; zij kan samenvallen met het MMA;
- 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, veiligheid en natuur- en landschappelijke waarden langs het tracé. Ook kan – indien relevant – aandacht worden besteed aan effecten voor de ruimtelijke ordening en omgevingskwaliteiten, waaronder bijvoorbeeld cultuurhistorisch-gevoelige objecten.

In het MER zullen de verschillende alternatieven in eerste instantie worden uitgewerkt op hun effecten (technische, ruimtelijke, verkeerskundig en milieu) en op de mate waarin zij bijdragen aan de oplossing van de probleemstelling. Globaal worden ook de kosten van de alternatieven meegenomen.

Binnen de verkorte tracéwetprocedure is, na het opstellen van het MER, het eerstvolgende inspraakmoment de gecombineerde terinzage-legging van het Ontwerp-tracébesluit en het MER. Hierna wordt door het Bevoegd Gezag, op basis van het MER, de verschillende zienswijzen, het advies van de Commissie voor de m.e.r. en na overleg met regionale bestuurders het Tracébesluit genomen. Vervolgens kan tegen het Tracébesluit, beroep ingesteld worden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

---

## 3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

---

*Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer*

*Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."*

*Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer*

*"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen van voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."*

### 3.1 Algemeen

In het Ontwerptractébesluit en in het MER worden de voorziene benodigde fysieke aanpassingen van en aan het tracé beschreven. Daarnaast wordt aangegeven welke aanvullende technische maatregelen nodig zijn. Een beschrijving wordt opgenomen van de breedte van de wegprofielen, de hoogte en globale vormgeving van kunstwerken, eventuele geluidwerende voorzieningen, keuze van het voorgenomen wegdek materiaal en de in te stellen maximumsnelheden. De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu en de omgeving.

Het plangebied dient te worden beschreven zoals reeds nader is geconcretiseerd in de startnotitie.

Ook het studiegebied dient te worden beschreven. Het studiegebied omvat het tracé en de omgeving daarvan, waaronder ook het onderliggende wegennet voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven. Ook dient te worden ingegaan op relevante ontwikkelingen die spelen in het studiegebied en mogelijk van invloed zijn op de activiteit en haar effecten. In het MER dient, voor zover relevant, te worden ingegaan op de studies van zowel rijk als regio welke een relatie hebben met de planstudie.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven, wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten.

### 3.2 Alternatieven

De voorziene keuze van alternatieven moet in het MER worden gemotiveerd in relatie tot de verdere uitwerking van de problematiek. Dit wil zeggen dat de relatie tussen het probleem en de mogelijke oplossing

---

duidelijk moet kunnen worden gelegd. In het MER zal aandacht moeten worden geschonken aan de keuze van de alternatieven als oplossing voor de geconstateerde problematiek. Met name de knooppunten en aansluitingen (en de vormgeving daarvan) zijn belangrijk voor het al dan niet doorstromen van het verkeer.

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt en onderzocht:

### **3.2.1 Nulalternatief (referentiesituatie)**

In het MER wordt het zogenoemde nulalternatief beschreven. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nulalternatief meegenomen (de zogenaamde autonome ontwikkeling). 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>1</sup> en geef aan welke invloed deze hebben op het verkeersaanbod. Onderbouw de ruimtelijke aannames die voor het verkeersmodel worden gedaan.

De andere alternatieven zullen met het nulalternatief worden vergeleken. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin ingrijpende maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld. In het MER wordt aangegeven welk jaar als referentie wordt gebruikt en met welke autonome ontwikkelingen rekening moet worden gehouden. Dit nulalternatief is conform de startnotitie.

### **3.2.2 Het 0+(VERDER)-alternatief**

Omdat deze studie onderdeel is van het programma VERDER, is nog een andere vergelijking noodzakelijk. Namelijk de vergelijking van de verbredingsalternatieven met de situatie dat alle andere maatregelen uit het programma VERDER uitgevoerd zijn. Uit die vergelijking tussen het nulalternatief en het 0+(VERDER) alternatief worden de effecten van de overige maatregelen uit het programma duidelijk. Het programma VERDER stelt een integraal pakket aan maatregelen op. Dit pakket zal o.a. bestaan uit maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement en ruimtelijke ordening.

#### *Variant busbaan op vluchtstrook*

In de oproep voor ideeën voor het oplossen van bereikbaarheidsproblemen door Programma VERDER is een idee ingebracht over het maken van een busbaan op de vluchtstrook of gebruik van een bus van de vluchtstrook. Dit voorstel zal worden uitgewerkt als aanvullende variant van alle alternatieven.

### **3.2.3 Driestrooks verbredingsalternatief**

Het eerste verbredingsalternatief dat voor onderzoek in aanmerking komt, is een verbreding van de bestaande A27 en A1 met een extra rijstrook aan beide zijden. Dit komt neer op drie rijstroken in elke rijrichting. Dat vereist tevens aanpassing van knooppunt Eemnes.

---

<sup>1</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.

---

### **3.2.4 Vierstrooks verbredingsalternatief**

Het tweede verbredingsalternatief is een verbreding van de bestaande A27 en A1 met twee extra rijstroken aan beide zijden. Dit betekent vier rijstroken in elke rijrichting. Ook in dit geval vergt dat aanpassing van knooppunt Eemnes en aanpassing van diverse kunstwerken.

Op voorhand is reeds te zeggen dat de beschikbare ruimte op de A27 niet geschikt is voor een vierstrooks oplossing. Met name de breedte van de kunstwerken (bijvoorbeeld viaducten) is niet toereikend. De impact en de kosten van deze oplossing zijn naar verwachting groter dan die van het driestrooks alternatief. Een gevolg van dit alternatief is daarnaast dat er zal moeten worden nagedacht over hoe mogelijke toekomstige OV-oplossingen ruimtelijk niet onmogelijk worden gemaakt. De effecten van het niet onmogelijk maken van eventuele toekomstige OV-oplossingen worden in het MER in kaart gebracht.

### **3.2.5 Meest milieuvriendelijk alternatief**

In het MER moet een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden gedefinieerd. Het MMA dient te worden ontwikkeld op basis van één van de beschreven alternatieven of een combinatie daarvan, aangevuld met extra maatregelen om nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen dan wel (wanneer dit niet mogelijk blijkt) zoveel mogelijk te beperken, dan wel als een zelfstandig alternatief vanuit milieuoogpunt.

Voorbeelden van maatregelen zijn duurzaam materiaalgebruik, (extra) faunamaatregelen en een optimale landschappelijke inrichting. Eventueel kan ook gekeken worden naar mogelijkheden voor intensivering van het openbaar vervoer. Daarnaast wordt gekeken naar de kansen in Panorma Routeontwerp die op dit gebied in het project aanwezig zijn.

Het MMA is een realistisch kosteneffectief alternatief voor de aanpak van de beschreven problematiek met de minste belasting voor het milieu en de kwaliteit van de leefomgeving. Het MMA zal tijdens de effectenanalyse worden ontwikkeld en bij de effectenbeschrijving worden meegenomen.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget zijn in beginsel geen argumenten om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een MMA, maar het MMA moet een redelijkerwijs reëel alternatief zijn.

### **3.2.6 Varianten op de alternatieven**

Conform de startnotitie kan voor het uiteindelijke Ontwerp-tracébesluit per trajectdeel een optimale combinatie worden gemaakt van de verschillende alternatieven.

Om twee voorbeelden te geven: de combinatie van een driestrooks oplossing op de A27 en een vierstrooks oplossing op de A1 is mogelijk. Dit is bijvoorbeeld de combinatie die in de netwerkanalyse duidelijk als goede oplossing naar voren kwam. Een ander voorbeeld is een combinatie voor een driestrooksoplossing en op sommige kunstwerken een ruimtereservering voor mogelijke toekomstige infrastructuur.

---

De opzet van het MER maakt het mogelijk dergelijke combinaties af te leiden uit de gepresenteerde effectbeoordeling. Maak op basis van het MER de keuze voor het voorkeursvariant expliciet. De meest wenselijke combinatie wordt de definitieve voorkeursvariant die in het OTB wordt uitgewerkt. Juist hierbij wordt informatie uit MKBA gebruikt om inzicht te krijgen in de verschillende combinaties en het voorkeursalternatief te selecteren.

### **3.2.7 Niet geselecteerde alternatieven**

In overeenstemming met de selectie-overwegingen voor de verschillende alternatieven in de startnotitie, komen de volgende alternatieven niet in aanmerking voor verdere studie:

- nieuw tracé;
- opwaarderen onderliggend wegennet;
- benuttingsalternatief (spitsstrook);
- doelgroepstroken vrachtverkeer;
- tunnels en verdiepte liggingen.

---

## 4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

---

*Artikel 7.10, lid 1, onder d, van de Wet milieubeheer*

*Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenumen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen".*

### 4.1 Nota Mobiliteit en Nota Ruimte

Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte. Deze nota's bevatten de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland respectievelijk het beleid voor verkeer en vervoer en de bijbehorende doelstellingen.

Voor de doelstelling "het versterken van de economische structuur" zijn goed functionerende infrastructuurnetwerken vereist. Het rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. Door demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economisch belang binnen de wettelijke en maatschappelijke kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving gefaciliteerd. Naast het mogelijk maken van groei van verkeer en vervoer streeft het kabinet naar betrouwbare en acceptabele reistijden. Daarnaast wordt prioriteit gegeven aan een hogere verkeersveiligheid. Het doel is de trendmatige afname van het aantal slachtoffers krachtig voort te zetten.

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen voor knelpunten op het hoofdwegennet wordt ook aangegeven wat de gevolgen zijn voor het onderliggend wegennet en wat de gevolgen zijn van ontvlechting van verkeersstromen naar afstand of motief. Het rijk kan bijdragen aan oplossingen op het onderliggende wegennet als dit een oplossing biedt voor een knelpunt op het hoofdwegennet. In het geval van realisatie van een aansluiting wordt aangesloten bij de Beleidslijn Aansluitingenbeleid. Hierbij worden aansluitingen niet langer op zichzelf, maar in de bredere context van regionale bereikbaarheid geplaatst en worden vroegtijdig afspraken gemaakt over financiering in overleg met betrokken partijen. Daarnaast voert het rijk een terughoudend beleid ten aanzien van nieuwe aansluitingen. Waar alternatieve oplossingen denkbaar zijn, dienen deze volwaardig in het afwegingsproces te worden meegenomen.

### 4.2 Huidige situatie en ontwikkelingen

In de startnotitie worden de huidige situatie en ontwikkelingen specifiek beschreven. Deze gelden als uitgangspunt voor deze studie. Het doel van de beschrijving is inzicht te verkrijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden. In hoofdstuk 5 wordt hierop ingegaan.

---

In de voorafgaande verkenning is nog geen rekening gehouden met de uitbreiding van Almere op de lange termijn (tot 2030). Maar de verwachting is dat bij een substantiële toename van de woningbouw, dit effect zou kunnen hebben op de A27 en de A1. De mogelijke verkeerskundige effecten worden onderzocht in het MER.

### **4.3 Terugblik**

Er zal een terugblik gegeven worden van de studies die in de afgelopen jaren voor het studiegebied, en de directe omgeving hiervan zijn uitgevoerd. Aangegeven zal worden hoe deze elkaar beïnvloeden en welke besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden.

### **4.4 Beprijzing**

Het kabinet heeft gekozen voor een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukenmerken. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingsstelsel komen uitsluitend ten goede aan het Infrafonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen. De kilometerprijs komt niet in plaats van bouwen en benutten, maar als een aanvulling hierop. Dit betekent dat de varianten als gerealiseerd worden verondersteld, waarna de kilometerprijs als gevoeligheidsanalyse op de alternatieven toegepast wordt. In de MER worden de effecten van beprijzing in beeld gebracht.



---

## 5 Voorgenomen onderzoek

---

*Artikel 7.10, lid 1, onder e, van de Wet milieubeheer*

*Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven".*

### 5.1 Inleiding

In het MER worden de (milieu)effecten van de alternatieven beschreven. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken.

In deze fase van de planvorming moet het MER:

- aannemelijk maken of met de alternatieven kan worden voldaan aan de vigerende wet- en regelgeving (lucht, geluid, externe veiligheid, natuur, etc.);
- aangeven of, en zo ja in welke mate, de alternatieven onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar en de referentie.

Het MER moet inzicht geven in de effecten die de alternatieven hebben voor:

- het verkeer;
- de woon- en leefomgeving;
- natuurlijke omgeving;
- overige aspecten.

Deze effecten worden achtereenvolgens nader toegelicht in paragraaf 5.3.2 tot en met 5.3.5.

### 5.2 Hoe de effecten worden bepaald

#### 5.2.1 Reikwijdte

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidshinder). Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn, rekening houdend met de geldende wet- en regelgeving.

#### 5.2.2 Tijdhorizon

De milieueffectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het geldende zichtjaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist, worden effecten voorspeld voor andere jaren. Gelet op de omvang van het project (mede in relatie tot het programma VERDER) wordt tevens een (kwalitatieve) beschouwing gegeven over de mate waarin tot 2030 aan de hoofddoelstelling wordt voldaan.

---

### 5.2.3 Werkwijze

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten het mogelijk maakt de alternatieven te beoordelen en onderling te vergelijken. Dat heeft de volgende gevolgen voor de aanpak:

- In de effectbeschrijving moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante wetten en beleidsnota's;
- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het nodig bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten te bestuderen, aan de hand van dezelfde effectvoorspellingsmethoden;
- De alternatieven met het nulalternatief, waar geen aanpassingen plaatsvinden, worden vergeleken. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin ingrijpende maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld;
- Voor de besluitvorming is het van belang te weten op welke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. De effectvergelijking richt zich dan ook vooral op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

In de studie wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens, modellen en studies. Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen criteria die inzicht geven in het probleemoplossend vermogen en criteria die inzicht geven in de milieueffecten.

### 5.2.4 Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven: 'kwantitatief' en 'kwalitatief'. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect uit in cijfers. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer 'beschouwend' karakter. Het geeft bijvoorbeeld aan of er in vergelijking met de huidige situatie sprake is van een verbetering of een verslechtering, zonder dat er exacte cijfers gebruikt worden. In het Ontwerp-tracébesluit/MER zullen de effecten zoveel als mogelijk in cijfers worden uitgedrukt. Indien geen cijfers en/of methode voorhanden zijn, worden de effecten kwalitatief bepaald.

### 5.2.5 Prijsbeleid

De verkeersprognoses voor 2020 worden zowel met als zonder het eindbeeld voor beprijzing doorgerekend in de vorm van een gevoeligheidsanalyse, dit conform de brieven van 30 november 2007 van de minister van Verkeer en Waterstaat (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 305, nr.1) en van 30 mei 2008 van de staatssecretaris van Financiën (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 31 305, nr. 35) aan de Tweede Kamer. Nadere afspraken over de vormgeving van deze gevoeligheidsanalyses worden nog gemaakt en worden in deze studie meegenomen.

## 5.3 Te beschrijven effecten

### 5.3.1 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.

---

De milieueffecten moeten voor de keuze van een voorkeursalternatief (VKA) in zoveel detail onderzocht worden als nodig voor de keuze voor de alternatieven. Hieruit moet bijvoorbeeld ook aannemelijk worden gemaakt dat aan wettelijke normen voldaan kan worden. Voor het OTB zullen de effecten meer gedetailleerd moeten worden onderzocht (op inpassingsniveau).

### 5.3.2 Verkeer

#### *Model*

Voor het te gebruiken verkeers- en vervoersmodel is het essentieel dat de alternatieven en varianten aan de doelstellingen kunnen worden getoetst. Beschrijf daarom in het MER de karakteristieken van het te gebruiken verkeersmodel, inclusief de uitgangspunten waarop de prognoses jaarlijks zijn gebaseerd. Geef aan op welke uitgangspunten de opbouw van het netwerk is gebaseerd en welke ruimtelijke ontwikkelingen en eventuele scenario's voor de prognosejaren zijn meegenomen. Geef aan hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (vracht- en personenautoverkeer en openbaar vervoer).

#### *Studiegebied*

Als studiegebied voor de verkeerseffecten voor het HWN geldt het tracé van de rijksweg A27 tussen Utrecht-Noord en knooppunt Eemnes, het knooppunt zelf en het tracé van de rijksweg A1 tussen knooppunt Eemnes en Amersfoort. Hierna wordt de benaming A27/A1 gebruikt om dit traject aan te duiden.

De begrenzing van het studiegebied voor de verkeerseffecten voor het HWN dient afgeleid te worden uit het verkeersmodel. Voor het OVN geldt dat het studiegebied het gebied is, dat door veranderingen op het traject A27/A1 in relevante mate wordt beïnvloed. Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd. Presenteer ook op een duidelijke overzichtskaart van het plangebied de knelpunten in het HWN en de daaraan gerelateerde knelpunten op het OVN.

#### *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 verdeling van de verkeersstroom in bovenregionaal, regionaal en lokaal verkeer zodat de effecten op het OVN 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. Toets de reistijden aan de streefwaarde van de Nota Mobiliteit (de reistijdverhouding tussen spits en dal van maximaal 1,5 in 2020);
- de robuustheid van het wegennet;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet (uitgedrukt aan de hand van reistijden, voertuigverliesuren en 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.

---

Op basis van het verkeersmodel wordt inzicht gegeven in de verkeerseffecten van de alternatieven en wordt een vergelijking gemaakt met de referentiesituatie. De beschrijving heeft betrekking op de verkeersintensiteiten (per wegvak) voor autoverkeer en vrachtverkeer op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet, de herkomst- en bestemmingspatronen van het auto- en vrachtverkeer op het traject A27/A1 en de verkeersbelasting van knooppunten.

De effecten van de alternatieven en varianten worden getoetst aan de doelstellingen van de voorgenomen activiteit. Geef in het MER een beschouwing over de houdbaarheid en betrouwbaarheid van de prognoses en daarmee van de probleemvaststelling en het probleemoplossend vermogen van de alternatieven.

Geef in het MER een analyse van de gevoeligheid van de alternatieven voor een kilometerprijs, op basis van kentallen. De gevoeligheidsanalyse heeft alleen betrekking op de verkeerskundige effecten.

De te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen van de verkeerskundige plannen worden inzichtelijk gemaakt.

#### *Verkeersveiligheid*

Voor de toekomstige situatie zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over de effecten op verkeersveiligheid. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met het ontwerp van de weg, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, het calamiteitenplan, de meest actuele risicocijfers en de verkeersprognoses. De resultaten worden vergeleken met de referentiesituatie. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de eventuele gevolgen voor het onderliggend wegennet. Over het algemeen is het onderliggend wegennet onveiliger dan een autosnelweg. Dit kwalitatief oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid. Tevens wordt rekening gehouden met het Europees Verdrag inzake E-wegen. Op basis hiervan dient een afwegingsnotitie te worden gemaakt.

Ook wordt nagegaan of er sprake is van 'black spots': concentratie van (ernstige) ongevallen op specifieke locaties. Verder wordt aandacht besteed aan de slachtofferongevallen en de mogelijkheden om die te reduceren.

### **5.3.3 Woon- en leefomgeving**

#### *Luchtkwaliteit*

Het studiegebied heeft als omvang die gebieden waar onderscheidende significante (1% en na in werking treden van NSL 3% conform de Wet luchtkwaliteit) effecten van de alternatieven optreden.

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het hoofdwegennet en onderliggend wegennet, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Volg hierbij de vigerende wetgeving<sup>2</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 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;

---

<sup>2</sup> Per 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen in werking getreden.

- 
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
  - de mate van overschrijding van grenswaarden.

Maak in het MER aannemelijk dat de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, lood, CO, benzeen, ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen) de grenswaarden niet overschrijden.

Het MER moet inzicht geven in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief. Alle componenten genoemd in de Wet Luchtkwaliteit zijn daarbij van belang. De relevante effecten ten gevolge van de gewijzigde verkeersintensiteiten op het relevante onderliggende wegennet dienen in kaart te worden gebracht.

Als zichtjaren gelden het jaar 2020 alsmede het eerste kalenderjaar na openstelling. Verder wordt een doorkijk gegeven naar de luchtkwaliteit in het jaar tien jaar na openstelling van de wegaanpassing.

Bij overschrijding van normen zal op basis van kentallen worden aangegeven welke maatregelen genomen kunnen worden zodat aannemelijk gemaakt wordt dan voldaan kan worden aan de grenswaarden. Als er saneringslocaties langs de snelweg zijn, zal worden aangegeven hoe deze locaties worden gesaneerd dan wel worden gesaldeerd door afnamen elders in het plangebied.

Op 14 april 2008 heeft de Milieucommissie van het Europees Parlement streef- en grenswaarden voor PM<sub>2,5</sub> vastgesteld<sup>3</sup>. Deze zijn op 11 juni 2008 gepubliceerd. In het MER moet 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. Indien maatregelen moeten worden genomen om de PM<sub>10</sub>-concentraties te reduceren, wordt aangegeven hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM<sub>2,5</sub>-concentraties.

#### *Geluid*

Met betrekking tot de geluidbelasting voor de te reconstrueren wegen is de situatie bepalend vóór de reconstructie en het maatgevende jaar na de reconstructie (ten minste tien jaar). Maak hierbij 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 van de weg en geluidbelasting van overige geluidsbronnen.

Bij het maken van een inschatting van de toe te passen geluidmaatregelen (stil wegdek en geluidschermen) mag worden uitgegaan van een versimpelde werkwijze. In het MER-stadium is het namelijk nog niet noodzakelijk om de dimensionering van geluidmaatregelen in detail uit te werken zoals in een studie ten bate van een OTB (met het toepassen van een doelmatigheids criterium). Het is in de MER-fase vooral van belang om in overleg met de omgeving vast te stellen welke inpassing gerealiseerd kan worden.

---

<sup>3</sup> De Milieucommissie van het Europese Parlement heeft een streefwaarde voor PM<sub>2,5</sub> van 25 µg/m<sup>3</sup> per 2010 vastgesteld. Deze waarde zou per 2015 moeten gelden als grenswaarde.

---

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen en van het oppervlak geluidbelast natuurgebied voor de verschillende alternatieven.

- De aantallen geluidbelaste woningen moeten worden bepaald in 5 dB intervallen vanaf de voorkeurswaarde van 48 dB (uitgedrukt in de Europese dosismaat Lden).
- Voor het bepalen van het oppervlak geluidbelast natuurgebied moet worden uitgegaan van de contour met een etmaalgemiddelde geluidbelasting van 42 dB(A).
- 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>4</sup>

#### *Externe veiligheid*

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A27/A1, worden bepaald voor de toekomstige situatie in 2020. In een kwantitatief onderzoek worden het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het Plaatsgebonden Risico geldt een wettelijke grenswaarde; voor het Groepsrisico geldt een oriënterende waarde.

Geef 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. Geef bij overschrijding van wettelijke grenswaarden aan welke maatregelen kunnen worden getroffen. Betrek daarbij de routes (of de wijziging daarvan) voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

#### *Barrièrewerking*

In het MER wordt aangegeven in hoeverre de bestaande weg een barrière vormt en wat de gevolgen van de alternatieven zijn. Er wordt aangegeven welke kansen er zijn om de barrièrewerking te verminderen.

#### *Cumulatie van milieueffecten*

Beschrijf de (cumulatieve) consequenties van het voornemen voor luchtkwaliteit, geluidbelasting, externe veiligheid en barrièrewerking en de gevolgen hiervan voor omwonenden op een kwalitatieve wijze. Het ontbreken van een toereikende methodiek voor een kwantitatieve beoordeling maakt een kwalitatieve beschouwing noodzakelijk. Laat zien waar zich gevoelige objecten in het studiegebied bevinden en welke cumulatie-effecten de alternatieven veroorzaken en beschrijf in het MER welke compenserende maatregelen mogelijk zijn om de gevolgen van het project, en waar mogelijk de cumulatie, zoveel mogelijk te beperken. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld specifieke geluidsreducerende maatregelen waarbij wordt uitgegaan van de huidige wettelijke bepalingen.

---

<sup>4</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.

---

### 5.3.4 Natuurlijke omgeving

#### *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 van deze gebieden de beschermingsstatus aan:

- Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijn op grond van artikel 10a Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw);
- Beschermd natuurmonument (art. 10 Nbw);
- Ecologische Hoofdstructuur (EHS, Nota Ruimte), specificeer hierbij de (robuuste) ecologische verbindingzones (EVZ's);
- Nationale landschappen;
- Rijksbufferzones.

Geef in het MER aan welke gevolgen het voornemen heeft of zou kunnen hebben voor beschermde natuurgebieden. Voor Natura2000-gebieden 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.

#### *Natuur*

Beschrijf omvang en locatie van aantasting van de EHS, zowel nationaal als provinciaal voor zover relevant, door de verschillende alternatieven en varianten. Geef in het bijzonder aandacht aan de toename van geluid voor vogels en het aantal hectare 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.

#### *Gevolgen voor de Natura 2000-gebieden*

In het MER dient te worden ingegaan op:

- de begrenzing van de Natura 2000-gebieden. Geef deze duidelijk aan op kaart;
- de vigerende en concept-instandhoudingsdoelen (habitattypen, soorten). Ga daarbij ook in op de behoud- en of verbeteropgaven die in het nieuwe aanwijzingsbesluit worden opgenomen;
- de verspreiding, populatiegrootte en –ontwikkeling (voor zover beschikbaar en relevant) van in het (concept)aanwijzingsbesluit genoemde habitattypen en soorten;
- de gevolgen in de aanlegfase en exploitatiefase voor de in het (concept) aanwijzingsbesluit genoemde habitattypen en soorten. Ga na of de gevolgen van project afzonderlijk en in combinatie met andere

---

plannen of projecten **significant kunnen zijn** (cumulatie). Houd daarbij rekening met eventuele verbeteropgaven, het relatieve belang en de landelijke staat van instandhouding;

- mitigerende maatregelen die ertoe kunnen leiden dat significante gevolgen alsnog zijn uit te sluiten.

#### *Ecologische Hoofdstructuur, overige gebiedsbescherming*

- Geef de begrenzing van de EHS (natuur, verweving, (robuuste) ecologische verbindingzones) en de kernkwaliteiten daarbinnen duidelijk op kaart aan;
- Beschrijf de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS (kernkwaliteiten, natuurtypen, soorten) in het studiegebied en ga na of en zo ja in welke mate deze kunnen worden aangetast;
- Geef aan of deze effecten gemitigeerd kunnen worden, of compensatie aan de orde is en hoe dit kan worden gerealiseerd.

#### *Soortbescherming<sup>5</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.

#### *Landschap*

Langs het traject van de A27/A1 zijn verschillende gebieden te vinden die zich landschappelijk van elkaar onderscheiden. Het gaat van zuid naar noord om het Noorderpark, de Gooise stuwwal en het veengebied in Eemland.

De alternatieven en varianten gaan door of raken aan de bovengenoemde gebieden. Beschrijf kort de effecten van de verschillende alternatieven op de beleving van het landschap (zowel landelijk als stedelijk, inclusief het wegontwerp) door de weggebruiker. Gebruik hierbij de analyses en ontwerpen die zijn gemaakt voor het Panorama routeontwerp A27, voor de inpassing van de weg in het landelijke en stedelijke 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.

#### *Bodem*

Geef in het MER informatie over de volgende voor bodem relevante aspecten, voor zover deze onderscheidend zijn:

- Historisch onderzoek: welke gegevens zijn beschikbaar die relevant zijn als het om bodemgesteldheid of bodemverontreiniging gaat. Is er bijvoorbeeld sprake van bodembeschermingsgebieden, grondwaterbeschermingsgebieden of (mogelijk) verontreinigde locaties waarmee rekening moet worden gehouden bij de realisatie van het project;
- Geotechnische/grondmechanische eigenschappen;
- Geohydrologie;
- Grondbalans (bij verschillende varianten kunnen verschillende hoeveelheden grond vrijkomen of nodig zijn), bestemming of herkomstlocatie grond, denk aan benodigd transport van grond.

---

<sup>5</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.



---

### *Water*

Geef aan of effecten zijn te verwachten op de bodemkwaliteit, de oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit, en de grondwaterkwaliteit, -standen en -stromen. Voor het OTB wordt een watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt m.b.t. de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw, en is verankerd in het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) . De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

Omdat het totale oppervlak asfalt groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af. Rijkswaterstaat is verplicht er voor te zorgen dat de waterbergingscapaciteit voldoende blijft. De waterbeheerder berekent welk percentage van de uitbreiding van het verhard oppervlak gecompenseerd moet worden door verruiming van het oppervlaktewater. Eventuele maatregelen (zoals b.v. bredere bermsloten) worden in het ontwerpproces meegenomen.

### *Cultuurhistorie en archeologie*

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>6</sup> Geef in het MER duidelijk aan wat het effect van de verschillende alternatieven / varianten is op aanwezige cultuurhistorische waarden (waaronder ook archeologische vindplaatsen).

### **5.3.5 Overige aspecten**

Indien van toepassing dienen overige aspecten in beeld te worden gebracht. Hierbij kan gedacht worden aan ruimtelijke ordening, wonen en werken, landbouw, recreatie, lichthinder en hinder tijdens de aanleg.

---

<sup>6</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.

---

## 6 Vergelijking van de alternatieven

---

*Artikel 7.10, lid 1, onder f, van de Wet milieubeheer*

*Een MER bevat tenminste: “een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven”.*

Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven, mede tegen de achtergrond van de autonome milieu-ontwikkeling, een beoordeling van de alternatieven mogelijk maken.

De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel. In de tabel krijgen naast gekwantificeerde uitkomsten ook fysieke en kwalitatieve effecten een duidelijke plaats;
- in de tweede stap wordt bepaald welke aspecten een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in het MER te worden onderbouwd en vormt de basis voor het te kiezen alternatief in het (O)TB;
- de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

Sluit, teneinde de gegevens uit de KBA en het MER geïntegreerd te kunnen betrekken bij de keuze van het Voorkeursalternatief (VKA), aan bij de basistabellen zoals deze bij de leidraad OEI zijn vastgesteld. Bij het volgen van de OEI-methodiek is tevens van belang dat de te onderzoeken alternatieven bij de KBA en het 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 KBA 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 KBA twee aparte sporen zijn, hoewel deze wel op elkaar worden afgestemd.

---

## 7 Leemten in informatie

---

*Artikel 7. 10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:*

*Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestanden en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens".*

Het MER moet aangeven, over welke aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

---

## 8 Evaluatieprogramma

---

*Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:*

*“Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen”.*

De minister van V&W en de minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

Het Ontwerptracébesluit en het MER dienen reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

---

## 9 Vorm en presentatie

---

Ten aanzien van de presentatie wordt aanbevolen:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden en de resultaten van de diverse studies in één overzichtelijke tabel te presenteren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage te noemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

Het MER bestaat uit een zelfstandig leesbare publieksvriendelijke samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.

Er dient recent kaartmateriaal gebruikt te worden met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. Gewenst is het kaartmateriaal met betrekking tot tracé en onderzoek beschikbaar te stellen als KML-bestand met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken.

---

## 10 Samenvatting

---

*Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:*

*Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van de studies. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

---

# Bijlagen

**Bijlage A: Toetsingskader**

**Bijlage B: Nota van Antwoord**

**Bijlage C: Advies Commissie voor de m.e.r.**

## Bijlage A Toetsingskader

Beleid	Onderwerp	Toetsingscriteria	Meeteenheid <sup>7</sup>
<b>Beoordelingskader Projectdoelbereiking</b>			
Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doorstroming binnen en buiten de spits</li> <li>• Filezwaarte</li> <li>• Bekorten van de files</li> <li>• Verhogen van de betrouwbaarheid</li> <li>• Verminderen van de reistijd van deur tot deur</li> <li>• Toekomstvastheid/robustheid</li> <li>• Effecten op het regionale wegennet (indicatief)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• I/C verhouding en voertuigverliesuren</li> <li>• Kwantitatieve beoordeling dmv aantal voertuigverliesuren</li> <li>• Minuten reistijdverlies</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> </ul>
	Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermindering van het ongevalsrisico / aantal verkeersslachtoffers</li> <li>• Risicocijfer</li> <li>• Wegbeeld / inrichting van de weg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kwantitatieve beoordeling dmv verhouding voertuigkilometers</li> <li>• Kwantitatieve beoordeling</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> </ul>
Ruimte	Recreatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruimtebeslag recreatiegebieden</li> <li>• Beïnvloeding recreatiegebieden en routenetwerken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal ha</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> </ul>
	Ruimtelijke structuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inpassing bij de logische structuur van de omgeving</li> <li>• Anticipatie op mogelijkheden verstedelijking en centrumvorming</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> </ul>
	Landbouw	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruimtebeslag landbouwgrond</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal ha</li> </ul>
	Wonen en werken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruimtebeslag wonen/werken</li> <li>• Gedwongen vertrek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal ha</li> <li>• Kwantitatieve beoordeling dmv aantal woningen en/of bedrijven</li> </ul>
Economie	Vestigingsklimaat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbetering waardering vestigingsklimaat door ondernemers</li> <li>• Verbetering toegankelijkheid arbeidsmarkt</li> <li>• Werkgelegenheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquête onder ondernemers</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> </ul>
	Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reistijdwinst</li> <li>• Bouwtijd / hinder</li> <li>• Economische ontwikkelingsmogelijkheden</li> <li>• Relatie economische kerngebieden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minuten reistijdverlies</li> <li>• Kwantitatieve beoordeling dmv aantal voertuigverliesuren</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> </ul>
Integraliteit	Toekomstvastheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijke koppeling met de diverse pakketten uit programma VERDER</li> <li>• Relatie met andere projecten en studies in regio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> </ul>
<b>Beoordelingskader Milieueffecten</b>			
Woon- en leefmilieu	Luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub></li> <li>• Uurgemiddelde concentraties NO<sub>2</sub></li> <li>• Jaargemiddelde concentraties fijn stof (PM<sub>10</sub>)</li> <li>• 24-uurs gemiddelde concentraties fijn stof</li> <li>• Concentratie overige stoffen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal ha en adressen &gt; 40 µg/m<sup>3</sup></li> <li>• Aantal ha en adressen &gt; 200 µg/m<sup>3</sup></li> <li>• Aantal ha en adressen &gt; 40 µg/m<sup>3</sup></li> <li>• Aantal ha en adressen &gt; 50 µg/m<sup>3</sup></li> <li>• Aantal ha en adressen boven grenswaarden (in µg/m<sup>3</sup>)</li> </ul>
	Geluid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoeveelheid geluidbelaste woningen en geluidgevoelige objecten per geluidsklasse</li> <li>• Omvang geluidbelasting oppervlak per geluidsklasse</li> <li>• Omvang geluidbelasting oppervlak in stiltegebieden</li> <li>• Bepalen akoestisch ruimtebeslag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal woningen / objecten &gt; 48 dB (L<sub>den</sub>)</li> <li>• Aantal ha &gt; 48 dB (L<sub>den</sub>)</li> <li>• Aantal ha &gt; 40 dB(A)</li> <li>• Contouren 48 – 68 dB</li> </ul>
	Externe Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plaatsgebonden risico (PR)</li> <li>• Groepsrisico (GR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal woningen en (beperkt) kwetsbare objecten binnen de contourlijn 10-6 per jaar (grens- en richtwaarde)</li> <li>• Overschrijding oriënterende waarde per km</li> </ul>
	Sociale aspecten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sociale veiligheid</li> <li>• Visuele hinder</li> <li>• Barrièrewerking</li> <li>• Gedwongen vertrek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> <li>• Aantal woningen</li> </ul>

<sup>7</sup> Op basis van vigerende wetgeving.



Beleid	Onderwerp	Toetsingscriteria	Meeteenheid <sup>7</sup>
Natuurlijke omgeving	Natuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beïnvloeding van leefgebied van beschermde soorten</li> <li>• Beïnvloeding van EHS</li> <li>• Beïnvloeding van Natura 2000</li> <li>• Beïnvloeding van overige (beschermde) natuurgebieden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal ha beïnvloeding: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ruimtebeslag</li> <li>○ Verstoring (licht, geluid, lucht)</li> <li>○ Versnippering</li> <li>○ Verdroging</li> <li>○ Compensatie</li> </ul> </li> <li>met kwalitatieve beoordeling</li> </ul>
	Landschap	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beïnvloeding landschappelijke elementen en gebieden</li> <li>• Landschappelijke inpassing visueel ruimtelijke aspecten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal en hectare</li> <li>• Aantal en kwalitatieve beoordeling</li> </ul>
	Cultuurhistorie en archeologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beïnvloeding cultuurhistorische waarden en gebieden</li> <li>• Beïnvloeding archeologische waarden en bodemarchief</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal en hectare</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling obv cultuurhistorische waardenkaart</li> <li>• Aantal en kwalitatieve beoordeling</li> </ul>
	Bodem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beïnvloeding bodemopbouw en geomorfologie</li> <li>• Beïnvloeding aardkundig waardevolle gebieden</li> <li>• Beïnvloeding van de bodemkwaliteit</li> <li>• Beïnvloeding van zettingsgevoelige bodem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> <li>• Aantal ha</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> </ul>
	Water	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beïnvloeding van de waterhuishouding (oppervlaktewater en grondwater; grote rivieren en regionaal systeem)</li> <li>• Beïnvloeding van de waterkwaliteit</li> <li>• Beïnvloeding waterkeringen</li> <li>• Toename verhard oppervalk / Beïnvloeding regenwaterafvoer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kwalitatieve beoordeling en watertoets</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling</li> <li>• Kwalitatieve beoordeling en watertoets</li> </ul>

.....

Vanaf 30 mei tot 10 juli 2008 lag de Startnotie A27/A1 Utrecht-Noord/knooppunt Eemnes/Amersfoort ter inzage. Gedurende deze periode was het mogelijk voor een ieder om te reageren op deze startnotitie. Op elke inspraakreactie is een specifiek antwoord gegeven. In de Nota van Antwoord vindt u een overzicht van de tien meest gestelde vragen uit de inspraakprocedure voorzien van de daarbij behorende antwoorden.

Mocht u hierover vragen of opmerkingen hebben, of als u tussentijds behoefte heeft aan aanvullende informatie, dan kunt u contact opnemen met de heer Jasper Groesz (e-mail adres: [jasper.groesz@rws.nl](mailto:jasper.groesz@rws.nl))

### **De tien meest gestelde vragen**

- 1 Veel insprekers uiten hun zorg over de huidige geluidsoverlast en vragen aandacht voor dit aspect.
- 2 Veel insprekers vragen naast aandacht voor geluid ook aandacht voor de luchtkwaliteit.
- 3 Veel insprekers verzoeken om betrokkenheid bij de verdere studie en besluitvorming.
- 4 Er wordt aandacht gevraagd voor de barrièrewerking die de A27 en A1 vormen voor dieren. Tevens wordt aandacht gevraagd voor de aanwezige natuur- en landschapswaarden in de directe omgeving van de A27 en A1.
- 5 Het sluipverkeer op het onderliggend wegennet wordt als hinderlijk ervaren. Veel insprekers vragen dit aspect mee te nemen.
- 6 Er wordt vaak gepleit om de verbreding zo snel als mogelijk uit te voeren.
- 7 Er wordt aandacht gevraagd voor de relatie met het openbaar vervoer. Hierbij worden zowel concrete projecten genoemd, zoals de HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) Hilversum-Huizen, als in zijn algemeenheid aan gerefereerd.
- 8 Het aspect lichthinder verdient aandacht.
- 9 Bewoners en eigenaren langs de A27 en A1 hebben vragen over de procedure rondom eventuele grondaankoop, schadevergoedingen en waardevermindering van hun eigendommen, met name bij een 2x4-oplossing.
- 10 Er worden oplossingen voorgesteld zoals tunnels, verdiepte liggingen en overkappingen. Gaat dit gepaard met bijbehorende inpassingsmaatregelen?

---

**Vraag 1: Veel insprekers uiten hun zorg over de huidige geluidsoverlast en vragen aandacht voor dit aspect.**

Antwoord: Met stip was de vraag voor aandacht voor geluid de meest gestelde vraag. Hierbij wordt de huidige geluidsbelasting als overlast ervaren. Gevreesd wordt een toenemende hinder. Daarentegen is er de hoop dat met de eventuele verbreding van de snelweg ook dit knelpunt wordt aangepakt. Er wordt veelvuldig verzocht tot het plaatsen van geluidsschermen op diverse locaties om de overlast tegen te gaan. Ook cumulatie van diverse geluidsbronnen wordt vaak genoemd. Onderstaand wordt op deze en andere punten ingegaan.

Geluidhinder: Algemeen

In het MER worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB.

Voor het ontwerp-tracébesluit (OTB) wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen). Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheids criterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stillere asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).

Indien het treffen van maatregelen niet doelmatig blijkt kan worden teruggevallen op de vaststelling van een (nieuwe) hogere grenswaarde. Hierop volgt een onderzoek naar de binnenwaarde van de betreffende woningen. Mocht deze worden overschreden dan zal worden overgegaan tot gevelisolatie. Hierbij geldt geen doelmatigheidsafweging; bij overschrijding wordt te allen tijde een aanbod voor maatregelen gedaan.

Aangezien de te treffen maatregelen afhankelijk zijn van het te kiezen alternatief alsmede de uitkomsten van het akoestisch onderzoek, kan hier op dit moment nog niets concreets over worden gezegd.

Geluidhinder: Berekeningen en metingen

Voor het akoestisch onderzoek wordt gebruik gemaakt van driedimensionale rekenmodellen. De hoogte van de weg alsmede de omliggende bebouwing wordt hierin meegenomen. Tevens wordt rekening gehouden met de geluidsschermen en de hiervan afkomstige geluidsreflectie. Berekeningen hebben de voorkeur ten opzichte van metingen, aangezien hiermee slechts een momentopname wordt verkregen. Met berekeningen kunnen jaargemiddelden alsmede toekomstige situaties (conform de wettelijke toetsingen) in beeld worden gebracht.

De berekeningen worden uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Deze wettelijk vastgelegde, uniforme methode is eind jaren '80 met behulp van een uitgebreid meetprogramma gevalideerd; rond 2000 heeft een actualisatie plaatsgevonden.

Geluidhinder: Voegovergangen

Door diverse insprekers is aangegeven dat extra geluidsoverlast wordt ervaren door de viaducten. Aangezien het hierboven genoemde Reken- en

---

meetvoorschrift hier niets over zegt zal hiermee in de berekeningen geen rekening worden gehouden. Wel kan het volgende worden gemeld. Tussen 2009 en 2011 gaat Rijkswaterstaat aan de gang met groot onderhoud aan de oostelijke rijbaan van de A27 tussen Utrecht noord en knooppunt Eemnes. Indien daarbij sprake is van vervanging van voegovergangen zal bekeken worden of het haalbaar is om zogenaamde stille voegovergangen toe te passen. Deze kunnen de overlast verminderen.

#### Geluidhinder: Cumulatie

In de Wet geluidhinder wordt elke bron afzonderlijk beschouwd. Het akoestisch onderzoek zal zich dan ook primair richten op de Rijksweg. Toetsing aan gecumuleerde geluidsbelastingen van alle bronnen in het gebied is niet aan de orde. Het geven van een totaalbeeld van geluidsoverlast van alle bronnen in het gebied valt buiten de reikwijdte van deze studie. Bij de eventuele vaststelling van hogere grenswaarden zal er, voor zover relevant, tevens aandacht worden besteed aan cumulatie met andere wegen in het gebied alsmede spoorweglawaai.

#### Geluidhinder: Grondwal oostzijde A27

In diverse inspraakreacties wordt vermeld dat de gemeente De Bilt, het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en de provincie Utrecht ideeën hebben met betrekking tot een geluidswal aan de oostzijde van de A27. Gevraagd wordt of er eventueel een koppeling kan worden gemaakt met de planstudie. Voor de exacte invulling hiervan zullen echter de resultaten van het bij de planstudie horende akoestisch onderzoek moeten worden afgewacht.

#### Geluidhinder: Saneringslocatie Hollandse Rading (westzijde)

Door gemeente De Bilt is een subsidieaanvraag bij het Ministerie van VROM ingediend voor plaatsing van een scherm aan de westzijde van de A27 bij Hollandse Rading. Het betreft een zogenaamde 'autonome sanering', welke onder verantwoordelijkheid valt van de gemeente. In eerste instantie is de aanvraag afgewezen, maar door een recente uitspraak van de Raad van State zal deze mogelijk alsnog worden verstrekt. Dit proces staat in principe los staan van de planstudie. Wanneer er zekerheid komt voor de bouw van het scherm vormt dit uitgangspunt voor de planstudie. Eventueel kan dit scherm voorafgaand aan de wegaanpassing worden gerealiseerd. Uiteraard is het niet de bedoeling dat een scherm wordt gebouwd dat kort na oplevering weer verplaatst en/of verhoogd moet worden. Er zal daarom bekeken worden of en hoe een en ander te combineren valt.

#### Geluidhinder: Vormgeving geluidsschermen

Het te gebruiken materiaal en de vormgeving van eventueel te plaatsen geluidsschermen wordt in een later stadium bepaald. Het Routeontwerp A27 is hierbij uitgangspunt.

#### Geluidhinder: Meer informatie

Voor aanvullende algemene informatie met betrekking tot geluid langs snelwegen wordt allereerst verwezen naar de bijgevoegde brochure 'Stilstaan bij geluid'. Verder is aanvullende informatie te vinden op de onderstaande websites.

Rijkswaterstaat:

[http://www.rijkswaterstaat.nl/themas/natuur\\_en\\_milieu/geluidsoverlast/index.aspx](http://www.rijkswaterstaat.nl/themas/natuur_en_milieu/geluidsoverlast/index.aspx)

Geluidskaart

EU-richtlijn:

<http://www.rijkswaterstaat.nl/projecten/natuurenmilieu/geluid%5Fronde%5Fsnelwegen%5Fnederland/geluidskaart/>

VROM: <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=7650>

---

## **Vraag 2: Veel insprekers vragen naast aandacht voor geluid ook aandacht voor de luchtkwaliteit.**

Antwoord: Tegelijkertijd met geluidhinder wordt ook de luchtkwaliteit als een knelpunt ervaren. Ook hier is de vrees dat de nieuwe situatie niet zal leiden tot een verbetering. Enkele insprekers vragen om het toepassen van een strengere norm voor de fijn-stof-uitstoot.

### Luchtkwaliteit: Algemeen

In het MER wordt tevens het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit in beeld gebracht. De te verwachten concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> zullen daarbij worden afgezet tegen de normen uit Wet luchtkwaliteit (deze is opgenomen in de Wet milieubeheer). Er zal tevens aandacht worden besteed aan PM<sub>2,5</sub>.

Het voorkeursalternatief, dat wordt uitgewerkt in het ontwerp-tracébesluit (OTB), dient te voldoen aan de randvoorwaarden en normen die voor luchtkwaliteit zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Dit betekent dat het project geen grote verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg mag hebben. Indien uit berekeningen blijkt dat dit wel verwacht wordt zullen maatregelen noodzakelijk zijn. Daarbij kan gedacht worden aan lagere maximumsnelheden of het plaatsen van schermen.

In diverse inspraakreacties zijn suggesties gedaan voor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, zoals het verlagen van de maximumsnelheid, het aanbrengen van beplanting en het realiseren van een systeem van positieve en negatieve lading. In het Innovatieprogramma luchtkwaliteit werken de Ministeries van V&W en VROM samen aan innovatieve oplossingen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit op en rond snelwegen. Het effect van een aantal van de genoemde maatregelen wordt binnen dit programma inzichtelijk gemaakt.

### Luchtkwaliteit: Berekeningen en metingen

Voor het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt gebruik gemaakt van rekenmodellen. Berekeningen hebben de voorkeur ten opzichte van metingen, aangezien hiermee slechts een momentopname wordt verkregen. Met berekeningen kunnen jaargemiddelden alsmede toekomstige situaties (conform de wettelijke toetsingen) in beeld worden gebracht.

Luchtkwaliteitsberekeningen worden uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Hierin zijn de te gebruiken emissiefactoren en achtergrondconcentraties aangegeven. Deze worden vastgesteld op basis van metingen. In de berekeningen wordt rekening gehouden met de verwachte fractie stagnerend verkeer. Hiervoor zijn afzonderlijke, hogere emissiefactoren vastgesteld.

### Luchtkwaliteit: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is de kern van de Wet luchtkwaliteit, die met ingang van 15 november 2007 van kracht is geworden. In gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (zogenoemde overschrijdingsgebieden) gaan overheden in gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL is een bundeling van alle gebiedsgerichte programma's en alle rijksmaatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. Het is een soort balans. Links op de balans staan alle maatregelen die het Rijk, provincies en gemeenten vanaf 1 januari 2005 nemen om de luchtkwaliteit in een gebied te verbeteren. Rechts alle grote ruimtelijke activiteiten in het gebied

---

waarover de overheden de komende vijf jaar een besluit willen nemen. Het betreft dan ruimtelijke, verkeers- en infrastructurele besluiten en vergunningen voor industriële installaties. Ook projecten met strategische nationale ruimtelijke doelen kunnen onder dit programma vallen. De balans helt over naar links: de positieve effecten (maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren) moeten de negatieve effecten (ruimtelijke projecten die de luchtkwaliteit verslechteren) ruimschoots overtreffen, maar bovenal moeten de maatregelen voldoende effect hebben om overal de normen te halen. Het Rijk coördineert het nationale programma. Het Rijk maakt met provincies en gemeenten afspraken over toetsbare resultaten; in de NSL-gebieden moeten de normen voor luchtkwaliteit in principe worden gehaald. De overheden kunnen op de uitvoering van de NSL-maatregelen worden afgerekend.

Het NSL is recentelijk vastgesteld door het kabinet. Indien het NSL onherroepelijk van kracht wordt zal hiermee in de planstudie rekening worden gehouden.

Luchtkwaliteit: Meer informatie

Rijkswaterstaat:

<http://www.rijkswaterstaat.nl/themas/natuur%5Fen%5Fmilieu/luchtkwaliteit/>

VROM (inclusief informatie over het NSL):

<http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328>

Innovatieprogramma luchtkwaliteit (IPL): <http://www.ipluchtkwaliteit.nl/>

**Vraag 3: Veel insprekers verzoeken om betrokkenheid bij de verdere studie en besluitvorming.**

Antwoord: De inspraakreacties komen van omwonenden, maar ook van instanties die een zakelijk belang hebben bij deze studie zoals gemeenten, provincies, exploitanten die kabels en leidingen hebben liggen langs of dwars op de autosnelweg, en hulpverlenende instanties zoals de brandweer. Vooral instanties die een direct zakelijk belang hebben, verzoeken veelvuldig om een goede betrokkenheid en overleg.

Goed overleg met partijen die een dergelijk zakelijk belang hebben is voor een goed verloop van het project een belangrijke randvoorwaarde. In de loop van de studie zal dan ook contact worden gezocht om te kijken hoe dit overleg efficiënt vormgegeven kan worden.

Ook omwonenden geven aan verder betrokken te willen worden. Er zijn verschillende momenten in de procedure waar inspraak mogelijk is. Op die momenten zullen de insprekers persoonlijk bericht krijgen dat er opnieuw inspraak mogelijk is.

Daarnaast zijn veel insprekers lid van de vereniging "Stop geluidshinder Maartensdijk". Er is de afgelopen tijd al contact geweest met het bestuur van deze vereniging. Ik ben van harte bereid periodiek de stand van zaken toe te lichten op een verenigingsavond. Dit geldt overigens voor alle verenigingen die hebben gereageerd.

---

**Vraag 4: Er wordt aandacht gevraagd voor de barrièrewerking die de A27 en A1 vormen voor dieren. Tevens wordt aandacht gevraagd voor de aanwezige natuur- en landschapswaarden in de directe omgeving van de A27 en A1.**

Antwoord: In de richtlijnen is veel aandacht voor natuur en landschap. De A27 en A1 lopen door diverse belangrijke Nederlandse landschapstypen met daaraan verbonden de nodige gebieden die bescherming krijgen middels een speciale status. Te denken valt aan de Utrechtse Heuvelrug en bijvoorbeeld het riviertje de Eem. Tegelijkertijd zijn er diersoorten zoals de das die in het gebied een beschermde status hebben. De aandacht en zorg voor deze waarden en zo mogelijk aanwezige kansen voor ontsnippering te benutten wordt door mij gedeeld. Dit aspect zal dan ook in de studie veel aandacht krijgen.

Langs de A27 en A1 zijn veel natuurgebieden die worden beheerd door organisaties voor natuur en landschap zoals Goois Natuurreservaat en Utrechts Landschap. Met hen zal regelmatig overlegd worden tijdens de planstudie omtrent dit aspect.

**Vraag 5: Het sluiptverkeer op het onderliggend wegennet wordt als hinderlijk ervaren. Veel insprekers vragen dit aspect mee te nemen.**

Antwoord: Eén van de argumenten om deze studie naar de mogelijke verbreding te starten, is het feit (en beleving) dat er veel extra verkeer op het onderliggend wegennet aanwezig is. De aanname is dat dit verkeer eigenlijk beter op de A27 of de A1 zou kunnen worden afgewikkeld. Met name voor de aanpalende gemeenten is dit een zorg die tijdens overleg vaak wordt genoemd.

De relatie met het onderliggend wegennet zal daarom in deze studie veel aandacht krijgen. Ten eerste als een aspect om het probleem te omschrijven, en vervolgens wordt gekeken in hoeverre de te onderzoeken alternatieven dit verkeerskundig probleem verminderen.

Wel is het zo dat maatregelen op het onderliggend wegennet zelf (b.v. afstellen van verkeerslichten, plaatsen verkeersdrempels, verbeteren fietsverbindingen etc.) geen onderdeel is van deze studie. Dat blijft de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder. Een aantal van dit type maatregelen is opgenomen in het programma VERDER; website [www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl)

**Vraag 6: Er wordt vaak gepleit om de verbreding zo snel als mogelijk uit te voeren.**

Antwoord: Deze insprekers zijn de dagelijkse files meer dan zat en willen graag weer doorrijden. Zij ondersteunen het initiatief en pleiten voor meer snelheid in de procedure. Er zijn echter juridische kaders en spelregels die ervoor moeten zorgen dat alle belangen zorgvuldig worden afgewogen. De consequentie is dat deze spelregels tijd kosten. De planning is de snelst mogelijke, rekening houdend met deze juridische kaders en spelregels.

**Vraag 7: Er wordt aandacht gevraagd voor de relatie met het openbaar vervoer. Hierbij worden zowel concrete projecten genoemd, zoals de HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) Hilversum-Huizen, als in zijn algemeenheid aan gerefereerd.**

Antwoord: Een vaak geopperde suggestie is dat meer en beter OV en fietsvoorzieningen het probleem van files beter oplossen. Deze optie wordt in het zogeheten "nul (+) VERDER alternatief" volwaardig onderzocht. Voor een concrete invulling van de verbeteringen die op het gebied van OV

---

en fiets worden voorzien wordt verwezen naar de website van het Programmabureau VERDER: [www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl)

Het HOV Hilversum-Huizen is een concreet OV-project dat direct langs de A27 tussen Hilversum en Huizen is gedacht. Er is reeds contact met de betrokken projectleider zodat er afstemming tussen beide studies plaatsvindt op de relevante onderdelen.

**Vraag 8: Het aspect lichthinder verdient aandacht.**

Antwoord: Veel direct omwonenden ervaren het lichtregime op de A27 als storend. Het licht schijnt door de slaapkamerramen naar binnen. Daarnaast zijn er zorgen over de verstoring van de nachtdieren en het energieverbruik. Diverse voorstellen voor een ander verlichtingsregime zijn onder de aandacht gebracht.

Inderdaad is het lichtregime van met name de A27 niet ideaal. Er is sprake van een verouderd verlichtingssysteem. Het aanpassen van het lichtregime is echter niet afhankelijk van besluitvorming over de huidige studie, maar zal al bekeken worden tijdens het groot onderhoud dat de komende jaren zal plaatsvinden op de A27.

Voor meer informatie over dit aspect kunt u terecht bij de heer Marcel Jagroep (tel. 088-7973153), werkzaam bij RWS Wegendistrict Utrecht. Het aspect lichthinder wordt meegenomen in de studie.

**Vraag 9: Bewoners en eigenaren langs de A27 en A1 hebben vragen over de procedure rondom eventuele grondaankoop, schadevergoedingen en waardevermindering van hun eigendommen, met name bij een 2x4-oplossing.**

Antwoord: Dit zijn vragen die bij elk project van belang zijn.

Aankoop: Indien aankoop noodzakelijk is worden de belanghebbenden (eigenaar, huurder, pachter, etc.) door een vastgoedadviseur van Rijkswaterstaat benaderd. Daarnaast benoemt Rijkswaterstaat een onafhankelijke taxatiecommissie. Als alle informatie is verzameld, wordt een taxatie gemaakt van de schade die ontstaat als gevolg van de aankoop. Vervolgens krijgt de belanghebbende een aanbod en zal de onderhandeling gestart worden. Indien er in onderling overleg geen overeenstemming wordt bereikt kan als uiterste middel de onteigeningswet worden toegepast, aangezien in de plannen van Rijkswaterstaat sprake is van 'algemeen belang'. Gedwongen verkoop aan de overheid mag nooit leiden tot nadeel voor degene die verkoopt. De vermogens- en inkomenspositie van belanghebbenden moet gelijkwaardig blijven.

Schade (incl. waardevermindering): Als Rijkswaterstaat infrastructurele werken uitvoert kunnen particulieren, bedrijven en organisaties daarvan schade ondervinden. Als deze schade onevenredig groot is, niet op een andere manier te verhalen is, en aan zekere voorwaarden wordt voldaan, kan de belanghebbende in aanmerking komen voor een schadevergoeding op grond van de Tracéwet. Een verzoek tot schadevergoeding betreffende dit project moet worden ingediend bij Rijkswaterstaat Utrecht.

**Vraag 10: Er worden oplossingen voorgesteld zoals tunnels, verdiepte liggingen en overkappingen. Gaat dit gepaard met bijbehorende inpassingsmaatregelen?**

Het project, waarvan de startnotitie de eerste aanzet is, heeft als hoofddoelstelling het verbeteren van de doorstroming in de regio. Een gevolg van deze doelstelling is dat de negatieve consequenties zo veel



---

mogelijk beperkt dienen te blijven. Hiertoe kunnen inderdaad middelen als een verdiepte ligging en ondertunneling worden aangewend.

Gezien het feit dat voor deze aanpassingen publieke middelen worden gebruikt, is het van belang goed te bepalen of deze technisch gecompliceerde en prijzige oplossingen in verhouding staan tot het ongemak dat ervaren wordt. Daarnaast zijn er ook andere nadelen verbonden aan deze oplossingen anders dan technische aspecten en kosten. Te denken valt aan veiligheidsaspecten. In dit geval is besloten dat de kosten niet in verhouding staan tot de baten en dat de genoemde vormen van inpassing daarom niet voldoen aan de eisen van doelmatigheid en redelijkheid.

---

## Bijlage C Advies van wettelijke adviseurs

.....

In deze bijlage zijn opgenomen de adviezen van de wettelijke adviseur, zijnde:  
- de commissie voor de m.e.r.