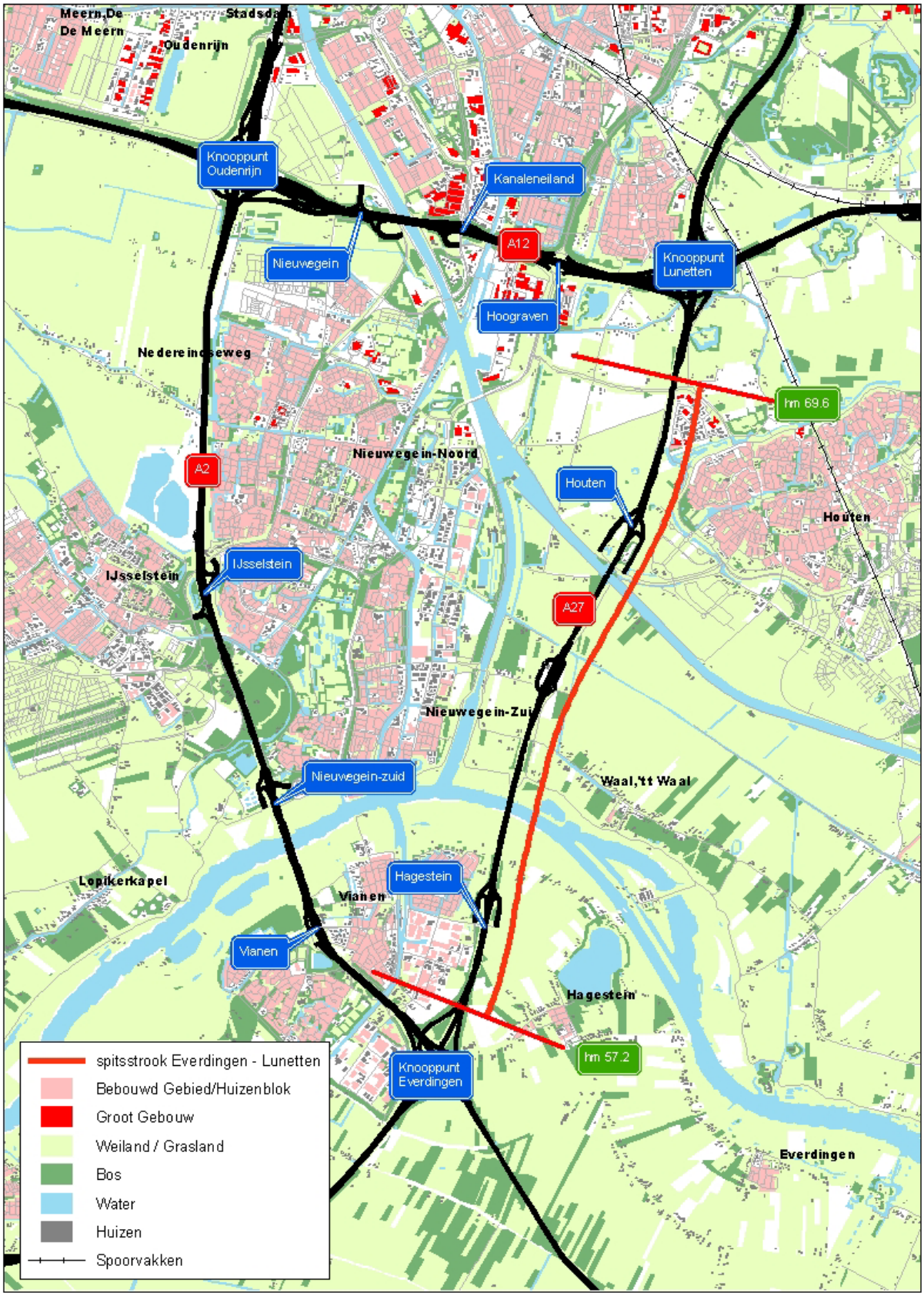
Startnotitie Spitsstrook A2/A27 Everdingen - Lunetten

16 maart 2005

Spitsstrook in noordelijke richting op de A2/A27 Everdingen - Lunetten in het kader van de Spoedwet wegverbreding

Figuur A: spitsstrook A2/A27 Everdingen - Lunetten



Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
1.1 Aanleiding voor deze studie 5
1.2 Procedure 6
1.3 Wat is een startnotitie? 6
1.4 U kunt reageren 6
1.5 Leeswijzer 7

2. Probleemstelling en doel 9
2.1 Probleemstelling 9
2.2 Doelstelling 9
2.3 Relatie met andere projecten 9

3. Alternatieven 11
3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten 11
3.2 Referentiesituatie 11
3.3 Voorgenomen activiteit: spitsstrook 11
3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief 12

4. Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen 13
4.1 Verkeer en vervoer 13
4.2 Ruimtelijke ordening 15
4.3 Milieu 16

5. Te onderzoeken effecten 19
5.1 Hoe de milieueffecten worden bepaald 19
5.2 Verkeer 20
5.3 Ruimtelijke Ordening 20
5.4 Milieu 20
5.5 Kosten 22
5.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten 22

6. Procedure en planning 23
6.1 De Spoedwet wegverbreding en afstemming met andere regelingen 23
6.2 Stappen in de procedure 23
6.3 Overzicht MER/(O)WAB-procedure 25
6.4 De planning 26

Bijlage 27
1. Afkortingenlijst 27
2. Woordenlijst 28
3. Literatuurlijst 30

Colofon 32

1.Inleiding

Op de A27 Everdingen – Lunetten staan ten noorden van het knooppunt Everdingen vrijwel dagelijks files. De files worden veroorzaakt doordat de capaciteit van de A27 (met 2 rijstroken) onvoldoende is om het verkeersaanbod van de A2 en A27 in noordelijke richting te verwerken. De files op de A27 slaan geregeld terug tot in knooppunt Everdingen waardoor doorgaand verkeer op de A2 wordt gehinderd. Om dit probleem op korte termijn aan te pakken, heeft het Kabinet besloten dat de wegcapaciteit tussen knooppunt Everdingen en het knooppunt Lunetten in de spits vergroot moet worden door middel van het in gebruik nemen van een 'spitsstrook' (de vluchtstrook wordt in de spits een extra rijstrook) op de oostelijke rijbaan. Voordat de spitsstrook kan worden gerealiseerd dienen de milieu-effecten van de spitsstrook te worden onderzocht in een milieueffectrapportage (MER), waarvan deze Startnotitie de eerste fase vormt.

1.1 Aanleiding voor deze studie

In 2002 heeft het kabinet het voornemen geuit versneld belangrijke knelpunten binnen het rijkswegennet aan te pakken door middel van benuttingsmaatregelen. Het kabinet is van mening dat gezien de dagelijkse bereikbaarheidsproblemen en de geringe grootte/zwaarte van de ingreep de Tracéwet een te zware en te lange procedure is om op korte termijn de files te kunnen bestrijden. Om die reden is de Spoedwet wegverbreding opgesteld. Deze wet biedt voor een aantal specifiek benoemde wegen en maatregelen de mogelijkheid tot een verkorte procedure (deze procedure wordt in hoofdstuk 6 nader uitgelegd). In de Spoedwet zijn extra financiën beschikbaar gesteld om een pakket van maatregelen te realiseren dat moet leiden tot een substantiële verbetering van de bereikbaarheid op korte termijn.

Het wegvak A2/A27 Everdingen - Lunetten is onder nummer 17 in Bijlage B in de Spoedwet wegverbreding opgenomen als een verbinding waar door de aanleg van een spitsstrook de capaciteit zal worden vergroot. Het gaat om een weggedeelte over een lengte van circa 7 kilometer, vanaf het punt direct ten noorden van knooppunt Everdingen tot aan knooppunt Lunetten (kilometer 57,2 – 69,6)[1]. Het betreft alleen de oostbaan, dus van Everdingen in de richting Utrecht. In figuur A op de binnenzijde van het voorblad is dit traject nader aangegeven.
Door het realiseren van de spitsstrook in deze richting zal gedurende drukke perioden, zoals tijdens de spitsuren, een extra rijstrook voor het autoverkeer ter beschikking komen. De capaciteit van dit deel van de A27 zal daarmee gedurende die periode beduidend toenemen. Buiten deze momenten van grote verkeersvraag zal de spitsstrook gesloten zijn voor het autoverkeer. De voorgenomen maatregel op de A27 zorgt ter hoogte van het knooppunt Everdingen voor een betere doorstroming van het verkeer op de A27 in noordelijke richting en tevens dat de A2 bij knooppunt Everdingen vrij blijft van files door terugslag.
In de figuren B en C op de binnenzijde van het voorblad is het principe van de werking van de spitsstrook nader aangegeven.

De aanleg van de spitsstroken heeft een capaciteitsuitbreiding van het traject tot gevolg, waardoor het mogelijk is dat meer verkeer gebruik gaat maken van de weg. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor het milieu. Daarom zal een milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld. Een eerste stap op weg naar een MER is het uitbrengen van deze Startnotitie. De uitkomsten van dit MER zullen worden meegenomen in de besluitvorming over de spitsstroken.

[1] De kilometrering verspringt bij km 59,0 naar km 64,0.

Bij de Spoedwetprojecten wordt een onderscheid gemaakt tussen projecten met een structureel karakter en projecten met een semi-permanent karakter, respectievelijk A- en B-projecten. Het verschil tussen A- en B-projecten zit vooral in de wijze waarop met de geluidsproblematiek moet worden omgegaan (zie paragraaf 5.4). De spitsstrook op de A27 tussen Everdingen en Lunetten is een maatregel van semi-permanente aard en valt daarom onder de categorie 'B-projecten' van de Spoedwet wegverbreding. Voor de projecten met een semi-permanent karakter is op (nog niet benoemde) termijn een structurele oplossing noodzakelijk. De Wet geluidhinder is voor de categorie B-projecten niet van toepassing. Wel dient in het wegaanpassingsbesluit de 70 dB(A) contour, gebaseerd op de verkeersgegevens van het jaar 2000, te worden opgenomen. Uiterlijk twee jaar na onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit stelt de Minister een geluidplan vast voor het treffen van geluidmaatregelen. Dit plan zal conform de Wet geluidhinder worden opgesteld

1.2 Procedure

Op grond van de Spoedwet wegverbreding, de Wet milieubeheer en het Besluit-m.e.r. kan de benuttingsmaatregel pas worden uitgevoerd, als vooraf onderzoek en een zorgvuldige besluitvorming hebben plaatsgevonden, waarbij alle betrokken belangen zijn meegewogen. De procedure daarvoor wordt uitgelegd in hoofdstuk 6.

1.3 Wat is een startnotitie?

Een startnotitie is de eerste fase van de m.e.r.-procedure. Het doel van een startnotitie is om de achtergronden en uitgangspunten van het project op een rij te zetten en te beschrijven welke zaken in een volgende fase onderzocht moeten worden. Daarnaast bakent de startnotitie het aantal alternatieven af. Tot slot geeft de startnotitie aan op welke milieueffecten de alternatieven worden onderzocht.

1.4 U kunt reageren

De startnotitie ligt vier weken ter inzage, van 6 april 2005 tot 4 mei 2005. Tijdens deze periode kunt u mondeling en/of schriftelijk reageren op de voorgenomen MER-studie.

Tijdens de periode van ter inzage legging kan een ieder die dat wil schriftelijk reageren op deze startnotitie Uw inspraakreactie zal worden meegenomen en kan leiden tot een aanpassing van de voorgenomen m.e.r.-studie. Met uw reactie draagt u bij aan een zorgvuldige besluitvorming.

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 4 mei 2005 naar:

Inspraakpunt Verkeer & Waterstaat
A2/A27 Everdingen - Lunetten
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

U kunt ook mondeling inspreken. Indien u van deze gelegenheid gebruik wilt maken, moet u dit vóór 20 april 2005 kenbaar maken aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon: 070 351 96 00.

Tenslotte kunt u ook uw zienswijze kenbaar maken via internet:
www.inspraakvenw.nl

1.5 Leeswijzer

Een globale indruk
Wie snel een globale indruk van de inhoud van de Startnotitie wil krijgen, kan zich beperken tot de hoofdstukken 2, 3 en 5. Daarin wordt uitgelegd wat precies het onderwerp van de studie is, wat wel en wat niet tot het studiegebied behoort (2), welke oplossingen wel en niet worden onderzocht (3) en op welke manier de effecten worden onderzocht (5).

Meer achtergrond
Voor wie meer achtergrond wil, wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de wetgeving die van toepassing is, en de huidige en toekomstige situatie voor de aspecten verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en milieu.

Weten hoe de procedure in elkaar zit?
In hoofdstuk 6 wordt de Spoedwetprocedure uitgelegd en worden de partijen die bij de procedure betrokken zijn, beschreven.

Wat betekent...
Getracht is de tekst van deze startnotitie voor iedereen toegankelijk te maken. Vanwege het technische karakter van de studie is het gebruik van vaktaal echter onvermijdelijk. In bijlage A zijn daarom een afkortingenlijst en een verklarende begrippenlijst opgenomen.

2. Probleemstelling en doel

Door de aanleg van de spitsstrook wordt voorkomen dat tijdens de spitsuren de file op A27 vanuit Everdingen in de richting Lunetten leidt tot een verminderde doorstroming van het verkeer op het knooppunt Everdingen en daarmee tot filevorming op het aansluitende wegvak van de A2. Andere projecten in de omgeving, zoals infrastructurele projecten, de bouw van nieuwe woningen en de aanleg van bedrijventerreinen, hebben ook invloed op de A27.

2.1 Probleemstelling

Op de oostelijke rijbaan van het wegvak van de A27 direct ten noorden van knooppunt Everdingen treden tijdens de spitsuren files op door een te grote hoeveelheid verkeer. Hierbij treedt geregeld terugslag op tot in het knooppunt Everdingen waardoor verkeer op de A2 meer wordt gehinderd. De komende jaren zal, als er niets gebeurt, de fileproblematiek op de A27 en daardoor op de A2 verergeren. De Minister van Verkeer en Waterstaat vindt het noodzakelijk dat dit belangrijke knelpunt op het rijkswegennet versneld wordt aangepakt en heeft dit te kennen gegeven in de Spoedwet wegverbreding.

Figuur A in de kaft van deze Startnotitie geeft een overzicht van de huidige situatie.

2.2 Doelstelling

Het doel van het project is de congestie op de oostelijke rijbaan van de A27 tussen knooppunt Everdingen en knooppunt Lunetten op korte termijn te verminderen zodat er geen terugslag meer optreedt op de A2.

2.3 Relatie met andere projecten

De projecten die een belangrijke relatie hebben met het Spoedwet-project A2/A27 Everdingen - Lunetten zijn hieronder weergegeven.

- Realisatie aansluiting Nieuwegein op de A27
- Ontwikkeling bedrijventerrein in Nieuwegein, Houten en Vianen
- Verbreding A2 op het traject Culemborg - Everdingen
- Ontwikkeling van de nieuwbouwwijk Houten-zuid (VINEX)

In 2005 zal de nieuwe aansluiting Nieuwegein op de A27 worden opengesteld. Deze aansluiting wordt gecombineerd met de bestaande verzorgingsplaatsen De Kroon en De Knoest. Tussen het Lekkanaal en de A27 ontwikkelt de gemeente Nieuwegein het bedrijventerrein Het Klooster.
De verbreding van de A2 heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit op de A27 zal toenemen. Wanneer de capaciteit van de A27 niet wordt aangepast zal dit bij files op de A27 leiden tot meer problemen op de A2.
Aan de zuidkant van Houten verrijst de nieuwbouwlocatie Houten-zuid. In totaal worden ruim 7.000 woningen gebouwd. Inmiddels is ongeveer twee derde van de woningen opgeleverd. De laatste huizen zullen uiterlijk in 2008 klaar zijn.

3. Alternatieven

Om snel en doelmatig de problemen op de A27 te verminderen, is het aanleggen van spitsstroken opgenomen in de Spoedwet wegverbreding (voorgenomen activiteit). Om de effecten van die oplossing te bepalen, worden deze afgezet tegen de situatie waarin niets gebeurt (referentiesituatie). Daarnaast wordt een meest milieuvriendelijk alternatief (het MMA) beschreven.

3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

In een startnotitie worden de te onderzoeken alternatieven beschreven. In de Spoedwet wegverbreding is al een concrete oplossing benoemd voor de A27, namelijk een spitsstrook. In het Besluit m.e.r. is aangegeven dat in een milieueffectrapport (MER) in ieder geval de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling), de voorkeursoplossing en een MMA onderzocht moeten worden. In een volgende fase van de m.e.r.-procedure, bij het opstellen van het MER, worden ze meer in detail uitgewerkt.

Er zijn drie *randvoorwaarden* waaraan de oplossingen moeten voldoen. Ze moeten:
- het probleem van de filevorming op de oostelijke rijbaan van de A27 direct ten noorden van knooppunt Everdingen en de terugslag op de A2 oplossen, of de oplossing minstens dicht benaderen;
- binnen redelijke grenzen technisch uitvoerbaar zijn;
- binnen de juridische en financiële kaders vallen van de Spoedwet wegverbreding.

Uitgangspunten bij de effectbepaling zijn:
- alle overige projecten uit de Spoedwet wegverbreding die een directe relatie hebben met de A27 zijn uitgevoerd opdat het maximaal gunstige effect kan worden bereikt;
- de nieuwe aansluiting Nieuwegein op de A27 is gerealiseerd.

3.2 Referentiesituatie

In een MER moet altijd de zogenaamde referentiesituatie beschreven worden. Dat is de situatie waarin de weg blijft zoals die is en er niets extra's gebeurt. Plannen waarover al besluiten genomen zijn, worden in de referentiesituatie al wel meegenomen.
De beschrijving van de referentiesituatie heeft in dit project vooral een methodologische functie: het maakt het mogelijk om verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken. Deze alternatieven worden afgezet tegen de situatie waarin niets extra's gebeurt.

3.3 Voorgenomen activiteit: spitsstrook

De voorgenomen activiteit op het traject Everdingen - Houten is de aanleg van een spitsstrook aansluitend op de bestaande spitsstrook tussen Houten en Lunetten. Aanvullend wordt tussen Houten en Lunetten een dynamisch weefvak aangelegd, dit uit het oogpunt van verkeersveiligheid.
Bij een spitsstrook wordt de vluchtstrook gedurende drukke perioden (vooral in de spits) gebruikt als rijstrook. Ter compensatie van het niet beschikbaar zijn van de vluchtstrook worden gemiddeld om de 1.000 meter vluchthavens aangebracht (zie figuren B en C in de kaft). Bij de uitwerking van de spitsstrook zal aandacht worden geschonken aan belangrijke zaken op het

gebied van veiligheid zoals de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de maximumsnelheid.

3.4 Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Het is een wettelijke verplichting om in een MER een zogenoemd Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te presenteren. Het MMA is een realistisch alternatief dat de verkeersproblemen oplost of vermindert met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving.
De Spoedwet wegverbreding noemt al de concrete oplossing voor het gesignaleerde probleem, namelijk de aanleg van een spitsstrook. Daarom zal in dit geval het MMA worden ontwikkeld door de voorgenomen activiteit te optimaliseren voor natuur en/of leefmilieu.

4. Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

Hoofdstuk 4 beschrijft aspecten die direct verband houden met het onderzoek naar de problemen op het te bestuderen weggedeelte. Aan de orde komen de beschrijving van het beleid (inclusief de regelgeving), de huidige situatie van het gebied rondom de weg en de toekomstige ontwikkelingen. Het doel van deze beschrijving is inzicht te krijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden, en om de probleem- en doelstelling scherp te krijgen.

4.1 Verkeer en vervoer

De Nota Mobiliteit is gepubliceerd, maar moet nog door het parlement behandeld worden. Naar verwachting zal deze in loop van 2005 in werking treden. Net als in haar voorganger (het Structuurschema Verkeer en Vervoer 2) wordt in deze nota het hoofdwegennet gezien als een samenhangend netwerk waarvoor het Rijk zorg heeft. Dit hoofdwegennet verbindt de mainports met de economische centra en het buitenland. Het verbeteren van de doorstroming door het toepassen van benuttingsmaatregelen past in deze filosofie.
De Nota Mobiliteit is vooral een nota van samenwerking. De regionale overheden krijgen meer verantwoordelijkheid en geld om een goed mobiliteitsbeleid te voeren. Regionale overheden zijn de aangewezen partijen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Het Rijk voert de regie, maar de uitwerking vindt grotendeels decentraal en gebiedsgericht plaats.

Beschrijving van de A27
De A27 vormt een belangrijke noord-zuidverbinding. De weg verbindt de Flevopolder en het noordelijk deel van de Randstad (Utrecht en Amsterdam) met Noord Brabant en (via de A16) met België. De A27 vormt daarnaast een schakel tussen een aantal belangrijke oost-westverbindingen zoals de A12, A15 en A59 en A58. Bij knooppunt Rijnsweerd sluit de A27 aan op de hoofdroute naar het noordoosten; de A28. Bij knooppunt Everdingen is er een aansluiting op de noord-zuidoostverbinding; de A2. Rond Utrecht en Breda is de A27 onderdeel van de stedelijke ring. Tenslotte bieden de bruggen over respectievelijk het Amsterdam-Rijnkanaal (bij Houten), over de Lek (bij Vianen), de Boven Merwede (bij Gorinchem) en de Bergse Maas (bij Geertruidenberg / Keizersveer) voor het regionale verkeer de enige mogelijkheid om de rivieren over te steken via een vaste oeververbinding. Voor deze studie is het gedeelte tussen het knooppunt Everdingen en het knooppunt Lunetten van belang. Het traject heeft een lengte van circa 7 kilometer. Tussen Everdingen en de aansluiting Houten bestaat de A27 uit 2 rijstroken met een vluchtstrook. Vanaf de aansluiting Houten tot aan het knooppunt Lunetten zijn 2 rijstroken en een vluchtstrook aanwezig. Deze vluchtstrook is in de spits in gebruik als spitsstrook.

Verkeerskundige analyse op de A27

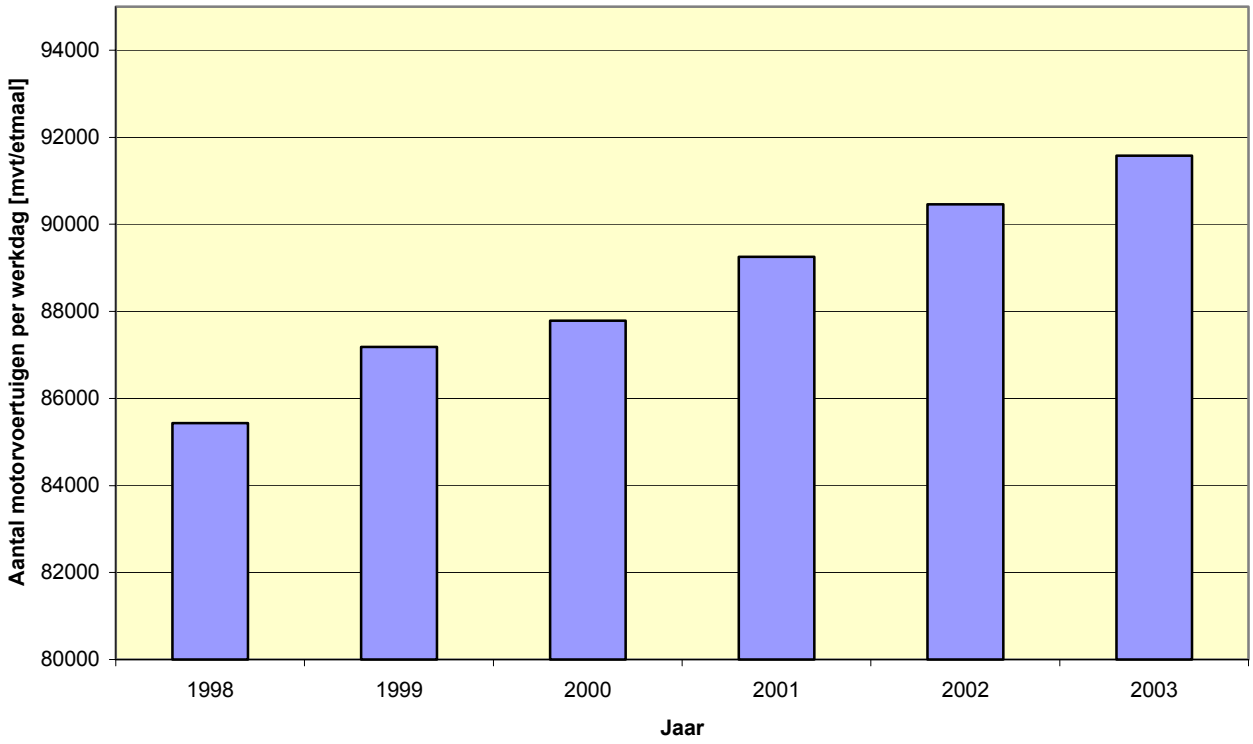
I/C verhoudingen
De kwaliteit van de doorstroming van het verkeer wordt beschreven met een verkeerskundige maat. Het gaat hierbij om de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer (intensiteit) en de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken (capaciteit). Dit wordt intensiteit - capaciteitverhouding genoemd, afgekort tot I/C-verhouding. Bij een I/C-verhouding kleiner dan 0,7 is er sprake van een goede verkeersafwikkeling en treedt er geen congestie op. Tussen de 0,7 en de 0,85 is de verkeersafwikkeling matig en is er kans op congestie. Bij een I/C-verhouding tussen de 0,85 en 1,0 is er sprake van een slechte verkeersafwikkeling en treedt er congestie op. Bij de I/C-verhouding

boven de 1,0 is er sprake van een overbelasting van de weg en staat het verkeer vast.

Tabel 1: Werkdaggemiddelde aantal motorvoertuigen (mvt) per etmaal (etm) en % groei op de A27 op en rondom het wegvak knooppunt Everdingen – knooppunt Lunetten. Aantallen zijn voor de west- en oostbaan samen.

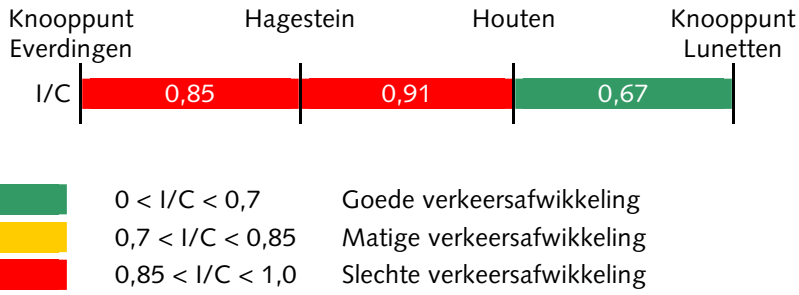
Wegnr	Wegvak	1998 (mvt/etm)	2003 (mvt/etm)	Groei 1998-2003
A27	Noordeloos – Lexmond	72.100	79.500	10,3%
A27	Hagestein – Houten	85.400	91.600	9,3%
A2	Culemborg – aansluiting Everdingen	93.500	108.500	16,0%
A2	Vianen – Nieuwegein-zuid	106.300	122.200	15,0%

Figuur 1: Ontwikkeling van het aantal motorvoertuigen dat op een gemiddelde werkdag het wegvak Hagestein – Houten passeert. De gegevens zijn voor de periode 1998 – 2003.



Bij een toegenomen verkeersaanbod is de beschikbare wegcapaciteit in deze periode gelijk gebleven. Dit heeft een verdere toename van de congestie tot gevolg.

Figuur 2: I/C-verhouding op het traject Everdingen - Lunetten



Op het traject knooppunt Everdingen - aansluiting Hagestein - aansluiting Houten is een 2-strooksprofiel beschikbaar. In de huidige situatie (2003) is de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van het wegvak tussen Everdingen - Hagestein - Houten 0,9. Er treedt regelmatig filevorming en vertraging op.
Op het wegvak Houten- Lunetten is de intensiteit (2003) hoger dan tussen Hagestein en Houten, maar de capaciteit is met de thans aanwezige spitstrook ook hoger (I/C = ca. 0,7). Bij een dergelijke maat is er sprake van een goede afwikkeling.

Onderliggend wegennet
Het onderliggend wegennet met een meer dan plaatselijk belang is van beperkte omvang in de omgeving van het traject Everdingen - Lunetten.

Verkeersveiligheid
Voor het aspect verkeersveiligheid zal voor de beschrijving van de huidige situatie gebruik worden gemaakt van risicocijfers per wegvak op basis van 3 jaar voortschrijdende gemiddelden. Deze risicocijfers zijn gebaseerd op de ongevalsregistratie van bijvoorbeeld hulpverlenende diensten als politie, ziekenhuizen en brandweer en worden opgesteld door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

4.2 Ruimtelijke ordening

De Nota Ruimte, zoals die in april 2004 als kabinetsstandpunt is gepubliceerd, is er op gericht ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Meer specifiek richt het rijk zich op versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland. Ook richt het rijk zich op borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden. Als uitwerking van deze doelen voor 'netwerken en steden' kiest het rijk voor bundeling van economie, infrastructuur en verstedelijking als ruimtelijke strategie. Utrecht behoort tot een nationaal stedelijk netwerk.
Randvoorwaarde voor een versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland is een goed functionerende verkeers- en vervoerinfrastructuur met een betrouwbare bereikbaarheid. Verbindingen die de mainports verbinden met grootstedelijke gebieden in binnen- en buitenland, de zogenaamde hoofdverbindingsassen, krijgen daarbij prioriteit.

Woningbouw
In de regio Utrecht vind al jarenlang een enorme bouwinspanning plaats. Naar aanleiding van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (1993) zijn zogenaamde VINEX locaties benoemd. Dit zijn uitbreidingsgebieden voor grootschalige woningbouw. In de provincie Utrecht zijn dit de wijken Utrecht Leidsche Rijn (30.000 woningen), Houten-zuid (7.000 woningen), IJsselstein Zenderpark (4.000 woningen) en Nieuwegein Galecop (3.600 woningen). De locaties zijn in verschillende stadia van uitvoering. In de nabijheid van het traject ligt de polder Rijnenburg die in het Streekplan van provincie Utrecht is

aangewezen als woningbouwlocatie voor de periode na 2010. De locaties zijn opgenomen op de kaart Ontwikkelingen ruimtelijke ordening tot 2010 (zie figuur D in de kaft).

Bedrijventerreinen
De centrale ligging van Utrecht is een belangrijk argument voor bedrijven om zich hier te vestigen. Dit heeft er toe geleid dat in de afgelopen jaren in een aantal gemeentes grootschalige bedrijventerreinen zijn ontwikkeld.
Voor het verkeersaanbod is het belangrijk om te weten waar op afzienbare termijn rond de A27 op het traject Everdingen – Lunetten uitbreidingen plaats vinden. In Houten (de Meerpaal), in Nieuwegein (het Klooster) worden nieuwe terreinen ontwikkeld en in Vianen bestaan plannen om bedrijventerrein Gaasperwaard richting Hagestein uit te breiden. In Utrecht worden in de omgeving van Leidsche Rijn de nieuwe bedrijventerreinen Papendorp, Haarrijn, Wetering-noord, Wetering-zuid en Strijkviertel ontwikkeld. Ook deze locaties zijn opgenomen op de kaart Ontwikkelingen ruimtelijke ordening tot 2010 (zie figuur D in de kaft).
Verder weg gelegen, maar wel op Utrecht gericht is Culemborg waar momenteel bedrijventerreinen worden ontwikkeld.

Windmolens
In het Streekplan wordt de bouw van een drietal windturbines mogelijk gemaakt in het gebied ten zuiden van Houten. De potentiële locatie ligt langs de A27 in de buurt van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

4.3 Milieu

Woon- en leefomgeving
Het onderwerp 'woon- en leefomgeving' omvat zaken die de kwaliteit van de leefomgeving bepalen vooral voor de mensen die in de buurt van de weg wonen. Het gaat om zaken als luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid.

Wetgeving en beleid
Het milieubeleid in relatie tot verkeer en vervoer is vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4 (NMP3 en 4). Het NMP4 richt zich op de lange termijn (2030), in het NMP3 is het milieubeleid tot 2003 vastgelegd met een doorkijk naar 2010. Het NMP3 blijft onverkort van kracht, tenzij anders vermeld in het NMP4. Het reduceren van geluidhinder, het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid en het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen zijn belangrijke doelstellingen. De Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit zijn verwerkt in het Besluit luchtkwaliteit dat op 19 juli 2001 inwerking is getreden.
De Wet geluidhinder is ingevolge van de Spoedwet wegverbreding niet geldend voor categorie-B projecten. Wel kunnen maatregelen genomen worden indien gevoelige locaties in de huidige situatie een gevelbelasting van meer dan 70 dB(A) hebben (zie paragraaf 5.4).
.. Voor het externe veiligheidsbeleid geeft het NMP4 aan dat voor het transport van gevaarlijke stoffen, de doelstellingen uit de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen overgenomen worden. Dit beleid is in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen verder uitgewerkt en verduidelijkt. Regionaal beleid op het gebied van woon- en leefmilieu is uitgewerkt in de provinciale milieubeleidsplannen.

Geluid
In het buitengebied van de gemeente Houten en de gemeente Nieuwegein liggen woningen nabij de A27. Deze situatie doet zich ook voor in delen van wijken in de gemeente Houten en de gemeente Vianen. Mogelijk is de geluidsbelasting hier in de huidige situatie op enkele plaatsen te hoog. Zonder maatregelen zal de situatie niet verbeteren.

Lucht
Wettelijke regels ten aanzien van luchtkwaliteit zijn neergelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2001. Dit besluit is gebaseerd op een Europese Richtlijn en bevat grenswaarden voor onder andere PM_{10} (fijn stof; ingaand per 2005) en NO_2 (ingaand per 2010). Bij het nemen van wegaanpassingsbesluiten dienen de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit in acht te worden genomen
In de Rapportage Besluit Luchtkwaliteit 2003 van de provincie Utrecht worden geen overschrijdingen van de geldende plandrempels (jaargemiddelde concentratie) voor fijn stof en stikstofdioxide (NO_2) geconstateerd langs het traject Everdingen – Lunetten. In deze rapportage worden voor de overige stoffen evenmin overschrijdingen van de geldende grenswaarden geconstateerd.

Externe veiligheid
Op basis van de door onderzoeksbureau AVIV uitgevoerde risico-inventarisatie 'Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Utrecht peiljaar 2001' kan worden vastgesteld dat in de huidige situatie voldaan wordt aan de normstelling voor het plaatsgebonden risico. Ook aan de oriënterende waarde zoals die geldt voor het groepsrisico wordt ruimschoots voldaan.

Recreatie
In de directe omgeving van het beschouwde deel van de A27 liggen geen gebieden met een recreatieve functie.

Natuurlijke omgeving
Het onderwerp natuurlijke omgeving omvat zaken die de kwaliteit van de ruimte bepalen. Het gaat hierbij om natuur, landschap, archeologie, bodemgesteldheid en waterhuishouding.

Wetgeving van toepassing
Het nationale beleid voor natuur en landschap is voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken die de natuur beschermen. Voorbeelden daarvan zijn de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn die zowel soorten als leefgebieden van dieren en planten beschermen. Deze EG-richtlijnen zijn/worden in de Nederlandse wetgeving verankerd in de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet.

In het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de nota Natuur, Bos en Landschap 21^{e} eeuw (NBL21) wordt beoogd waardevolle gebieden, objecten en plant- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting (verdroging, verzuring, verstoring, verontreiniging en versnippering) tegen te gaan. Uitgangspunt van het beleid is onder meer dat de belangrijkste fysieke barrières binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) worden opgelost. De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingszones. Aantasting van de EHS moet door het nemen van mitigerende maatregelen zo veel mogelijk worden voorkomen. Vernietigde natuur dient gecompenseerd te worden (compensatiebeginsel). Voor rijksinfrastructuur is het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) opgesteld. Hierin staat aangegeven hoe Verkeer en Waterstaat de komende jaren gaat inzetten op ontsnippering langs de rijksinfrastructuur.
De door het Rijk aangegeven hoofdlijnen van het natuurbeleid zijn door de provincie Utrecht nader uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Dit beleid is verder uitgewerkt en vastgelegd in Natuurgebiedsplannen en het programma ecologische verbindingszones. Voor archeologie is het verdrag van Malta richtinggevend.

Voor bodem en grondwater is het nationale beleid erop gericht bestaande verontreinigingen te saneren, nieuwe verontreinigingen te voorkomen en de verontreiniging als gevolg van diffuse bronnen (bijvoorbeeld afstromend wegwater of bestrijdingsmiddelen in de landbouw) terug te dringen. Sinds 2001 wordt gebruik gemaakt van de Watertoets om ruimtelijke plannen en

besluiten te toetsen op de waterhuishoudkundige effecten. De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw, en zal worden verankerd in de Planologische Kernbeslissing van de Nota Ruimte. De waterbeheerders spelen hierbij een belangrijke rol.

De Provinciale Milieuverordening (PMV) vloeit voort uit de Wet Milieubeheer. In de PMV worden Stiltegebieden en Grondwaterbeschermingsgebieden aangewezen. In het streekplan Utrecht (2005-2015) zijn bodembeschermings-gebieden aangewezen.

Natuur
In de direct omgeving van de A27 zijn geen beschermde gebieden aangewezen volgens de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet. De uitwaarden van de Lek vormen onderdeel van de EHS. Ten behoeve van het MER zal voor het plangebied de aanwezigheid van beschermde soorten en effecten hierop worden nagegaan.

Landschap
Het landschap langs dit deel van de A27 bestaat afwisselend uit polderlandschap (Vuylcop) en de nodige verstedelijkte gebieden (Houten, Nieuwegein en Vianen). In de polder vindt met name fruitteelt plaats. De A27 kruist op dit traject de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal. Grote delen in de nabijheid van de A27 zijn aangemerkt als UNESCO Werelderfgoed gebied (Hollandse waterlinie).

Bodem en water
Het regenwater dat op de weg valt wordt in de huidige situatie gedeeltelijk afgevoerd naar de wegberm waar het infiltreert. De viaducten en de landhoofden van de viaducten zijn gerioleerd. Dit afstromende wegwater wordt geloosd op het oppervlaktewater. Doordat het wegvak is voorzien van zeer open asfaltbeton (ZOAB) wordt het afstromend wegwater gefilterd en is de verwaaiing van spatwater gering.
Ter hoogte van het beschouwde tracé van de A27 bevinden zich geen bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden.
Voor zover bekend bevinden zich langs het tracé geen saneringslocaties ten aanzien van bodemverontreiniging.

5.Te onderzoeken effecten

In het MER worden de milieueffecten beschreven van de verschillende alternatieven uit hoofdstuk 3. De meeste effecten worden in cijfers uitgedrukt (kwantitatief), een enkele krijgt een meer beschouwende beoordeling (kwalitatief). Alleen die aspecten worden voor het MER onderzocht die relevant zijn in relatie tot de voorgenomen wegaanpassing.

Voor een overzicht van te onderzoeken aspecten wordt verwezen naar de tabel aan het eind van dit hoofdstuk.

5.1 Hoe de milieueffecten worden bepaald

Gebiedsafbakening
De (milieu)effecten van ingrepen op de A27 verschillen in hun reikwijdte. Sommige effecten zijn meer lokaal, en doen zich alleen voor binnen de directe omgeving, aan weerszijden van de weg. Een voorbeeld hiervan is de lokale luchtkwaliteit. Andere effecten kunnen merkbaar zijn in de hele regio of zelfs het hele land; bijvoorbeeld files op de A27 die bij knooppunt Everdingen ook de A2 blokkeren. Het verschil in reikwijdte van de effecten betekent, dat voor dit project niet één centrale afbakening van het gebied wordt gekozen. In plaats daarvan wordt voor elk aspect apart bekeken, in welk gebied de effecten van ingrepen op de A27 merkbaar zijn.

Tijdshorizon
De milieu-effectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het jaar 2010. Dit is ongeveer 4 jaar na realisatie van de plusstrook en is in overeenstemming met het semi-permanente karakter van de maatregel.

Werkwijze
De beschrijving van de effecten moet een beoordeling en een onderlinge vergelijking van de alternatieven mogelijk maken. Dat heeft consequenties voor de werkwijze die moet worden gevolgd:

- In de effectbeschrijvingen moet steeds worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot normen en criteria uit relevante wetten en beleidsnota's.
- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het van belang dat bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten bestudeerd worden, aan de hand van steeds dezelfde methoden die dit kunnen voorspellen, en steeds voor dezelfde jaren.
- Voor de besluitvorming is het vooral belangrijk om te weten op welke belangrijke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. Dat betekent dat de effectbeschrijvingen vooral die onderlinge verschillen duidelijk in beeld moeten brengen.

In de studie wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens, modellen en studies. Dit kan ertoe leiden dat voor een enkele effectbepaling het in ogenschouw te nemen jaar afwijkt van 2010. Het in dat geval te kiezen jaar moet in ieder geval een goed inzicht geven in de te verwachten milieueffecten.

5.2 Verkeer

Bereikbaarheid
De I/C-verhouding vormt een indicatie voor de kwaliteit van de doorstroming.

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 zoals het plaatsen van camera's, het calamiteitenplan, de verkeersprognoses en indien mogelijk de ervaringen op de reeds geopende spitsstroken. Daarbij wordt ook rekening gehouden met het eventueel verminderen van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet. Over het algemeen is het onderliggend wegennet onveiliger dan het hoofdwegennet. Dit kwalitatief oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid.

5.3 Ruimtelijke Ordening

Wonen en werken
De voorgenomen realisatie van de spitsstrook zal geen noemenswaardige invloed hebben op de ruimte voor bestaande en toekomstige gebieden, zoals woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Vandaar dat het aspect wonen en werken in de milieueffectrapportage niet apart zal worden onderzocht.

5.4 Milieu

Woon- en leefomgeving

Geluid
Op grond van de Spoedwet wegverbreding geldt voor projecten die in bijlage B van de Spoedwet staan dat de Wet geluidhinder bij de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit niet van toepassing is. Voor deze projecten moet binnen twee jaar nadat het wegaanpassingsbesluit (WAB) onherroepelijk is geworden een zogenoemd geluidplan worden vastgesteld. Hierin worden de geluidsproblematiek en eventuele maatregelen beschreven, conform de Wet geluidhinder. Het plan geeft ook aan welke maatregelen op welk moment worden gerealiseerd.

De Spoedwet wegverbreding stelt wel dat grote geluidsoverlast direct moet worden bestreden. In het MER wordt daarom de 70 dB(A) geluidscontour onderzocht van de situatie in 2000 zonder spitsstrook. Mocht blijken dat binnen deze contourlijn geluidsgevoelige bestemmingen als woningen, scholen of ziekenhuizen staan, dan zal in het WAB aangegeven worden hoe bijvoorbeeld door middel van stillere wegdekken en/of snelheids-verlaging deze overlast wordt verminderd.
De 70 dB(A) geluidscontour wordt berekend op basis van verkeersgegevens van het jaar 2000. Daarnaast zal een geluidscontour worden berekend op basis van prognoses van verkeersgegevens voor 2010 voor de referentiesituatie en voor de situatie waarin de voorgenomen activiteit (de spitsstrook) is gerealiseerd.

Lucht
Het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van de te verwachten concentraties NO_2 en fijn stof. De concentraties worden getoetst aan de normen in het Besluit luchtkwaliteit. Tevens wordt gekeken naar de overige stoffen die van belang zijn voor de luchtkwaliteit rond de weg. Bij het bepalen en toetsen van de effecten zullen de meest recente inzichten in wet- en regelgeving worden meegenomen.

Externe veiligheid
De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A27, worden berekend voor de huidige situatie. Hierbij wordt het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst. Omdat in de huidige situatie ruim wordt voldaan aan de normstelling[2] en er geen grote verschuivingen optreden in de externe veiligheidsrisico's zal voor het planjaar 2010 worden volstaan met een kwalitatieve beschrijving.

Recreatie
Gegeven de aard van de ingreep in relatie tot zijn omgeving is er geen sprake van de aantasting van recreatieve functies. De bereikbaarheid van recreatieve functies wordt ook niet nadelig beïnvloed. Het aspect recreatie zal dan ook niet nader worden onderzocht.

Natuurlijke omgeving

Landschap, archeologie en cultuurhistorie
De aard van de voorgenomen activiteit in relatie tot zijn omgeving is van dien aard dat er geen noemenswaardige aantasting van het landschap te verwachten is. De Hollandse waterlinie (UNESCO Werelderfgoed gebied) wordt eveneens niet aangetast. Effecten op het landschap zullen dan ook niet in het MER worden onderzocht.
De capaciteitsvergroting van de A27 zal plaatsvinden binnen het bestaande weglichaam en geeft ook geen aanleiding tot onderzoek naar de aanwezigheid van archeologisch waardevolle plekken.

Natuur
De effecten van toenemend ruimtegebruik worden kwalitatief beschreven. De studie inventariseert of in het gebied bijzondere soorten vernietigd, bedreigd of verstoord worden. De mogelijkheden om effecten te voorkomen of te beperken en bestaande knelpunten op te lossen worden onderzocht met het oog op eventueel te nemen *mitigerende* of compenserende maatregelen. Gegeven het feit dat het een aanpassing van een bestaande weg betreft betekent dat er geen sprake is van extra versnippering. De aanpassing heeft mogelijk wel enige invloed op de barrièrewerking van de weg. Aan dit aspect zal in de milieueffectrapportage dan ook, zij het kwalitatief, aandacht worden geschonken. In hoeverre sprake is van barrièrewerking wordt gemeten aan de hand van het aantal knelpunten van de rijksweg met de Ecologische Hoofdstructuur.

Bodem en water
Bij infrastructurele werken wordt sinds kort een Watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt met betrekking tot de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.
In het MER worden in de zgn. waterparagraaf de eventuele effecten op de waterkwantiteit en –kwaliteit van het gebied beschreven. Indien in verband met de effecten maatregelen verplicht zijn, worden deze meegenomen in het ontwerpproces.

[2] Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Utrecht peiljaar 2001. Een in opdracht van de provincie Utrecht uitgevoerde risico-inventarisatie door onderzoeksbureau AVIV.

5.5 Kosten

Ten behoeve van het Ontwerp Wegaanpassingsbesluit (OWAB) wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de alternatieven opgenomen. De kosten bestaan ook uit de kosten voor aanvullende maatregelen en onderhoudskosten voor zover deze onderscheidend zijn.

5.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten

Onderstaande tabel biedt een overzicht met aspecten die in het milieueffectrapport nader worden onderzocht en beoordeeld. Ook is aangegeven op welke manier dit zal gebeuren (beoordeling), of dit kwantitatief (cijfermatig) of kwalitatief (beschrijvend) zal gebeuren en welk criterium gehanteerd zal worden.

Tabel 2: overzicht te onderzoeken aspecten in de MER.

	Onderwerp	Wijze van beoordeling	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Verkeer	Bereikbaarheid	• Voertuigverliesuren • Capaciteit	Kwantitatief	• Voertuigverliesuren, • I/C-verhouding
	Verkeersveiligheid	• Aantal doden en gewonden	Kwantitatief	• Risicocijfer
Milieu	Geluid	• Geluidbelasting groter dan 70 db(A) op geluidsgevoelige bestemmingen	Kwantitatief	• Aantal geluidsgevoelige objecten binnen 70 dB(A)-contour (in 2000 en 2010)
	Lucht	• Stikstofdioxide (NO_2)	Kwantitatief	• Jaargemiddelde concentraties > 40 µg/m^3 NO_2 (in 2000 en 2010) • Uurgemiddelde concentraties > 200 µg/m^3 NO_2 (in 2000 en 2010) die maximaal 18 keer per jaar overschreden mag worden
		• Fijn stof (PM_{10})	Kwantitatief	• Jaargemiddelde concentraties > 40 µg/m^3 fijn stof (in 2000 en 2005) • 24-uur gemiddelde concentraties > 50 µg/m^3 fijn stof (in 2000 en 2005) die maximaal 35 maal per jaar overschreden mag worden
		• Overige stoffen	Kwalitatief	• Normen
	Externe veiligheid	• Plaats gebonden risico (PR)	Kwantitatief	• Woningen en kwetsbare objecten binnen de contour 10^{-6} per jaar
		• Groepsrisico (GR)	Kwantitatief	• Bebouwing binnen de contour 10^{-6} per jaar voor 100 doden
	Natuur	• Knelpunten verstoring	Kwalitatief	• Deskundigen oordeel
		• Knelpunten barrièrewerking dieren (in relatie tot ecologische hoofdstructuur)	Kwalitatief	• Deskundigen oordeel
	Bodem en water	• Effecten op waterhuishouding	Watertoets	• Waterkwantiteit en -kwaliteit / advies waterbeheerder

6. Procedure en planning

De procedure op basis van de Spoedwet wegverbreding bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze startnotie is de eerste stap. De startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat Utrecht wil onderzoeken in de m.e.r.-studie naar de spitsstrook op de A2/A27 Everdingen - Lunetten in noordelijke richting. U kunt mondeling (tot 20 april 2005) en schriftelijk (tot 4 mei 2005) op dit voorstel reageren.

6.1 De Spoedwet wegverbreding en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in het besluit MER en in de Spoedwet wegverbreding. De procedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming snel, maar ook zorgvuldig verloopt. Inspraak op de Startnotitie is mogelijk voor een ieder.
Verder bepaalt de Spoedwet wegverbreding de gevolgen van het wegaanpassingsbesluit; dat wil zeggen wat wel en niet in het besluit wordt geregeld, de procedure voor de uitvoeringsbesluiten, etc.

Het bevoegd gezag is de Minister van V&W. Provincies, regionale openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun bevoegdheden en belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse geraken, dan biedt de Spoedwet de Minister de mogelijkheid knopen door te hakken.

6.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. Het schema in paragraaf 6.3 laat deze stappen zien.

Stap 1: Startnotitie
De Startnotitie is namens de Minister van V&W opgesteld door de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat Utrecht. De Startnotitie wordt door het bevoegd gezag (de Minister van V&W) gedurende vier weken ter inzage gelegd.

Stap 2: Inspraak, advies, richtlijnen voor het MER
Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen mondeling en/of schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 1.4 voor termijn en adres). De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen over de effecten die onderzocht dienen te worden.

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden daarnaast overhandigd aan de Commissie voor de milieueffect-rapportage. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de MER'. Het bevoegd gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van het MER van start gaan.

Stap 3: Opstellen MER
Tijdens het opstellen van het MER wordt overlegd met verschillende partijen: gemeenten, provincies, waterschappen, etc. Is het MER gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, wordt zij ter inzage gelegd. Tegelijkertijd met het opstellen van het MER worden het ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB) en de benodigde uitvoeringsbesluiten voorbereid.

Stap 4: Inspraak, advies en toetsing
Het MER ligt 6 weken ter visie. Dit gebeurt tezamen met het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de benodigde uitvoeringsbesluiten. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van het rapport wordt toegelicht. Verder is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens een speciaal daartoe georganiseerde hoorzitting). De centrale vraag tijdens deze inspraakronde is of de informatie in het MER, het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de benodigde uitvoeringsbesluiten correct en volledig genoeg zijn om er een besluit op te kunnen baseren.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie voor de milieueffect-rapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in het MER op juistheid en volledigheid. De Commissie kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

Stap 5: Besluitvorming (wegaanpassingsbesluit)
Op basis van de informatie uit het MER, de inspraakreacties en de adviezen, stelt de Minister van V&W zijn besluit ten aanzien van het voorkeursalternatief vast. Dit gebeurt uiterlijk 10 weken na de laatste dag van de ter inzage legging van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB). Als de Minister van V&W een besluit heeft genomen, dan is dit besluit zelf de planologische vrijstelling voor het gekozen alternatief. Wel dienen binnen één jaar na het wegaanpassingsbesluit de betrokken gemeenten het gekozen alternatief planologisch in hun bestemmingsplan in te passen.

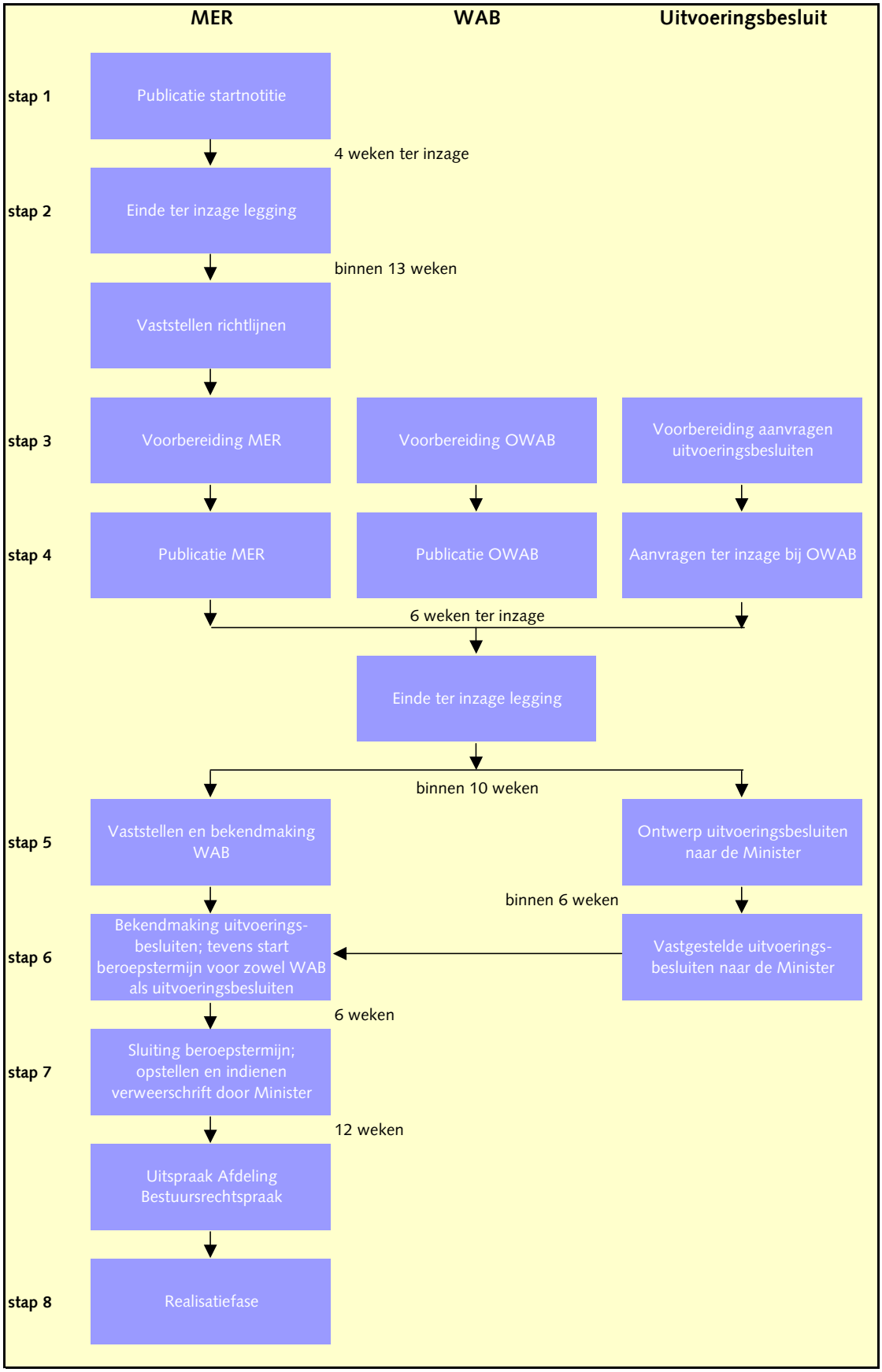
Stap 6: Besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit
De benodigde uitvoeringsbesluiten komen tot stand door middel van een gecoördineerde voorbereidingsprocedure vanwege de Minister van V&W. De uitvoeringsbesluiten dienen uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het wegaanpassingsbesluit te worden genomen door de diverse overheden (zoals gemeenten, provincie, waterschap) en onmiddellijk te worden toegezonden aan de Minister. Tegen verlening van die besluiten is ook inspraak en beroep mogelijk. Inspraak gebeurt als de ontwerpen van de betrokken uitvoerings-besluiten tegelijkertijd met het ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage liggen. Beroep is gedurende 6 weken mogelijk als alle uitvoeringsbesluiten door de Minister tegelijkertijd bekend worden gemaakt.

Stap 7: Beroep
Belanghebbenden hebben de mogelijkheid beroep aan te tekenen tegen het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten. Dit kan gebeuren bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stap 8: Realisatie en evaluatie
Na het onherroepelijk worden van het WAB en het doorlopen van de (aanvullende) vergunningsprocedures kan met de uitvoering worden gestart. Het bevoegd gezag (de Minister van V&W) moet de feitelijk optredende milieugevolgen van het genomen besluit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt, samen met het wegaanpassingsbesluit, een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden, zoals verplicht in elke MER-studie, de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken.

6.3 Overzicht MER/(O)WAB-procedure

Figuur 3: de verschillende stappen in de MER / (O)WAB-procedure naast elkaar gezet.



6.4 De planning

In de volgende tabel wordt de planning weergegeven. Daarbij worden onderstaande afkortingen gebruikt.

BG Bevoegd gezag, in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat
IN Initiatiefnemer, in dit geval Rijkswaterstaat Utrecht
MER Milieueffectrapport

Tabel 3: planning

Fase	Omschrijving	Activiteiten	Planning
Fase 1	Startnotitie	• Bevoegd Gezag maakt de startnotitie openbaar • **INSPRAAK** over de te onderzoeken effecten • Commissie m.e.r. adviseert Bevoegd Gezag over richtlijnen voor MER • Bevoegd Gezag stelt richtlijnen voor inhoud MER vast	*6 april 2005*
Fase 2	MER en ontwerp-wegaanpassingsbesluit	• IN stelt MER op • BG stelt het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en het MER vast en legt het ter inzage • **INSPRAAK EN HOORZITTINGEN** over de inhoud van de MER en over de keuze en invulling van het ontwerp wegaanpassingsbesluit • Commissie m.e.r. adviseert BG over kwaliteit van MER • Besturen adviseren over MER	*oktober 2005*
Fase 3	Wegaanpassingsbesluit	• BG stelt het wegaanpassingsbesluit vast • **BEROEPSPROCEDURE**	*maart 2006*
Fase 4	Uitvoering en evaluatie	• Project wordt uitgevoerd • Milieugevolgen worden geëvalueerd	*juni 2007*

Bijlage

1. Afkortingenlijst

EHS **Ecologische hoofdstructuur**
Samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de overheid.

GR **Groepsgebonden risico**
Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een omgeval met gevaarlijke stoffen.

I/C **Intensiteit – capaciteit verhouding**
Een verkeerskundige maat die de mate van doorstroming van het verkeer aangeeft.

MER **Milieu Effect Rapport**
Onderzoek naar de milieueffecten van een gekozen oplossing.

MJPO **Meerjarenprogramma Ontsnippering**.
Hierin staat aangegeven hoe Verkeer en Waterstaat de komende jaren gaat inzetten op ontsnippering langs de rijksinfrastructuur.

MMA **Meest Milieuvriendelijke Alternatief**
Een van de te onderzoeken varianten in de milieueffectrapportage.

NBL21 **Nota Natuur, Bos en Landschap 21e eeuw**
In deze nota wordt aangegeven hoe het bos beheerd moet worden. Wordt opgesteld door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

NMP **Nationaal Milieubeleidsplan**
In dit beleidsplan ligt het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Wordt opgesteld door het ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke ordening en Milieu.

OWAB **Ontwerp Wegaanpassingsbesluit**
Voorstel van de minister hoe een bestaande weg ten behoeve van een spitstrook kan worden aangepast.

PEHS **Provinciale Ecologische Hoofdstructuur**
De door het Rijk aangegeven hoofdlijnen van het natuurbeleid zijn door de provincie nader uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

PMV **Provinciale Milieuverordening**
Hierin worden Stiltegebieden en Grondwaterbeschermingsgebieden aangewezen.

PR **Plaatsgebonden risico**
Kans per jaar dat op een bepaalde plaats een continu aldaar aanwezig gedacht persoon komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen.

SGR **Structuurschema Groene Ruimte**
In deze nota worden de hoofdlijnen beschreven van het ruimtelijk beleid van het kabinet voor het landelijk gebied, en de samenhang met het water en milieubeleid. Wordt opgesteld door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

VINEX **Vierde Nota Extra**
Beleidsnota met betrekking tot de ruimtelijke ordening van Nederland, waarin onder andere de door de overheid aangewezen locaties voor grootschalige woningbouw (ook wel VINEX-locaties genoemd) zijn opgenomen.
Deze nota wordt opgevolgd door de Nota Ruimte, die in april 2004 als Kabinetsstandpunt is gepubliceerd.

WAB **Wegaanpassingsbesluit**
Keuze door de minister voor een bepaald alternatief dat binnen een jaar na besluit door gemeenten in de bestemmingsplannen moet zijn opgenomen.

ZOAB **Zeer Open Asfalt Beton**
Asfalt met een zeer goede waterafvoer en geluidseigenschappen.

2. Woordenlijst

Congestie
Opstopping van het verkeer als gevolg van een incident of een te groot aanbod van verkeer.

Commissie m.e.r.
Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. De commissie adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapportage en over de kwaliteit en volledigheid van het rapport.

Compenserende maatregelen
Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep / activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren.

Externe veiligheid
Het risico dat mensen op en rond de weg lopen op een ongeval door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.

Fijn stof
Fijn stof bestaat uit allerlei verschillende ultrakleine stofdeeltjes, die verschillen in grootte maar ook in chemische samenstelling.

Geluidscontour 70 dB(A)
Een denkbeeldige lijn (contour) op een kaart waarvan berekend is dat op deze lijn de geluidsbelasting 70dB(A) is. Alle gebieden tussen deze lijn en de snelweg hebben een belasting hoger dan 70 dB(A).

Geluidsgevoelige bestemming
Hiermee worden onder andere woningen, scholen, ziekenhuizen mee bedoeld.

Grenswaarde
Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd.

Grondwaterbeschermingsgebieden
Een door de grondwaterbeheerder aangewezen gebied waarvoor regels zijn op gesteld die tot doel hebben de kwaliteit van het grondwater te beschermen.

Kwalitatieve beoordeling
Beoordeling van de effecten van een mogelijke maatregel zonder cijfers. De beoordeling geeft meer een indicatie.

Kwantitatieve beoordeling
Cijfermatige beoordeling van de effecten van een mogelijke maatregel.

Mitigerende maatregelen
Maatregelen die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomen of beperken.

Referentiesituatie
De situatie waarin de weg blijft zoals hij is en er niets extra's gebeurt.

Rijbaan
Aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer en begrensd wordt door een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard.

Rijstrook
Begrensd gedeelte van de rijbaan dat voldoende breed is voor het berijden daarvan door autoverkeer.

Risicocijfer
Het aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers (verkeersprestatie: weglengte × intensiteit). Het risicocijfer wordt per 3 jaar berekend.

Spitsstrook
Een spitsstrook is een tijdelijke rijstrook die tijdens de spitsuren is opengesteld.

Stiltegebied
Een door de provincie aangegeven gebied waarin de geluidsbelasting door toedoen van menselijke activiteiten zo laag dient te zijn, dat de natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord.

Uitvoeringsbesluit
Besluiten (vergunningen, ontheffingen) ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit

Versnippering
Doorsnijden van natuurgebieden, verbindingszones en leefgebieden van flora en fauna.

Verstoring
Negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woon- en leefmilieu als het natuurlijke milieu.

Voertuigverliesuren
Het aantal uren extra reistijd vergeleken met de situatie zonder vertragingen.

Watertoets
Methode om vast te stellen welke gevolgen ingrepen hebben op de waterhuishouding, waterkwaliteit en waterkwantiteit.

3. Literatuurlijst

Landelijke beleidsnota's

- (1992) *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX*), Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- (1998) *Actualisatie Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINAC)*; Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- (2002) *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VIJNO), concept*, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
- (1990) *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer*, ministerie van Verkeer en Waterstaat
- (1995) *Structuurschema Groen Ruimte,* Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
- (1998) *Nationaal Milieubeleidsplan 3,* Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
- (2001) *Nationaal Milieubeleidsplan 4,* Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
- (1990) *Natuurbeleidsplan*
- *(1996) Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS*)
- (2000) *Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw*
- (1999) *Leidraad Milieueffecten van benuttingsmaatregelen*
- (1999) *Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen* (DUBO)

Regionaal beleid

- (1992) *Beleidsplan Natuur en Landschap,* provincie Utrecht
- (1994) *Streekplan Provincie Utrecht*, provincie Utrecht
- (2002) *Provinciaal Milieubeleidsplan 2004 – 2008 (concept*), provincie Utrecht
- (1994) *Regionaal Structuurplan (oude),* Bestuur Regio Utrecht
- (2002) *Regionaal Structuurplan (nieuwe), Nota Hoofdlijnen*, Bestuur Regio Utrecht
- (2003) *Beleidsnota externe veiligheid*, provincie Utrecht

Wetten, verordeningen en besluiten

- Besluit luchtkwaliteit
- Besluit milieueffectrapportage 1994 (Besluit m.e.r.)
- Flora- en faunawet
- Natuurbeschermingswet
- Provinciale Milieuverordening (PMV), provincie utrecht
- Wet geluidhinder
- Wet milieubeheer
- Spoedwet wegverbreding
- Tracéwet

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Rijkswaterstaat Utrecht
Postbus 650
3430 AR Nieuwegein

Informatie: A.J.M. Neumann
Telefoon: (030) 6009563
Fax: (030) 6009482

Uitgevoerd door: C.F.H. Orij

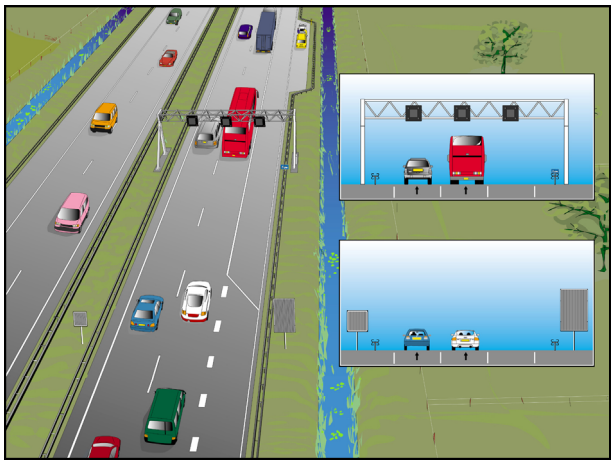
Opmaak: C.F.H. Orij

Datum: 16 maart 2005

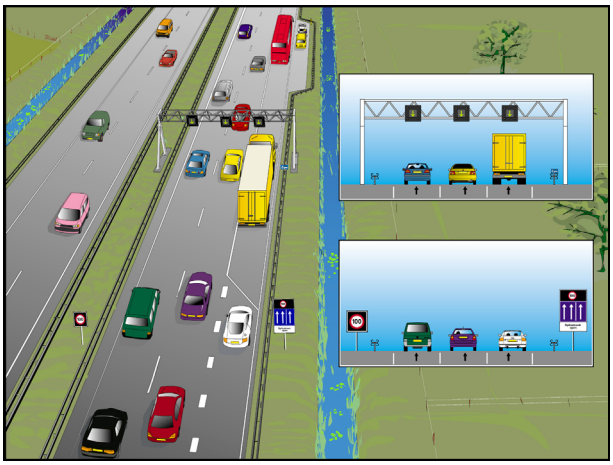
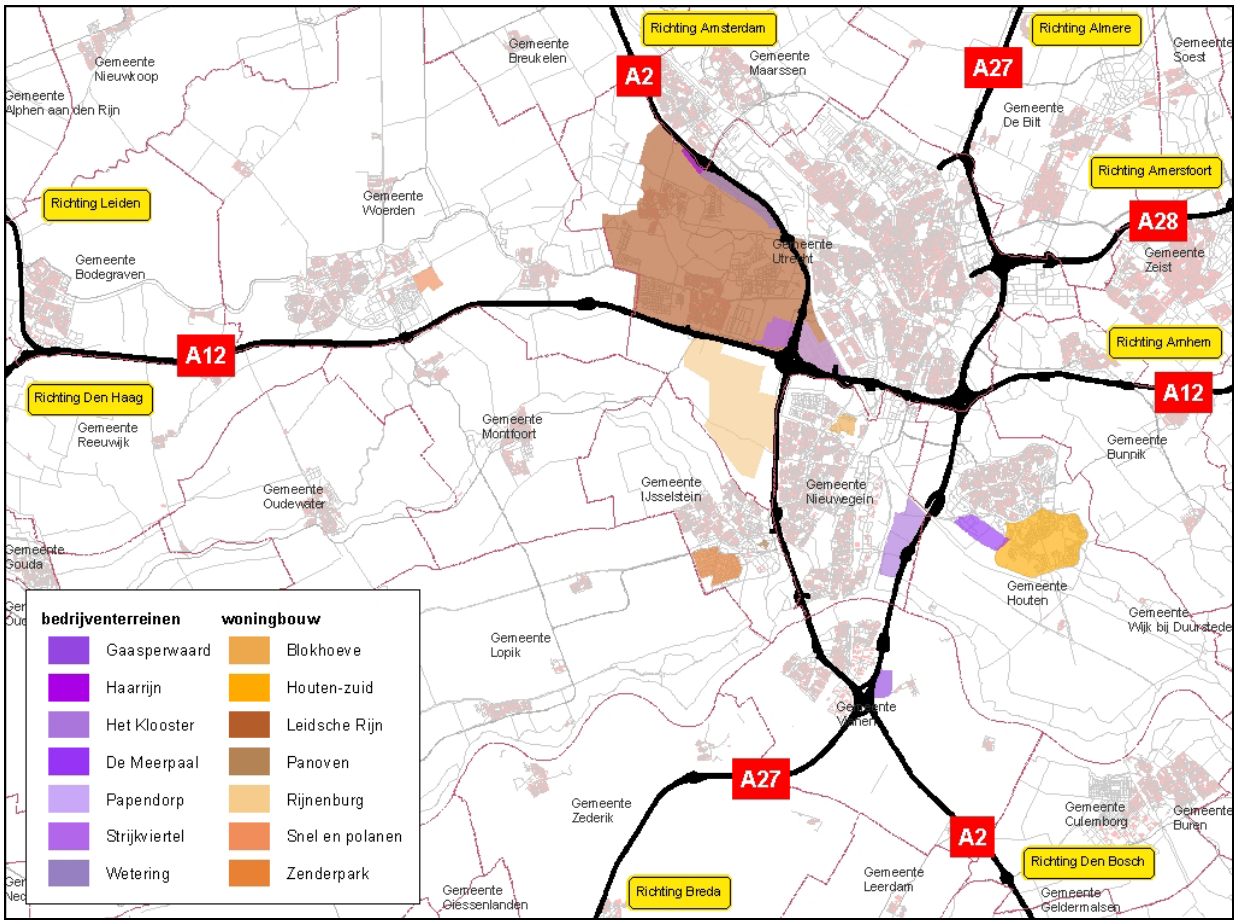
Status: Definitief

Let op! Stuur uw schriftelijke inspraakreactie niet naar bovenstaand adres, maar naar het adres zoals vermeld in paragraaf 1.4

Figuur B: spitsstrook gesloten



Figuur C: spitsstrook open



Figuur D: ontwikkelingen ruimtelijke ordening