1368-49

Richtlijnen voor het MER Plusstrook A27

Gorinchem-Noordeloos

i.h.k.v. de Spoedwet wegverbreding

van A naar Beter

P 1368- 49

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Personenvervoer

Richtlijnen voor het MER Plusstrook A27 Gorinchem - Noordeloos

In het kader van de Spoedwet wegverbreding

Den Haag, 15 september 2003

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

Karla Peijs

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 1

2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING 2

2.1 PROBLEEMSTELLING 2
2.2 DOEL 2
2.3 BESLUITVORMING 2

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN 3

3.1 ALGEMEEN 3
3.2 ALTERNATIEVEN 3

4 BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN TE ONDERZOEKEN EFFECTEN 5

4.1 ALGEMEEN 5
4.2 VERKEER EN VERVOER 5
4.3 WOON EN LEEFOMGEVING 6
4.4 NATUURLIJKE OMGEVING 7
4.5 OVERIGE ASPECTEN 8

5 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN 9

6 LEEMTEN IN INFORMATIE 10

7 EVALUATIEPROGRAMMA 11

8 VORM EN PRESENTATIE 12

9 SAMENVATTING VAN HET MER 13

BIJLAGE 14

1 Inleiding

Het kabinet heeft in 2002 het voornemen geuit om versneld belangrijke knelpunten binnen het rijkswegennet te gaan aanpakken. Daarbij is een pakket van maatregelen samengesteld dat moet leiden tot een substantiële verbetering van de bereikbaarheid op korte termijn. Om het voornemen daadwerkelijk te kunnen bewerkstelligen is in juni 2003 de Spoedwet wegverbreding in werking getreden. In deze Spoedwet wegverbreding wordt o.a. de fileproblematiek op de A27 aangepakt door het realiseren van een plusstrook tussen Gorinchem en Noordeloos. Hiervoor is een milieu effectrapportage noodzakelijk.

Voor deze m.e.r.-studie wordt de procedure conform de Spoedwet wegverbreding gevolgd. Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Zuid-Holland.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de Spoedwet, de startnotitie, de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie inspraakreacties in de bijlage).

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 milieu-effectrapport 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

Het probleem is dat de doorstroming op het traject A27 Gorinchem - Noordeloos onvoldoende is. Om de probleemstelling nader te kunnen kwantificeren dient in het MER de Intensiteit/Capaciteit -verhouding en het aantal voertuigverliesuren voor het betreffende weggedeelte in beeld te worden gebracht. Ook dient te worden aangegeven voor welke termijn de plusstrook een oplossing bieden voor de gesignaleerde knelpunten.

Door de inwerkingtreding van de Spoedwet wegverbreding wordt dit traject versneld aangepakt. De A27 Gorinchem - Noordeloos valt onder bijlage B bij de Spoedwet. De projecten onder bijlage B in de Spoedwet zijn van semi-permanente aard.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen worden afgeleid. Geef aan wat het probleemoplossend vermogen is van de maatregel en motiveer de projectbegrenzing. Het MER moet aangeven in welke mate de plusstrook een oplossing biedt voor de gesignaleerde knelpunten, welke plannen bestaan voor structurele aanpassingen aan de infrastructuur op de langere termijn (tot 2020), welke procedure en (bij benadering) welk tijdpad voor deze structurele aanpassingen gevolgd zal worden, en wat na aanleg van de plusstrook de resterende verkeersgroeiruimte op de betreffende wegtrajecten zal zijn.

2.3 Besluitvorming

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het Wegaanpassingsbesluit (WAB) door de Minister. Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moet het besluitvormingsproces om tot het WAB te komen, worden aangegeven.

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 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

De milieueffecten van het in de Spoedwet beschreven benuttingsalternatief plusstrook worden onderzocht. Daarnaast wordt op grond van de Wet Milieubeheer de referentiesituatie en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) beschreven.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven, wordt gedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteit, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2010.

3.2 Alternatieven

In de Spoedwet wegverbreding is aangegeven dat gekozen is voor het benuttingsalternatief plusstrook.

Uitgewerkt dienen derhalve te worden:

- Referentiesituatie (autonome ontwikkeling)
- Voorgenomen Activiteit: plusstrook
- Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Voor het benuttingsalternatief plusstrook moet, ten behoeve van een beter begrip van de beoogde toekomstige situatie en de milieuaspecten daarvan in het MER worden aangegeven wat er fysiek zal wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie.

Bijzonder voor dit MER is, dat de nieuwe Spoedwet wegverbreding al de concrete oplossing, zijnde de voorgenomen activiteit, benoemt voor dit wegaanpassingsproject. Daarom zal in dit geval het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden ontwikkeld door de voorgenomen activiteit te optimaliseren voor natuur en/of leefmilieu. Het MMA moet immers een realistisch alternatief zijn en dient de in de probleemstelling gesignaleerde problemen op te lossen.

Het MMA zal tijdens de effectenanalyse worden ontwikkeld en bij de effectenbeschrijving worden meegenomen. Bij het uitwerken van een MMA voor het MER gaat aandacht uit naar het beperken van de meer lokale milieueffecten. Hierbij kan gedacht worden aan het beperken en/of compenseren van:

- aantasting van het woon- en leefmilieu (geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid);
- aantasting van natuurwaarden (biotopenverlies en versnippering);
- aantasting van landelijk gebied (aantasting van landschap en stiltegebieden);
- aantasting van het fysieke milieu

binnen de juridische en financiële kaders van de Spoedwet wegverbreding.

Bij de ontwikkeling van het MMA wordt nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de te verwachten milieueffecten, die ontstaan ten gevolge van de voorgenomen activiteit tegen te gaan, te verminderen of te compenseren.

Indien zich situaties voordoen waarbij bestaande leefbaarheidknelpunten kunnen worden verbeterd, kunnen dergelijke maatregelen onderdeel uitmaken van het MMA.

4 Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:
Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:
Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Algemeen

Beschrijving studiegebied
Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en zijn omgeving, voor zover daar effecten van de alternatieven kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling
Voor de beschrijving van de bestaande toestand dient het jaar 2000 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2010. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat het project wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten

4.2 Verkeer en vervoer

Het MER dient de huidige situatie van het wegverkeer en de autonome ontwikkeling hiervan te beschrijven, alsmede het effect van de alternatieven op de intensiteiten, doorstroming en verkeersveiligheid. Hiervoor kan de aanzet zoals gegeven in de startnotitie verder worden uitgewerkt, waarbij ook aan bod komen:

- een prognose voor de jaren 2010 op basis van de actuele situatie en gebaseerd op realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid voor het betreffende wegvak en de aansluitende wegvakken. Er zal daarbij ingegaan worden op de intensiteit/capaciteitverhouding en de voertuigverliesuren;

- de huidige variatie in verkeersintensiteit over de dag heen. Inzicht in deze variatie is van belang om na te gaan of er geen knelpunten optreden wanneer de plusstrook gesloten is, en daarmee ook om na te gaan wanneer deze geopend zou moeten zijn voor een goed probleemoplossend vermogen. Geef daarbij aan sprake zal zijn van een dynamische of statische openstelling van de plusstrook;
- de effecten op gebied van de verkeersveiligheid aan de hand van prognoses over het aantal ongevallen in 2010 voor de verschillende alternatieven en de verkeersveiligheid van de plusstrook zelf;
- In het MER dient aangegeven te worden waar, elders op het hoofdwegennet of het onderliggende wegennet (bijvoorbeeld op stedelijke in- en uitvalswegen), problemen met verkeerscongestie zullen ontstaan, verergeren of afnemen en welke maatregelen getroffen worden om deze problemen te voorkomen of te mitigeren;
- de eventuele verkeersaantrekkende werking van de plusstrook.

Verder dient er globaal ingegaan te worden op de gevolgen van:
- de ontwerp Nota Mobiliteit;
- de ontwerp Nota Ruimte;
- de ruimtelijke en mobiliteitsplannen op provinciaal niveau.

Beschrijf de gevolgen van de realisatie van de plusstrook voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Gorinchem Noord.

Op het traject A27 Gorinchem – Noordeloos maken bij files Interliners gebruik van de vluchtstrook. Na aanleg van de plusstrook wordt de vluchtstrook minder breed waardoor Interliners geen gebruik meer kunnen maken van de vluchtstrook. Het MER dient in te gaan op de gevolgen voor de doorstroomsnelheid van Interliners.

4.3 Woon en leefomgeving

Geluid
Voor het aspect geluid dient een akoestisch onderzoek (quick scan) te worden uitgevoerd, zoals voorgeschreven in de Spoedwet wegverbreding[1]. Identificeer de belangrijkste knelpunten (is gelijk aan 70 dB(A) contour) en geef aan welke mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Geef tevens aan hoe op termijn zal worden voldaan de Wet Geluidhinder. Geef hierbij aan hoe uitvoering wordt gegeven aan de motie Eversdijk.

Lucht
De doelstelling van het onderzoek naar lokale luchtkwaliteit is tweeledig:

- het geven van inzicht in de gevolgen van de verschillende alternatieven voor het aantal woningen en personen binnen zones waar de concentraties van luchtverontreinigende stoffen hoger zijn dan de wettelijke grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit ('vaststellen knelpunten').
- indien uit de luchtanalyse blijkt dat een of meer alternatieven kunnen leiden tot knelpunten, dient voor elk van deze alternatieven inzicht te worden gegeven in de mogelijke maatregelen om de knelpunten op te lossen, en de financiële consequenties van deze maatregelen.

De volgende aspecten dienen per alternatief in beeld te worden gebracht:

[1] De Europese Richtlijn Omgevingslawaai zal de komende jaren geïmplementeerd worden in de Nederlandse wetgeving. Beschrijf in het MER tevens hoe zal worden omgegaan met de verplichtingen die voortvloeien uit deze Richtlijn

- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentraties (immissies) van NO2 en fijn stof (PM10) de jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram/m3 overschrijden, waarbij ook de woningen binnen dit 'overschrijdingsgebied' worden aangegeven;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM10) de jaargemiddelde grenswaarde van 30 microgram/m3 overschrijdt. Dit als indicator voor, en in plaats van de daggemiddelde PM10-norm van 50 microgram/m3 die in 2005 niet meer dan 35 dagen/jaar overschreden mag worden;
- Voor de grenswaarden voor de uurgemiddelde concentratie van NO_2 en de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO_2, CO, NO_x, Lood, Benzeen) die genoemd worden in het Besluit luchtkwaliteit, kan op grond van recente studies worden aangenomen dat deze grenswaarden langs snelwegen niet zullen worden overschreden;
- De keuze van het zichtjaar is afhankelijk van de jaren waarin uiterlijk aan de vastgestelde grenswaarde dient te worden voldaan. In ieder geval dient 2010 als zichtjaar meegenomen te worden.

Bij de analyse van de lokale luchtkwaliteit dient gebruik te worden gemaakt van het TNO-verkeersmodel.

Externe Veiligheid
De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A27, worden vastgesteld voor de huidige situatie en de situatie na ingebruikneming van de plusstrook. Voor beide studies 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.

4.4 Natuurlijke omgeving

Natuur
De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie worden kwalitatief en indien noodzakelijk kwantitatief beschreven in het MER.

Indien er een significante beïnvloeding is van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zal een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd. Deze bestaat uit het stapsgewijs beantwoorden van de volgende vragen:
1. Treden er significante gevolgen op voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van de EHS?
2. Zo ja, zijn er reële alternatieven die geen significante gevolgen hebben?
3. Indien er significante gevolgen zijn en geen reële alternatieven: is er sprake van groot openbaar belang dat deze aantasting rechtvaardigt?
4. Indien er sprake is van groot openbaar belang: welke mitigerende maatregelen worden genomen om de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden en welke compensatie wordt geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS?

Het MER dient in ieder geval in te gaan op de wenselijkheid en mogelijkheden van de aanleg van een (P)EHS verbindingszone over de A27, samenvallend met het faunaknelpunt Lang Scheiwijk.

Indien in het plangebied planten- of diersoorten voorkomen die beschermd worden op grond van de Flora- en Faunawet, dienen deze soorten – eventueel door middel van het opsommen van doelsoorten – in het MER vermeld te worden. Tevens dient er beoordeeld te worden of de voorgenomen activiteit zal

leiden tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden handelingen. Indien dat het geval is, zal er een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. In het MER dient op hoofdlijnen aangegeven te worden op welke gronden de initiatiefnemer meent om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

Bodem en Water
Er dient een watertoets te worden uitgevoerd. Met betrekking tot de bergingscapaciteit van het waterhuishoudkundig systeem dient aangegeven te worden wat de gevolgen voor de waterbergingscapaciteit zijn en dient een indicatie te worden gegeven van de maatregelen hiervoor.

Archeologie
Geef, voor zover er sprake is van (mogelijke) beïnvloeding door het voornemen, in het MER de ligging van de cultuurhistorische en archeologische waarden aan, en besteed aandacht aan de consequenties die voortvloeien uit de Nota Belvedere, het verdrag van Malta en de Monumentenwet en provinciale cultuurhistorische beleidsnota's.

4.5 Overige aspecten

De overige aspecten zoals ruimtelijke ordening, wonen en werken, landschap en recreatie hoeven niet in beeld te worden gebracht. Dit dient kort te worden toegelicht in het MER.

5 Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:
Een MER bevat ten minste: "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."

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling en met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en autonome milieu-ontwikkeling.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

6 Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:
Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

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

7 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:
"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."

Bij het wegaanpassingsbesluit dient aangeven te worden op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het MER dient 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. Het verdient aanbeveling hierbij gebruik te maken van het rapport: "Werkwijzer evaluatie milieu-effecten hoofdwegenprojecten" van de DWW.

De te evalueren aspecten zien tenminste op geluid, lucht, externe veiligheid en mitigerende en compenserende maatregelen.

8 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt gevraagd om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER 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 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

9 Samenvatting van het MER

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 het MER. 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, de referentiesituatie en het MMA;
- de belangrijkste milieu-effecten van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het MMA (zo mogelijk in tabelvorm);
- eventuele cruciale leemten in kennis;
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage

Antwoorden op adviezen

1. Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat
2. Provincie Zuid-Holland
3. Rijksdienst voor Oudheidkundig bodemonderzoek
4. Commissie voor de milieu effect rapportage

Volgnummer:	1
Afzender:	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) Willem Witsenplein 6 2596 BK Den Haag
Kenmerk:	OVW-OVI-2003-222
Gedateerd:	10 juli 2003

Kernpunt(en) van het advies	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Reactie 3VO: In de startnotitie staat dat de verkeersveiligheid per wegvak wordt beschouwd. Onduidelijk is of de veiligheid rond de knooppunten wordt beschouwd.	De verkeersveiligheid van het project wordt onderzocht. De verkeersveiligheid in het knooppunt Gorinchem wordt meegenomen in het onderzoek voor zover dit onderdeel is van het plusstrooktraject.
Er wordt extra aandacht gevraagd voor het korte termijneffect van plusstroken op de afname van het sluipverkeer en de verkeersonveiligheid in een groter gebied dan alleen het wegvak.	Ten behoeve van de MER wordt geen verkeersonderzoek gedaan naar het onderliggend wegennet. Eventueel sluipverkeer en daarmee gepaard gaande verkeersonveiligheid als gevolg van filevorming op de A27 in noordelijke richting zal naar verwachting met het in gebruik nemen van de plusstrook niet toenemen.
Reactie Stichting Natuur en Milieu: Het uitbreiden van capaciteit op bestaande wegen door het aanleggen van extra asfalt lost het mobiliteitsprobleem niet op. Uit het MER dient naar voren te komen welke gevolgen de voorgenomen activiteit heeft op knooppunten verderop in het netwerk en op het onderliggende netwerk.	De Spoedwet wegverbreding heeft tot doel zo spoedig mogelijk de capaciteit, met name in de spitsperiode, van een aantal specifieke hoofdwegen te vergroten ter bestrijding van de fileproblematiek. De verkeersaantrekkende werking van de plusstrook is beperkt aangezien er sprake is van een maatregel die over een beperkte lengte slechts een deel van de dag extra capaciteit aanbiedt. Dit betekent niet dat het mobiliteitsprobleem wordt opgelost. Het is mogelijk dat met het oplossen van knelpunten nieuwe knelpunten ontstaan. Uitgangspunt is dat het totale probleem kleiner wordt.
Uit het onderzoek dient naar voren te komen in welke mate de plusstrook bijdraagt aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem.	Dit wordt onderzocht.
Ten aanzien van snelheidsverlaging dienen zowel de verkeerskundige effecten als de effecten op luchtkwaliteit en geluidbelasting in het MER te worden beschreven. De mogelijkheden van rijstrookversmalling dienen te worden meegenomen.	In het MER worden de verkeerskundige effecten, de effecten op luchtkwaliteit en de geluidseffecten van het project beschreven. De mogelijkheden van rijstrookversmalling zullen niet worden onderzocht.
Conform de motie Eversdijk dient uit te worden gegaan van dubbellaags ZOAB wanneer er binnen 200 meter bebouwing is.	Bij de voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit dient te worden nagegaan op welke afstand van de wegas de geluidsbelasting van 70 dB(A) bij woningen e.d. wordt overschreden. Indien zich zo'n overschrijding voordoet, zal een geluidsreducerend wegdek met de kwaliteit van dubbellaags ZOAB worden aangebracht, tenzij dit redelijkerwijs niet gevergd kan worden. Dit houdt in dat niet alleen wanneer binnen een afstand van 200 meter sprake is van een overschrijding van 70 dB(A), maar ook wanneer zich een dergelijke overschrijding buiten deze 200 meter voordoet, een geluidsreducerende wegdeklaag zal worden aangebracht tenzij uit het onderzoek blijkt dat dit onnodig of onmogelijk is.
Bestaande hogere waarden op woningen langs het traject dienen gerespecteerd te worden. Deze locaties dienen te worden gesaneerd tijdens het aanpassen van de weg.	In de Spoedwet wegverbreding wordt, voor de projecten genoemd in bijlage B, de Wet geluidhinder niet van toepassing verklaard. De plusstrook A27 Gorinchem – Noordeloos is zo'n bijlage B project. In de Spoedwet wegverbreding is wel bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is

	wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Voor het MER wordt tevens inzicht gegeven in de situatie voor 2010, echter wederom alleen of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat er een plan dient te worden gemaakt waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Het streven is dit plan voortvarend voor te bereiden. Het plan moet in ieder geval uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven. Ten aanzien van het opnemen van gegevens van het plan in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB), waaronder het opnemen van reeds vastgestelde hogere waarden, kan het volgende worden opgemerkt. De Spoedwet wegverbreding gaat uit van een opzet waarbij eerst het wegaanpassingsbesluit wordt voorbereid en pas daarna het plan. Gelet op het wettelijk onderscheid tussen wegaanpassingsbesluit en plan ligt het niet in de rede in het OWAB gegevens op te nemen die relevant zijn voor het plan.
De beoogde maatregelen en effecten in het kader van dynamisch verkeersmanagement dienen in het MER te worden beschreven.	Uitgangspunt is dat de openstelling van de plusstrook dynamisch zal plaatsvinden in combinatie met een snelheidsverlaging. In het MER worden de effecten hiervan meegenomen.
Het MER moet in beeld brengen wat de effecten zijn op lucht en geluid in bewoonde gebieden rondom de snelweg.	Dit wordt onderzocht.
In het MER moet uit worden gegaan van de maximale grens van 65 dB(A). Conform de motie Eversdijk dienen de in het verleden vastgestelde hogere waarden voor geluid te worden gerespecteerd.	In de Spoedwet wegverbreding wordt, voor de projecten genoemd in bijlage B, de Wet geluidhinder niet van toepassing verklaard. De plusstrook A27 Gorinchem – Noordeloos is zo'n bijlage B project. In de Spoedwet wegverbreding is wel bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Voor het MER wordt tevens inzicht gegeven in de situatie voor 2010, echter wederom alleen of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat er een plan dient te worden gemaakt waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Het streven is dit plan voortvarend voor te bereiden. Het plan moet in ieder geval uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven. Ten aanzien van het opnemen van gegevens van het plan in

	het ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB), waaronder het opnemen van reeds vastgestelde hogere waarden, kan het volgende worden opgemerkt. De Spoedwet wegverbreding gaat uit van een opzet waarbij eerst het wegaanpassingsbesluit wordt voorbereid en pas daarna het plan. Gelet op het wettelijk onderscheid tussen wegaanpassingsbesluit en plan ligt het niet in de rede in het OWAB gegevens op te nemen die relevant zijn voor het plan.

Volgnummer:	2
Afzender:	Provincie Zuid Holland Zuid-Hollandplein 1, Postbus 90602 2509 LP Den Haag
Kenmerk:	DRM/03/8661
Gedateerd:	19 augustus 2003

Kernpunt(en) van het advies	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Heeft behoefte aan argumentering waarom een plusstrook is gekozen en geen oplossingen in dezelfde orde als spitsstroken of toeritdosering.	Een voordeel van een plusstrook ten opzichte van een spitsstrook is dat de vluchtstrook blijft gehandhaafd. Toeritdosering is in het kader van de Spoedwet wegverbreding niet onderzocht, omdat dit naar verwachting minder probleemoplossend is.
Vraagt naar het ook in beeld brengen van de bereikbaarheids- en verkeersveiligheids gevolgen van het onderliggend wegennet.	Ten behoeve van de MER wordt geen verkeersonderzoek gedaan naar het onderliggend wegennet. Eventueel sluipverkeer en daarmee gepaard gaande verkeersonveiligheid als gevolg van filevorming op de A27 in noordelijke richting zal naar verwachting met het in gebruik nemen van de plusstrook niet toenemen.
Wil weten wat de verandering van de verkeersafwikkeling betekent voor de zonering langs de weg.	Conform het Besluit Luchtkwaliteit zal voor het aspect lucht een modelstudie plaatsvinden waarbij de effecten van de aanleg van de plusstrook op de zone langs de weg beschouwd worden.
Vraagt om aandacht bij de beschouwing van de toekomstige risicosituatie (2010) voor externe veiligheid in het MER.	De te verwachten effecten op de externe veiligheid voor 2010 worden onderzocht.
Pleit voor aanvullende maatregelen die het betreffende wegvak veiliger maken door het opheffen van blackspots en daarmee bijdragen aan de transportveiligheid van gevaarlijke stoffen.	De te verwachten effecten op de verkeersveiligheid en de externe veiligheid voor 2010 worden onderzocht en zonodig worden maatregelen uitgewerkt.
Vraagt t.a.v het aspect geluid om dezelfde behandeling van de geluidsproblematiek in de Startnotitie A27 als in de Startnotitie A12 Woerden - Gouwe.	Dit valt buiten het kader van deze studie. In de Spoedwet wegverbreding wordt , voor de projecten genoemd in bijlage B, de Wet geluidhinder niet van toepassing verklaard. De plusstrook A27 Gorinchem – Noordeloos is zo'n bijlage B project. In de Spoedwet wegverbreding is wel bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Voor het MER wordt tevens inzicht gegeven in de situatie voor 2010, echter wederom alleen of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat er een plan dient te worden gemaakt waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Het streven is dit plan voortvarend voor te bereiden. Het plan moet in ieder geval uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven. Ten aanzien van het opnemen van gegevens van het plan in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB), waaronder het opnemen van reeds vastgestelde hogere waarden, kan het volgende worden opgemerkt. De Spoedwet wegverbreding

	gaat uit van een opzet waarbij eerst het wegaanpassingsbesluit wordt voorbereid en pas daarna het plan. Gelet op het wettelijk onderscheid tussen wegaanpassingsbesluit en plan ligt het niet in de rede in het OWAB gegevens op te nemen die relevant zijn voor het plan.
Wijst erop dat geluidsschermen soms invloed kunnen hebben op flora en fauna.	In het kader van deze studie zullen geen geluidsschermen worden geplaatst.

Volgnummer:	3
Afzender:	Gemeente Giessenlanden Groeneweg 33 Hoornaar
Kenmerk:	2003/1391
Gedateerd:	8 juli 2003

Kernpunt(en) van het advies	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Is van mening dat ieder stap die wordt gezet om het verkeersknelpunt op de A27 aan te pakken zeer welkom is. Beschouwt dit echter als tijdelijke noodoplossing en hoopt op een spoedige structurele oplossing.	De voorgestelde maatregel zal op de korte termijn verlichting brengen. Voor de langere termijn wordt op dit moment in samenwerking met de regio gewerkt aan de MIT verkenning A27 Breda -Utrecht.

Volgnummer:	4
Afzender:	Rijksdienst voor Oudheidkundig bodemonderzoek Kerkstraat 1, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort
Kenmerk:	U03-798\GK
Gedateerd:	4 juli 2003

Kernpunt(en) van het advies	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Adviseert in het kader van de MER voor die delen van het tracé, waar de plusstrook een zone met een hoge trefkans of een terrein van hoge archeologische waarde snijdt, een inventariserend veldonderzoek uit te laten voeren.	Wij zullen met u contact opnemen om vast te stellen in hoeverre een inventariserend onderzoek noodzakelijk is.

Volgnummer:	5
Afzender:	Commissie voor de Milieu Effect Rapportage Postbus 2345 3500 GH Utrecht
Kenmerk:	1368-47/Dr/gl
Gedateerd:	29 augustus 2003

Kernpunt(en) van het advies	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De richtlijnen zijn grotendeels gebaseerd op het advies van de commissie m.e.r. De punten die niet op één of andere manier zijn overgenomen in de richtlijnen worden hieronder verwoord.	
De commissie adviseert om bij de ontwikkeling van het MMA in ieder geval mitigerende maatregelen mee te nemen zoals toepassing van snelheidsbeperking eventueel in combinatie met het minimaliseren van de benodigde rijstrookbreedte, dubbellaags ZOAB, geluidschermen en duurzame bouwmaterialen, als ook de inpassing van faunavoorzieningen	In het kader van het MMA zal in het MER gekeken worden of snelheidsbeperking, minimalisatie van de benodigde rijstrookbreedte, dubbellaags ZOAB, geluidschermen, duurzame bouwmaterialen en de inpassing van faunavoorzieningen onderdeel uit kunnen maken van een redelijk alternatief. In het MER zal beargumenteerd worden aangegeven wat er met dit advies gedaan wordt.

Antwoorden op inspraakreacties

1. Gastransport Services, Groningen
2. Duinwaterbedrijf Zuid-Holland, Rijnsburg
3. T.J. Dalstra, Meerkerk
4. H. van Maurik, Hoogblokland
5. BBA N.V., Breda
6. Transport en Logistiek Nederland, Amsterdam
7. *Gemeente Zederik*
8. Gemeente Gorinchem
9. Ing. J. van Belle, Meerkerk
10. ARRIVA Openbaar Vervoer, Ridderkerk

Te laat binnengekomen inspraakreactie die wel is meegenomen in de besluitvorming

11. Zuid Hollandse Milieufederatie

Volgnummer:	1	**Afzender:**	Gastransport Services E.H. Boer Postbus 19 9700 MA GRONINGEN
Kenmerk:	AIB 03. B.240		
Gedateerd:	25-6-2003		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Er wordt gewezen op de aanwezigheid van een gastransportleiding met een diameter 12", die op een afstand van ca. 500 meter ten noorden van het knooppunt Gorinchem kruist met de A27. Op een afstand van ca. 3700 meter ten noorden van deze kruising wordt de autoweg doorkruist door een gastransportleiding van 42 ".	Ter voorbereiding van de werkzaamheden zullen alle kabels en leidingen worden geïnventariseerd. Momenteel wordt daaraan gewerkt d.m.v. zogenaamde KLIC-meldingen. In overleg met betrokken partijen zal aangegeven worden hoe met leidingen zal worden omgegaan.
Gesteld wordt dat de verbetering van de autoweg ten gunste van het transport over de weg niet ten koste mag gaan van de gelijkwaardige vierde transportmogelijkheid, het transport per buisleiding.	Verwacht wordt dat de aanleg van de plusstrook geen gevolgen zal hebben voor de concurrentiepositie van het transport per buisleiding.

Volgnummer: 2	**Afzender:** N.V. Duinwaterbedrijf Zuid-Holland J. Kromhout Boslaan 324 2231 TP RYNSBURG
Kenmerk: **Gedateerd:** 30-6-2003	

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Gevraagd wordt om betrokken te worden bij de ontwikkeling van de plannen vanwege de aanwezigheid van een Rivierwatertransportleiding van 1500 mm, nabij de kruising van het Minkeloos met A27. Waarschijnlijk zullen er bij verbreding van de rijbanen maatregelen moeten worden getroffen om verzakking van de leiding te voorkomen.	Ter voorbereiding van de werkzaamheden zullen alle kabels en leidingen worden geïnventariseerd. Momenteel wordt daaraan gewerkt d.m.v. zogenaamde KLIC-meldingen. In overleg met betrokken partijen zal aangegeven worden hoe met leidingen zal worden omgegaan.

Volgnummer: 3	**Afzender:** T.J. Dalstra Prinses Irenestraat 14 4231 AZ MEERKERK
Kenmerk:	
Gedateerd: 9-7-2003	

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Gevreesd wordt voor meer geluidhinder in de kern van Meerkerk. Indien de A27 tot afslag Noordeloos verbreed wordt, wordt namelijk nabij de kern Meerkerk een knijpconstructie gecreëerd. De snelweg zal van drie rijbanen terug worden gebracht naar twee rijbanen. Hierdoor zal het verkeer bij Meerkerk ophopen met als gevolg dat de dagelijkse *file verplaatst wordt van de brug van Gorinchem* naar Meerkerk. Door het optrekken en afremmen van vrachtwagens en personenauto's zal er meer en frequenter geluidsoverlast ontstaan. Reeds nu al staat er bijna dagelijks een file bij Meerkerk, door verbreding zal de geluidsoverlast toenemen. *Gevreesd wordt voor stankoverlast; door de* verbreding van de A27 zullen er vaker files voorkomen bij Meerkerk. Hierdoor zullen er vaker, langer en meer schadelijke stoffen uitgestoten worden. Dit heeft een negatieve invloed op het leefmilieu in Meerkerk. *Gevreesd wordt voor meer verkeershinder; de* verbreding zal slechts tot de afslag Noordeloos gerealiseerd worden, waardoor het verkeer nabij deze afslag zal ophopen, met als gevolg filevorming. Voor veel automobilisten zal dit aanleiding zijn om een alternatieve route te kiezen. Deze route zal door de kern van Meerkerk lopen. Tijdens de spitsuren is het nu al moeilijk om de kern normaal te verlaten wegens sluipverkeer. Door het verbreden van de A27 zal de ontsluiting van Meerkerk afnemen. Het voorstel is ondoordacht en onvolledig; het probleem zal verplaatst worden naar een andere locatie waar de gevolgen voor de woonomgeving aanzienlijk zullen zijn. Verwacht wordt dat er bij doorgang van de plannen compenserende maatregelen voor Meerkerk zullen worden genomen. Hiermee wordt bedoeld: verhoging van de geluidswal tot het minimale niveau, het instellen van 80 km zone met trajectcontrole nabij de kern van Meerkerk en het tegengaan van sluipverkeer.	Het project heeft tot doel de files op de A27 tussen knooppunt Gorinchem en de aansluiting Noordeloos te verminderen, om daarmee de terugslag op het knooppunt Gorinchem en de A15 te verminderen. Om dit te bereiken wordt op het traject van knooppunt Gorinchem tot de aansluiting Noordeloos extra capaciteit gerealiseerd door de aanleg van een plusstrook in noordelijke richting. Ten noorden van de aansluiting Noordeloos blijft de capaciteit van de A27 ongewijzigd, omdat de A27 bij Noordeloos zal overgaan van drie naar twee rijstroken. Indien er op dit punt files ontstaan, zullen deze zich in zuidelijke richting opbouwen en niet richting Meerkerk. Om die reden wordt niet verwacht dat de hoeveelheid files ter hoogte van Meerkerk zal *toenemen of dat een verslechtering zal optreden ten aanzien* van luchtkwaliteit en geluidhinder. Maatregelen, zoals het door u genoemde verhogen van de geluidswal en instellen van een 80 km zone, worden daarom niet onderzocht. Omdat niet wordt verwacht dat het aantal files op de A27 ter hoogte van Meerkerk zal toenemen, is er geen aanleiding om *uit te gaan van een toename van het sluipverkeer door* Meerkerk. De dagelijkse file op de A27 in noordelijke richting ter hoogte van de Merwedebrug bij Gorinchem wordt veroorzaakt door het krappe wegprofiel van deze brug. Dat knelpunt wordt niet aangepakt door de aanleg van de plusstrook, waardoor niet *verwacht wordt dat deze file zich zal verplaatsen in* noordelijke richting.

Volgnummer:	4	**Afzender:**	H. van Maurik Beemdweg 5 4221 LV HOOGBLOKLAND
Kenmerk:			
Gedateerd:	11-7-2003		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Inspreker, eigenaar van enkele weilanden grenzend aan de A27, vraagt aandacht voor het ontwerp van de bermsloot (punt 5.4) in verband met het ontstaan van mogelijk gevaarlijke situaties door uitbrekend vee. In de huidige situatie is de walkant van de bermsloot grenzend aan de A27 steil, waardoor het voor in de sloot geraakt vee niet aantrekkelijk is, aan deze kant de sloot te verlaten. In de nieuwe plannen wordt er bij de afrit naar de provinciale weg een wijziging van de bermsloot voorgesteld, waar het vee gemakkelijker aan de kant van de A27 uit de sloot kan geraken (vee gebruikt een schuine wal als een soort trap). Bovendien is er geen brede berm, dit kan bij uitbraak van vee gevaarlijke situaties opleveren. Daarnaast is in het ontwerp niet duidelijk of de bermsloot over de gehele lengte of alleen het laatste gedeelte verbreed wordt.	Het belang van uw opmerking wordt onderkend; hiermee zal rekening worden gehouden bij het ontwerpen van de bermsloten.
2 Gevraagd wordt na voltooiing van de werkzaamheden graszaad in te zaaien in de berm, zodat er geen onkruid ontstaat. Het zaad van onkruid komt namelijk gemakkelijk op de weilanden van de inspreker en moet daar vervolgens bestreden worden.	Na voltooiing van de werkzaamheden zal de berm worden afgewerkt, vermoedelijk met gras. Dit heeft tot doel verstuiving van de ondergrond te voorkomen en onkruidgroei te beperken.

Volgnummer:	5	**Afzender:**	BBA N.V. A.J.J.M. Raaijmakers Postbus 3306 4800 DH BREDA
Kenmerk:			
Gedateerd:	14-7-2003		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 BBA rijdt met de Interliners 400 en 401 over het wegvak Gorinchem-Noordeloos. Daarbij heeft BBA het recht verkregen om tijdens files over de vluchtstrook te rijden. Door aanleg van een plusstrook is de vluchtstrook qua breedte niet meer geschikt voor het gebruik van de vluchtstrook. De breedte gaat van de vereiste 3.50 meter terug naar 3.10 meter. Dit gaat zeker leiden tot verlies klanten; een groot deel van de klanten is autobezitter en kiest bewust voor het OV. In de spits rijden er 12 volledig bezette bussen op dit traject. Gevraagd wordt de vluchtstrook (het gedeelte waar BBA nu rijdt) terug te brengen naar 3,50 meter. Dit kost naar schatting 150.000 Euro. Dit bedrag lijkt zeer klein in verhouding met de totale kosten van de plusstrook. Er wordt ook gewezen op het bedrijf Arriva dat met de Q-liners ook het recht heeft over de vluchtstrook te rijden en in de spits ook met ca. 12 bussen rijdt.	Aan twee exploitanten van openbaar vervoer is een vergunning verleend voor het berijden van de vluchtstrook bij filevorming. Na realisatie van de plusstrook zal de vluchtstrook over onvoldoende breedte beschikken voor het berijden door een bus. Er is een overleg opgestart met BBA en Arriva om deze kwestie te bespreken en te verkennen welke oplossingsrichtingen er zijn. Daarbij is afgesproken dat onderzocht zal worden of er na realisatie van de plusstrook nog behoefte bestaat aan het berijden van de vluchtstrook. Immers, de plusstrook heeft tot doel de congestie te verminderen. Indien het in de toekomst toch wenselijk blijft gebruik te maken van de vluchtstrook, zullen de mogelijkheden van financiering van de meerkosten worden nagegaan in overleg met de concessieverleners (provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant) en de concessiehouders (Arriva en BBA).

Volgnummer: 6	**Afzender:** Transport en Logistiek Nederland J. Tjarks Donauweg 8 c 1043 AJ AMSTERDAM
Kenmerk:	
Gedateerd: 14-7-2003	

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 De (aanleiding voor de) Spoedwet wegverbreding wordt ondersteund. Met instemming is daarbij kennis genomen van het feit dat de Spoedwet wegverbreding rekening houdt met de leefomgeving en de veiligheid in voldoende mate waarborgt. In het kader van de veiligheid wordt gepleit voor een rijstrookindeling waarbij de rechterrijstrook tenminste 3,25 meter, maar bij voorkeur 3,50 meter breed is. Een dergelijke breedte is noodzakelijk om de zogenaamde vetergang van het verkeer op te kunnen vangen en om het ontheffingsvrij breedte transport (3 meter) en het ontheffingsplichtige breedtetransport (3,50 meter) veilig te faciliteren. Om dezelfde redenen is het aan te raden om de harde kering van de rechterrijstrook (vangrail - geluidscherm) op voldoende afstand van de rijstrookbelijning te plaatsen.	In het ontwerp-wegaanpassingsbesluit zal aangegeven worden welke rijstrookbreedtes gehanteerd zullen worden. Hierbij zal rekening gehouden worden met gebruik door het goederenvervoer.
2 Gepleit voor een dynamische openstelling van de plus- en spitsstroken, al naar gelang de verkeersdrukte. Van traditionele spitsuren is in praktijk nauwelijks nog sprake. De zogenaamde 'randen van de spits' worden steeds langer. Een statische openstelling van de stroken tijdens de spitsuren doet geen recht aan de feitelijke situatie. Indien vanuit technische of financiële redenen wordt gekozen voor een statische openstelling dan ligt een openstelling tussen 6.00 uur en 19.00 uur meer voor de hand.	Uitgangspunt is dat de openstelling van de plusstrook dynamisch zal plaatsvinden op basis van het verkeersaanbod.

Volgnummer: 7	**Afzender:** Gemeente Zederik G.J. Hanning Postbus 1 4230 BA MEERKERK
Kenmerk: 2003/3225 **Gedateerd:** 14-7-2003	
Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Aandacht wordt gevraagd voor de toename van overlast van sluipverkeer door Meerkerk. In de huidige situatie rijdt het verkeer, bij filevorming op de A27, komende vanaf de noordelijke afrit 25 (Noordeloos/Meerkerk) via de kern Meerkerk en vervolgens richting Lexmond rijdt om daar bij de noordelijke oprit 26 (Lexmond) de Rijksweg te vervolgen.	Het project heeft tot doel de files op de A27 tussen knooppunt Gorinchem en de aansluiting Noordeloos te verminderen, om daarmee de terugslag op knooppunt Gorinchem en de A15 te verminderen. Om dit te bereiken wordt op het traject van knooppunt Gorinchem tot de aansluiting Noordeloos extra capaciteit gerealiseerd door de aanleg van een plusstrook in noordelijke richting. Ten noorden van de aansluiting Noordeloos blijft de capaciteit van de A27 ongewijzigd, omdat de A27 bij Noordeloos zal overgaan van drie naar twee rijstroken. Indien er op dit punt files ontstaan, zullen deze zich in zuidelijke richting opbouwen en niet richting Meerkerk. Om die reden wordt niet verwacht dat de hoeveelheid files ter hoogte van Meerkerk zal toenemen, waardoor er geen aanleiding is om uit te gaan van een toename van het sluipverkeer door Meerkerk.
2 De geplande werkzaamheden zullen in combinatie met eventuele in de gemeente Zederik geplande werkzaamheden de doorstroming van het verkeer niet bevorderen.	Indien gewenst zal afstemming plaatsvinden vinden ten aanzien van de wegwerkzaamheden om de hinder die deze werkzaamheden veroorzaken te beperken.

Volgnummer:	8	**Afzender:**	Gemeente Gorinchem T. Sprong Postbus 108 4200 AC GORINCHEM
Kenmerk:	REO/7734		
Gedateerd:	14-7-2003		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 In het streekplan Zuid-Holland Oost is reeds begin jaren '90 melding gemaakt van de te realiseren ontsluiting voor het bedrijventerrein Gorinchem-Noord. In een beroepsprocedure bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft gemeente Gorinchem zelfs altijd vastgehouden aan een rechtstreekse ontsluiting op de A27. Zonder een dergelijke ontsluiting kan het bedrijventerrein niet gerealiseerd worden, omdat het onderliggende wegennet van Gorinchem en omgeving onvoldoende is uitgerust om een dergelijk groot bedrijventerrein te ontsluiten. Gevraagd wordt of het juist is dat de ontsluiting van het gewenste bedrijventerrein Gorinchem- Noord mogelijk niet gerealiseerd kan worden, zoals begrepen is uit een tweetal bestuurlijke overleggen. Vooralsnog wordt aangenomen dat dit een misverstand is; in de voorliggende Startnotitie wordt er geen melding van gemaakt. Bovendien wordt er gesteld dat de aanleg van de plusstrook geen noemenswaardige invloed heeft op de ruimte voor bestaande en toekomstige gebieden, zoals woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Mocht de ontsluiting van voornoemd bedrijventerrein door aanleg van de plusstrook toch niet mogelijk zijn, dan wordt tegen de plannen bezwaar gemaakt.	De Startnotitie is beperkt tot de aanleg van een plusstrook van knooppunt Gorinchem tot de aansluiting Noordeloos, De aanleg van deze plusstrook staat los van de realisatie van het bedrijventerrein Gorinchem-noord en de ontsluiting daarvan. De aanleg van de plusstrook zal de realisatie van een ontsluiting niet onmogelijk maken.
2 Gemeente Gorinchem, Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland en NS Betuweroute hebben in het kader van de aanleg van de Betuweroute een convenant gesloten, waarin expliciet is opgenomen dat Rijkswaterstaat zich tot het uiterste zal inspannen om de aanleg van een ontsluiting van het bedrijventerrein Gorinchem-Noord mogelijk te maken. Alle partijen hebben het ontwerp van de aanleg van een vooralsnog tijdelijke ontsluiting, gelegen halverwege knooppunt Gorinchem en het bestaande viaduct Groeneweg, geaccordeerd. In overleg met Rijkswaterstaat Dienstkring Gorinchem en Rijkswaterstaat Zuid-Holland is met toepassing van een vrijstellingsprocedure en dus met tussenkomst van de provincie Zuid-Holland een aanlegvergunning verleend en kan in feite begonnen worden met de aanleg van de ontsluiting. Bovendien zijn op basis van gedane toezeggingen de voor het bedrijventerrein en ontsluiting benodigde gronden nagenoeg verworven en is een start gemaakt met het ontwerp van het bestemmingsplan.	Correspondentie omtrent de mogelijkheden van de ontsluiting van het bedrijventerrein Gorinchem-noord wordt niet in het kader van de m.e.r.-procedure gevoerd. Hierover vindt overleg plaats met de gemeente Gorinchem in het kader van de ontsluiting Gorinchem-noord.

Volgnummer: 9	**Afzender:** Ing. J. van Belle Dorpsplein 1 4231 BA MEERKERK
Kenmerk:	
Gedateerd: 14-7-2003	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Gewezen wordt op het feit dat er bij het Meest Milieuvriendelijke Alternatief enkel verwezen wordt naar aantasting van de leefomgeving van het RWS-gebied tussen de A15 en A27, terwijl de aantasting van de leefomgeving in Meerkerk door toename van sluipverkeer niet meegenomen wordt. Er wordt wel melding gemaakt dat er nu al sluipverkeer is voor traject Noordeloos richting Lexmond, dit verkeer *gaat voornamelijk door Meerkerk en tast reeds nu al* de leefbaarheid in Meerkerk aan. Tevens wordt er gewezen op het feit dat ook de Interliners momenteel al door Meerkerk rijden. Zonder aanvullende maatregelen heeft de aanleg van de plusstrook een ernstige vermeerdering van het sluipverkeer door Meerkerk tot gevolg. Er wordt een aantal alternatieven genoemd om een sluipverkeer in Meerkerk terug te dringen: A. Het afsluiten van de afrit Noordeloos als de plusstrook geopend is B. Het doortrekken van de plusstrook tot Lexmond C. Het verbeteren van het onderliggend wegennet door een verbinding tussen de N214 en de Rijkwaterstaatweg te Lexmond Er zijn voldoende en betaalbare alternatieven te overwegen om het sluipverkeer terug te dringen, hiervoor is echter wel samenwerking van de verschillende wegbeheerders gewenst.	Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief is de voorgenomen activiteit (aanleg van de plusstrook) aangevuld met extra milieumaatregelen binnen het studiegebied, begrensd door knooppunt Gorinchem en de aansluiting Noordeloos. De kern Meerkerk valt buiten het studiegebied. Het project heeft tot doel de files op de A27 tussen knooppunt Gorinchem en de aansluiting Noordeloos te verminderen, om daarmee de terugslag op knooppunt Gorinchem en de A15 te verminderen. Om dit te bereiken wordt op het traject van knooppunt Gorinchem tot Noordeloos extra capaciteit gerealiseerd door de aanleg van een plusstrook. De capaciteit van de A27 ten noorden van de aansluiting Noordeloos blijft ongewijzigd. Omdat de A27 ter hoogte van Meerkerk weinig reservecapaciteit heeft, wordt niet verwacht dat de hoeveelheid files ter hoogte van Meerkerk zal toenemen. Hierdoor is er geen aanleiding om uit te gaan van een toename van het sluipverkeer door Meerkerk. Het nemen van maatregelen om sluipverkeer te weren door Meerkerk valt buiten de kaders van het project. Ten aanzien van uw suggestie A kan worden gemeld dat het (tijdelijk) afsluiten van een afrit leidt tot bereikbaarheidsproblemen in het betreffende gebied. Verkeer dat haar bestemming heeft in de regio zal dan moeten omrijden om deze te bereiken. Dit leidt tot overlast voor zowel het verkeer zelf als de omgeving, ten aanzien van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en milieu. Het doortrekken van de plusstrook tot Lexmond (suggestie B) is niet opgenomen in de Spoedwet wegverbreding en niet aan de orde in het kader van deze m.e.r.-procedure. Er zijn momenteel geen initiatieven op dit gebied. Ook suggestie C, het verbeteren van het onderliggend wegennet, valt buiten de kaders van dit project.

Volgnummer: 10	**Afzender:** ARRIVA Openbaar vervoer M. van den Beucken Rijksstraatweg 11 2988 BA RIDDERKERK
Kenmerk:	
Gedateerd: 16-7-2003	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Bezwaar wordt gemaakt tegen het feit dat door aanleg van de plusstrook, in geval van file, door lijndiensten niet langer gebruik kan worden gemaakt van de vluchtstrook. De openbaar vervoerders hebben van Rijkswaterstaat een vergunning verkregen om met haar lijndiensten in geval van file gebruik te maken van de vluchtstrook op het traject Gorinchem- Noordeloos. Een mogelijke oplossing is gelegen in het verbreden van de weg wat volgens de heer Meuldijk naar schatting 150.000 Euro zal kosten. Wanneer deze mogelijkheid in de planfase zal worden meegenomen zullen er beperkte meerkosten worden gegenereerd. Als de vluchtstrook door het openbaar vervoer niet meer gebruikt kan worden dan zal de rijtijd en daardoor de kosten toenemen. Uiteindelijk zal hierdoor het aanbod van openbaar vervoer afnemen, waardoor meer reizigers weer zullen kiezen voor de auto en de files zullen toenemen. Dit lijkt een tegenstrijdige ontwikkeling, die gelet op de minimale meerkosten voorkomen dient te worden. Bovendien is de spitsstrook bedoeld om het knooppunt Gorinchem te ontlasten, hierdoor zullen er meer voertuigen op de A27 komen, waardoor de file naar Utrecht toeneemt.	Aan twee exploitanten van openbaar vervoer is een vergunning verleend voor het berijden van de vluchtstrook bij filevorming. Na realisatie van de plusstrook zal de vluchtstrook over onvoldoende breedte beschikken voor het berijden door een bus. Er is een overleg opgestart met BBA en Arriva om deze kwestie te bespreken en te verkennen welke oplossingsrichtingen er zijn. Daarbij is afgesproken dat onderzocht zal worden of er na realisatie van de plusstrook nog behoefte bestaat aan het berijden van de vluchtstrook. Immers, de plusstrook heeft tot doel de congestie te verminderen. Indien het in de toekomst toch wenselijk blijft gebruik te maken van de vluchtstrook, zullen de mogelijkheden van financiering van de meerkosten worden nagegaan in overleg met de concessieverleners (provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant) en de concessiehouders (Arriva en BBA).

Volgnummer: 11	**Afzender:** Zuid-Hollandse Milieufederatie
Kenmerk: **Gedateerd:**	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Extra asfalt trekt nieuwe weggebruikers aan die anders per openbaar vervoer reisden dan wel automobilisten die op tijdstippen buiten de spits reisden.	De verkeersaantrekkende werking van de plusstrook is beperkt aangezien er sprake is van een maatregel die over een beperkte lengte slechts een deel van de dag extra capaciteit aanbiedt. Inderdaad bestaat de mogelijkheid dat er een verschuiving plaats zal vinden van verkeer dat nu buiten de spits reist en na realisatie van de plusstrook weer op een tijdsstip binnen de spits zal gaan reizen. Op etmaalbasis blijft de verkeersintensiteit echter gelijk.
Uit de MER moet duidelijk naar voren komen welke gevolgen de voorgenomen activiteit heeft op knooppunten verderop in het netwerk en op het onderliggend wegennet. Uit het onderzoek dient naar voren te komen in welke mate de plusstrook bijdraagt aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem. Dit betekent dat een meer integrale analyse en aanpak van de mobiliteitsproblemen, en concrete, samenhangende oplossingen daarvoor, nodig is.	De Spoedwet wegverbreding heeft tot doel zo spoedig mogelijk de capaciteit, met name in de spitsperiode, van een aantal specifieke hoofdwegen te vergroten ter bestrijding van de fileproblematiek. Dit betekent niet dat het mobiliteitsprobleem wordt opgelost. Het is mogelijk dat met het oplossen van knelpunten nieuwe knelpunten ontstaan. Uitgangspunt is dat het totale probleem kleiner wordt. Het kabinet heeft besloten dat dit belangrijke knelpunt op de A27 versneld moet worden aangepakt en heeft in de Spoedwet wegverbreding aangegeven dit met een plusstrook te willen gaan realiseren. De gevolgen van de aanleg van de plusstrook zullen in kwalitatieve zin beschouwd worden.
Zowel de verkeerskundige effecten als de effecten op de luchtkwaliteit en geluidbelasting van een snelheidsverlaging moeten in het MER worden beschreven. De mogelijkheden van rijstrookversmalling dienen te worden meegenomen.	In het MER worden de verkeerskundige effecten, de effecten op luchtkwaliteit en de geluidseffecten van het project beschreven. Als uitgangspunt wordt daarbij gehanteerd dat bij de opening van de plusstrook de maximum snelheid op het traject wordt verlaagd van 120 km/u tot 100 km/u. De voorgenomen activiteit voorziet in de aanleg van een extra rijstrook (plusstrook) aan de linkerzijde van de rijbaan waarbij de breedte van de bestaande rijstroken nagenoeg ongewijzigd blijft. Aangezien een maximumsnelheid van 120 km/u in de periode dat de plusstrook gesloten is uitgangspunt is in het MER, wordt een verdere rijstrookversmalling niet onderzocht.
Het MER moet duidelijk maken wat, na uitbreiding van de capaciteit, de luchtkwaliteit en de geluidbelasting op de toegangswegen in stedelijk gebied is. In het MER moet onderzocht worden hoe de uitstralende geluidseffecten van de A27 verminderd kunnen worden, met als uitgangspunt het behouden van het open landschap.	Conform de Startnotitie zullen deze aspecten worden onderzocht. Het luchtonderzoek blijft beperkt tot de effecten die door de plusstrook veroorzaakt worden. Wat betreft de geluidsaspecten is in de Spoedwet wegverbreding vastgelegd hoe hiermee moet worden omgegaan. In de Spoedwet wordt, voor de projecten genoemd in bijlage B, de Wet geluidhinder niet van toepassing verklaard. De plusstrook A27 Gorinchem – Noordeloos is zo'n bijlage B project. In de Spoedwet wegverbreding is wel bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Voor het MER wordt tevens inzicht gegeven in de situatie *voor 2010, echter wederom alleen of er sprake is van* woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat er een plan dient te worden gemaakt waarin, volgens de regels van

	de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Het streven is dit plan voortvarend voor te bereiden. Het plan moet in ieder geval uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven.
Als blijkt dat de geluidsnormen in het stiltegebied in de Alblasserwaard ten noordoosten van het knooppunt Gorinchem niet gehaald worden met voorgestelde maatregelen als ZOAB, en een verlaagde snelheid, moeten in de MER verschillende vormen van (milieuvriendelijke) geluidwerende maatregelen onderzocht worden zodat de beste variant in het MMA kan worden meegenomen.	De geluidsnormen in het stiltegebied in de Alblasserwaard ten noordoosten van het knooppunt Gorinchem worden op dit moment niet gehaald. Uitgezocht zal worden wat de bijdrage van de plusstrook aan de geluidsbelasting op het stiltegebied is. Indien nodig zullen maatregelen worden onderzocht. Het MMA wordt nog ontwikkeld. Er zal worden bekeken in hoeverre uw suggestie kan worden meegenomen.
De barrièrewerking van A27 zou niet alleen moeten worden vastgesteld aan de hand van het aantal knelpunten voor de ecologische hoofdstructuur, maar ook aan de hand van de aard en ernst van de knelpunten als gevolg van de verbreding en de hogere verkeersintensiteit.	Dit wordt onderzocht.