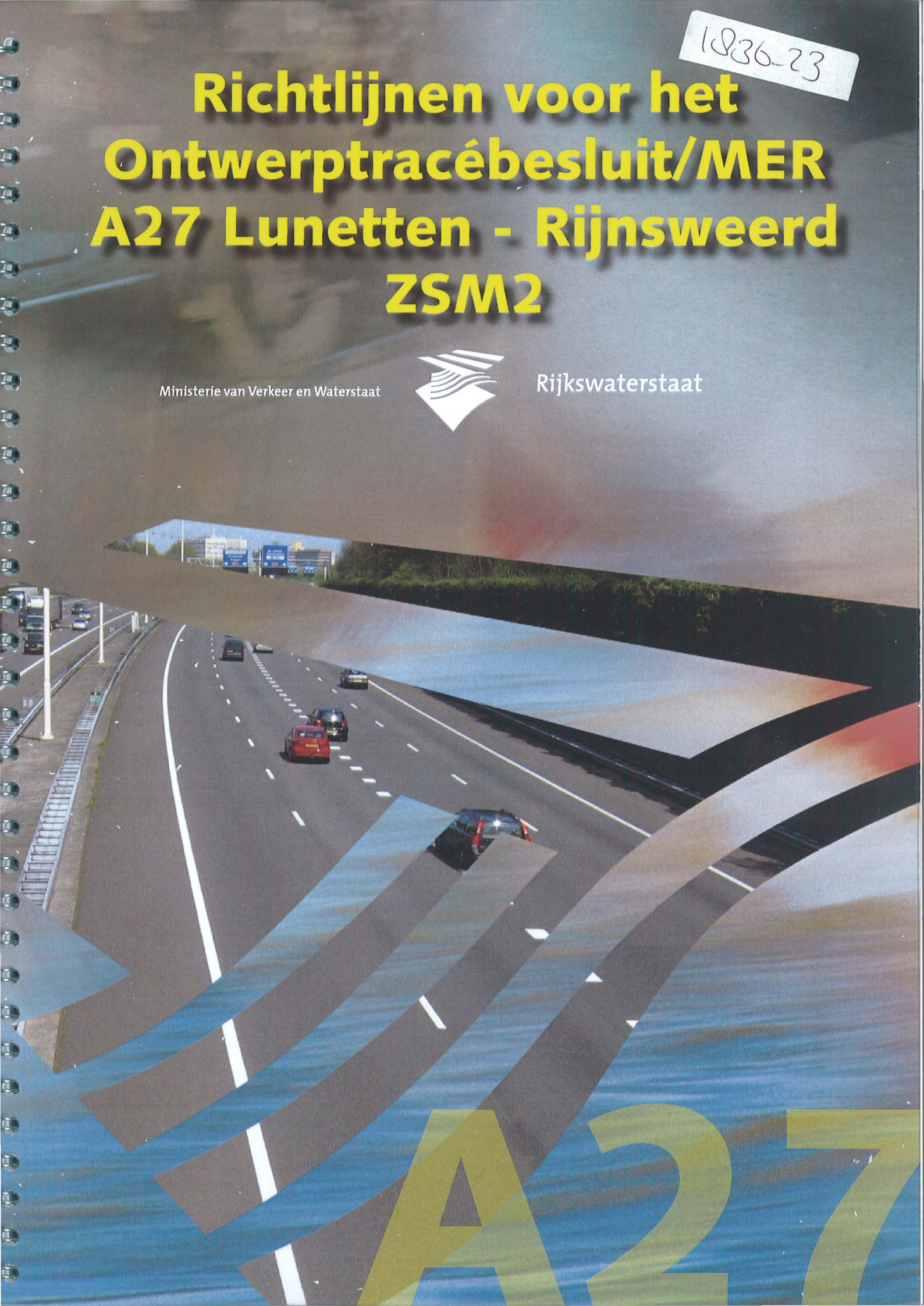
1836-23

Richtlijnen voor het Ontwerptracébesluit/MER A27 Lunetten - Rijnsweerd ZSM2

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat



Richtlijnen voor het Ontwerptracébesluit/MER A27 Lunetten-Rijnsweerd ZSM2

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

DG-Personenvervoer

Richtlijnen voor het Ontwerptracébesluit/MER A27 Lunetten-Rijnsweerd ZSM 2

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

Den Haag, 22 April 2007

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

Den Haag, 23 Mei 2007

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE ..... **V**

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 **4**

3.1 ALGEMEEN 4
3.2 ALTERNATIEVEN 4
3.2.1 Nulalternatief (referentiesituatie) *5*
3.2.2 Voorkeursalternatief *5*
3.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief *5*

4 BELEID, HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN **6**

5 VOORGENOMEN ONDERZOEK **7**

5.1 INLEIDING 7
5.2 HOE DE EFFECTEN WORDEN BEPAALD 7
5.3 TE BESCHRIJVEN EFFECTEN 8
5.4 KOSTEN 11

6 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN **12**

7 LEEMTEN IN INFORMATIE **13**

8 EVALUATIEPROGRAMMA **14**

9 VORM EN PRESENTATIE **15**

10 SAMENVATTING **16**

BIJLAGE **17**

BIJLAGEN

- Nota van antwoord Inspraak

1 Inleiding

Op de A27 tussen het knooppunt Lunetten en de aansluiting knooppunt Rijnsweerd treden dagelijks doorstromingsproblemen op in noordelijke richting.
De komende jaren zal -indien er niets gebeurt- de fileproblematiek op de A27, en als gevolg daarvan de terugslag op de toeleidende wegen, verergeren. Het verkeer groeit immers voortdurend en zal dat naar verwachting de komende jaren blijven doen.

De verwachting is dat alleen verlaging van de maximumsnelheid en dynamisch verkeersmanagement onvoldoende zijn om de problemen op te lossen evenals beprijzing conform het eindbeeld van de Nota Mobiliteit.

In de startnotitie is de oplossingsrichting aangegeven die in een tracéstudie wordt uitgewerkt. Daarbij wordt de procedure conform de tracéwet gevolgd. Ten behoeve van het tracébesluit (TB) wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld.
Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om de effecten op de omgeving van de aanleg van de weg te bepalen en in het besluit mee te wegen.
Als gevolg van de gewijzigde Tracéwet per eind 2005 wordt voor de aanpassingen aan bestaande hoofdinfrastructuur zoals hier aan de orde is, de verkorte procedure gevolgd. De trajectnota en standpuntbepaling zijn vervallen. Op grond van de resultaten van het milieueffectrapport, de eerder uitgebrachte adviezen en resultaten van de inspraak zal het een alternatief worden gekozen en uitgewerkt in een ontwerptracébesluit (OTB), dat tezamen met het MER ter inzage wordt gelegd.
De Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vormen samen het bevoegd gezag. De initiatiefnemer is Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat Utrecht.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.) en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht. In de bijlagen wordt ingegaan op de inspraakreacties en de adviezen van de bestuursorganen.

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer
Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer
Een MER bevat tenminste : "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Probleemstelling

Op de A27 treden in de noordelijke richting tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd met name tijdens de avondspits dagelijks files op. Door de groei van het verkeer zal het aantal files op de A27 naar verwachting flink toenemen. Filevorming op dit wegvak veroorzaakt een terugslageffect op de A12 ter hoogte van knooppunt Lunetten waardoor de oostelijke doorstroming van het verkeer op de A12 en parallelrijbaan wordt belemmerd. Het verkeer vanaf de A12 (vanuit het westen) richting A28 (naar het oosten) en doorgaand verkeer op de A27 (van het zuiden naar het noorden) komen samen ter plaatse van het weefvak op de A27 en gaan vervolgens weer uiteen op de splitsing A27/A28. Het huidig weefvak kan de toenemende verkeersstroom gedurende de spitsperiode niet meer voldoende verwerken. In de periode 2010 tot 2020 zal deze situatie nog verder verslechteren door de voortgaande groei van het verkeersaanbod.

2.2 Doel

De doelstelling van het project is de doorstroming op de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd in het kader van het programma ZSM 2 te verbeteren door middel van capaciteitsvergroting op de oostelijke rijbaan met optimalisatie van de verbindingsboog in het knooppunt Lunetten. De capaciteitsvergroting richt zich tot het verbreden van vier naar zes rijstroken. De doorstroming op de A27 zal hierdoor toenemen en zal het terugslageffect op de A12 afnemen. Dat alles op een zo kort mogelijke termijn. De maatregelen worden getoetst aan de normen van de Nota Mobiliteit voor 2020.
De doelstelling moet in het MER en in het ontwerptracébesluit (OTB) helder worden beschreven en uitgewerkt. Uiteindelijk moet voor de besluitvorming kunnen worden aangegeven en gemotiveerd in hoeverre de alternatieven aan de doelen voldoen.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke voorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden voor de te onderzoeken alternatieven. Hierbij dient te worden verwezen naar de

beleidsnota's, (ontwerp-) plannen en de vigerende wet- en regelgeving, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

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

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer
Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer
"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen van voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

In het ontwerptracébesluit/MER dient voor zover relevant ingegaan te worden op de studies van zowel rijk als regio welke in verband staan met de planstudie.

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu.

Het plangebied dient te worden beschreven zoals reeds nader is geconcretiseerd in de startnotitie. Geef daarbij een heldere concrete doelstelling van het project aan.

Het studiegebied omvat het tracé en de omgeving daarvan, waaronder ook het onderliggende wegennet voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven.

Daar waar het MER effecten worden beschreven wordt gedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020.

3.2 Alternatieven

De keuze van alternatieven moet in het ontwerptracébesluit/MER worden gemotiveerd in relatie tot de verdere uitwerking van de problematiek. Dit wil zeggen dat de relatie tussen het probleem en de mogelijke oplossing duidelijk moet kunnen worden gelegd. In het ontwerptracebesluit/MER zal aandacht moeten worden geschonken aan de keuze van de alternatieven als oplossing voor de geconstateerde problematiek.

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt en onderzocht:

3.2.1 *Nulalternatief (referentiesituatie)*

In een ontwerptracebesluit/MER wordt het zogenoemde nulalternatief beschreven.
Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nulalternatief meegenomen (de zogenaamde autonome ontwikkeling). De andere alternatieven zullen met het nulalternatief worden vergeleken. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld.

3.2.2 *Voorkeursalternatief*

Het voorkeursalternatief bestaat uit een capaciteitsvergroting van het weefvak tussen beide knooppunten van vier naar zes rijstroken, waarbij zoveel mogelijk binnen het huidige dwarsprofiel van de weg wordt gebleven. Op enkele plekken is een beperkt deel van de zijberm nodig. Vanwege het permanente gebruik van alle rijstroken wordt er naar gestreefd om de vluchtstroken over een zo groot mogelijke lengte te handhaven. Ter hoogte van de verdiepte bak van Amelisweerd en bij de Kromme Rijn is vanwege ruimtegebrek geen vluchtstrook mogelijk.
Het voorkeursalternatief bestaat uit twee delen:

1. een verbreding van de verbindingsweg A12-A27-A28 met één rijstrook aan de zijbermzijde, te beginnen in de verbindingsboog Den Haag-Almere in het knooppunt Lunetten. In het knooppunt Rijnsweerd gaat deze extra strook over in de geplande spitsstrook richting Amersfoort bij km 1,8.
2. een verbreding van de oostbaan van de A27 met één rijstrook aan de middenbermzijde, te beginnen bij km 69,6, waar wordt aangesloten op de reeds aanwezige drie rijstroken.

In het MER worden de motieven voor het voorkeursalternatief ten opzichte van andere alternatieven -zoals in de startnotitie zijn gemeld- nader beschreven.

3.2.3 *Meest milieuvriendelijk alternatief*

In het MER wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. Het MMA is een realistisch alternatief die de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving en kosteneffectief is. De basis voor het MMA is het voorkeursalternatief ervan uitgaande dat alleen snelheidsverlaging en dynamisch verkeersmanagement onvoldoende zijn om de problemen op te lossen evenals beprijzing conform het eindbeeld van de Nota Mobiliteit.
Voor het MMA worden aan het voorkeursalternatief nog nader te bepalen milieumaatregelen toegevoegd. Één van de maatregelen kan snelheidsverlaging zijn als daarmee de luchtkwaliteit verbetert.
Tevens zal worden aangegeven of deze maatregelen in andere alternatieven toepasbaar zijn. Milieumaatregelen worden getoetst aan de vigerende regelgeving.

4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit
Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Deze nota's bevatten de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland respectievelijk het beleid voor verkeer en vervoer en de bijbehorende doelstellingen.
Voor de doelstelling "het versterken van de economische structuur" zijn goed functionerende infrastructuurnetwerken vereist. Het Rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. Door demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economisch belang binnen de wettelijke en maatschappelijke kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving gefaciliteerd. Naast het mogelijk maken van groei van verkeer en vervoer streeft het kabinet naar betrouwbare en acceptabele reistijden.

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

5 Voorgenomen onderzoek

5.1 Inleiding

In het MER zullen de (milieu)effecten van de alternatieven worden beschreven. Sommige effecten worden in cijfers uitgedrukt, andere krijgen een 'kwalitatieve' beschrijving. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken.

5.2 Hoe de effecten worden bepaald

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

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

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

Tijdhorizon
De milieueffectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het geldende zichtjaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten voorspeld voor andere jaren. De probleemanalyse voor verkeer richt zich mede op 2010
Prijsbeleid
De verkeersprognoses voor 2020 worden zowel met als zonder het eindbeeld voor beprijzing van de Nota Mobiliteit met behulp van een gevoeligheidsanalyse berekend. Op het moment van besluitvorming over te nemen maatregelen kan een nadere keuze hierover worden gemaakt.

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

- In de effectbeschrijving moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante vigerende wetten en beleidsnota's;
- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het nodig bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten te bestuderen, aan de hand van dezelfde effectvoorspellingsmethoden.
- Voor de besluitvorming is het van belang te weten op welke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. De effectvergelijking richt zich dan ook vooral op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

In de studie wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens, modellen en studies.

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

5.3 Te beschrijven effecten

Verkeer

Bereikbaarheid
Door middel van de intensiteit/capaciteit verhoudingen in de spitsperiode wordt voor 2010 en 2020 aangegeven in hoeverre de verkeersafwikkeling beter of slechter wordt ten opzichte van de referentiesituatie. Tevens wordt daarbij getoetst aan de normen van de Nota Mobiliteit voor 2020 (de gewenste reistijdverhouding tussen spits en dal van maximaal 1,5).
Geef door middel van een micro-simulatiemodel aan wat de effecten zijn in de feitelijke doorstroming en de effecten van de voorgenomen maatregelen dan wel het effect voor de wegcapaciteit door middel van een snelheidsbeperking.
Geef tevens aan of OV-gebruik een positief effect kan hebben op het verkeeraanbod. Betrek in het onderzoek kwantitatieve gegevens over het doorgaand verkeer, verkeer met herkomst en/of bestemming binnen het studiegebied en de verdeling tussen vracht- en personenverkeer. Betrek daarbij de effecten van verkeer van het onderliggend wegennet.
Onderzoek of de buffercapaciteit op de A12 en de verbindingsboog ter hoogte van het knooppunt Lunetten verder kan worden geoptimaliseerd.

Verkeersveiligheid
Voor de toekomstige situatie zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over de effecten op verkeersveiligheid. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met het ontwerp van de weg, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, het calamiteitenplan en de verkeersprognoses. 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. Tevens wordt rekening gehouden met het Europees Verdrag inzake E-wegen. Op basis hiervan dient een afwegingsnotitie gemaakt te worden.

Woon- en leefomgeving

In het MER wordt aandacht besteed aan de mogelijkheid van een beperkte overkapping van het wegdeel waarbij de milieu-effecten inzichtelijk worden gemaakt.
In het MER worden waar mogelijk de zichtjaren voor milieu-effecten zoveel mogelijk gelijk gehouden.

Geluid
Ten behoeve van het MER wordt het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidgevoelige objecten c.q. geluidbelaste

woningen per geluidklasse, van 48 tot > 68 dB bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB voor ieder beschreven alternatief. Daarnaast wordt indicatief bepaald welke geluidsmaatregelen getroffen worden bij uitvoering van het project.
Voor dit onderzoek zal worden onderzocht wat de vóór de wijziging heersende geluidbelasting in het jaar voor reconstructie is en wordt de geluidbelasting in de toekomstige situatie 10 jaar na openstelling onderzocht.
Ten behoeve van het bepalen van de geluidsmaatregelen wordt ook de geluidbelasting bepaald die in 1986 werd ondervonden.

Naast de geluidsbelastingen van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen wordt het effect van de voorgenomen wijzigingen aan de weg op de geluidsbelasting van natuur- en stiltegebieden bepaald aan de hand van het aantal hectare geluidsbelast oppervlak boven de 40, 50, 55 en 60 dB.
Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een gedegen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder. Tevens wordt hierbij rekening gehouden met de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit.
Denkbare maatregelen zijn bijvoorbeeld stil asfalt en geluidschermen. Wat betreft het onderliggend wegennet zullen de consequenties voor geluid worden bezien worden als omvang van het verkeer als gevolg van de ingreep met meer dan 30% toeneemt of met meer dan 20% afneemt.

Lucht
Het effect van de verschillende alternatieven en de mogelijke maatregelen op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van de concentraties NO_2 en PM_{10} (fijn stof). De concentraties worden getoetst aan wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Bij overschrijding van een grenswaarde wordt de omvang hiervan berekend. 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 wordt met de vigerende wet- en regelgeving rekening gehouden
De volgende aspecten dienen per alternatief in beeld te worden gebracht:

- De uitstoot (emissie) van NOx en PM10 (fijn stof).
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immisie) NO2 de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 40 microgram/m3 overschrijdt;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van NO2 de waarde van 82 microgram/m3 overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 200 microgram/m3;
- Het gebied waarbinnen de jaargmiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM10) de waarde van 32,4 microgram/m3 overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM10-grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 50 microgram/m3;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM10) de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 40 microgram/m3 overschrijdt;
- Voor de normen voor de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO2, CO, NOx, Lood, Benzeen en ozon) die genoemd worden in het Besluit luchtkwaliteit 2005 en de Regeling luchtkwaliteit ozon wordt onderzocht of deze grenswaarden langs snelwegen niet zullen worden overschreden;
- Voor de normen voor de concentratie ozon, genoemd in de Regeling luchtkwaliteit ozon wordt onderzocht of als gevolg van emissies op de weg de ozon concentratie afneemt ;

- Als zichtjaren gelden het basisjaar 2006, het eerste kalenderjaar na openstelling. Verder dient een doorkijk gegeven te worden voor de zichtjaren 2015 en 2020..

Voorts worden de relevante effecten ten gevolge van de gewijzigde verkeersintensiteiten op het betreffende onderliggend wegennet in kaart gebracht.
Daarnaast zal naar verwachting binnen afzienbare termijn de Europese Unie de grens- dan wel streefwaarden vaststellen voor PM 2,5. Indien deze van kracht zijn op het moment dat het besluit genomen wordt, moeten de gevolgen van het initiatief voor de PM2,5 -concentraties worden beschreven. Aanbevolen wordt om, indien maatregelen moeten worden genomen om de PM10 te reduceren, aan te geven hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM2,5-concentraties. Indien het MER gereed komt rond of na het van kracht worden van de Wet luchtkwaliteit dient rekening te worden gehouden met de strekking van deze wet.

Externe veiligheid
Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving van de weg. Hiervoor zijn twee begrippen bepalend, te weten het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). In een kwantitatief onderzoek zullen de risicocontourlijnen bepaald en getoetst worden aan de wettelijke normen.

Natuurlijke omgeving
Natuur
In het MER moet worden beschreven welke beschermde natuurgebieden (Natura 2000), ecologische hoofdstructuur en bijzondere habitats zich in de omgeving van de weg bevinden. Onderzocht moet worden of en in welke mate er sprake kan zijn van negatieve effecten door de voorgenomen activiteit om te kunnen beoordelen of wezenlijke kenmerken of waarden van dergelijke gebieden worden aangetast.
De studie inventariseert verder of in het gebied langs de weg beschermde of bedreigde soorten voorkomen en of die soorten mogelijk (extra) verstoord of aangetast worden door het project.

Extra versnippering en barrièrewerking door de wegaanpassing wordt tevens beschreven voor zover dat relevant is.

De gebiedsbescherming van de Natura 2000 gebieden is geregeld in de Natuurbeschermingswet (NB-wet). Wanneer een plan of project negatieve effecten heeft voor een Natura 2000 gebied zal een NB-wet vergunning moeten worden verkregen voor de uitvoering. Slechts wanneer na het doorlopen van de in de wet-en regelgeving genoemde toetsingsstappen vast is komen te staan dat er geen enkel negatief effect op Natura 2000 gebieden is geen vergunning nodig.
Ook voor de (P)EHS en ecologische verbindingszones zal systematisch moeten worden nagegaan of er sprake is van significante negatieve effecten voor natuurdoeltypen of doelsoorten en ontwikkelingsmogelijkheden van natuurwaarden.
De mogelijkheden om nadelige effecten te voorkomen of te beperken en bestaande knelpunten op te lossen, moeten worden onderzocht en benoemd met het oog op eventueel te nemen mitigerende of compenserende maatregelen.
Daarbij dient in kwalitatieve zin ook de mogelijke extra lichtuitstraling naar de omgeving te worden betrokken en hoe dergelijke lichteffecten op natuurwaarden zoals broed- en weidevogels kunnen worden voorkomen of beperkt.

Voor alle compenserende maatregelen geldt dat ze voorafgaand aan de wegaanpassing gerealiseerd moeten zijn.

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 moet beoordeeld 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.

Landschap
Een verhoging van het geluidsniveau kan leiden tot bouw van geluidsschermen waarvoor landschappelijke inpassing vereist is. Inzicht in de landschappelijke effecten van eventuele aanpassing van kunstwerken en/of op- en afritten is ook van belang. De beoordeling vindt in kwalitatieve zin plaats.

Bodem en water
Bij infrastructurele werken wordt een watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt m.b.t. de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw. De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

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

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.

Overige aspecten
Onderzoek de mogelijke maatregelen om extra lichthinder te beperken. Geef aan waar de voorgenomen activiteiten van het Routeontwerp A27 van RWS Utrecht kan worden gecombineerd met de voorgenomen maatregel. Het MER geeft inzicht in alle noodzakelijke fysieke aanpassingen en eventuele technische en noodzakelijke maatregelen. In het MER wordt gemotiveerd waarom aanpassing op de A27 richting het zuiden niet noodzakelijk is. De overige aspecten zoals ruimtelijke ordening, wonen en werken, landbouw en recreatie hoeven niet in beeld te worden gebracht. Dit dient kort te worden toegelicht in het MER.

5.4 Kosten

Ten behoeve van het ZSM 2 project wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de genoemde alternatieven opgenomen. Ook worden de verschillen in de onderhoudskosten globaal in beeld gebracht..

6 Vergelijking van de alternatieven

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

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

7 Leemten in informatie

Artikel 7. 10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:
Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [dwz. van de bestaande milieutoestanden en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens".

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

Beschreven moet worden:

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

8 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:
"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen".

De minister van V&W mede namens de minister van VROM moet bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.
Het ontwerptracébesluit/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. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

9 Vorm en presentatie.

Ten aanzien van de presentatie wordt aanbevolen

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

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

10 Samenvatting

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:
Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

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

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

Bijlage

Antwoorden op inspraak:

NOTA VAN ANTWOORD A27 Lunetten - Rijnsweerd

Inspraak Startnotitie

Maart 2007

Colofon

Uitgegeven door:	Rijkswaterstaat Utrecht Postbus 650 3430 AR NIEUWEGEIN
Informatie:	Projectteam ZSM
Telefoon:	030 6009 565
Datum:	Maart 2007
Status:	Definitief

Inleiding

Gedurende de periode 9 november 2006 tot en met 20 december 2006 heeft de Startnotitie A27 Lunetten – Rijnsweerd ter inzage gelegen. Op grond van de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht is een ieder in deze periode in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijze op de inhoud van de startnotitie kenbaar te maken.

Het Inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat heeft van 209 personen en organisaties in totaal 77 verschillende reacties ontvangen. De meeste inspraakreacties zijn schriftelijk en via internet verstuurd. Twee reacties zijn per telefoon ingebracht.

De Nota van Antwoord is als volgt samengesteld:
Een lijst van insprekers, gesorteerd op alfabet. Voor de naam staat het volgnummer waaronder de reactie is terug te vinden. De tweede lijst is gesorteerd op volgnummer.
Vervolgens worden de inspraakreacties op volgnummer gepresenteerd. Boven elke reactie staat het volgnummer en de naam en adres van de inspreker.
In de eerste kolom is telkens de essentie van de inspraakreactie weergegeven. In de tweede kolom is het antwoord geformuleerd.

Volgnummer: 1	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De A27 moet niet verbreed worden, er is nu al geluidsoverlast.	1 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).

Volgnummer: 2	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Is het mogelijk een fietspad aan de oostzijde van de snelweg toe te voegen aan de plannen? Hiermee kunnen fietsers direct vanuit Houten en Lunetten naar de Uithof en terug.	Het aanleggen van een fietspad parallel aan de rijksweg behoort niet tot de scope van dit project. Wel nemen we kennis van de suggestie van de inspreker.

Volgnummer: 3	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Meer mobiliteit mag, maar dan zonder auto's. Er zijn voldoende alternatieven, zoals de fiets, de trein en de bus. Het verbreden van bestaande wegen trekt alleen maar meer verkeer aan. De mobiliteit is daarmee niet gediend en het milieu wordt geschaad. Er zijn maatregelen nodig die het autoverkeer ontmoedigen en alternatieve vormen stimuleren.	1 Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang - binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving - gefaciliteerd. In het milieueffectrapport (MER) zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod OV-gebruik een positief effect kan hebben.

Volgnummer: 4	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het versturen van de inspraakreactie via de internetsite van het Inspraakpunt bleek niet mogelijk. Dit tast het vertrouwen in de overheid verder aan.	1 Tot onze spijt is het de eerste dagen van de inspraak inderdaad niet mogelijk geweest een reactie via internet te versturen. Direct na constatering van deze fout is deze hersteld.
2 Bij de studie naar de verbreding is geluid een belangrijke factor. Nu is al sprake van een flinke achtergrondruis bij de woning. Het verzoek is de effectiviteit en de kosten van geluiddempende voorzieningen ten behoeve van de wijk Lunetten te onderzoeken. Dit ook op het knooppunt Lunetten.	2 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).

Volgnummer: 5	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het is een goede zaak de A27 aan te passen, omdat de ergernis door files niet mag toenemen. In dit geval hebben de natuur en de omgeving daar ook weinig onder te lijden.	1 Dank voor uw positieve reactie.

Volgnummer: 6	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het probleem op de A27 is duidelijk. Het is echter niet duidelijk waarom verbeterd openbaar vervoer geen optie is. Uit onderzoek blijkt dat het verbreden van wegen weinig zin heeft, omdat verbreding meer verkeer aantrekt. Er moeten alternatieven worden gezocht voor deze verbreding.	1 In het milieueffectrapport zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod het OV een oplossing kan bieden. Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang - binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving - gefaciliteerd.

Volgnummer: 7	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De geluidsoverlast in de wijk Rijnsweerd-Zuid is de afgelopen 15 jaar verveelvoudigd. Dit lawaai gaat dag en nacht door en er is geen bescherming door geluidswallen of andere maatregelen. Een uitbreiding van de capaciteit op de A27 moet dan ook gepaard gaan met geluidswerende maatregelen.	1 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
2 Bij de plannen voor de A27 moet ook rekening worden gehouden met de effecten op de luchtkwaliteit. De vervuiling van de lucht is beduidend toegenomen. Het lijkt erop dat de normen voor een gezonde omgeving nu reeds worden overschreden.	2 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

Volgnummer: 8	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Indien ook een fysieke verbreding van de weg wordt overwogen, is dat niet acceptabel. Alleen bij Utrecht-Oost ligt er een bos tegen de stad aan en dat moet zo blijven.	1 De weg zal plaatselijk worden verbreed. Deze verbreding zal plaatsvinden binnen het huidige wegtracé(bestaande verharding en plaatselijk ook in de huidige wegberm). Het bos op Landgoed Amelisweerd geniet bescherming als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. Voor de verbreding is geen grondgebied van Landgoed Amelisweerd nodig.
2 Er is in het bos aan de A27 veel geluidsoverlast. In het open gebied is de geluidsoverlast nog erger, omdat weerkaatsing plaatsvindt tegen de enorme gebouwen van de Uithof. Ook is naast het geluid van de A12 de herrie van de trein te horen. De geluidsmetingen moeten tijdens verschillende weersomstandigheden plaatsvinden, dat geeft een reëler beeld.	2 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). Er wordt terecht gesteld dat het alleen met langdurig meten mogelijk is een jaargemiddeld geluidsniveau vast te stellen. In het akoestisch onderzoek wordt daarom gebruik gemaakt van berekeningen (computermodellen) en niet van geluidsmetingen. Dit biedt tevens de mogelijkheid toekomstige situaties inzichtelijk te maken. De computermodellen sluiten aan bij het reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Deze wettelijk vastgelegde, uniforme methode is eind jaren '80 m.b.v. een uitgebreid meetprogramma gevalideerd. Rond 2000 heeft een actualisatie plaatsgevonden.

Volgnummer: 9	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De voorgestelde tijdsplanning is extreem lang. Zonder alle bureaucratie kan dit in een weekend gerealiseerd worden: wat lijnen van het wegdek schrapen en nieuwe lijnen leggen.	1 Deze startnotitie is het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de verkorte Tracé/m.e.r.-procedure. Deze procedure bevordert dat de besluitvorming zorgvuldig verloopt en dat er voor belanghebbenden op verschillende momenten inspraak mogelijk is. Daarnaast voorziet de procedure erin dat er op verschillende momenten advies gevraagd wordt aan deskundigen.
2 Vluchtstroken zijn een achterhaald fenomeen. Hoe vaak komt het nog voor dat ze worden gebruikt? De auto kan ook in de berm worden geparkeerd, en indien dit niet mogelijk is dan rijdt het andere verkeer er wel omheen.	2 Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de aanwezigheid van een vluchtstrook van belang. Op basis van onderzoek kan worden geconcludeerd dat het permanent ontbreken van de vluchtstrook een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid . Voor het bepalen van de effecten van de capaciteitsuitbreiding op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd op alle verkeersveiligheidsaspecten wordt een projectspecifieke afwegingsnotitie opgesteld.
3 De stroken kunnen smaller worden, waardoor er in totaal 3 of 4 extra rijstroken zijn in plaats van 2.	3 In uw inspraakreactie geeft u aan dat rijstroken smaller kunnen worden uitgevoerd om meerdere rijstroken te realiseren. De breedte van rijstroken is van invloed op verkeersveiligheid. Versmalde rijstroken hebben een negatief effect op de verkeersveiligheid. Een simulatorstudie heeft aangetoond dat vooral oudere automobilisten veel moeite hebben met het rijden in rijstroken smaller dan 2.75 m, zelfs met een snelheid van 70 km/uur. Bij het rijden op deze smalle rijstroken is deze groep bestuurders geneigd om meer rechts te rijden en frequent de deelstreep te overschrijden.

Volgnummer: 10	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De A27 is een belangrijke ader, zodat verbetering van de doorstroming begrijpelijk is.	1 Dank voor uw positieve reactie.
2 Het geluid van de A27 en de A12 leidt tot veel hinder. Een snelheidsbeperking tot 90 km/u zou de geluidshinder wat beperken of minder laten groeien met de nieuwe stroken.	2 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). In het MER zal inzichtelijk gemaakt worden wat het effect van een snelheidsverlaging is.
3 Het traject is ooit zwaar bevochten omdat een stuk Amelisweerd werd afgesneden. Aanleg van een stuk overtunneling voor natuur en recreatie, samen met een betere geluidswering aan de oostzijde, passen bij enige rehabilitatie. Nu is dat ook mee te begroten.	3 In het milieueffectrapport wordt aandacht besteed aan de mogelijkheid van een beperkte overkapping van het wegdeel, waarbij de milieu-effecten inzichtelijk worden. Daarnaast zal onderzocht worden of de met de capaciteitsuitbreiding gepaard gaande geluidstoename een significante aantasting vormt van Landgoed Amelisweerd. Het landgoed geniet bescherming als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur.

Volgnummer: 11	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De A27 moet niet worden uitgebreid. Lunetten was een groene wijk, maar is nu omsloten door rijkswegen met veel verkeer. Er moet goed openbaar vervoer komen.	1 In het milieueffectrapport zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod het OV een oplossing kan bieden. Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – gefaciliteerd.
2 Lunetten wordt overstelpt met uitlaatgassen.	2 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
3 Amelisweerd wordt opgeofferd voor de rijksweg.	3 Voor de verbreding is geen grondgebied van Landgoed Amelisweerd nodig. Landgoed Amelisweerd geniet bescherming als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. In de milieueffectrapportage zal daarom worden onderzocht of de geplande capaciteitsuitbreiding een significante aantasting vormt. Daarbij zal gekeken worden naar gebiedsvernietiging, geluidsverstoring en versnippering.

Volgnummer: 12	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Meer capaciteit leidt alleen maar tot meer verkeer. De effecten van verkeer op het milieu zijn groot, milieu zou op de eerste plaats moeten staan.	1 Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang - binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving - gefaciliteerd.

Volgnummer: 13	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 In het onderzoek moet veel aandacht zijn voor geluidsoverlast. Mogelijk kunnen de geluidsschermen worden verbeterd en uitgebreid.	1 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
2 In het onderzoek moet veel aandacht zijn voor luchtvervuiling.	2 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

Volgnummer: 14	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het verzoek is onmiddellijk te stoppen met alle plannen voor uitbreiding van snelwegen rondom Utrecht.	1 Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
2 De huidige lawaai-overlast is onacceptabel hoog. Continu moeten de bewoners van Lunetten het gebrom van het verkeer aanhoren. Aangezien de wijk van alle kanten is ingesloten door A12, A27 en Waterlinieweg is de geluidsdruk enorm, onafhankelijk van windrichting. Toename van geluidsoverlast, ook al is het maar 1 dB, door plannen als deze is onacceptabel.	2 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
3 De luchtkwaliteit in Lunetten is dramatisch slecht. Los van de wetenschappelijke metingen is het voor bewoners duidelijk zichtbaar (roet) en ruikbaar (stank) dat de woonfunctie nu al van ondergeschikt belang is ten opzichte van mobiliteit. Aangezien gezondheid en woongenot in het geding zijn, is verdere uitbreiding van het wegennet, in welke vorm dan ook, onacceptabel.	3 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de

	luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
4 Mogelijkheden om de mobiliteit in rond Utrecht te verbeteren zijn: 1) Maak het openbaar vervoer veel goedkoper, bij voorkeur gratis; 2) Maak het openbaar vervoer beter door: a. Betere verbindingen; b. Deur-tot-deur vervoer; c. Hoogfrequente dienstregeling; 3) Stimuleer thuiswerken; 4) Ontmoedig autorijden, met name Lease-rijden.	4 In het milieueffectrapport zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod het OV een oplossing kan bieden.
5 Hopelijk hebben financiële motieven nu eens niet de overhand en hebben de mensen die dagelijks de consequenties van een dergelijke uitbreiding moeten ervaren een doorslaggevende stem.	5 In het milieueffectrapport wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. In dit MMA wordt een oplossing voor de fileproblemen op de weg gecombineerd met extra milieuvriendelijke maatregelen. Deze maatregelen gaan net een stapje verder dan de wettelijk verplichte minimale maatregelen. Niet alle milieumaatregelen zijn kosteneffectief. Dat wil zeggen: sommige maatregelen zijn extreem duur en leveren naar verhouding maar weinig milieuvoordeel. Het is daarom belangrijk om kosten en effectiviteit tegen elkaar af te wegen. Alleen kosteneffectieve maatregelen worden meegenomen in het MMA, zodat het MMA als geheel effectief is en betaalbaar blijft.

Volgnummer: 15	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De geluidsoverlast veroorzaakt door de A27 in de wijk Rijnsweerd is de laatste jaren sterk toegenomen. De capaciteitsverbreding van de A27 zal de geluidsoverlast verhogen. Welke maatregelen worden tegen deze toename genomen?	1 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). In de hierop volgende fase, het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).

Volgnummer: 16	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Zoals nu gepland gaat de verbreding ten koste van een hoop groen, waaronder Landgoed Amelisweerd. Juist dit bos, in de directe nabijheid van Lunetten is wat het wonen aangenaam maakt. Hoewel Utrecht veel parken telt is landgoed Amelisweerd/Rhijnouwen het enige bos in de omgeving van Utrecht. De verbreding van de A27 betekent dat er nog meer wordt afgeknabbeld. Veel mensen maken met plezier gebruik van dit recreatiegebied. Ook wordt het leefgebied voor de aanwezige flora en fauna verkleind.	1 Voor de verbreding is geen grondgebied van Landgoed Amelisweerd nodig. De weg zal plaatselijk worden verbreed. Deze verbreding zal plaatsvinden binnen het huidige wegtracé (bestaande verharding en plaatselijk ook in de huidige wegberm).. Landgoed Amelisweerd geniet bescherming als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur.
2 De uitbreiding van het wegennetwerk is geen stimulans om mensen uit de auto in het, milieuvriendelijker, openbaar vervoer te krijgen.	2 Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – gefaciliteerd. In het milieueffectrapport (MER) zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod het OV een oplossing kan bieden.

Volgnummer: 17	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Er is nu al sprake van ernstige geluidshinder in Lunetten. De plannen zullen geen verbetering van de huidige situatie opleveren.	1 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
2 In Lunetten is sprake van luchtvervuiling en gezondheidsrisico's.	2 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

3 Tegen het voortzetten van de plannen voor de verbreding.	3 Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

Volgnummer: 18	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het uitbreiden van snelwegen lost niets op. Deze snelweg ligt langs een woonwijk met een treinstation, dus waarom moeten de inwoners van Lunetten voor deze weg opdraaien?	1 In het milieueffectrapport (MER) zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod het OV een oplossing kan bieden. Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – gefaciliteerd.
2 Het is nooit stil in Lunetten.	2 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
3 De luchtkwaliteit in Lunetten is slecht.	3 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met

	welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

Volgnummer: 19	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 In de Startnotitie ontbreekt een aanwijzing over de aansluiting A27/ Biltse Rading. Zal na de capaciteitsverbreding van de A27 een betere doorstroming plaats vinden vanuit De Bilt? Wordt er ook rekening gehouden met de ontwikkeling van het in aanbouw zijnde industrieterrein ten noorden van de Groenekanseweg in De Bilt? Is er in de Startnotitie op te nemen dat door de betere doorstroming het verkeer op de achterliggende wegen kan toenemen? Nu al is op de Groenekanseweg de overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit groter dan toegestaan. Ook het geluid overschrijdt met circa 65 dB de toegelaten grenswaarde uit de Wet geluidshinder. Als de doorstromingsverbetering Biltse Rading/A27 extra verkeer kan betekenen moet de gemeente dit vroegtijdig in de plannen opnemen. Gaarne ontvangt inspreker zo snel mogelijk een prognose zodat deze in onze onderhandelingen met de gemeente kunnen worden meegenomen.	1 De verwachting is dat de capaciteitstoename op de A27 Lunetten - Rijnsweerd geen tot een minimale invloed heeft op de doorstroming op de Biltse Rading. In de huidige situatie wordt de problematiek voornamelijk veroorzaakt door filevorming op de A27 ter hoogte van de aansluiting Utrecht-noord (nummer 31). Verkeer op de Biltse Rading staat stil omdat de toerit van de A27 richting Hilversum vast staat. Het project A27 Utrecht-noord - Eemnes, waarbij over de gehele lengte een spitsstrook aan de linkerkant van de oostelijke rijbaan is gepland, zal naar verwachting een positieve uitwerking hebben op de doorstroming op de Biltse Rading vanuit De Bilt. Het knelpunt op de A27 wordt met de aanleg van de spitsstrook aangepakt, waardoor de afwikkeling van het verkeer op de toerit richting A27 Hilversum verbetert. Mogelijk kan een afstelling van de huidige verkeersregelinstallatie op het kruispunt Biltse Rading - A27 de afwikkeling van het verkeer op de Biltse Rading verder optimaliseren. Bij de doorrekening van het verkeer voor de toekomst (2020) is rekening gehouden met een groei van het aantal arbeidsplaatsen (sociaal-economische gegevens) in onder andere De Bilt en Maartensdijk. In de Startnotitie is opgenomen dat de verwachting is dat alternatieve routes zwaarder zullen worden belast. De capaciteitstoename op de A27 Lunetten - Rijnsweerd zal van beperkte invloed zijn op de intensiteit op de Biltse Rading.

Volgnummer: 20	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het aanleggen van wegen en het zorgen voor een goede doorstroming is een goede zaak, maar er kleven voor de omwonenden grote nadelen aan.	1 Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
2 Steeds vaker worden in de buitengebieden beslissingen genomen om grote woongemeenschappen te sparen ten koste van het leefklimaat in het buitengebied. Ook de Fortweg in Houten is een vervuilend gebied door fijn stof en lawaai. De enkeling die daar woont wordt over het algemeen genegeerd en moet wijken voor het algemeen belang	2 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
3 Vervuiling door fijn stof	3 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet

	worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

Volgnummer: 21	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Meer asfalt leidt uiteindelijk tot meer auto's, de uitbreiding moet er dus niet komen.	1 Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – gefaciliteerd.

Volgnummer: 22	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Er wordt altijd gerekend met geluidsdruk op de gevel, maar de hinder van het geluidsniveau is ook zeer afhankelijk van de windrichting. Om de A27 is geen beplanting en een relatief open terrein. De geluidsdruk gaat op dit moment al over de normale norm heen: het is een woonbestemming met 68 dB geluidsdruk op de gevel. Aandacht in de vorm van beplanting en een grondwal zou op zijn plaats zijn.	1 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
2 Dichte en groenblijvende bomen houden zeer veel vuil tegen. Voor de woning staan een paar coniferen met een hoogte van meer dan 10 meter. De ervaring is dat de ramen en de kozijnen minder vuil worden dan toen de bomen er nog niet stonden. Er zullen wel weer mensen zijn die stellen dat coniferen niet in ons landschap horen, maar die snelweg ook niet. Beplanting werkt zeer reinigend op stof in de lucht.	2 Het effect van de diverse soorten vegetatie langs wegen op de lokale luchtkwaliteit wordt onderzocht in het 'innovatieprogramma luchtkwaliteit' (IPL). Mocht tijdig blijken dat dit een aantoonbaar positief effect heeft, dan zal dit als eventuele maatregel in het milieueffectrapport worden meegenomen. Meer informatie m.b.t. het innovatieprogramma luchtkwaliteit is te vinden op http://www.ipluchtkwaliteit.nl/.

Volgnummer: 23	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 In de studie is een vergelijking van fijn stof van de huidige en de geplande situatie wenselijk.	1 Informatie over de huidige luchtkwaliteit langs rijkswegen is terug te vinden in de jaarrapportage luchtkwaliteit van Rijkswaterstaat. De provincie en gemeente brengen vergelijkbare rapportages uit voor wegen die zij beheren. In het kader vande milieueffectrapportage wordt een onderzoek naar de toekomstige luchtkwaliteit uitgevoerd. Daarin wordt inzichtelijk gemaakt wat de luchtkwaliteit is in zowel de autonome situatie als de verschillende alternatieven. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
2 In de studie is een vergelijking van geluidsniveau van de huidige en de geplande situatie wenselijk.	2 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
3 In de studie is een vergelijking van watervervuiling van de huidige en de geplande situatie wenselijk.	3 Zoals opgenomen in het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport van 15 januari 2007, door de Commissie voor de milieueffectrapportage, zal in het MER worden gekeken of, en zo ja welke gevolgen de fysieke aanpassingen en aanvullende technische maatregelen hebben voor bodem en water.

	In het Milieueffectrapport zal worden beschreven of, en zo ja welke gevolgen de fysieke aanpassingen en aanvullende technische maatregelen hebben voor bodem en water. Een Tracébesluit is een ruimtelijk besluit. In dat kader zal een zogenaamde Watertoets worden uitgevoerd. Hiertoe zal overleg worden gevoerd met het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HdSR), de beheerder van het oppervlaktewater, en de provincie Utrecht, de beheerder van het grondwater. Het hoogheemraadschap, alsmede de provincie, zal gevraagd worden om een wateradvies over de voorgenomen maatregelen. Het wateradvies zal in de in de MER op te nemen waterparagraaf worden behandeld.

Volgnummer: 24	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het oplossen van verkeersproblemen door meer vierkante meters asfalt is een illusie.	1. Het ruime wegprofiel op de oostbaan van de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd biedt juist binnen het bestaande wegtracé de mogelijkheid om twee extra rijstroken te creëren (op de bestaande verharding en plaatselijk ook in de huidige wegberm). Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang - binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving - gefaciliteerd.
2 Meer capaciteit voor auto's leidt tot meer uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof.	2 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
3 Een deel van de weg is verdiept aangelegd en kan overkapt worden, om zo de lucht te zuiveren.	3 In het milieueffectrapport wordt aandacht besteed aan de mogelijkheid van een beperkte overkapping van het wegdeel waarbij de milieu-effecten inzichtelijk worden.
4 De geluidsoverlast van de A27 neemt door de verbreding verder toe.	4 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de

	te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).

Volgnummer: 25	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het verzoek is de studie uit te breiden naar het deel van de A27 voorafgaand aan het wegdeel dat nu onderzocht wordt (het deel dat langs Houten loopt), omdat hier ook vaak spitsfiles staan.	1. Voor het traject A2/A27 Everdingen – Lunetten is reeds een project opgestart. Dit project is opgenomen in de Spoedwet wegverbreding en voorziet in een spitsstrook op bovengenoemd traject. De startnotitie A2/A27 Everdingen - Lunetten heeft in (maand/jaar) ter visie gelegen. Momenteel wordt een milieueffectrapportage (MER) en een wegaanpassingsbesluit WAB opgesteld. In het kader van het MER en het geluidplan, dat uiterlijk 2 jaar na onherroepelijk worden van het WAB ter visie gelegd dient te worden, wordt zowel een luchtonderzoek als een akoestisch onderzoek uitgevoerd.
2 Wellicht is ook hier een extra rijstrook permanent in te richten (met aanvullend een extra spitstrook), eventueel in combinatie met een aanpassing in de maximale snelheid in de spits van 100 naar 80 km/u. Welke andere maatregelen kunnen op dit wegvak genomen worden om geluidhinder te beperken? Met name de hoge brug over het A'dam-Rijnkanaal is prominent in onze leefomgeving aanwezig; is hier een afschermende maatregel mogelijk (evt. in combinatie met schermen in de middenberm, extra stil wegdek, etc.)?	2 Voor het geluidplan, wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). In het MER zal inzichtelijk gemaakt worden wat het effect van een snelheidsverlaging is.
3 Kunt u aangeven wat de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn indien verkeer langdurig in spitsfiles staat of indien dit verkeer met 80 km/u rustig kan doorrijden?	3 De gevolgen voor de luchtkwaliteit van de door u genoemde aspecten worden weergegeven. In het luchtonderzoek wordt namelijk voor de bepaling van het effect van de wegaanpassing op de luchtkwaliteit, als verkeerinvoergegeven ook congestie (filekans) meegenomen. Tevens wordt voor het luchtonderzoek een snelheidsvariant 80 km /u gedurende het hele etmaal doorgerekend.

Volgnummer: 26	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Voor extra rijstroken tussen Lunetten en Rijnsweerd.	1 Dank voor uw positieve reactie.

Volgnummer: 27	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Door slechte lucht sterven in Utrecht dagelijks twee mensen vroegtijdig. EU normen worden niet gehaald. Uitstoot van langsrijdende auto's is één van de belangrijke oorzaken. Meer wegen resulteren in meer autorijden. Het positieve effect van eventueel voorgeschreven roetfilters wordt daardoor verminderd. Salderen van uitstoot op A27 met gebieden van goede luchtkwaliteit is onacceptabel, niet in lijn met de EU regels en slecht voor de Utrechters.	1 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
2 Het is beter te streven naar minder automobiliteit, langzamere automobiliteit en betere openbaar vervoermobiliteit.	2 Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – gefaciliteerd. In het milieueffectrapport (MER) zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod het OV een oplossing kan bieden.

Volgnummer: 28	Afzender: 3 eensluidende reacties ontvangen
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Er is een voorkeur voor alternatief 2. De milieumaatregelen dienen te omvatten: - een verlenging van de geluidswal naar het noorden; - een verhoging van de geluidswal (tussen Rijnsweerd en de A27/28) en; - een verlaging van de maximumsnelheid, tevens om de overlast voor omwonenden te verlagen.	Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). In het MER zal inzichtelijk gemaakt worden wat het effect van een snelheidsverlaging is.

Volgnummer: 29	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Bij de studie dienen de gevolgen voor de geluidsoverlast te worden meegenomen.	1 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
2 Bij de studie dienen de gevolgen voor de luchtkwaliteit te worden meegenomen.	2 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

3 De volgende punten dienen onderzocht te worden: - gehele overkapping snelweg; - snelheidsbeperking in combinatie met trajectcontrole; - verhoging geluidswal Lunetten; - overige reducerende maatregelen.	3 –Wij nemen kennis van uw reactie. In het milieueffectrapport wordt aandacht besteed aan de mogelijkheid van een beperkte overkapping van het wegdeel, waarbij de milieueffecten inzichtelijk worden. Bij het luchtonderzoek wordt standaard een snelheidsverlaging doorgerekend als mogelijke maatregel.

Volgnummer: 30	Afzender: Mede namens :
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Uit de notitie blijkt dat u bij de gebiedsbeschrijving op pagina 19, Rijnsweerd-Zuid als woonwijk aan de westzijde van de A27 vergeten bent.	1 Wij nemen kennis van uw reactie en zullen Rijnsweerd-Zuid in het navolgende traject meenemen.
2 Op pagina 21 wordt de verdieping van de A27 bij de bak Amelisweerd beschreven. Deze bak loopt echter niet over het hele traject A27 Lunetten/Rijnsweerd, maar tot aan Amelisweerd. Ter hoogte van woonwijk Rijnsweerd-Zuid rijdt het verkeer weer gelijkvloers. Dit brengt in woonwijk Rijnsweerd-Zuid geluidsoverlast met zich mee. De huidige geluidsschermen bieden nu al niet voldoende geluidsbescherming. Daarnaast zijn de geluidsschermen aanzienlijk lager op de drie plaatsen waar je vanuit Rijnsweerd-Zuid onder de A27 door kunt: Archimedeslaan, Weg tot de Wetenschap en de Weg naar Rhijnauwen.	2 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).

Volgnummer: 31	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De angst is dat met het verbreden van de A27 de problemen zich verplaatsen naar het noorden, richting Hilversum. Als je het ene knelpunt opheft, zal er een nieuw knelpunt ontstaan.	1 Rijkswaterstaat werkt naast het project A27 Lunetten - Rijnsweerd onder andere aan het project A27 Utrecht-noord - Eemnes, waarbij over de gehele lengte een spitsstrook aan de linkerkant van de oostelijke rijbaan is gepland. Knelpunten stroomafwaarts op de A27, bijvoorbeeld ter hoogte van Utrecht-noord en Hilversum, worden met de aanleg van deze spitsstrook aangepakt. In het voorkeursalternatief wordt het aantal huidige rijstroken op de A27 na het weefvak in noordelijke richting uitgebreid van twee naar drie en sluit aan op de drie bestaande rijstroken ter hoogte van aansluiting Veemarkt (nummer 30). De aanleg van de spitsstrook op het traject A27 Utrecht-noord - Eemnes dient te zijn gerealiseerd voordat het project A27 Lunetten - Rijnsweerd is gerealiseerd. Als gevolg van deze aanpak is de verwachting dat zich geen nieuw knelpunt voordoet als gevolg van verplaatsing, aangezien over de gehele lengte van de A27 tussen Lunetten en Eemnes in de spitsperioden drie rijstroken beschikbaar zijn.
2 Als er iets aan de weg verandert, is het wellicht ook mogelijk straatverlichting te plaatsen die minder schel is en minder lichtvervuiling geeft. 's Nachts zijn de wolken boven Utrecht oranje gekleurd. Met LED-verlichting is het technisch al mogelijk de lichtsterkte te laten afhangen van de hoeveelheid verkeer. Op die manier komt de duisternis weer terug en hoeft Rijkswaterstaat niet diep in de buidel te tasten bij de almaar stijgende energiekosten.	2 Wij zullen uw suggestie meenemen bij het vaststellen van het milieuvriendelijk alternatief (MMA). In het milieueffectrapport wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. In dit MMA wordt een oplossing voor de fileproblemen op de weg gecombineerd met extra milieuvriendelijke maatregelen. Deze maatregelen gaan net een stapje verder dan de wettelijk verplichte minimale maatregelen. Niet alle milieumaatregelen zijn kosteneffectief. Dat wil zeggen: sommige maatregelen zijn extreem duur en leveren naar verhouding maar weinig milieuvoordeel. Het is daarom belangrijk om kosten en effectiviteit tegen elkaar af te wegen. Alleen kosteneffectieve maatregelen worden meegenomen in het MMA, zodat het MMA als geheel effectief is en betaalbaar blijft.

Volgnummer: 32	Afzender: Wijkraad Oost
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Als vertegenwoordiging van burgers uit Utrecht Oost heeft de Wijkraad-Oost belang bij veranderingen aan de A27. De A27 grenst aan Oost. Een inhoudelijke reactie krijgt u nu niet omdat momenteel standpuntvorming plaats vindt, deze volgt later. Middels deze reactie vraagt de Wijkraad de reactie in de gehele inspraakprocedure mee te nemen zodat de belangen van de ongeveer 35.000 bewoners van Utrecht Oost behartigd worden.	1 De inspraaktermijn is voor een ieder gelijk. Voor de Startnotitie A27 Lunetten - Rijnsweerd duurde deze tot en met 20 december 2006. Het later indienen van een inspraakreactie is niet mogelijk. Wel bestaat, naast de formele inspraak, altijd de mogelijkheid om het bevoegd gezag van advies te voorzien.

Volgnummer: 33	Afzender: [redacted] Mede namens :
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De geluidsoverlast in Lunetten is de afgelopen 20 jaar enorm gestegen. Het lijkt of de normen worden overschreden, waar niets aan wordt gedaan. Ook heeft de geluidswal bij de A27 niet het gewenste effect.	1 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). In de hierop volgende fase, het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
2 De afgelopen 20 jaar is de luchtvervuiling in Lunetten alleen maar toegenomen. In de Startnotitie staat dat de stikstofnorm en de fijn stofnorm op dit moment overschreden worden. Dit zal worden opgelost door een aantal meetpunten met elkaar te middelenDat is ook zo'n probaat middel ter ontduiking van de fijnstofnorm in den lande, nietwaar. Milieunormen worden zo overschreden en daar wordt niets aan gedaan.	2 In het luchtonderzoek wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Meetpunten zoals door u genoemd, worden niet gebruikt omdat alleen de huidige situatie gemeten kan worden en voor een toekomstig jaar waarin de wegaanpassing wordt gerealiseerd kunnen alleen berekeningen worden uitgevoerd. Indien door de wegaanpassing de luchtkwaliteit tenminste gelijk blijft of verbetert, voeldoet de wegaanpassing aan het Besluit Luchtkwaliteit. Als uit het luchtonderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Volgens het Besluit luchtkwaliteit dienen gemeenten eens in de 3 jaar een luchtkwaliteitrapportage te maken (artikel 26 en 32). Wanneer hierbij de plandrempel van stikstofdioxide wordt overschreden dient de gemeente een actieplan te maken (artikel 9). Rijkswaterstaat en de provincie leveren op verzoek van de gemeente een bijdrage aan het opstellen en uitvoeren van dit actieplan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de

	luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
3 Kan op de hele ring van snelwegen rondom Utrecht een maximumsnelheid van 70 km/u in worden gevoerd? Dat niet alleen op de aftakkende wegen, maar ook de rijstroken voor het doorgaand verkeer. De tegenwoordige 80 km/u is alleen ingevoerd op de buitenbanen, het doorgaand verkeer tuft nog steeds 100 km/u. De uitstoot en de geluidshinder halveren zo'n beetje tussen 110km/u en 70 km/u.	3 Ring Utrecht bestaat uit vier flanken. Drie flanken (A2- Ring west, A12 – Ring zuid en A27 –Ring oost) zijn autosnelwegen en in beheer bij Rijkswaterstaat. De 4e flank (N230-ring noord) is deels in beheer bij Provincie Utrecht en deels bij gemeente Utrecht. Een wijziging van een maximumsnelheid op dit deel van de Ring Utrecht is een aangelegenheid van de betreffende wegbeheerder. De huidige maximumsnelheid op de A12 (Ring zuid) is ingesteld in verband met de luchtproblematiek in de wijk Hoograven. Vanuit die invalshoek is de maximumsnelheid op de hoofdrijbanen (voor doorgaand verkeer) en de parallelbanen verlaagd. De hoofdrijbaan is verlaagd van 120 naar 100 km/u en de parallelbaan is verlaagd van 100 naar 80 km/uur. De keuze voor 100 km/uur op de hoofdrijbaan (ipv 80 km) is gedaan op basis van verkeersveiligheid. Een verlaging van 120 naar 80 km vereist een bepaalde lengte om die te kunnen effectueren. De beschikbare lengte in combinatie met de invalshoek verkeersveiligheid heeft geleid tot een snelheidsverlaging van 120 naar 100 km voor de hoofdrijbanen van de A12 tussen aansluiting De Meern en knooppunt Lunetten. Bij elke projectstudie wordt onderzoek verricht naar de gevolgen voor luchtkwaliteit. Indien er sprake is van overschrijding van de concentratienormen is één van de mogelijke maatregelen snelheidsverlaging. Een zekere terughoudendheid bij snelheidsverlaging op de autosnelwegen is op zijn plaats. Bij een studie naar 'compact rijden' op de Ring Utrecht is een variant doorgerekend met 80 km/uur op de 4 flanken van de Ring Utrecht. Uit deze berekening bleek dat er verkeer verdreven werd naar de overige wegen (veelal gemeentelijke wegen) in de regio Utrecht. Dit betekent dus dat een eventuele verbetering op - en nabij de autosnelweg een verslechtering met zich meebrengt voor andere wegen met veelal meer bebouwing.
4 In de plannen wordt de toename van het autoverkeer als vanzelfsprekend aangenomen, goedgekeurd en verder bevorderd. Een ontmoedigingsbeleid tegen het vele autoverkeer zou een beter alternatief zijn. Naar onze smaak bevorderen meer wegen slechts meer verkeer op de lange termijn. Gevolg: over een aantal jaren staan er files op de extra rijstroken, zeker gezien de vergrote toevoer vanuit Everdingen naar Utrecht en de omweg over de Waterlinieweg zal dan ook wel dichtslibben	4 In de Milieueffectrapportage zal het effect van prijsbeleid, als instrument om het gebruik van gemotoriseerde voertuigen te belasten, worden meegenomen in een gevoeligheidsanalyse. De aanleg van twee extra rijstroken in het voorkeursalternatief zal tot een herverdeling van de huidige verkeersstromen leiden. Verkeer dat in de referentiesituatie als gevolg van capaciteitsgebrek op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd een alternatieve route rijdt, zal na capaciteitsuitbreiding naar verwachting weer de kortste route gaan rijden. Dit kan tot gevolg hebben dat de intensiteit op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd toeneemt. Een groei van de intensiteit is mogelijk, aangezien de capaciteit is toegenomen van vier naar zes rijstroken. In het verkeersmodel zijn alternatieven als oplossingsmogelijkheid van de huidige congestieproblematiek in relatie tot het traject A27

	Lunetten - Rijnsweerd doorgerekend voor het jaar 2020. Op basis van de resultaten uit de doorrekening, is gesteld dat het oplossend vermogen van het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie in 2020 voldoende is.
5 Zinsneden als "de nodige maatregelen zullen worden genomen in geval van overschrijding van milieunormen in de toekomst" zijn niet echt overtuigend. In de Startnotitie worden ook geen concrete toezeggingen voor de oplossing van de normoverschrijding bij de milieuvariant gedaan. Er is niet eens bekend wat de nieuwe normen worden, want de wet is nog in de maak.	5 Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

Volgnummer: 34	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het is een goed initiatief om de weg zodanig te herinrichten dat er meer rijstroken beschikbaar komen.	1 Dank voor uw positieve reactie.
2 Kan er een geluidsscherm komen langs de weg aan de andere kant van de Veemarkt? Aan de Utrechtse kant staat een geluidsscherm met als gevolg dat alle lawaai nu richting De Bilt komt, vooral bij regen en versterkt door bepaalde windrichtingen. Dat scherm zou er moeten komen langs de A27 vanaf de Utrechtseweg/ Biltsestraatweg tot aan de afslag naar Overvecht.	2 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). In de hierop volgende fase, het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).

Volgnummer: 35	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 In de gebiedsbeschrijving van 4.2 op blz. 19 van de Startnotitie ontbreekt de vermelding van de woonwijk Rijnsweerd. Ook een deel van deze wijk ondervindt overlast van het traject A27 Lunetten-Rijnsweerd. Het bedrijvenpark Rijnsweerd ligt ten westen van de Rijksweg.	1 Wij nemen kennis van uw reactie en zullen de woonwijk Rijnsweerd in het navolgende traject meenemen. Ook het bedrijvenpark zullen wij ten westen van de Rijksweg benoemen.
2 Leidt de aanleg van spitsstroken tot meer verkeer op dat wegvak?	2 De aanleg van twee extra rijstroken in het voorkeursalternatief zal tot een herverdeling van de huidige verkeersstromen leiden. Verkeer dat in de referentiesituatie als gevolg van capaciteitsgebrek op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd een alternatieve route rijdt, zal na capaciteitsuitbreiding naar verwachting weer de kortste route gaan rijden. Dit kan tot gevolg hebben dat de intensiteit op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd toeneemt. Een groei van de intensiteit is mogelijk, aangezien de capaciteit is toegenomen van vier naar zes rijstroken. In het verkeersmodel zijn alternatieven als oplossingsmogelijkheid van de huidige congestieproblematiek in relatie tot het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd doorgerekend voor het jaar 2020. Op basis van de resultaten uit de doorrekening, is gesteld dat het oplossend vermogen van het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie in 2020 voldoende is.
3 Leidt meer verkeer op het wegvak tot nadelige invloed op het woon- en leefmilieu?	3 LUCHTKWALITEIT De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de

	luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328) GELUID In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). In de hierop volgende fase, het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
4 De voorgestelde aanleg van spitsstroken heeft alleen betrekking op het verkeer in noordelijke richting. Is er sprake van meer verkeer in noordelijke dan in zuidelijke richting? Als dat niet zo is, is aanleg van voorzieningen in zuidelijke richting dan ook nodig?	4 De gemiddelde werkdagjaarintensiteit is op het wegvak Rijnsweerd - Lunetten (zuidelijke richting) hoger. Echter is de fileproblematiek op dit wegvak minder sterker aanwezig dan op het wegvak Lunetten - Rijnsweerd (noordelijke richting). Een aanleiding voor deze studie is het verbeteren van de afstroom van het verkeer vanaf de A12 en A27 richting de A28. Voor de zuidelijke richting is nog niet bekend of een eventuele capaciteitsuitbreiding in de toekomst wordt onderzocht.
5 Zijn er in de huidige verkeerssituatie niet nu al extra voorzieningen nodig om de geluidshinder te beperken?	5 In de Wet geluidhinder zijn normen vastgelegd voor de situatie waarin nieuwe woningen in de nabijheid van een weg worden gebouwd, alsmede voor aanleg van een nieuwe en aanpassing van een bestaande weg. Bij de laatstgenoemde situatie geldt voor de meeste woningen een zogenaamd 'stand still' beleid. De voorkeursgrenswaarde voor deze woningen is geen vaste waarde, maar wordt bepaald door de geluidsbelasting in het jaar voordat met de wijziging begonnen wordt. Als in het verleden al eens een hogere waarde of saneringswaarde is vastgesteld, die lager is dan de geluidsbelasting in het jaar voordat met de wijziging van de weg wordt begonnen, dan is dat de voorkeursgrenswaarde.
6 Het is positief om in paragraaf 3.5 te lezen dat in het meest milieuvriendelijke alternatief ook nog (nader te bepalen) milieumaatregelen worden toegevoegd om de milieueffecten te verzachten.	6 Dank voor uw positieve reactie.

Volgnummer: 36	Afzender: 4 eensluidende reacties ontvangen
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De voorkeursvariant "2 rijstroken extra lang" wordt afgewezen. In de startnotitie ontbreekt de onderbouwing waarop de groei van de intensiteit in het jaar 2020 is gebaseerd. De te verwachten effecten van prijsbeleid zijn niet meegewogen in de prognose van de te verwachten groei. De door Rijkswaterstaat gehanteerde uitgangspunten en berekeningen met betrekking tot de reistijd en I/C-verhouding zijn daardoor onjuist.	1 In uw inspraakreactie stelt u vast dat ten opzichte van het jaar 2000 de voorspelde groei (2020) van het aantal motorvoertuigen 250 per uur bedraagt. Indien er sprake zou zijn van een lineaire groei, stijgt het werkdagjaargemiddelde vanaf 2000 jaarlijks met 300 motorvoertuigen per etmaal tot en met 2020. Echter is er geen sprake van een lineaire groei, aangezien het werkdagjaargemiddelde in 2004 94.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Indien de huidige vormgeving van vier rijstroken blijft gehandhaafd is vanaf 2010 er geen groei van de intensiteit meer mogelijk. De capaciteit van de vier rijstroken in het verwerken van het verkeersaanbod is bereikt, wat tot gevolg heeft dat voertuigen alternatieve routes gaan rijden. Het doorvoeren van prijsbeleid als instrument om het gebruik van gemotoriseerde voertuigen te belasten wordt meegenomen in de verdere uitwerking. In de milieueffectrapportage wordt inzichtelijk gemaakt wat de invloed van prijsbeleid is op de hoogte van de intensiteit. De invloed kan worden bepaald door twee situaties met gelijke variabelen tegen elkaar af te zetten met uitzondering van een te hanteren prijsbeleid of door gebruik te maken van kengetallen. Reistijden, zoals in het nationale beleid is geformuleerd in de Nota Mobiliteit, geven de kwaliteit aan van de bereikbaarheid op een wegvak. Reistijden is een iets tastbaardere eenheid dan de voorheen gehanteerde voertuigverliesuren. Ook de verhouding tussen de intensiteit (aanbod) en de capaciteit (maximaal beschikbaar) is een meeteenheid om de kwaliteit van de bereikbaarheid aan te geven. Deze methode is gebruikt in de Startnotitie. De verbreding van het weefvak met twee extra rijstroken, inclusief een verbreding van het wegvak op de A27 voor het weefvak, is het alternatief dat de beste doorstroming in 2020 oplevert. Het toeleidende wegvak op de A27 voor het weefvak komend vanuit Houten is in de huidige situatie vormgegeven met twee rijstroken. Wanneer de huidige twee rijstroken niet worden uitgebreid, is in 2020 de I/C-verhouding op dit wegvak boven de 1,0. Deze noodzakelijk geachte uitbreiding heeft tot gevolg dat zowel het toeleidende wegvak voor het weefvak op de A27 als de verbindingsboog vanaf de A12 met drie rijstroken zijn vormgegeven. Dit leidt tot zes rijstroken ter plaatse van het weefvak. De aanleg van twee extra rijstroken in het voorkeursalternatief zal tot een herverdeling van de huidige verkeersstromen leiden. Verkeer dat in de referentiesituatie als gevolg van capaciteitsgebrek op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd een alternatieve route rijdt, zal na capaciteitsuitbreiding

	naar verwachting weer de kortste route gaan rijden. Dit kan tot gevolg hebben dat de intensiteit op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd toeneemt. Een groei van de intensiteit is mogelijk, aangezien de capaciteit is toegenomen van vier naar zes rijstroken. In het verkeersmodel zijn alternatieven als oplossingsmogelijkheid van de huidige congestieproblematiek in relatie tot het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd doorgerekend voor het jaar 2020. Op basis van de resultaten uit de doorrekening, is gesteld dat het oplossend vermogen van het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie in 2020 voldoende is.
2 Het voorkeursalternatief wordt door Rijkswaterstaat gezien als basis voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Deze benadering is juridisch onjuist.	In de milieueffectrapportage dienen de alternatieven te worden onderzocht, welke geschikt zijn om het gestelde doel te bereiken. Daarbij dient ook het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) te worden onderzocht, waarbij de nadelige milieugevolgen zoveel mogelijk worden voorkomen, dan wel beperkt. In de praktijk wordt dit MMA vaak opgebouwd uit onderdelen van de voorgenomen activiteit, aangevuld met specifieke maatregelen ter beperking van de nadelige milieugevolgen. Een en ander is in overeenstemming met het bepaalde in artikel 7.10 van de Wet Milieubeheer.
3 In het onderzoek naar de effecten op het milieu zal getoetst moeten worden aan de wettelijke kaders zoals het Besluit Startnotitie m.e.r., het Besluit Luchtkwaliteit en de Flora en Faunawet.	3 Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In de verdere procedure zal getoetst worden aan de geldende wettelijke kaders.

Volgnummer: 37	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De woning aan de Augusto Sandinostraat 65 ligt zeer ongunstig ten opzichte van de geluidswal, namelijk achter de sportvelden waar geen geluidswal is en waar het verhoogde knooppunt Rijnsweerd ligt. Er is daar veel geluidsoverlast. Dit heeft een ongunstige invloed op de gezondheid en de gemoedsrust. Verkoop van de woning wordt aantrekkelijk, maar zal veel geld kosten. Liggen snelheidsbeperkende en verkeerswerende maatregelen op deze plek, waar duizenden mensen wonen, niet meer voor de hand? Aan de oostkant van Utrecht komt nu alleen maar meer open asfalt. Dat is niet acceptabel.	1 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). In het MER zal inzichtelijk gemaakt worden wat het effect van een snelheidsverlaging is.
2 Ik heb vorig jaar verschillende pogingen ondernomen om in gesprek te komen met Rijkswaterstaat, maar werd steeds afgescheept, omdat er beweerd werd dat geluidsoverlast door verkeer een zaak van de gemeente is en dat het allemaal wel zou meevallen.	2 Wij hebben kennis genomen van uw reactie.

Volgnummer: 38	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Om de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging te beheersen is voor de inwoners van Lunetten de belangrijkste oplossing het overkappen van de A27 ter hoogte van de "bak van Amelisweerd".	1 In het milieueffectrapport wordt aandacht besteed aan de mogelijkheid van een beperkte overkapping van het wegdeel waarbij de milieu-effecten inzichtelijk worden.

Volgnummer: 39	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het is (in verband met de beperking van de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit) aan te bevelen, gelijktijdig met de invoering van de wegverbetering, een maximumsnelheid van 80 km/u in te voeren.	1 In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Verlaging van de maximumsnelheid zal hierbij worden betrokken, als mogelijke maatregel. In het MER zal inzichtelijk gemaakt worden wat het effect van een snelheidsverlaging is.
2 Komend vanuit het noorden staat het huidige 100 km/u bord direct voor de wijk Voordorp. De meeste automobilisten remmen pas enige afstand na zo'n bord af. De maatregel zou effectiever zijn als de beperking van de snelheid al bij de afslag naar Overvecht zou beginnen.	2 Wij nemen kennis van uw reactie. De oostbaan van de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd valt echter buiten de scope van dit project.

Volgnummer: 40	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Als de verbreding klaar is zal het met de effecten wel meevallen. De werkzaamheden zullen waarschijnlijk vooral 's nachts plaatsvinden. Inzicht in de hinder 's nachts is gewenst. Het gaat dan om de periode waarin gewerkt gaat worden, het aantal nachten dat hinder te verwachten is en de mogelijke effectbeperkende maatregelen.	1 In het contract met de opdrachtnemer zal aandacht besteed worden aan randvoorwaarden ten aanzien van hinder en communicatie met belanghebbenden.
2 Wenselijk is ook onderzoek naar de mogelijkheid om de bak door het bos te overkappen en het bos over dit dak weer door te trekken, danwel de hoogwaardige OV-verbinding CS-Uithof hier de A27 te laten kruisen.	2 In het milieueffectrapport (MER) wordt aandacht besteed aan de mogelijkheid van een beperkte overkapping van het wegdeel waarbij de milieueffecten inzichtelijk worden. In het MER zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod OV-gebruik een positief effect kan hebben. In het MER wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. In dit MMA wordt een oplossing voor de fileproblemen op de weg gecombineerd met extra milieuvriendelijke maatregelen. Deze maatregelen gaan net een stapje verder dan de wettelijk verplichte minimale maatregelen. Niet alle milieumaatregelen zijn kosteneffectief. Dat wil zeggen: sommige maatregelen zijn extreem duur en leveren naar verhouding maar weinig milieuvoordeel. Het is daarom belangrijk om kosten en effectiviteit tegen elkaar af te wegen. Alleen kosteneffectieve maatregelen worden meegenomen in het MMA, zodat het MMA als geheel effectief is en betaalbaar blijft.

Volgnummer: 41	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd moet niet verbreed worden. Op dit moment heeft de luchtkwaliteit rond de A27 het al zwaar te verduren, met meer doorstroming neem de verslechtering verder toe.	1 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

Volgnummer: 42	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het aanleggen van wegen en rijstroken is geen oplossing voor de files in de spits. Hoe meer wegen, hoe meer pieken er zijn in de ochtend- en avondspits. Alle maatregelen zijn van korte duur. Mensen worden alleen maar creatief (andere tijden, fiets en trein) als er files zijn.	1 Het effect dat u aangeeft dat wanneer een congestieknelpunt (file) wordt gereduceerd, het verkeer zich meer zal concentreren tijdens de spitsperioden en zich minder verspreidt over de dag, is correct en bekend. In het verkeersmodel waarmee alternatieven als oplossingsmogelijkheid van de huidige congestieproblematiek in relatie tot het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd zijn doorgerekend voor het jaar 2020, is een dergelijk effect meegenomen. Op basis van de resultaten van de doorrekening, is gesteld dat het oplossend vermogen van het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie in 2020 voldoende is.
2 Bij de plannen moet ook zeker meegenomen worden dat de A27 een aanvoerroute is naar het UMC. Als de vluchtstroken worden gebruikt voor auto's, komen ambulances in de knoop. In de bak heb je geen uitwijkmogelijkheid, je kan er niet door de berm rijden.	2 In de nadere uitwerking van dit project wordt in samenwerking met de hulpdiensten een calamiteitenplan op maat opgesteld dat beschrijft hoe wordt gehandeld wordt bij calamiteiten en andere incidenten en welke hulpdiensten daarbij betrokken kunnen zijn. Op basis van dit plan worden afspraken gemaakt met de verschillende hulpdiensten over aanrijroutes en de verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij de hulpverlening. Dat in het voorkeursalternatief ter hoogte van de verdiepte bak van Amelisweerd en bij de Kromme Rijn over een lengte van respectievelijk 700 en 300 meter geen vluchtstrook mogelijk is, wordt in de uitwerking meegenomen.

Volgnummer: 43	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De geluidsoverlast van de A27 Lunetten-Rijnsweerd is reeds aanzienlijk. Bij het realiseren van een verbreding van de A27 kan verwacht worden dat de verkeersintensiteit verder zal toenemen en daarmee ook de geluidsintensiteit en de geluidsoverlast. Wilt u derhalve bij het verbreden van de A27 de meest optimale wettelijke geluidsmaatregelen treffen, niet alleen voor de bewoners van Rijnsweerd Zuid, maar ook voor de vele recreanten van Amelisweerd.	1 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).

Volgnummer: 44	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De inwoners van Lunetten hebben, mede door de toename van het verkeer uit Houten naar kantoren en instellingen in Rijnsweerd en de Uithof, al veel verkeersoverlast. Dit zal nog toenemen door het nieuwe Sciencepark Utrecht. Betere oplossingen zijn: een sneltramverbinding van Houten naar het uit te groeien Sciencepark en het propageren van de fiets.	1 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). In de hierop volgende fase, het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). In het milieueffectrapport zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod het OV een oplossing kan bieden.
2 Zijn de genoemde alternatieven niet mogelijk, dan is bij verbreding van de A27 overkapping een goede oplossing.	2 In het milieueffectrapport wordt aandacht besteed aan de mogelijkheid van een beperkte overkapping van het wegdeel.
3 Er is een forse kier (soms wel 20 à 30 cm) zichtbaar op diverse plaatsen tussen de aarden wal en de geluidsmuur van de roze/rode steen met blauwe pijlers die om de wijk Lunetten loopt ter hoogte (achter) de volkstuinen bij de Oude Liesbosweg, Seychellen en het Zilverbosje. Is verbetering hiervan mogelijk?	3 Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat aanvullende maatregelen noodzakelijk en doelmatig zijn (zie ook onder 1) zullen maatregelen getroffen worden. De geluidswal om de wijk Lunetten is eigendom van de gemeente Utrecht. Mocht hier sprake zijn van achterstallig onderhoud dan adviseren wij u contact op te nemen met de gemeente Utrecht.

Volgnummer: 45	Afzender: Stichting Rijnsweerd-Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De overlast van de A27 is toegenomen en zal door de voorgenomen capaciteitsuitbreiding nog meer toenemen. Uitbreiding van de capaciteit lost de verkeersproblemen niet op. Er is nauwelijks gekeken naar mogelijkheden om juist de verkeersintensiteit constant te houden of zelfs te verlagen, zoals 1) het instellen van een maximumsnelheid van 80 km/u op dit traject, 2) invoeren van rekeningrijden op dit wegvak en 3) onderzoek naar de mogelijkheden en effecten van gecoördineerde aanpak en uitbreiding van het openbaar vervoer in de spitsuren (spitsbussen, transferia e.d.) ten behoeve van verkeer met bestemming Utrecht Oost en de Uithof.	1 In de milieueffectrapportage wordt inzichtelijk gemaakt wat de invloed van prijsbeleid is op de hoogte van de intensiteit. In het milieueffectrapport zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod het OV een oplossing kan bieden. Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – gefaciliteerd. Voor de maximumsnelheid op de autosnelwegen wordt uitgegaan van de huidige limieten van 120 en 100 km/uur. Op basis van het nationaal beleid is snelheidsverlaging tot bijvoorbeeld 80 km/uur geen sturingsinstrument voor de automobiliteit. Van een eventuele snelheidsverlaging is sprake uit oogpunt van verkeersveiligheid of als mogelijke maatregel om te voldoen aan de milieunormen (bijvoorbeeld lucht).

Volgnummer: 46	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het landgoed Amelisweerd mag op geen enkele manier verder worden aangetast. Gelukkig hoeft geen grond van het landgoed te worden opgeofferd voor de wegverbreding. Intensivering van de verkeersstromen en opschuiving van de A27 richting landgoed leidt wel tot extra geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Eigenlijk is toename van de verkeersstroom zo dicht bij Amelisweerd onacceptabel. Waarom wordt er niet gezocht naar andere oplossingen voor het mobiliteitsprobleem zoals beter en betaalbaar OV? Mocht wegverbreding onvermijdelijk zijn dan moeten er tenminste geluidsschermen tussen de verdiepte bak en het viaduct over de Kromme Rijn komen en dienen er beschermende maatregelen te worden getroffen op het gebied van de luchtverontreiniging (fijn stof en NO2). Het meest milieuvriendelijke alternatief moet bij de besluitvorming als een zwaarwegend alternatief worden behandeld.	1 Er is geen grondgebied van Landgoed Amelisweerd nodig om de verbreding te realiseren. Het ruime wegprofiel op de oostbaan van de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd biedt juist binnen het bestaande wegtracé de mogelijkheid om twee extra rijstroken te creëren (op de bestaande verharding en plaatselijk ook in de huidige wegberm). In de milieueffectrapportage zal worden onderzocht of de capaciteitsuitbreiding van de weg zal leiden tot een significante aantasting van Landgoed Amelisweerd. Daarbij zal gekeken worden naar gebiedsvernietiging, geluidsverstoring en versnippering. Aan de hand van dit onderzoek zal worden bepaald of beschermende maatregelen nodig zijn. De verwachting is dat toename van luchtverontreiniging ten gevolge van de capaciteitsvergroting van de weg niet zal leiden tot een verslechtering van de waarden van Landgoed Amelisweerd als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. In de milieueffectrapportage zal deze factor daarom niet worden onderzocht. Het MMA zal als volwaardig alternatief worden meegenomen in de milieueffectrapportage. De uitgevoerde inventarisatie van de wegberm was niet beperkt tot de berm zelf, maar omvatte een strook van circa 50 meter. Op plaatsen waar op grotere afstand een hoge natuurwaarde verwacht mag worden (Ecologische Hoofdstructuur) zal onderzocht worden of de capaciteitsuitbreiding een significante aantasting van het gebied zal vormen op basis van gebiedsvernietiging, geluidsverstoring en versnippering.

Volgnummer: 47	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Zelfs als zou blijken dat de luchtkwaliteit niet leidt onder de plannen dan nog is verwezenlijking van het meest milieuvriendelijke alternatief het meest wenselijk. Alle mogelijke maatregelen ter verbetering van het milieu dienen te worden genomen. Dit is niet alleen in het voordeel van de burgers van Utrecht, maar ook van de gemeente, want de uitstoot van fijn stof door de A27 staat momenteel veel bouwplannen in de weg.	1 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

Volgnummer: 48	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Ik wil graag uw aandacht vestigen op de geluidshinder voor de bewoners aan de oostzijde van het te verbreden traject. Vanaf 2 uur 's nachts is er een zwaar brommend geluid te horen, wat onomstotelijk van de A27 af komt. Als het geregend heeft komt daar nog eens een hoger indringend geluid bij. Ook is de lucht erg vuil, veel zwarte en vette neerslag, zowel binnen als buitenshuis. Een afdoende oplossing voor het geluids- en uitstootprobleem is gewenst. Een ruime "groene" geluidswal zou een goed begin zijn.	1 GELUID In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). LUCHT In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

Volgnummer: 49	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Een verdere verslechtering van de situatie is onacceptabel. Voor ouderen en kinderen is het belangrijk dat hun leefomgeving niet in een gebied ligt dat zwaar belast wordt met luchtvervuiling, geluidsoverlast en risico's op verkeersongelukken met bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen.	1 GELUID In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). LUCHT De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van

	VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328) EXTERNE VEILIGHEID Externe veiligheid heeft betrekking op het gevaar voor personen in de omgeving van de weg door calamiteiten van het transport van gevaarlijke stoffen. Dit wordt uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsgebonden risico (GR). Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde. Binnen de risicocontourlijn van het PR zijn in de huidige situatie geen (beperkt) kwetsbare objecten gelegen. Daardoor wordt ondanks overschrijding van de risicocontourlijn, in de huidige situatie toch voldaan aan de PR-norm. Naar verwachting blijft dit zo in de toekomst. Wat betreft GR wordt in de huidige situatie de oriënterende waarde niet overschreden. Na 2010 zal de oriënterende waarde van het GR waarschijnlijk wel worden overschreden, dit zal nader worden onderzocht in het MER. Om de overschrijding teniet te doen, kunnen mogelijke maatregelen worden getroffen.

Volgnummer: 50	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Verbreding van de A27 met twee extra rijstroken lost het fileprobleem niet op. Alternatieven, zoals versnelde invoering kilometerheffing in de spitsuren, beter openbaar vervoer en gebruik van transferia moeten ook worden onderzocht.	1 In het milieueffectrapport (MER) zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod het OV een oplossing kan bieden. Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang - binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving - gefaciliteerd. In het MER zal het effect van prijsbeleid, als instrument om het gebruik van gemotoriseerde voertuigen te belasten, worden meegenomen in een gevoeligheidsanalyse.
2 De concentraties fijnstof en NO2 en de geluidsoverlast dienen, mede vanwege de nabijheid van scholen, binnen de huidige Nederlandse en Europese normen te blijven. De huidige geluidsschermen zijn nu al niet toereikend.	LUCHT Om de gezondheid van de mens zoveel mogelijk te beschermen zijn in het Besluit Luchtkwaliteit 2005 grenswaarden opgenomen voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Deze grenswaarden komen overeen met de Europese normen. Indicatief voor de luchtkwaliteit op en rond wegen zijn de concentraties fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). Zowel voor stikstofdioxide als voor fijn stof zijn in het Besluit luchtkwaliteit de grenswaarden van stikstofdioxide in 2010 en van fijn stof in 2005 vastgelegd. Naar deze stoffen wordt ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit onderzoek verricht. Wanneer niet wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit dienen maatregelen genomen te worden. GELUID In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens

	naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
3 Door de grotere kans op verkeersongelukken is aandacht nodig voor de toename van de externe veiligheidsrisico's.	3 Minder congestie zorgt voor minder kopstaart botsingen en is over het algemeen verkeersveiliger. Voor het bepalen van de effecten van de capaciteitsuitbreiding op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd wordt een projectspecifieke afwegingsnotitie verkeersveiligheid opgesteld. In de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 1996) is aangegeven aan welke risiconormen moet worden voldaan bij transport van gevaarlijke stoffen over de transportas. De nota RNVGS is verder uitgewerkt en verduidelijkt in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004). Voor een Tracébesluit wordt een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Hierbij wordt het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico in beeld gebracht en getoetst aan de normen in de nota RNVGS.

Volgnummer: 51	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Meer ruimte voor auto's betekent meer vuile lucht en meer lawaai. Buit de alternatieven van openbaar vervoer eens goed uit. Zorg verder voor uitsluitend rustige en schone auto's, te beginnen bij de overheid.	1 Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In het milieueffectrapport zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod het OV een oplossing kan bieden.

Volgnummer: 52	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Een uitbreiding van het aantal rijstroken zorgt voor een snellere stroom van verkeer en zodoende voor minder milieuvervuiling en vertragingen.	1 Dank voor uw positieve reactie.

Volgnummer: 53	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Verbreding van de weg is met het oog op de volksgezondheid ongewenst. De toestroom van verkeer zal de lucht nog meer verontreinigen en het leefklimaat van de bevolking van Utrecht verslechteren.	1 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

Volgnummer: 54	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Bij de woning Filipijnen 203 wordt de wettelijk toegestane geluidsgrens nu reeds overschreden. In dat geval kan de weguitbreiding niet doorgaan. Kunt u informatie verstreken over het wettelijk toegestane maximale geluidsniveau en de huidige meetgegevens van het geluidsniveau bij deze woning?	1 In de Wet geluidhinder zijn normen vastgelegd voor de situatie waarin nieuwe woningen in de nabijheid van een weg worden gebouwd alsmede voor aanleg van een nieuwe en aanpassing van een bestaande weg. Bij de laatstgenoemde situatie geldt voor de meeste woningen een zogenaamd 'stand still' beleid. De voorkeursgrenswaarde voor deze woningen is geen vaste waarde, maar wordt bepaald door de geluidsbelasting in het jaar voordat met de wijziging begonnen wordt. Als in het verleden al eens een hogere waarde of saneringswaarde is vastgesteld, die lager is dan de geluidsbelasting in het jaar voordat met de wijziging van de weg wordt begonnen, dan is dat de voorkeursgrenswaarde.

Volgnummer: 55	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Er is door Rijkswaterstaat alleen een kwantitatieve analyse van de verkeersstromen uitgevoerd. Beter is ook een kwalitatieve analyse uit te voeren, waarbij gekeken wordt naar herkomst en bestemming van de auto's. Uit landelijke studies is bekend dat een groot deel van het autogebruik in en om de stad afkomstig is van de inwoners. Als dat ook voor de A27 het geval is dan zijn andere alternatieven nodig.	De constatering is onjuist. Er zijn verkeersprognoses berekend met een verkeersmodel. In dit geval is gebruik gemaakt van het Nieuw Regionaal Model-Randstad. Dit verkeersmodel kent zowel het planjaar 2010 als 2020. Naar aanleiding van de passage over herkomst en bestemming het volgende:Het is bekend dat autosnelwegen nabij grote steden een functie vervullen voor zowel stedelijk/regionaal verkeer als doorgaand verkeer. De rijksweg is dan tevens een rondweg voor de stad. Voor het project A27, Lunetten-Rijnsweerd is daar in zekere zin ook sprake van. Daarnaast wordt een 'rondwegfunctie' vervuld door de gemeentelijke weg langs het Stadion. De verkeersberekeningen laten ook een uitwisseling tussen deze 2 (deels) parallelle wegen zien. Bij een capaciteitstekort wordt het verkeer verdeeld tussen de gemeentelijke weg en de A 27, maar bij meer capaciteit op A27 (en daardoor meer verkeer) is er sprake van een afname het verkeer op de weg langs het stadion.
2 Het huidige voorkeursalternatief voldoet niet, omdat dit alternatief: 1 De oorzaak van de files niet oplost. De oorzaak is niet de geringe capaciteit, maar de toegenomen automobiliteit. De voorgestelde oplossing maakt het probleem alleen maar erger. 2 Niet binnen de juridische en financiële kaders van het ZSM2-programma blijft. De huidige luchtkwaliteit wordt nu al op twee punten (fijnstof en NO2) overschreden. In het voorkeursalternatief wordt geen enkele compenserende maatregel genomen.	2 VERKEER De aanleg van twee extra rijstroken in het voorkeursalternatief zal tot een herverdeling van de huidige verkeersstromen leiden. Verkeer dat in de referentiesituatie als gevolg van capaciteitsgebrek op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd een alternatieve route rijdt, zal na capaciteitsuitbreiding naar verwachting weer de kortste route gaan rijden. Dit kan tot gevolg hebben dat de intensiteit op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd toeneemt. Een groei van de intensiteit is mogelijk, aangezien de capaciteit is toegenomen van vier naar zes rijstroken. In het verkeersmodel zijn alternatieven als oplossingsmogelijkheid van de huidige congestieproblematiek in relatie tot het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd doorgerekend voor het jaar 2020. Op basis van de resultaten uit de doorrekening, is gesteld dat het oplossend vermogen van het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie in 2020 voldoende is. LUCHT De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen

	decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
3 Het onderzoek dient zich te richten op de daadwerkelijke oorzaak van de files: de toegenomen automobiliteit. Het gaat om een combinatie van verbeterd openbaar vervoer en carpooling, in combinatie met een vrije baan voor auto's met een geringe uitstoot van schadelijke stoffen. Dit onderzoek is ook belangrijk omdat in de huidige situatie de wettelijke normen voor fijnstof, NO2 en geluid worden overschreden.	3 Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – gefaciliteerd. In het milieueffectrapport (MER) zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod OV-gebruik een positief effect kan hebben.
4 De beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is niet concreet. Er wordt alleen gesproken over "het voorkeursalternatief waaraan nog nader te bepalen milieumaatregelen toegevoegd worden om de milieueffecten te verzachten".	4 In het milieueffectrapport wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. In dit MMA wordt een oplossing voor de fileproblemen op de weg gecombineerd met extra milieuvriendelijke maatregelen. Deze maatregelen gaan net een stapje verder dan de wettelijk verplichte minimale maatregelen. Niet alle milieumaatregelen zijn kosteneffectief. Dat wil zeggen: sommige maatregelen zijn extreem duur en leveren naar verhouding maar weinig milieuvoordeel. Het is daarom belangrijk om kosten en effectiviteit tegen elkaar af te wegen. Alleen kosteneffectieve maatregelen worden meegenomen in het MMA, zodat het MMA als geheel effectief is en betaalbaar blijft.
5 De beschrijving van de huidige situatie voor wat betreft het thema geluid dient kwalitatief te zijn, waarbij de resultaten van zowel directe metingen als de resultaten van het geluidsmodel in één tabel dienen te worden opgenomen. De huidige beschrijving is slechts een beschrijving welke maatregelen er genomen zijn, maar er is geen inzicht gegeven in de getallen. Dit is wel gedaan bij luchtkwaliteit, waarom niet bij geluid?	5 In de Wet geluidhinder zijn normen vastgelegd voor de situatie waarin nieuwe woningen in de nabijheid van een weg worden gebouwd alsmede voor aanleg van een nieuwe en aanpassing van een bestaande weg. Bij de laatstgenoemde situatie geldt voor de meeste woningen een zogenaamd 'stand still' beleid. De voorkeursgrenswaarde voor deze woningen is geen vaste waarde, maar wordt bepaald door de geluidsbelasting in het jaar voordat met de wijziging begonnen wordt. Als in het verleden al eens een hogere waarde of saneringswaarde is vastgesteld, die lager is dan de geluidsbelasting in het jaar voordat met de wijziging van de weg wordt begonnen, dan is dat de voorkeursgrenswaarde. Vanwege de hierboven genoemde normstelling is het niet mogelijk een eenduidig beeld te geven van

	geluidsgevoelige bestemmingen waar de normen overschreden worden. In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt m.b.v. geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden).
6 Bij het beschrijven van de milieueffecten dient voor het thema 'fijnstof' ook de waarde van PM2 te worden meegenomen. Er is inmiddels uit veel onderzoek gebleken dat met name PM2 zeer grote negatieve gezondheidseffecten heeft.	6 Op dit moment gelden normen voor fijn stof met een diameter kleiner dan 10 micrometer (PM10). Het is bekend dat de kleinste deeltjes hiervan de meeste risico's voor de gezondheid opleveren. Op Europees niveau wordt er daarom gewerkt aan een normstelling voor fijn stof met een diameter kleiner dan 2,5 micrometer (PM2,5). In het onderzoek naar luchtkwaliteit zal worden uitgegaan van de meest recente wet- en regelgeving (bijv. een normstelling voor PM2,5). Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

Volgnummer: 56	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De uitbreidingsplannen zijn zorgelijk. Nu al is het niet goed leefbaar. Uitbreiding van de A27 zal het woongenot en de gezondheid schade toebrengen. Voordat uitbreiding in aanmerking komt moeten eerst zeer serieuze metingen worden verricht aan het geluidsniveau en de luchtvervuiling.	1 GELUID In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). Er wordt terecht gesteld dat het alleen met langdurig meten mogelijk is een jaargemiddeld geluidsniveau vast te stellen. In het akoestisch onderzoek wordt daarom gebruik gemaakt van berekeningen (computermodellen) en niet van geluidsmetingen. Dit biedt tevens de mogelijkheid toekomstige situaties inzichtelijk te maken. De computermodellen sluiten aan bij het reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Deze wettelijk vastgelegde, uniforme methode is eind jaren '80 m.b.v. een uitgebreid meetprogramma gevalideerd. Rond 2000 heeft een actualisatie plaatsgevonden. LUCHT De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering

	optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
2 Veel mensen grijpen te makkelijk naar de auto. Er moeten hardere maatregelen worden genomen die het gebruik van de auto ontmoedigen. Het uitbreiden van de A27 is geen optie.	2 Wij hebben kennis genomen van uw reactie

Volgnummer: 57	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Geleidelijk wordt het verkeer drukker met als gevolg meer lawaai, vuil en stof. Fatsoenlijke schermen ontbreken. Ik maak me zorgen over de toename van uitstootproducten en de gezondheidsbedreigende werking hiervan. U dient de gezondheidsbedreigende invloed serieus af te meten tegen de eventuele voordelen van uitbreiding van de A27.	Om de gezondheid van de mens zoveel mogelijk te beschermen zijn in het Besluit Luchtkwaliteit 2005 grenswaarden opgenomen voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Deze grenswaarden komen overeen met de Europese normen. Indicatief voor de luchtkwaliteit op en rond wegen zijn de concentraties fijn stof (PM_{10}) en stikfstofdioxide (NO_2). Zowel voor stikstofdioxide als voor fijn stof zijn in het Besluit luchtkwaliteit de grenswaarden van stikstofdioxide voor 2010 en van fijn stof voor 2005 vastgelegd. Naar deze stoffen wordt ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit onderzoek verricht. Voor geluid wordt ook onderzoek verricht en getoetst aan de geluidsnormen. Wanneer niet wordt voldaan aan de normen dienen maatregelen genomen te worden.

Volgnummer: 58	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Ik woon inmiddels 22 jaar op de Albert van Dalsumlaan 879 en wordt steeds vaker wakker, 's ochtends vroeg, van lawaai en stank. Jaarlijks neemt het lawaai en de luchtverontreiniging toe. Het woongenot neemt duidelijk af.	1 GELUID In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). Er wordt terecht gesteld dat het alleen met langdurig meten mogelijk is een jaargemiddeld geluidsniveau vast te stellen. In het akoestisch onderzoek wordt daarom gebruik gemaakt van berekeningen (computermodellen) en niet van geluidsmetingen. Dit biedt tevens de mogelijkheid toekomstige situaties inzichtelijk te maken. De computermodellen sluiten aan bij het reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Deze wettelijk vastgelegde, uniforme methode is eind jaren '80 m.b.v. een uitgebreid meetprogramma gevalideerd. Rond 2000 heeft een actualisatie plaatsgevonden. LUCHT De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering

	optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

Volgnummer: 59	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Deze reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 36.	1 Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u naar inspraakreactie 36.

Volgnummer: 60	Afzender: Bewonersgroep Vesuvius-Lunetten
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het is, in tegenstelling tot wat in de Startnotitie wordt beweerd, te verwachten dat de geluidshinder en de luchtvervuiling zullen toenemen. Meer asfalt betekent op termijn altijd meer auto's en meer vervoersbewegingen, waardoor de druk op de omgeving alleen maar toeneemt. Om de nulsituatie te bepalen moet niet worden uitgegaan van berekeningen, maar van metingen ook in het geval van de worst-case oostenwind en regen. Waar huidige (Europese) normen nu al worden overschreden moet er minimaal een stand-still situatie zijn. Geen extra verkeersintensiteit tenzij onomstotelijk vaststaat dat de overlast niet toe- maar afneemt.	1LUCHT De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328) GELUID In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens

	naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). Er wordt terecht gesteld dat het alleen met langdurig meten mogelijk is een jaargemiddeld geluidsniveau vast te stellen. In het akoestisch onderzoek wordt daarom gebruik gemaakt van berekeningen (computermodellen) en niet van geluidsmetingen. Dit biedt tevens de mogelijkheid toekomstige situaties inzichtelijk te maken. De computermodellen sluiten aan bij het reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Deze wettelijk vastgelegde, uniforme methode is eind jaren '80 m.b.v. een uitgebreid meetprogramma gevalideerd. Rond 2000 heeft een actualisatie plaatsgevonden.

Volgnummer: 61	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De A27 zorgt op de Uithof en met name in de groene omgeving van Amelisweerd en Rhijnauwen al voor een hoop overlast, zowel qua geluid als luchtverontreiniging. Dit zal bij verbreding alleen maar toenemen.	1 GELUID In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). LUCHT De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van

	VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
2 Verbreding van de A27 is een korte termijn oplossing. Uit de eigen voorspellingen van Verkeer en Waterstaat blijkt dat hoogstens tot 2020 zal voldoen, waarvan de situatie tijdens de werkzaamheden tot minstens 2010 hoe dan ook ernstig zal verslechteren.	2 Wij hebben kennis genomen van uw reactie
3 Eén van de belangrijkste alternatieven ontbreekt: het terugdringen van het autoverkeer in het algemeen, dus ook op de A27. Te denken valt aan meer duurzame oplossingen als verbetering van het openbaar vervoer en het terugdringen van de spreiding in woon- en werkgebied.	3 In het milieueffectrapport zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod het OV een oplossing kan bieden. Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang - binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving - gefaciliteerd.

Volgnummer: 62	Afzender: Werkgroep A27 van de Wijkraad Utrecht Oost
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De buurt Rijnsweerd heeft overmatig last van geluid van de A27. Dit wordt versterkt doordat hier vaak een ongunstige inversie van luchtlagen optreedt. Toename van verkeer door verbreding verergert dit probleem. Dit geldt ook voor het recreatiegebied landgoed Amelisweerd.	1 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
2 Het risico voor externe veiligheid, met mogelijk risico voor de nabijgelegen woonwijken en andere gebieden, neemt toe vanwege meer invoegstroken, geen vluchtstrook, smallere banen. De bak van Amelisweerd levert op zichzelf al een verhoogd risico.	2 Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de aanwezigheid van een vluchtstrook van belang. Op basis van onderzoek kan worden geconcludeerd dat het permanent ontbreken van de vluchtstrook een negatief effect op de verkeersveiligheid heeft. In het voorkeursalternatief is ter hoogte van de verdiepte bak van Amelisweerd en bij de Kromme Rijn over een lengte van respectievelijk 700 en 300 meter geen vluchtstrook mogelijk. Aangezien over een relatief korte afstand de vluchtstrook ontbreekt in combinatie met te nemen compenserende maatregelen zoals detectie en bewaking van langzaam rijdende voertuigen, is geen aanleiding te veronderstellen dat de verkeersveiligheid als gevolg van het ontbreken van deze vluchtstrook zal verslechteren. Voor het bepalen van de effecten van de capaciteitsuitbreiding op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd op alle verkeersveiligheidsaspecten wordt een projectspecifieke afwegingsnotitie opgesteld. Relevant voor de effecten die een extra rijstrook kan hebben voor de externe veiligheid is de mogelijke invloed van een extra rijstrook op de ongevalfrequentie en daarmee ook op de uitstromingsfrequentie (de frequentie dat bij een ongeval een lek ontstaat en er gevaarlijke stoffen uitstromen). Uit bovenstaande blijkt dat de verkeersveiligheid niet zal verslechteren. In de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 1996) is aangegeven aan welke risiconormen moet worden voldaan bij transport van gevaarlijke stoffen over de transportas. De nota

	RNVGS is in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004) verder uitgewerkt en verduidelijkt. Voor een wegaanpassingsbesluit wordt een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Hierbij wordt het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico in beeld gebracht en getoetst aan de normen in de nota RNVGS.
3 In de beoordelingssystematiek mist een goede afweging tussen de beide genoemde alternatieven en een echt meest milieuvriendelijk alternatief. Kunt u een meest milieuvriendelijk alternatief maken dat losgekoppeld is van verbreding?	3 Een MMA dat losgekoppeld is van verbreding valt buiten de scope van dit project. In het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) wordt een oplossing voor de fileproblemen op de weg gecombineerd met extra milieuvriendelijke maatregelen. Deze maatregelen gaan net een stapje verder dan de wettelijk verplichte minimale maatregelen. Niet alle milieumaatregelen zijn kosteneffectief. Dat wil zeggen: sommige maatregelen zijn extreem duur en leveren naar verhouding maar weinig milieuvoordeel. Het is daarom belangrijk om kosten en effectiviteit tegen elkaar af te wegen. Alleen kosteneffectieve maatregelen worden meegenomen in het MMA, zodat het MMA als geheel effectief is en betaalbaar blijft.
4 Alternatieven voor verbreding zijn: 1. Verkeersstromen verminderen met maatregelen, waardoor er in 2020 minder dan 96.000 motorvoertuigen per etmaal langs gaan. Te denken valt aan rekeningrijden en fiscale maatregelen. 2. Andere maatregelen nemen dan verbreden, teneinde de files weg te werken en de doorstroom te bevorderen. Te denken valt aan andere modaliteiten inzetten, zoals Openbaar Vervoer, waterwegen en transferia met fijnmazig aansluitend vervoer. 3. Maatregelen om luchtverontreiniging te verminderen, zoals zwaar verkeer zoveel mogelijk scheiden van mensen, of daling van dieseluitstoot bevorderen.	4 In de Milieueffectrapportage zal het effect van prijsbeleid, als instrument om het gebruik van gemotoriseerde voertuigen te belasten, worden meegenomen in een gevoeligheidsanalyse. In het milieueffectrapport zal worden aangegeven of en voor welk deel van het verkeersaanbod het OV een oplossing kan bieden. Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – gefaciliteerd

Volgnummer: 63	Afzender: n

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het effect van de verbreding van de A27 op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit in Lunetten is zorgwekkend. In de loop der jaren is de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit alleen maar toegenomen. Een verdere verslechtering hiervan is volstrekt onaanvaardbaar. Het is belangrijk dat deze effecten zowel op de korte als op de lange termijn goed worden onderzocht.	1 GELUID In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). LUCHT De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van

	VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
2 Hoe kan een verbreding van een snelweg tegelijkertijd zorgen voor een verbetering van de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit? Door deze snelweg te overkappen? Of door de uitlaatgassen af te zuigen en deze te zuiveren alvorens af te voeren naar de buitenlucht? Indien de snelweg overkapt wordt, kan de ruimte bovenop de snelweg nuttig worden gebruikt. Bijvoorbeeld door er kantoren op te bouwen ter hoogte van Lunetten en Rijnsweerd. En door nieuwe natuur te ontwikkelen ter hoogte van Amelisweerd. Het stuk bos wat moest wijken voor de A27, kan deels worden gecompenseerd door een stuk nieuwe natuur bovenop de A27. Misschien kunnen dit soort zaken in het kader van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief worden onderzocht.	2 In het milieueffectrapport wordt aandacht besteed aan de mogelijkheid van een beperkte overkapping van het wegdeel waarbij de milieueffecten inzichtelijk worden.

Volgnummer: 64	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het meest milieuvriendelijke alternatief verdient altijd de voorkeur. De luchtkwaliteit is rond Utrecht al erg slecht.	1 Wij hebben kennis genomen van uw reactie. In het luchtonderzoek wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. Bij dit onderzoek wordt ook standaard een snelheidsverlaging doorgerekend als mogelijke maatregel. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Alleen als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Wat de huidige overschrijdingen van de luchtnormen betreft. Volgens het Besluit luchtkwaliteit dienen gemeenten eens in de 3 jaar een luchtkwaliteitsrapportage te maken (artikel 26 en 32). Wanneer hierbij de plandrempel van stikstofdioxide wordt overschreden dient de gemeente een actieplan te maken (artikel 9). Rijkswaterstaat en de provincie leveren op verzoek van de gemeente een bijdrage aan het opstellen en uitvoeren van dit actieplan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

Volgnummer: 65	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Eigenlijk zou de autonome ontwikkeling van het verkeer al voldoende aanleiding moeten geven tot het nemen van drastische milieumaatregelen. De verbreding komt hier nog eens bovenop en maakt nog meer groei van het autoverkeer mogelijk.	1 GELUID In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). LUCHT De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van

	VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
2 De consequenties op verkeerskundig en milieutechnisch gebied moeten expliciet in beeld worden gebracht voor onder andere de A12 en de Waterlinieweg. Dit onderzoek moet zich niet beperken tot de effecten op het stuk A27.	2 In de Startnotitie is opgenomen dat als gevolg van de slechte verkeersafwikkeling op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd in de toekomst de verwachting is dat de alternatieve routes zwaarder zullen worden belast. Voor de effectbepaling van verkeer wordt in de trajectnota/Milieu Effect Rapportage niet alleen op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd ingegaan, maar wordt ingegaan op netwerkniveau. Van belang is te onderzoeken wat de effecten van de maatregelen in het voorkeursalternatief zijn op onder andere de A12. Een alternatieve route betreft inderdaad de Waterlinieweg.
3 Het rijk heeft aangegeven dat de resultaten van de regionale netwerkanalyse Ring Utrecht mee moeten worden genomen in de Noordvleugelstudie. Deze analyse moet ook meegenomen worden in deze m.e.r., op zijn minst in kwalitatieve en beschrijvende zin.	3 Zie antwoord onder 65.4
4 In de netwerkanalyse zijn diverse maatregelpakketten geformuleerd om de ring Utrecht beter te laten functioneren. Zo blijkt onder andere dat het sluiten van de ring door het opwaarderen van de Noordelijke Rondweg Utrecht (het noordelijke stukje tussen A27 en de A2) de gehele ring beter doet functioneren. In dat geval zou wellicht een maatregel zoals voor de A27 misschien niet nodig zijn. Daarnaast worden in de netwerkanalyse tal van andere maatregelpakketten, zoals beter openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en prijsbeleid, beschreven. Die maatregelpakketen zouden wel eens toekomstvaster kunnen zijn en bovendien veel meer effect sorteren.	4 In de regionale netwerkanalyse Utrecht is gekeken naar de verwachte verkeerssituatie in 2020. Hierbij is al uitgegaan van het realiseren van maatregelen die thans worden voorbereid, waaronder de inzet van spitstroken op de A27. Conclusie van de netwerkanalyse is dat zonder aanvullende maatregelen in 2020 niet wordt voldaan aan de gewenste kwaliteitsniveaus voor een bereikbare regio. Daarnaast concludeert de netwerkanalyse dat juist een samenspel van maatregelen leidt tot een optimaal resultaat. Extra weginfrastructuur is een essentieel onderdeel van dit maatregelenpakket, net als een beter openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en prijsbeleid. Als vervolg van de regionale netwerkanalyse wordt op dit moment een tweetal pakketstudies voorbereid voor de Ring Utrecht en de driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort. In deze studies wordt gekeken naar het oplossend vermogen van individuele maatregelen op het gebied van de weg, het openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en prijsbeleid. Het sluiten van de Ring door het opwaarderen van de Noordelijke Rondweg Utrecht, eventueel in combinatie met het doortrekken van deze Rondweg richting de A12, is mogelijk onderdeel van deze pakketstudie. Op dit moment wordt in een aantal aanvullende verkenningen gestudeerd op nut en noodzaak om dergelijke maatregelen verder in studie te nemen.
5 De Startnotitie geeft aan dat er onderzoek zal zijn naar de externe veiligheid en groepsrisico. Op voorhand wordt gesteld dat dit allemaal wel mee zal vallen. Gezien het aantal woningen en scholen vlakbij de snelweg, moet dit grondig onderzocht worden.	5 In de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 1996) is aangegeven aan welke risiconormen moet worden voldaan bij transport van gevaarlijke stoffen over de transportas. De nota RNVGS is in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004) verder uitgewerkt en verduidelijkt. Voor een wegaanpassingsbesluit wordt een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Hierbij wordt het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico in beeld gebracht en getoetst aan de normen in de nota RNVGS. Bij de bepaling van het groepsrisico wordt ook rekening gehouden met de aanwezige gevoelige bestemmingen zoals scholen en woningen.

Volgnummer: 66	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het verbreden van de A27 heeft, zeker op langere termijn, geen zin. Het probleem moet worden opgelost door de vraag te veranderen, niet door aan de vraag tegemoet te komen. Mensen moeten ontmoedigd worden om elke dag in hun eentje in de auto te stappen.	1 Het Nationaal beleid op het gebied van verkeer en vervoer, vastgelegd in de Nota Mobiliteit, gaat niet uit van remmen van automobiliteit, maar van het garanderen van een betrouwbare en voorspelbare reistijd. De te verwachten groei van de automobiliteit wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – gefaciliteerd.
2 Veel gebruikers van de A27 moeten naar de Uithof of naar het bedrijventerrein van Rijnsweerd. Plant een nieuw station tussen Bunnik en Utrecht, net ten westen van de A27 en leg een monorail langs het stadion, door de Uithof naar Rijnsweerd. Voordelen van deze oplossing zijn: - De frequentie van lijn 11 en 12 kan worden gedecimeerd; - De filedruk op de A27 zal sterk afnemen; - De Uithof en Rijnsweerd worden veel beter bereikbaar- Het station kan worden gebruikt voor wedstrijden en evenementen in het stadion; - Utrecht krijgt een moderne uitstraling; - Het past perfect bij de groeiplannen van de universiteit.	2 De door u voorgestelde maatregel valt buiten de scope van dit project. Afgelopen jaar is de regionale netwerkanalyse Utrecht afgerond. In deze netwerkanalyse is gekeken naar de verwachte verkeerssituatie in 2020. Conclusie van de netwerkanalyse is dat zonder aanvullende maatregelen in 2020 niet wordt voldaan aan de gewenste kwaliteitsniveaus voor een bereikbare regio. Daarnaast concludeert de netwerkanalyse dat juist een samenspel van maatregelen leidt tot een optimaal resultaat. Extra weginfrastructuur is een essentieel onderdeel van dit maatregelenpakket, net als een beter openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en prijsbeleid. Als vervolg van de regionale netwerkanalyse wordt op dit moment een tweetal pakketstudies voorbereid voor de Ring Utrecht en de driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort. In deze studies wordt gekeken naar het oplossend vermogen van individuele maatregelen op het gebied van de weg, het openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en prijsbeleid. De door u voorgestelde oplossingsrichting past mogelijk beter in deze pakketstudies.

Volgnummer: 67	Afzender: Mede namens: J. Bos
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 In de Utrechtse wijk Lunetten en Rijnsweerd is op dit moment op grote schaal sprake van overschrijdingen van normen voor NOx, fijnstof en geluid en daardoor risico's op de gezondheid. De Europese regelgeving biedt ruime juridische mogelijkheden om stappen te ondernemen tegen ontwikkelingen die deze situatie verslechteren. Er is op dit moment onvoldoende inzicht in de feitelijke gezondheidseffecten in de wijk Lunetten en Rijnsweerd. De provincie Utrecht heeft een onderzoek aangekondigd. Het gaat hier specifiek om de effecten van cumulatie van verschillende stoffen.	1 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
2 De wijk Lunetten heeft een zeer beperkt aantal toegangswegen. Bij een ernstig incident op de A27 is er daarom maar weinig gelegenheid om de wijk voldoende snel te evacueren. Dit risico zal door het verdwijnen van vluchtstroken toenemen.	2 Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de aanwezigheid van een vluchtstrook van belang. Op basis van onderzoek kan worden geconcludeerd dat het permanent ontbreken van de vluchtstrook een negatief effect op de verkeersveiligheid heeft. In het voorkeursalternatief is ter hoogte van de verdiepte bak van Amelisweerd en bij de Kromme Rijn over een lengte van respectievelijk 700 en 300 meter geen vluchtstrook mogelijk. Aangezien over een relatief korte afstand de vluchtstrook ontbreekt in combinatie met te nemen compenserende maatregelen zoals detectie en bewaking van langzaam rijdende voertuigen, is geen aanleiding te veronderstellen dat de verkeersveiligheid als gevolg van het ontbreken van deze vluchtstrook zal verslechteren. Voor het bepalen van de effecten van de capaciteitsuitbreiding op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd op alle verkeersveiligheidsaspecten wordt een projectspecifieke afwegingsnotitie opgesteld. Relevant voor externe veiligheid is de mogelijke

	invloed van de afwezigheid van een vluchtstrook op de ongevalfrequentie en daarmee ook op de uitstromingsfrequentie (de frequentie dat bij een ongeval een lek ontstaat en er gevaarlijke stoffen uitstromen). Uit bovenstaande blijkt echter dat de verkeersveiligheid, door aanvullende maatregelen niet zal verslechteren. In de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 1996) is aangegeven aan welke risiconormen moet worden voldaan bij transport van gevaarlijke stoffen over de transportas. De nota RNVGS is in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004) verder uitgewerkt en verduidelijkt. Voor een wegaanpassingsbesluit wordt een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Hierbij wordt het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico in beeld gebracht en getoetst aan de normen in de nota RNVGS.
3 Maatschappelijke ontwikkelingen richten zich meer en meer op een integrale aanpak van de problematiek en niet op een eenzijdige focus op het halen van de normen.	3 Wij hebben kennis genomen van uw reactie.
4 Indertijd is met veel energie geprobeerd de aanleg van de A27 tegen te houden en het landgoed Amelisweerd te sparen. Dit heeft geresulteerd in een verdiepte aanleg van de weg. De weg is een kloof tussen het stedelijk en het landelijk gebied van Amelisweerd. Er is nog steeds een grote maatschappelijke behoefte om de verbinding tussen de stad en Amelisweerd te herstellen. Zowel de minister van Verkeer en Waterstaat, de gedeputeerde Verkeer van de provincie Utrecht en de wethouder Verkeer en Milieu van Utrecht hebben opgeroepen tot een onderzoek naar mogelijkheden om een deel van de A27 te overkappen en Amelisweerd weer met de stad te verenigen. Ook bij de verbreding van de A12 bij Nijmegen is door de Tweede Kamer een motie is aangenomen waar om een haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden van overkapping bij de voorgenomen wegverbreding is gevraagd.	4 In het milieueffectrapport wordt aandacht besteed aan de mogelijkheid van een beperkte overkapping van het wegdeel waarbij de milieueffecten inzichtelijk worden.
5 In de Richtlijnen moet het uitgangspunt zijn dat bij het te kiezen alternatief per saldo een verbetering van de geluidssituatie en luchtkwaliteit optreden.	5 GELUID In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).

	LUCHT In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan.
6 De op te lossen problematiek en daarmee de te verkennen alternatieven moeten worden verbreed naar een meer integrale oplossing van de problematiek op het gebied van ruimte, milieu, natuur en landschap en verkeer.	6 Wij hebben kennis genomen van uw reactie
7 Bij de studie naar veiligheidsrisico's moet de verkeerskundige situatie in de wijken betrokken worden.	7 In de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 1996) is aangegeven aan welke risiconormen moet worden voldaan bij transport van gevaarlijke stoffen over de transportas. De nota RNVGS is in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004) verder uitgewerkt en verduidelijkt. Voor een wegaanpassingsbesluit wordt een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Hierbij wordt het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico in beeld gebracht en getoetst aan de normen in de nota RNVGS.
8 Op lokaal niveau moet onderzoek worden gedaan naar gezondheidsrisico's van de huidige situatie en de conclusies van het onderzoek moeten worden betrokken in de oplossingsrichtingen. Dit betekent minimaal dat de resultaten van het door de provincie aangekondigde onderzoek naar gezondheidseffecten als gevolg van cumulatie van individuele stoffen moet worden meegenomen in de m.e.r. en dus indien noodzakelijk in de tijd naar voren wordt gehaald.	8 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
9 In de effectenstudie en het ontwerp van alternatieven moet niet alleen worden uitgegaan van het effect van verbreding van het huidige tracé, maar ook van de ontwikkelingen en mogelijke maatregelen op de A12 en	9 In de Startnotitie is opgenomen dat als gevolg van de slechte verkeersafwikkeling op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd in de toekomst de verwachting is dat de alternatieve routes zwaarder zullen worden belast. Voor de effectbepaling van verkeer wordt in

Waterlinieweg, zodat er een samenhangend beeld ontstaat van de effecten op de wijk Lunetten en Rijnsweerd.	de trajectnota/MER niet alleen op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd ingegaan, maar wordt ingegaan op netwerkniveau. Van belang is te onderzoeken wat de effecten van de maatregelen in het voorkeursalternatief zijn op onder andere de A12. Een alternatieve route betreft de Waterlinieweg.
10 Er moet een haalbaarheidsonderzoek worden gedaan naar de mogelijkheid van overkapping van het tracé.	10 In het milieueffectrapport wordt aandacht besteed aan de mogelijkheid van een beperkte overkapping van het wegdeel waarbij de milieueffecten inzichtelijk worden.

Volgnummer: 68	Afzender: Wijkraad Utrecht Oost
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De voorzitter van de wijkraad Utrecht Oost heeft begin december 2006 een pro forma reactie ingediend op de startnotitie A27, met de mededeling dat de inhoudelijke reactie in januari 2007 volgt. Onze reactie is namelijk gebaseerd op wijkpeilingen onder bewoners en overleggen met buurtorganisaties. Dat kost veel tijd. Uit een telefoongesprek met het Inspraakpunt bleek dat nagekomen reacties formeel niet worden meegenomen. Toch vragen wij u om onze in januari toe te voegen reactie nog te accepteren.	1 De inspraaktermijn is voor een ieder gelijk. Voor de Startnotitie A27 Lunetten - Rijnsweerd duurde deze tot en met 20 december 2006. Het later indienen van een inspraakreactie is niet mogelijk. Wel bestaat, naast de formele inspraak, altijd de mogelijk om het bevoegd gezag van advies te voorzien. Naar aanleiding van deze inspraakreactie is nogmaals contact geweest tussen het Inspraakpunt en de Wijkraad Utrecht Oost. Afgesproken is dat de Wijkraad een advies stuurt naar het bevoegd gezag.

Volgnummer: 69	Afzender:

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 1 De voorkeursvariant "2 rijstroken extra lang" wordt afgewezen. In de startnotitie ontbreekt de onderbouwing waarop de groei van de intensiteit in het jaar 2020 is gebaseerd. De te verwachten effecten van prijsbeleid zijn niet meegewogen in de prognose van de te verwachten groei. De door Rijkswaterstaat gehanteerde uitgangspunten en berekeningen met betrekking tot de reistijd en I/C-verhouding zijn daardoor onjuist.	1 Uw reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 36. Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u daarom naar inspraakreactie 36.
2 Het voorkeursalternatief wordt door Rijkswaterstaat gezien als basis voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Deze benadering is juridisch onjuist.	2 Uw reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 36. Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u daarom naar inspraakreactie 36.
3 In het onderzoek naar de effecten op het milieu zal getoetst moeten worden aan de wettelijke kaders zoals het Besluit Startnotitie m.e.r., het Besluit Luchtkwaliteit en de Flora en Faunawet.	3 Uw reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 36. Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u daarom naar inspraakreactie 36.

Volgnummer: 70	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De Utrechtse wijk Lunetten wordt omsloten door de A2, de A27, de Waterlinieweg en spoorwegen. Met name de A2, de A27 en de Waterlinieweg zorgen daar voor fijn stof, luchtvervuiling en geluidsoverlast. Capaciteitsuitbreiding zal in eerste instantie bestaande fileprobleem oplossen, maar uiteindelijk leiden tot een toename van wegverkeer en daarmee van fijnstof, luchtvervuiling en geluidsoverlast. Dit zelfs bij het meest milieuvriendelijke alternatief.	1 In de Startnotitie is opgenomen dat als gevolg van de slechte verkeersafwikkeling op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd in de toekomst de verwachting is dat de alternatieve routes zwaarder zullen worden belast. Voor de effectbepaling van verkeer wordt in de trajectnota/Milieu Effect Rapportage niet alleen op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd ingegaan, maar wordt daarnaast ingegaan op netwerkniveau. Van belang is te onderzoeken wat de effecten van de maatregelen in het voorkeursalternatief zijn op onder andere de A12. Een alternatieve route die als gevolg van de maatregel op de A27 ontlast wordt is de Waterlinieweg.

Volgnummer: 71	Afzender: Vereniging Actie Amelisweerd/Vrienden van Amelisweerd

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Verbreding van de A27 lost de capaciteitsproblemen op langere termijn niet op. Juist rond deze weg zijn er voor de wijken Lunetten en Rijnsweerd en het landgoed Nieuw Amelisweerd veel problemen met luchtvervuiling en geluidhinder.	1 GELUID In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). LUCHT De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier

	luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
2 Capaciteitsuitbreiding is slechts aanvaardbaar als de luchtkwaliteit niet verder verslechtert en de geluidshinder niet verder toeneemt. Zonodig dient er geïnvesteerd te worden in (extra) afschermende maatregelen.	2 zie het antwoord onder 1
3 Capaciteitsuitbreiding is slechts aanvaardbaar als het plan deel uitmaakt van een integrale aanpak van de verkeersproblematiek rond Utrecht, waarbij de nadruk ligt op het stimuleren van alternatieven voor autogebruik (regionaal openbaar vervoer, transferia, optimale fietsvoorzieningen en parkeerbeleid dat gebruik van OV en fiets stimuleert) en wordt ingezet op het terugbrengen van het aandeel individueel autogebruik in de modal split.	3 In de regionale netwerkanalyse Utrecht is gekeken naar de verwachte verkeerssituatie in 2020. Hierbij is al uitgegaan van het realiseren van maatregelen die thans worden voorbereid, waaronder de inzet van spitsstroken op de A27. Conclusie van de netwerkanalyse is dat zonder aanvullende maatregelen in 2020 niet wordt voldaan aan de gewenste kwaliteitsniveaus voor een bereikbare regio. Daarnaast concludeert de netwerkanalyse dat juist een samenspel van maatregelen leidt tot een optimaal resultaat. Extra weginfrastructuur is een essentieel onderdeel van dit maatregelenpakket, net als een beter openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en prijsbeleid. Als vervolg van de regionale netwerkanalyse wordt op dit moment een tweetal pakketstudies voorbereid voor de Ring Utrecht en de driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort. In deze studies wordt gekeken naar het oplossend vermogen van individuele maatregelen op het gebied van de weg, het openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en prijsbeleid. Het sluiten van de Ring door het opwaarderen van de Noordelijke Rondweg Utrecht, eventueel in combinatie met het doortrekken van deze Rondweg richting de A12, is mogelijk onderdeel van deze pakketstudie. Op dit moment wordt in een aantal aanvullende verkenningen gestudeerd op nut en noodzaak om dergelijke maatregelen verder in studie te nemen.
4 Het is bekend dat gedacht wordt aan een verdere verbreding van de A27 op een later tijdstip. De gevolgen voor natuur en milieu zouden dramatisch zijn wanneer zo'n verbreding op de geijkte manier zou geschieden. Daarnaast zouden de kosten voor aanpassing van de bak van Amelisweerd bijzonder hoog zijn. In dat geval moeten varianten die uitgaan van het vertunnelen van de rijksweg ter hoogte van Amelisweerd en eventueel verder tijdig worden onderzocht. Dan kan tegelijk boven de rijksweg Nieuw Amelisweerd weer met de stad worden verbonden.	4 Verdere verbreding van de A27 op een later tijdsip valt buiten de scope van dit project. Binnen dit project zal in het milieueffectrapport aandacht worden besteed aan de mogelijkheid van een beperkte overkapping van het wegdeel, waarbij de milieueffecten inzichtelijk worden.

Volgnummer: 72	Afzender: Wijkraad Zuid
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De wettelijke normen voor geluid worden in Lunetten reeds overschreden. De verdiepte A27 en de geluidsschermen zijn onvoldoende gebleken. In het uit te voeren onderzoek zal uitgegaan moeten worden van vermindering van de geluidsoverlast ten opzichte van de huidige situatie. Eventueel moeten maatregelen worden getroffen om dit doel te bereiken.	1 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).
2 Ten aanzien van luchtkwaliteit staat in de startnotitie dat de 24-uursgemiddelde grenswaarde voor fijn stof nu reeds wordt overschreden, evenals het jaargemiddelde plandrempels NO2. De wijk Lunetten ligt ingeklemd tussen de A12, de A27 en de Waterlinieweg. Deze wijk wordt daardoor zwaar belast. In de MER zal melding gemaakt moeten worden van maatregelen die leiden tot minder uitstoot van luchtverontreinigende stoffen dan nu het geval is.	2 De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)

Volgnummer: 73	Afzender: Wijk Rijnsweerd Utrecht Mede namens : Handtekeningenactie: 127 handtekeningen ontvangen
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Deze reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 45.	1 Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u naar inspraakreactie 45.

Volgnummer: 74	Afzender: rst
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Naar aanleiding van de brief van 17 november 2006, wil ik graag bezwaar indienen tegen de extra rijstroken op de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd.	1 Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor een uitgebreide beschrijving van de volgende procedure stappen en de bijbehorende mogelijkheden voor beroep verwijzen wij u naar de Startnotitie A27 Lunetten – Rijnsweerd, hoofdstuk 6 pagina 31 t/m 33.

Volgnummer: 75	Afzender:	Bewoners Overleg Lunetten de heer, mevrouw Werkgroep Lucht en Geluid

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De wijk Lunetten is geheel omgeven door infrastructuur (A12, A27, Waterlinieweg en spoor Utrecht-Geldermalsen). Uit rapporten van de gemeente, de provincie en het RIVM is gebleken dat de wettelijke luchtkwaliteits- en geluidsnormen langs de rondwegen en in de wijk worden overschreden. Capaciteitsuitbreiding van de A27 leidt op den duur tot een grotere verkeersintensiteit en daarmee tot meer luchtvervuiling en geluidsoverlast.	1 GELUID In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). LUCHT De lucht is samengesteld uit duizenden stoffen. De bekendste zijn zuurstof, stikstof en waterdamp. Deze stoffen zijn noodzakelijk om op aarde te kunnen leven. Er zijn echter ook een aantal stoffen die kunnen leiden tot gezondheidsklachten. Hiervoor zijn in Nederland, op basis van Europese regelgeving, normen bepaald. Deze zijn wettelijk vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hoewel de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen decennia verbeterd is, worden de normen voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10) niet overal gehaald. In het milieueffectrapport wordt het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg bepaald. De berekende concentraties worden getoetst aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit. Als uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden worden overschreden en dat een verslechtering optreedt van de luchtkwaliteit t.o.v. de autonome situatie, zal tevens worden aangegeven of en met welke maatregelen de verslechtering teniet kan worden gedaan. Daarnaast wordt er door diverse overheden gezamenlijk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit in gebieden waar de normen niet worden gehaald. Meer informatie m.b.t. de luchtkwaliteit in Nederland is te vinden in het 'dossier

	luchtkwaliteit' op de website van het Ministerie van VROM (http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328)
2 De extra verkeersaantrekking en de gevolgen voor zowel doorstromend verkeer (op korte termijn) en voor te verwachten stilstaand en filerijdend (op iets langere termijn) dienen meegenomen te worden in de MER: dit zowel in het onderzoek naar de effecten van de voorgenomen capaciteitsuitbreiding van de A27 als bij de beslissing hierover.	2 De aanleg van twee extra rijstroken in het voorkeursalternatief zal tot een herverdeling van de huidige verkeersstromen leiden. Verkeer dat in de referentiesituatie als gevolg van capaciteitsgebrek op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd een alternatieve route rijdt, zal na capaciteitsuitbreiding naar verwachting weer de kortste route gaan rijden. Dit kan tot gevolg hebben dat de intensiteit op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd toeneemt. Een groei van de intensiteit is mogelijk, aangezien de capaciteit is toegenomen van vier naar zes rijstroken. In het verkeersmodel zijn alternatieven als oplossingsmogelijkheid van de huidige congestieproblematiek in relatie tot het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd doorgerekend voor het jaar 2020. Op basis van de resultaten uit de doorrekening, is gesteld dat het oplossend vermogen van het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie in 2020 voldoende is. Op basis van de verkeersprognoses worden 2 situaties in beeld gebracht. Voor 'lucht' beschouwen we de situatie 'niks doen' (beperkte toename verkeer en handhaving huidig profiel leidt tot meer filevorming) en de situatie met uitbreiding (meer verkeer, maar betere doorstroming). Het saldo van deze 2 omstandigheden bepaalt de concentraties voor lucht in het planjaar.
3 Graag ziet het BOL een MER-analyse die uitgaat van het scenario van lineaire groei van de verkeersintensiteit tot 110.000 motorvoertuigen per etmaal in 2020.	3 In uw inspraakreactie verwijst u naar de hoogte van het aantal motorvoertuigen per etmaal in 2020. U heeft gelijk dat de intensiteit verder zal toenemen tot het jaar 2020. De verkeersgroei op het traject en met name op het weefvak Lunetten – Rijnsweerd wordt beperkt door de capaciteit van vier rijstroken. Echter is het traject en met name het weefvak Lunetten - Rijnsweerd beperkt in de capaciteit van vier rijstroken. Indien de huidige situatie blijft gehandhaafd is vanaf 2010 geen ruimte meer voor verkeersgroei op dit wegvak en is het aantal motorvoertuigen per etmaal (werkdagjaargemiddelde) geprognosticeerd op 96.000. Het verkeer zal alternatieve routes gebruiken in plaats van het traject Lunetten - Rijnsweerd. Een analyse op basis van lineaire groei is niet zinvol. Er zijn zoveel variabelen die wijzigen (inwoners, arbeidsplaatsen, autobezit, inkomen enz.) dat een voorspelling van de omvang van het verkeer allen verantwoord kan plaatsvinden door middel van een verkeersmodel.
4 In de Startnotitie wordt voor het traject enkel uitgegaan van een snelheid van 100 km per uur. Ook andere snelheden, bijvoorbeeld 80 km per uur, dienen in de MER te worden onderzocht.	4 LUCHT In het luchtonderzoek dat bij het MER wordt uitgevoerd zal standaard een variant worden doorgerekend waarbij sprake is van een snelheid van 80 km/uur als mogelijke maatregel. GELUID In het MER zal inzichtelijk gemaakt worden wat het effect van een snelheidsverlaging is.
5 In de startnotitie wordt in het kader onderaan pagina 26 het voornemen geuit om een	5 In uw inspraakreactie vraagt u in de Milieu Effect Rapportage zowel een analyse met als zonder

toekomstige gedifferentieerde kilometerprijs mee te nemen in de analyse van de MER. Graag ziet het BOL ook een gelijkwaardige MER-analyse waarin de invloed van dit hypothetische prijsbeleid geheel wordt weggelaten. Dit geeft duidelijkheid over de bijdrage van dit prijsbeleid aan het totaalbeeld van de analyse. Hetzelfde geldt voor eventuele hypotheses over toekomstige technologische verbeteringen van auto's en asfalt.	prijsbeleid op te nemen. In de Milieueffectrapportage zal het effect van prijsbeleid, als instrument om het gebruik van gemotoriseerde voertuigen te belasten, worden meegenomen in een gevoeligheidsanalyse. Ten aanzien van technologische verbeteringen van auto's en asfalt wordt geen onderscheid gemaakt naar de invloed door het opnemen van verschillende analyses met en zonder. In het verkeersmodel dat wordt toegepast zijn soortgelijke ontwikkelingen reeds verdisconteerd. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld verschuiving van sociaal-economische gegevens, voertuigontwikkelingen, verschuiving in demografische samenstellingen, ontwikkeling in het autobezit, e.d.
6 In de MER dient als uitgangspunt te worden genomen dat de voorkeursalternatieven voldoen aan de huidige milieunormen (reductie luchtvervuiling en geluidsoverlast). Het meest milieuvriendelijke alternatief zou daarbij een verbetering ten opzichte van deze milieunormen moeten betekenen.	6 In het milieueffectrapport wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. In dit MMA wordt een oplossing voor de fileproblemen op de weg gecombineerd met extra milieuvriendelijke maatregelen. Deze maatregelen gaan net een stapje verder dan de wettelijk verplichte minimale maatregelen. Niet alle milieumaatregelen zijn kosteneffectief. Dat wil zeggen: sommige maatregelen zijn extreem duur en leveren naar verhouding maar weinig milieuvoordeel. Het is daarom belangrijk om kosten en effectiviteit tegen elkaar af te wegen. Alleen kosteneffectieve maatregelen worden meegenomen in het MMA, zodat het MMA als geheel effectief is en betaalbaar blijft.
7 Om de overschrijding van de normen goed te kunnen vastleggen bepleit het BOL dat er lucht- en geluidsmetingen worden verricht in de wijk Lunetten. Op deze wijze kan er een toetsing van de (totnogtoe alleen maar) theoretische modellen plaatsvinden en kunnen tevens de effecten van een eventuele wegverbreding op concrete wijze worden getoetst.	7 GELUID Alleen met langdurig meten is het mogelijk een jaargemiddeld geluidsniveau vast te stellen. In het akoestisch onderzoek wordt daarom gebruik gemaakt van berekeningen (computermodellen) en niet van geluidsmetingen. Dit biedt tevens de mogelijkheid toekomstige situaties inzichtelijk te maken. De computermodellen sluiten aan bij het reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Deze wettelijk vastgelegde, uniforme methode is eind jaren '80 m.b.v. een uitgebreid meetprogramma gevalideerd. Rond 2000 heeft een actualisatie plaatsgevonden. LUCHT Alleen met langdurig meten is het mogelijk een jaargemiddelde vast te stellen. In het luchtonderzoek wordt daarom gebruik gemaakt van berekeningen (computermodellen). Daarnaast kunnen metingen alleen Op dit moment is het Pluim snelwegmodel van TNO het gangbare model voor berekening van de luchtkwaliteit langs snelwegen. Het RIVM rapporteert jaarlijks de resultaten van de metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Deze meetgegevens worden gebruikt voor jaarlijkse calibratie van het rekenmodel.
8 Er dient rekening te worden gehouden met de cumulatieve effecten van alle wegen en spoorwegen (en toekomstplannen daarvoor) die Lunetten omringen.	8 Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er hogere waarden noodzakelijk zijn, wordt voor deze hogere waarden inzicht gegeven aan cumulatie met andere wegen en spoorwegen. Op basis van de gecumuleerde geluidsbelastingen kan de akoestische kwaliteit van de omgeving beoordeeld worden.
9 Lunetten heeft slechts één ontsluitingsweg. Het BOL ziet graag dat ook de risico's die gepaard	9 Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de aanwezigheid van een vluchtstrook van belang. Op

gaan met ernstige ongelukken op de A27 en A12 meegenomen worden in de studie.	basis van onderzoek kan worden geconcludeerd dat het permanent ontbreken van de vluchtstrook een negatief effect op de verkeersveiligheid heeft. In het voorkeursalternatief is ter hoogte van de verdiepte bak van Amelisweerd en bij de Kromme Rijn over een lengte van respectievelijk 700 en 300 meter geen vluchtstrook mogelijk. Aangezien over een relatief korte afstand de vluchtstrook ontbreekt in combinatie met te nemen compenserende maatregelen zoals detectie en bewaking van langzaam rijdende voertuigen, is geen aanleiding te veronderstellen dat de verkeersveiligheid als gevolg van het ontbreken van deze vluchtstrook zal verslechteren. Voor het bepalen van de effecten van de capaciteitsuitbreiding op het traject A27 Lunetten - Rijnsweerd op alle verkeersveiligheidsaspecten wordt een projectspecifieke afwegingsnotitie opgesteld. Relevant voor externe veiligheid is de mogelijke invloed op de ongevalfrequentie en daarmee ook op de uitstromingsfrequentie (de frequentie dat bij een ongeval een lek ontstaat en er gevaarlijke stoffen uitstromen). Uit het bovenstaande blijkt dat de verkeersveiligheid, als gevolg van aanvullende maatregelen, niet zal verslechteren. In de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS, 1996) is aangegeven aan welke risiconormen moet worden voldaan bij transport van gevaarlijke stoffen over de transportas. De nota RNVGS is in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004) verder uitgewerkt en verduidelijkt. Voor een wegaanpassingsbesluit wordt een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Hierbij wordt het Plaatsgebonden Risico en het Groepsrisico in beeld gebracht en getoetst aan de normen in de nota RNVGS.

Volgnummer: 76	Afzender: Mede namens : de heer A. Klopstra
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 In de Utrechtse wijk Lunetten en Rijnsweerd is op dit moment op grote schaal sprake van overschrijdingen van normen voor NOx, fijnstof en geluid en daardoor risico's op de gezondheid. De Europese regelgeving biedt ruime juridische mogelijkheden om stappen te ondernemen tegen ontwikkelingen die deze situatie verslechteren. Er is op dit moment onvoldoende inzicht in de feitelijke gezondheidseffecten in de wijk Lunetten en Rijnsweerd. De provincie Utrecht heeft een onderzoek aangekondigd. Het gaat hier specifiek om de effecten van cumulatie van verschillende stoffen.	1 Uw reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 67. Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u daarom naar inspraakreactie 67.
2 De wijk Lunetten heeft een zeer beperkt aantal toegangswegen. Bij een ernstig incident op de A27 is er daarom maar weinig gelegenheid om de wijk voldoende snel te evacueren. Dit risico zal door het verdwijnen van vluchtstroken toenemen.	2 Uw reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 67. Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u daarom naar inspraakreactie 67.
3 Maatschappelijke ontwikkelingen richten zich meer en meer op een integrale aanpak van de problematiek en niet op een eenzijdige focus op het halen van de normen.	3 Uw reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 67. Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u daarom naar inspraakreactie 67.
4 Indertijd is met veel energie geprobeerd de aanleg van de A27 tegen te houden en het landgoed Amelisweerd te sparen. Dit heeft geresulteerd in een verdiepte aanleg van de weg. De weg is een kloof tussen het stedelijk en het landelijk gebied van Amelisweerd. Er is nog steeds een grote maatschappelijke behoefte om de verbinding tussen de stad en Amelisweerd te herstellen. Zowel de minister van Verkeer en Waterstaat, de gedeputeerde Verkeer van de provincie Utrecht en de wethouder Verkeer en Milieu van Utrecht hebben opgeroepen tot een onderzoek naar mogelijkheden om een deel van de A27 te overkappen en Amelisweerd weer met de stad te verenigen. Ook bij de verbreding van de A12 bij Nijmegen is door de Tweede Kamer een motie is aangenomen waar om een haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden van overkapping bij de voorgenomen wegverbreding is gevraagd.	4 Uw reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 67. Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u daarom naar inspraakreactie 67.
5 In de Richtlijnen moet het uitgangspunt zijn dat bij het te kiezen alternatief per saldo een verbetering van de geluidssituatie en luchtkwaliteit optreden.	5 Uw reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 67. Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u daarom naar inspraakreactie 67.
6 De op te lossen problematiek en daarmee de te verkennen alternatieven moeten worden verbreed naar een meer integrale oplossing van de problematiek op het gebied van ruimte, milieu, natuur en landschap en verkeer.	6 Uw reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 67. Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u daarom naar inspraakreactie 67.

7 Bij de studie naar veiligheidsrisico's moet de verkeerskundige situatie in de wijken betrokken worden.	7 Uw reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 67. Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u daarom naar inspraakreactie 67.
8 Op lokaal niveau moet onderzoek worden gedaan naar gezondheidsrisico's van de huidige situatie en de conclusies van het onderzoek moeten worden betrokken in de oplossingsrichtingen. Dit betekent minimaal dat de resultaten van het door de provincie aangekondigde onderzoek naar gezondheidseffecten als gevolg van cumulatie van individuele stoffen moet worden meegenomen in de m.e.r. en dus indien noodzakelijk in de tijd naar voren wordt gehaald.	8 Uw reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 67. Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u daarom naar inspraakreactie 67.
9 In de effectenstudie en het ontwerp van alternatieven moet niet alleen worden uitgegaan van het effect van verbreding van het huidige tracé, maar ook van de ontwikkelingen en mogelijke maatregelen op de A12 en Waterlinieweg, zodat er een samenhangend beeld ontstaat van de effecten op de wijk Lunetten en Rijnsweerd.	9 Uw reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 67. Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u daarom naar inspraakreactie 67.
10 Er moet een haalbaarheidsonderzoek worden gedaan naar de mogelijkheid van overkapping van het tracé.	10 Uw reactie komt inhoudelijk volledig overeen met reactie 67. Voor de beantwoording van uw zienswijze verwijzen wij u daarom naar inspraakreactie 67.

Volgnummer: 77	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het onderzoek moet zich richten op het meest milieuvriendelijke alternatief.	1 In het milieueffectrapport wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. In dit MMA wordt een oplossing voor de fileproblemen op de weg gecombineerd met extra milieuvriendelijke maatregelen. Deze maatregelen gaan net een stapje verder dan de wettelijk verplichte minimale maatregelen. Niet alle milieumaatregelen zijn kosteneffectief. Dat wil zeggen: sommige maatregelen zijn extreem duur en leveren naar verhouding maar weinig milieuvoordeel. Het is daarom belangrijk om kosten en effectiviteit tegen elkaar af te wegen. Alleen kosteneffectieve maatregelen worden meegenomen in het MMA, zodat het MMA als geheel effectief is en betaalbaar blijft.
2 Het is niet acceptabel dat de gevelbelasting per woning verder gaat toenemen door de uitbreiding van de A27. Ook is de geluidshinder een forse aantasting van het natuurgebied bij het landgoed Amelisweerd.	2 In het milieueffectrapport worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB (Lden). Voor het ontwerptracébesluit (OTB), wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming). Het gebied bij Amelisweerd maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), in het akoestisch onderzoek zal tevens aandacht worden besteed aan geluidshinder i.r.t. dit natuurgebied.
3 Op dit moment lukt het reeën nog steeds om via andere natuurgebieden en open weiland hun weg van en naar Amelisweerd te vinden, maar het gaat om een zeer klein en druk bezocht natuurgebied waardoor bij elke verdere aantasting dit gebied voor reeën te veel dreigt te versnipperen om nog te vinden.	3 In de milieueffectrapportage zal de mogelijke toename aan versnippering ten gevolge van de capaciteitsuitbreiding worden onderzocht.
4 Mogelijk kunnen de te onderzoeken effecten ten aanzien van geluid en natuur nog verder uitgebreid worden ten opzichte van de tabel in paragraaf 5.3.	4 De verwachting is dat de capaciteitsvergroting van de weg geen andere effecten zal hebben dan de in de Startnotitie opgevoerde te onderzoeken effecten.