

# **A27 Lunetten-Rijnsweerd**

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

15 januari 2007 / rapportnummer 1836-21



## Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport A27 Lunetten - Rijnsweerd

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport  
over A27 Lunetten - Rijnsweerd,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.  
A27 Lunetten - Rijnsweerd,

de secretaris



ir. V.J.H.M. ten Holder

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 15 januari 2007





## commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat  
d.t.v. Directoraat-Generaal Personenvervoer  
Postbus 2090 1  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerken  
DGP/WV/u.o6.02742

uw brief  
d.d. 7 november 2006

Ons kenmerk  
1836-21/HI/eh

Onderwerp  
Advies voor richtlijnen voor de Wegaan-  
passing A27 tussen Lunetten en Rijns-  
weerd

Doorkiesnummer  
(030) 234 76 27

Utrecht,  
15 januari 2007

Geachte Minister,

Met bovengenoemde brief<sup>1</sup> stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de aanpassing van de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. De m.e.r. procedure is op 9 november 2006 van start gegaan met publicatie van de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant.<sup>2</sup>

De startnotitie geeft een goed beeld van de in het MER te onderzoeken alternatieven en effecten. De Commissie<sup>3</sup> sluit in dit advies derhalve aan op de inhoud van deze startnotitie. Het advies bespreekt uitsluitend die punten waarbij de Commissie een andere mening is toegegaan dan wel waar naar haar mening een aanvulling of precisering noodzakelijk is. Dit advies is mede gebaseerd op de inspraakreacties<sup>4</sup> die via het bevoegd gezag zijn ontvangen.

### 1. Alternatieven

Het voornemen, zoals beschreven in de startnotitie, beoogt een oplossing te bieden voor de fileproblemen in het weefvak A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd en de terugslag van de file op de toeleidende wegen. Dit zal in principe gebeuren binnen het bestaande

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1 voor brief.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2 voor kennisgeving in Staatscourant 218 d.d. 7 november 2006.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep.

<sup>4</sup> Zie bijlage 4 voor overzicht inspraakreacties.

dwarsprofiel van de weg en uitgaande van de bestaande kunstwerken. Het gaat derhalve om een beperkte fysieke aanpassing. Consequentie hiervan is dat er op enkele delen van het wegvak geen ruimte meer zal zijn voor een vluchtstrook.

De startnotitie geeft de argumentatie voor de keuze om de capaciteit van het weefvak uit te breiden met 2 permanente nieuwe rijstroken in de zogenaamde 'lange' variant. De keuze tussen de in de startnotitie beschreven alternatieven wordt voldoende onderbouwd. De mate waarin met de 'lange' variant daadwerkelijk de verkeerskundige problemen kunnen worden opgelost, vraagt echter om een nader en meer gedetailleerder onderzoek met behulp van een microsimulatie (zie ook onder paragraaf 2).

Een groot aantal inspraakreacties vraagt om in het MER de mogelijkheid te onderzoeken van een overkapping van het wegdeel. Beschrijf daarom in het MER naast de in de startnotitie beschreven alternatieven, de technische (on)mogelijkheden van overkapping en het eventuele milieurendement<sup>5</sup>.

Op dit moment mag er op het wegvak met een snelheid van 100 km/u gereden worden. Meerdere inspraakreacties geven aan dat er op dit moment al sprake is van een overbelaste situatie door geluidhinder en luchtverontreiniging. Geef hierover in het MER kwantitatieve informatie. Onderzoek ter beperking van geluidhinder en luchtverontreiniging, in het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) een snelheidsregime van 80 km/u. Geef in het mma ook de effecten van andere denkbare maatregelen aan, zoals de aanleg van geluidschermen en stil asfalt.

De startnotitie geeft nog geen informatie over de herkomst en bestemming van het verkeer op het weefvak. Meerdere inspraakreacties geven aan dat (een deel van ) het probleem opgelost zou moeten worden met extra OV maatregelen. Afhankelijk van de herkomst en bestemming relatie en met name bij lokaal/regionaal verkeer kan OV mogelijk een bijdrage leveren om de congestie te beperken. Geef in het MER dus aan of en voor welk deel van het verkeer een verbetering van OV een oplossing kan bieden en wat de aard van deze OV maatregelen is.

Beschrijf in het MER de mogelijkheden om lichthinder te beperken door gebruik van gerichte armatuur. Wellicht is in deze specifieke situatie belichting vanaf de buitenbermen een reële optie (in plaats van verlichting in de middenberm).

In de visie Routeontwerp A27 van RWS Utrecht (eindconcept 2006) worden een aantal maatregelen beschreven rondom de A27 om de functionele samenhang in het gebied te verbeteren. Het gaat daarbij om een strategisch gesitueerde fietsbrug over de A27 nabij Amelisweerd, het versterken van het landschappelijke contrast tussen de oost en west zijde van de A27 en het vergroten van de zichtbaarheid van historische elementen vanaf de A27. Ofschoon het voornemen een beperkte ingreep op het bestaande wegennet behelst, zijn er wellicht kansen om door gelijktijdige uitvoering de functionele samenhang te versterken. beschrijf in het MER eventuele mogelijkheden.

---

<sup>5</sup> Het aantal gevoelige bestemmingen dat door overkapping van de bak een mindere belasting van geluid zal ondervinden, is mogelijk beperkt. Daarnaast zal bij de nieuw te creëren tunnelmonden de situatie verslechteren qua luchtkwaliteit.

Geef in het MER een beschrijving van de aard van alle fysieke aanpassingen en geef aan of er aanvullende technische maatregelen, zoals verzwaring van de wegfundatie noodzakelijk is.

Geef aan waarom een uitbreiding van de capaciteit van de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd in zuidelijke richting niet nodig is.

## **2. Huidige verkeerssituatie, prognoses en verkeerskundige effecten**

De oorzaak van de files op het weefvak van de A27 ligt in de omvang van en de interactie tussen de verschillende verkeersstromen in de weefzone en in de beperkte capaciteit van de verbinding vanaf de A12. Door de terugslag van files op het knooppunt Lunetten kunnen ook andere verbindingen in het knooppunt geblokkeerd raken.

In de startnotitie zijn de omvang van de problematiek en het probleemoplossend vermogen van de alternatieven met behulp van de I/C-verhoudingen bepaald. De I/C-verhouding geeft hiervan echter maar een beperkt beeld omdat de capaciteit van de weefzone mede bepaald wordt door het aandeel wevend verkeer (ten opzichte van het totale verkeer), het aandeel vrachtverkeer, de actuele rijsnelheid etc.

Een microsimulatiemodel geeft beter inzicht in de aard en omvang van de problematiek en het probleemoplossend vermogen van alternatieven. Bij de keuze voor maatregelen dient aandacht gegeven te worden aan:

1. de doorstroming in de weefzone zelf (voor wevend en niet-wevend verkeer);
2. het voorkómen van terugslag van file waardoor andere verbindingen geblokkeerd kunnen raken.

Besteed bij punt 1 aandacht aan de mogelijkheid om een lagere maximumsnelheid (bv. 80 km/uur) toe te passen om de capaciteit van de weefzone te vergroten.

Onderzoek bij punt 2 of en hoe de (buffer)capaciteit van de uitvoegstrook van de hoofd- baan van de A12 en/of de verbindingsboog van de A12 naar de A27 kan worden ver- groot. Daarmee kan mogelijk een deel van het congestie probleem worden opgelost met bijbehorende positieve milieueffecten.

Om een juist beeld te kunnen geven van de (milieu)effecten van rijstrookuitbreiding moet het MER zo actueel mogelijke verkeersgegevens gebruiken als basis voor de prog- noses en de daarmee samenhangende effectberekeningen. Geef inzicht in het aandeel verkeer met een doorgaand karakter van A12 naar A28, verkeer met een herkomst en/of bestemming binnen het studiegebied en de verdeling tussen vrachtverkeer en personen- vervoer.

Geef in het MER een beschouwing over de houdbaarheid en betrouwbaarheid van de gekozen oplossing. Geef een doorkijk van het probleemoplossend vermogen bij toekomstige verdere groei van het verkeer. De Commissie geeft in overweging om aan de hand daarvan te bepalen welke onderdelen het meest bijdragen aan het oplossen van de file- problematiek in relatie tot de omvang van de ingreep (in termen van kosten, ruimtebe- slag of anderszins).

### 3. Effecten

In aanvulling op hetgeen in de startnotitie is aangegeven over de effectbeschrijving, vraagt de Commissie aandacht voor de volgende onderwerpen.

#### *Algemeen*

Hanteer bij het bepalen van de effecten op lucht en geluid zoveel mogelijk gelijke basis- en zichtjaren. Het ligt daarbij voor de hand 2010 en 2015 als zichtjaren te beschouwen en een globale doorkijk naar 2020 te geven. Voor geluid moeten wettelijk de effecten 1 jaar vóór openstelling en circa 10 jaar na openstelling beschreven worden. Dit kan er toe leiden dat er veel zichtjaren in beeld gebracht moeten worden. Overweeg om in (de samenvatting van) het MER de meest relevante selectie te presenteren; dit komt de overzichtelijkheid ten goede.

#### *Geluid*

Relevante geluideffecten voor m.e.r. zijn effecten waarbij een toename van 1 dB optreedt. Maak deze dus in het MER zichtbaar.

Geef aan of en zo ja, welke vastgestelde hogere grenswaarden voor dit wegvak gelden. Mogelijk leidt de uitbreiding van de capaciteit niet tot een toename in geluidemissie van > 2 dBA. Wanneer dat zo is, is er geen (wettelijke) noodzaak om geluidbeperkende voorzieningen, zoals schermen te treffen, tenzij vastgestelde hogere grenswaarden overschreden worden. Het MER moet hier dus inzicht in geven.

De Wet geluidhinder is per 1 januari 2007 gewijzigd. Dit betekent dat de geluidbelasting in de uniforme Europese dosismaat  $L_{den}$  moet worden uitgedrukt. Houd hier rekening mee.

#### *Lucht*

De startnotitie geeft aan dat in 2004 de jaargemiddelde plandrempels voor NO<sub>2</sub> en de 24-uurgemiddelde grenswaarde voor fijn stof werd overschreden. In het MER moet voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) en NO<sub>2</sub>, middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht worden gegeven in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels<sup>6</sup> voor NO<sub>2</sub>), zowel bij autonome ontwikkeling als bij de alternatieven. Beschreven moet worden:

- de ligging en grootte (in ha) van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden<sup>7</sup>;
- de mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

---

<sup>6</sup> Overschrijding van plandrempels is toegestaan, maar verplichten wel tot het opstellen van een verbeterplan.

<sup>7</sup> Deze informatie is niet relevant voor de toetsing aan de grenswaarden en plandrempels uit het Blk 2005. Deze gelden immers voor de buitenlucht in zijn algemeenheid (m.u.v. arbeidsplaatsen, waarop de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing is). Voor het verkrijgen van inzicht in de mogelijke gezondheidseffecten acht de Commissie het echter van belang ook inzicht te geven in de mate van blootstelling van de bevolking. Gevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, ziekenhuizen, scholen, speeltuinen en sportvelden.



Opgemerkt kan worden dat in de regel de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 (SO<sub>2</sub>, CO, Pb en benzeen) niet zullen worden overschreden. Gezien jurisprudentie<sup>8</sup> beveelt de Commissie toch aan in het MER aandacht te besteden aan de verandering in de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden.

#### *Bodem en water*

Geef aan of, en zo ja welke gevolgen de fysieke aanpassingen en aanvullende technische maatregelen hebben voor bodem en water.

#### *Natuur*

De weg grenst direct aan het gebied Amelisweerd, dat onderdeel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De Startnotitie geeft aan dat aandacht besteed gaat worden aan vernietiging, verstoring, versnippering en compensatie van verstoorde natuur. Richt de effectbeschrijving voor natuur primair op de aspecten geluid en licht. Ga na in hoeverre het bestaande versnipperende effect van de weg kan worden teruggedrongen in samenhang met de voorgenomen aanpassingen (quick-wins opsporen).

#### *Landschap en archeologie*

Geef in het MER inzicht in de landschappelijke effecten van eventuele aanpassing van kunstwerken en/of op- en afritten, alsmede de landschappelijke effecten van eventuele geluidschermen.

#### **Tenslotte**

Hoofdpunten voor dit MER zijn naar de mening van de Commissie de geluid- en luchteffecten. De effecten op natuur en mitigatie daarvan zijn ook een hoofdpunt indien deze effecten substantieel blijken te zijn.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor de MER'en. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,



drs. L. van Rijn-Vellekoop  
voorzitter m.e.r. werkgroep  
A27 Lunetten-Rijnsweerd

---

<sup>8</sup> RvSt 16 Februari 2005, nr200308882/1 Rijksweg 73-zuid Ambt Montfort, overweging 2.4.11 ev.



## BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
A27 Lunetten-Rijnsweerd

(bijlagen 1 t/m 4)



## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 7 november 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

													
<b>Ministerie van Verkeer en Waterstaat</b>													
Personenvervoer													
De voorzitter van de Commissie voor de Milieu-Effectrapportage, Ir. N.G. Ketting Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	<table border="1"><tr><td colspan="2" style="text-align: center;"></td></tr><tr><td colspan="2" style="text-align: center;">Commissie voor de milieu-effectrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen :</td><td>13 NOV. 2006</td></tr><tr><td>nummer</td><td></td></tr><tr><td>dossier</td><td>1826 - 1<sup>st</sup>/22 9</td></tr><tr><td>kopie naar :</td><td>HL</td></tr></table>			Commissie voor de milieu-effectrapportage		ingekomen :	13 NOV. 2006	nummer		dossier	1826 - 1 <sup>st</sup> /22 9	kopie naar :	HL
													
Commissie voor de milieu-effectrapportage													
ingekomen :	13 NOV. 2006												
nummer													
dossier	1826 - 1 <sup>st</sup> /22 9												
kopie naar :	HL												
Contactpersoon F.J.M. de Jong Datum 7 november 2006 Ons kenmerk DGP/WV/u.06.02742 Onderwerp Startnotitie A27 Lunetten-Rijnsweerd	Doorkiesnummer 070 - 351 6209 Bijlage(n) - Uw kenmerk -												
Geachte heer Ketting,													
Hierbij doe ik u toekomen, overeenkomstig de Wet Milieubeheer, de startnotitie A27 Lunetten-Rijnsweerd. Ik verzoek u mij advies uit te brengen binnen 9 weken na publicatie welke is voorzien van 09 november tot 21 december 2006.													
Ik verzoek u uw advies toe te zenden aan:													
Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Personenvervoer Beleidsgroep Wegen T.a.v. dhr. F. de Jong Postbus 20901 2500 EX Den Haag. Hoogachtend,													
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT, namens deze DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,													
drs. S. Riedstra													
Directoraat-Generaal Personenvervoer Postbus 20901, 2500 EX Den Haag Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag	Telefoon : (070) 351 7176 Fax : (070) 351 7051 E-mail : mailbox.dgp@minvenw.nl Internet : www.minvenw.nl/dgp/wegwijzer/												
<small>Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS</small>													



## BIJLAGE 2

### Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 218 d.d. 7 november 2006



# Inspraak Startnotitie A27 Lunetten - Rijsweerd



**Startnotitie**  
Een startnotitie markeert het begin van een tracéwetprocedure en een milieueffectrapportage. In de startnotitie leest u welke alternatieven onderzocht worden en wat de achtergronden en uitgangspunten hierop zijn.

**Waar kunt u de startnotitie inszien?**  
De startnotitie A27 Lunetten - Rijsweerd kunt u van 9 november tot en met 20 december 2006 gedurende de openingsuren inszien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Bunnik, De Bill, Houten, Nieuwegein en Zeist;
- het informatiecentrum van de gemeente Utrecht;
- de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken van bovengenoemde gemeenten;
- de hoofdvestiging van Rijkswaterstaat Utrecht in Nieuwegein;
- Het Mobilien in Utrecht;
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van VROM, beide in Den Haag.

Ook kunt u kijken op de website [www.inspraakvwn.nl](http://www.inspraakvwn.nl). Vanaf deze site kunt u de startnotitie downloaden. Een exemplaar van de startnotitie is ook op te vragen bij Rijkswaterstaat Utrecht, telefoon 030 600 95 00.

**Nadere informatie**  
Voor nadere informatie over de inhoud van de startnotitie kunt u, op werkdagen, contact opnemen met de Landelijke informatielijn, telefoon 0800 8002. Voor inschrijvingen over de inspraakprocedure kunt u terecht op [www.inspraakvwn.nl](http://www.inspraakvwn.nl) en bij het Inspraakpunt, telefoon 070 351 96 02.

**Hoe kunt u reageren op de startnotitie?**  
Gedurende de gehele inspraaktermijn kunt u schriftelijk of mondeling inspreken op deze startnotitie. Uw schriftelijke reactie kunt u tot en met 20 december 2006 sturen naar:

**Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat**  
Startnotitie A27 Lunetten - Rijsweerd  
Postbus 20316  
2500 GH Den Haag

U kunt ook via internet reageren: [www.inspraakvwn.nl](http://www.inspraakvwn.nl).

Indien u mondeling wilt inspreken, wordt u vriendelijk verzocht dit voor 7 december 2006 kenbaar te maken aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 02.

**Wat gebeurt er met uw reactie?**  
Het Inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van V&W en van VROM en de commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie adviseert de minister over de richtlijnen voor de inhoud van het onderzoek naar de milieueffecten. Mede op basis van dit advies en de inspraakreacties stellen de minister vervolgens de richtlijnen vast. De richtlijnen geven aan waar het onderzoek met verschillende oplossingen aan moet voldoen. Na afronding van het onderzoek verschijnt er een rapport: het zogenaamde Onderwerp-tracébesluit/Milieueffectrapport (OTB/MER). Op dit seppert is opnieuw inspraak mogelijk.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de ontvangen reacties inszien op dezelfde locaties waar nu de startnotitie ter inzage ligt.

 **Inspraakpunt**  
Verkeer en Waterstaat

**Achtergrond**  
Rijkswaterstaat wil de rijbaan tussen de knooppunten Lunetten en Rijsweerd op de A27 aanpassen. Door deze aanpassing van de doorstroming op de A27 en op het knooppunt Lunetten verbeteren. Het verkeer kan dan bij Lunetten vanaf de A12 en A27 ongehinderd verder rijden naar het noorden (A27) of het oosten (A28). Bijkomend voordeel is dat de geplande spitsloten op de A12, A27 en A28 rond Utrecht door deze maatregel veel beter tot hun recht komen. Met het uitvoeren van de startnotitie maakt Rijkswaterstaat bekend een onderzoek te starten naar de mogelijkheden om de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijsweerd in noordelijke richting te verbreden.

Voor de verbetering van de doorstroming worden twee alternatieven onderzocht:

- het voorkeursalternatief: een verbreding met twee extra rijstroken in noordelijke richting;
- het meest milieuvriendelijke alternatief: dit is het voorkeursalternatief met extra maatregelen om de milieueffecten te verzachten.

Voor beide alternatieven is beperkt extra ruimte nodig. De bestaande indeling van de rijbaan zal veranderen. De twee alternatieven zullen worden vergeleken met de referentiesituatie. Dit is de situatie waarin er niets verandert aan de weg.

## **BIJLAGE 3**

### **Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat Utrecht

**Bevoegd gezag:** Minister van Verkeer en Waterstaat

**Besluit:** verkorte Tracéwet procedure

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C1.5

**Activiteit:** uitbreiding van het oostelijke wegvak van de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd met 2 permanente rijstroken

**Procedurale gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 7 november 2006

richtlijnenadvies uitgebracht: 15 januari 2007

**Bijzonderheden:** De Commissie vraagt in haar ri advies speciale aandacht voor:

- o het gebruik van een microsimulatiemodel om een beter inzicht te geven in de aard en omvang van de problematiek op het weefvak zelf en de (benodigde) capaciteit van de uitvoegende stroken op de A12.
- o geluid- en luchteffecten. De effecten op natuur en mitigatie daarvan zijn ook een hoofdpunt indien deze effecten substantieel blijken te zijn.

**Samenstelling van de werkgroep:**

ing. E.H.A. de Beer

Ir. H. Otte

Drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

**Secretaris van de werkgroep:**

Ir. V.J.H.M. ten Holder



## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
1.		A.H.W. Sagius	Utrecht
2.		A. van Dongen	
3.		anoniem	Utrecht
4.		H. Rutten	
5.		K.M.E. de Graaf	Utrecht
6.		J. Crowlesmith	Utrecht
7.		M. Strien-Gerritsen	Utrecht
8.		W.S. Tamminga	Utrecht
9.		P.A. Hoogteijling	Tiel
10.		A.W. Braam	Utrecht
11.		A. Tukker	Utrecht
12.		A.E. Verstand	Utrecht
13.		Th.W.R.J. van der Ploeg	Utrecht
14.		M. Hoek	Utrecht
15.		P.H.M.M. ten Berg	Utrecht
16.		H.S. van Deutekom	Utrecht
17.		V.X. Hoek	Utrecht
18.		T. ten Berge	Utrecht
19.		F. Bosch	De Bilt
20.		A.A. Baars	Houten
21.		C.M. de Poorter	Utrecht
22.		J.M.Th. van Rijn	Houten
23.		M.M. de Vries	Utrecht
24.		Drs. L.C. Mes	Utrecht
25.		A.M. Moons	Houten
26.		M. Allaart	De Bilt
27.		R.J. Kres	Utrecht
28.		S.M. de Jong en 3 eensluidende reacties	
29.		M.S. van Oers	Utrecht
30.		J.B. Backhuijs	Utrecht
31.		D.W. Jannink	De Bilt
32.		A.J.J. Verbunt	Utrecht
33.		M.F.C. Hintzen-Weiss	Utrecht
34.		W.H.J.M. Elsing	De Bilt
35.		W. van Rossem	Utrecht
36.	20061204	St. Stop Luchtverontreiniging Utrecht	Utrecht
37.	20061128	C. Verhoeven	Utrecht
38.		S.J. Filipijnen	Utrecht
39.		A.H. Havelaar	Utrecht
40.		R.J. Jonker	Utrecht
41.	20061204	M. Veelen	Utrecht
42.	20061207	Storm	Utrecht
43.	20061209	J.J. van Nes	Utrecht
44.	20061218	J.A. de Man	Utrecht
45.	20061213	Stichting Rijnsweerd-Utrecht	Utrecht
46.	20061215	S. Smaal	Bunnik

<b>nr.</b>	<b>datum reactie</b>	<b>van persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>
47.		G.J. Cats	Utrecht
48.		A.C.W. Langerak	De Bilt
49.		H.A. van Eeuwijk	Utrecht
50.		A.H. Guldemond	Utrecht
51.		E.A.M. Tilanus	Utrecht
52.		J. Hoogendoorn	Utrecht
53.		E.S.B.T.M. Smit	Utrecht
54.		E. Mariën	Utrecht
55.		A.M. Pettersson-Fernholm	Utrecht
56.		I.C. van Haastert	Utrecht
57.		M.H. de Jonge	Utrecht
58.		Y.A. Huberts	Utrecht
59.		K.M. Zwamborn	Utrecht
60.		T.P. Traas	Utrecht
61.		D. Blom	Utrecht
62.		R.J. Kres	Utrecht
63.		M.P.M. van Leeuwen	Utrecht
64.		C.L. Steensma	Utrecht
65.		H.A.H. Neomagus	Utrecht
66.		M.M. van den Berg	Utrecht
67.		A.L.J. Klopstra	Utrecht
68.		R.J. Kres	Utrecht
69.		A. Koenders-van den Hurk	Utrecht
70.		M.C.C.M. Denneman	Utrecht
71.		J.F.M. Kloppenburg	Utrecht
72.		Secretariaat Wijkraad Zuid	Utrecht
73.	20061217	A.P.M. Frowijn, namens 109 bewoners van de wijk Rijnsweerd Utrecht	Utrecht
74.	20061217	R. Heeman van de Horst	Houten
75.	20061219	Bewoners overleg Lunetten, werkgroep Lucht en Geluid (BOL)	Lunetten
76.	20061219	J. Bos en A. Klopstra	Lunetten
77.	20061219	I. Coletto	Utrecht

Alle bovengenoemde inspraakreacties zijn ontvangen door het bevoegd gezag dat ze op de navolgende data aan de Commissie ter beschikking heeft gesteld:

nrs. 1 t/m 8 op 17 november 2006

nrs. 9 t/m 29 op 28 november 2006

nrs. 30 t/m 35 op 5 december 2006

nrs. 36 t/m 77 op 27 december 2006



## **Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport A27 Lunetten-Rijnsweerd**

Rijkswaterstaat Utrecht heeft het voornemen om de fileproblemen in het weefvak A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd en de terugslag van de file op de A12 op te gaan lossen door uitbreiding van het oostelijke wegvak van de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd met 2 permanente rijstroken. De Minister van Verkeer en Waterstaat moet hierover een besluit nemen in het kader van de verkorte Tracéwet procedure. Voor dit besluit wordt de m.e.r procedure doorlopen. Dit advies voor richtlijnen beschrijft de gewenste inhoud van het milieueffectrapport.

ISBN: 978-90-421-2012-9