



Commissie voor de
milieueffectrapportage

A27 Lunetten – Hooipolder

Tussentijds toetsingsadvies over
het milieueffectrapport 1^e fase

14 september 2010 / rapportnummer 1979-117



1. Oordeel over het MER eerste fase

Rijkswaterstaat (initiatiefnemer) heeft het voornemen de capaciteit van de A27 tussen de knooppunten Lunetten (bij Utrecht) en Hooipolder (bij Breda) uit te breiden. Voor de besluitvorming over maatregelen om deze capaciteit te vergroten wordt de verkorte Tracéwet-procedure gevolgd. Deze zal uiteindelijk leiden tot een Tracébesluit, dat door de Minister van Verkeer en Waterstaat (bevoegd gezag) wordt genomen.¹

De procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) voor de A27 Lunetten–Hooipolder is in twee fasen opgesplitst. In de eerste fase zijn vier alternatieven en een aantal varianten daarop onderzocht. Doel is deze alternatieven en varianten te beoordelen op doelbereik en onderling onderscheidend vermogen. Daarna kan een keuze worden gemaakt voor een voorgenomen alternatief. Dit alternatief zal in de tweede fase van de m.e.r. gedetailleerder worden uitgewerkt tot een Ontwerp Tracébesluit (OTB). Het bevoegd gezag heeft de Commissie gevraagd een tussentijdse toetsing op het Milieueffectrapport (MER) eerste fase uit te voeren.

De Commissie voor de m.e.r. heeft het MER eerste fase beoordeeld op de volgende punten:

- voldoen de alternatieven op doelbereik?
- zijn de alternatieven onderscheidend, en is daartoe de effectbeschrijving voldoende onderscheidend uitgewerkt?

Deze vragen moeten antwoord geven op de hoofdvraag: kan, op basis van de milieu-informatie uit de eerste fase, één ‘voorkeursalternatief’ (of meerdere) worden vastgesteld, dat in de tweede fase kan worden uitgewerkt in het OTB/MER?

Na eerste toetsing heeft de Commissie geconstateerd dat de essentiële informatie ontbrak in de analyse van de verkeersproblemen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft daarom een aanvulling² opgesteld en deze ter toetsing voorgelegd.

De Commissie is van mening dat in het MER eerste fase en de aanvulling daarop de essentiële informatie aanwezig is om reeds een keuze voor één of meerdere voorkeursalternatieven voor de 2e fase te maken.

De verkeersanalyse in de aanvulling geeft een voldoende onderbouwing van de problemen. Uit deze analyse blijkt dat het aandeel doorgaand verkeer (lange afstand) relatief groot is op de A27. De groei in de toekomst wordt met name veroorzaakt door dit lange afstandsverkeer. Een verbreding van de A27 zal geen grote verkeersaantrekkende werking op het lokale en regionale verkeer tot gevolg hebben. Door middel van een analyse van de congestiegegevens van de automatische verkeersregistratie en intensiteit – capaciteit verhoudingen op de A27 is aangetoond dat de files voornamelijk een gevolg zijn van een te beperkte capaciteit op weg-vakniveau.

De Commissie concludeert op basis van de analyse uit de aanvulling dat de alternatieven een antwoord geven op de probleemstelling. Over de relatieve kosteneffectiviteit van de alterna-

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

² Voor nadere informatie over de aanvulling en de ontvangen informatie zie bijlage 1.

tieven ten opzichte van minder ingrijpende oplossingen wordt geen uitspraak gedaan. De Commissie constateert dat de maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) niet volledig is en daarom kunnen er geen conclusies worden getrokken over de vergelijking van de alternatieven in de eerste fase.

Op basis van het MER kan worden geconcludeerd dat de verbreding van de A27 een forse ingreep is met negatieve effecten voor natuur, landschap, geluid, luchtkwaliteit, cultuurhistorie, archeologie en water. De onderzoeken naar deze effecten zijn goed uitgewerkt. Deze informatie kan als basis in de tweede fase van het MER, waarin tevens de compenserende en mitigerende maatregelen worden uitgewerkt, worden gebruikt.

De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. De Commissie adviseert de aanvulling zo spoedig mogelijk openbaar te maken.

In hoofdstuk 2 geeft de Commissie een toelichting op haar oordeel. Zij gaat daarbij in op de in eerste instantie geconstateerde tekortkomingen in het MER. Vervolgens wordt aangegeven hoe deze in de aanvulling zijn gecorrigeerd. De Commissie licht haar oordeel en conclusies op de verschillende onderdelen uit de aanvulling toe.

Tot slot geeft de Commissie in hoofdstuk 3 adviezen gericht op de uitwerking van het MER in de tweede fase. Deze opmerkingen hebben geen betrekking op de in eerste instantie geconstateerde essentiële tekortkomingen.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Probleemanalyse en verkeerskundige analyse

Verklaring toename verkeersintensiteiten

MER

Het MER geeft inzicht in de verwachte groei van inwoners en arbeidsplaatsen (prognoses voor 2020) om daarmee de groei van het verkeer te onderbouwen. Achter de voorgenomen verbreding van de A27 gaat volgens Rijkswaterstaat ook een grote potentiële vervoersvraag schuil. Het betreft dan vervoersstromen die nu andere routes over het hoofdwegennet volgen. In het MER ontbreekt het inzicht in het aantal en de ontwikkeling van woningen en arbeidsplaatsen en de invloed daarvan op de verkeersstromen. Dit inzicht is noodzakelijk om de geconstateerde toename in verkeersintensiteiten te verklaren, zowel tussen nu en de autonome ontwikkeling tot 2020 als tussen referentie- en planalternatieven onderling.

Aanvulling

In de aanvulling wordt de autonome ontwikkeling van de verkeerstromen explicieter onderbouwd. De groei wordt toegelicht aan de hand van ruimtelijke ontwikkelingen. Deze zal met name plaatsvinden in Utrecht, Vleuten-De Meern en Houten. De gebieden Vijfheerenlanden/Gorinchem groeien qua inwoners minder dan gemiddeld. Aan de hand van ontwikkelin-

gen in arbeidsplaatsen en inwoners wordt de groei van het aantal voertuigkilometers verklaard.

Analyse van herkomst en bestemming

MER

In het MER ontbreekt de analyse van de herkomst en bestemming van het verkeer. Welk deel van het verkeer is doorgaand (lange afstanden) en welk deel is lokaal-regionaal? De informatie over herkomst en bestemming is van belang om te komen tot de formulering van oplossingen voor de problemen op de A27. In het achtergrondrapport verkeersgegevens wordt inzicht gegeven in de herkomst en bestemming door middel van verhoudingswaarden. Dit geeft volgens de Commissie echter geen inzicht in de absolute verkeersintensiteiten en toename op de verschillende wegvakken en daarmee onvoldoende inzicht in de verkeersknelpunten die op wegvakken van het hoofdwegennet (HWN) en onderliggend wegennet (OWN) kunnen ontstaan.

Aanvulling

De kentekenenquête die Rijkswaterstaat in 2006 heeft uitgevoerd op de brug bij Gorinchem geeft een goed beeld van de samenstelling van het verkeer. De resultaten zijn gebruikt om de samenstelling van het verkeer naar ritlengte te analyseren en dit naast de modelresultaten te leggen. De conclusie is dat het karakter van het verkeer, namelijk langeafstands- en doorgaand verkeer, in de autonome situatie 2020 en ook na de voorgenomen verbreding behouden blijft.

Het herkomst/bestemmingspatroon van het verkeer op de A27 is inzichtelijk gemaakt in de referentie en voor de verschillende alternatieven. Hieruit blijkt ook dat de A27 voornamelijk lange afstandsrelaties afwikkelt.

Modal split

MER

In het achtergrondrapport verkeersgegevens bij het MER wordt ingegaan op de veranderingen in de modal split tussen basisjaar en prognosejaar. Hierin is het effect van een hogere frequentie van de Interliner Breda-Utrecht kwalitatief meegenomen. In 2008 hebben BAM en Goudappel Coffeng een rapport uitgebracht over de mogelijkheden om een spoorlijn te realiseren tussen Utrecht en Breda.

In het MER wordt geconcludeerd dat een toename van het aandeel openbaar vervoer (bus en trein) op het traject op zichzelf geen oplossing biedt voor de bereikbaarheidsproblemen. Deze informatie is echter niet expliciet meegenomen in de onderbouwing van nut en noodzaak van het project A27.

Aanvulling

In de aanvulling wordt nogmaals onderbouwd dat bij een modaliteitshift van de auto naar openbaar vervoer de intensiteiten op de A27 zullen verminderen. Dit is echter te gering om de congestieproblemen op te lossen.

Probleemanalyse van het verkeer (microanalyse)

MER

In het MER ontbreekt een analyse van de knooppunten, aansluitingen en op- en afritten op de A27 in de vorm van een microanalyse. De turbulentie (onrustig rijgedrag) bij de aansluitingen in combinatie met de vormgeving van de aansluitingen en knooppunten is van belang om onderscheid te kunnen maken in het probleemoplossend vermogen van alternatieven, varianten en maatregelen. Ook voor de verklaring van de ontwikkelingen in de doorstroming en de resulterende voertuigverliesuren is inzicht in de verkeersafwikkeling op knopen en aansluitingen van belang.

De Commissie heeft daarom geadviseerd in een aanvulling inzicht te geven in hoe de knelpunten op de knooppunten en aansluitingen in het Nieuw Regionaal Model (NRM) zijn opgenomen. Geef aan hoe een adequate inschatting van de knelpunten op de A27 in de referentiesituatie en de verschillende planalternatieven is uitgewerkt.

Aanvulling

In de aanvulling is de verkeersanalyse uitgebreid met een analyse van de congestiegegevens van de automatische verkeersregistratie en intensiteit – capaciteit verhoudingen. Hiermee zijn de filelocaties op de A27 in beeld gebracht. Uit deze analyse blijkt dat de op- en afritten geen knelpunten vormen. De hoofdoorzaak van de problemen ligt bij de punten waar het aantal rijstroken vermindert. Op basis van deze analyse en de conclusies is de Commissie van mening dat voldoende informatie is aangeleverd om vast te stellen dat de knooppunten, aansluitingen en op- en afritten niet de oorzaak van de ‘bottlenecks’ zijn.

De Commissie adviseert om in de tweede fase van het MER een microsимулатie uit te voeren om de knooppunten, aansluitingen, weefvakken en op- en afritten van het voorkeursalternatief (of alternatieven) te dimensioneren. In de tweede fase biedt een dergelijke analyse meerwaarde bij de uitwerking van het wegontwerp en de inrichting van de weg.

Verkeersintensiteiten op het onderliggend wegennet (OWN)

MER

De Commissie constateert dat in het rapport over het OWN (bijlage bij het MER) van dezelfde basisgegevens wordt uitgegaan als bij het verkeersmodel (NRM) voor de A27. Op basis daarvan is sprake van een overeenkomstige groei tussen 2000 en 2020. In de vergelijking tussen de alternatieven is met name het al dan niet aanwezig zijn van de nieuwe aansluiting Gorinchem Noord van invloed op de verdeling van het verkeer. Het is duidelijk dat de nieuwe aansluiting een deel van het verkeer van de andere aansluitingen overneemt. In hoeverre hierdoor problemen op het OWN ontstaan of juist worden opgelost is niet nader onderzocht. Op het moment dat de intensiteiten op het hoofdwegennet met 30% toenemen zal dit ook consequenties hebben voor het onderliggend wegennet dat daar op aansluit. Inzicht in de gevolgen voor de verkeersveiligheid op het OWN zijn daar direct aan gerelateerd. De toename van de intensiteiten op het OWN en de mogelijke consequenties daarvan voor de verkeersveiligheid zijn in het MER niet inzichtelijk gemaakt.

Aanvulling

Uit de aanvulling blijkt dat de projectalternatieven een beperkte invloed hebben op de intensiteiten op het OWN omdat de verkeersgroei in de toekomst met name wordt veroorzaakt

door het doorgaande verkeer. In de meeste gevallen is een daling of zeer lichte stijging van de intensiteiten zichtbaar. De conclusie dat de invloed op de verkeersveiligheid beperkt zal zijn is daarmee gerechtvaardigd.

De Commissie adviseert in de tweede fase van het MER de verkeersveiligheid op het OWN nader te onderzoeken in relatie tot verdere uitwerking van het tracé.

Modellen tot 2020 en verder

MER

De modellen die worden gebruikt hanteren 2020 als referentiejaar en 2000 als basisjaar. Voorspellingen voor 2030 worden gemaakt door de ontwikkelingen van dit model beperkt door te trekken.

De Commissie is van oordeel dat dit geen betrouwbaar zicht geeft op de toekomstige ontwikkelingen van het verkeer en adviseert een actueler model te gebruiken dat een recenter jaartal als basisjaar neemt en 2030 als referentiejaar. De Commissie wijst erop dat de WLO-scenario's laten zien dat na 2020 de maatschappelijke ontwikkelingen (vergrijzing, economie) anders zullen zijn dan daarvoor.

Aanvulling

In de aanvulling wordt duidelijk gemaakt dat voor de periode na 2020 het ministerie van Verkeer en Waterstaat met regionale ophoogfactoren werkt. Dit hangt samen met het feit dat er voor deze periode nog geen beleid is vastgesteld. Er zijn daardoor ook nog geen nieuwe modellen met recenter basisjaar voor deze periode beschikbaar. De meer recente WLO-scenario's zijn al wel doorvertaald in het landelijk model (LMS). In de aanvulling worden verschillende WLO-scenario's gepresenteerd. In het laagste groeiscenario blijft de verkeersomvang tussen 2020 en 2040 gelijk.

Op basis van de gegevens uit de aanvulling concludeert de Commissie dat voor de doorkijk naar 2030 in de prognoses ook bij het laagste WLO-scenario nog enige groei zal optreden. Op basis van de prognose met de verschillende WLO-scenario's wordt in de aanvulling duidelijk gemaakt dat de uitbreiding van de weg ook na 2020 een bijdrage levert aan de verkeersdoelen van het project. Bij toepassing van het laagste scenario blijven de verkeersprestaties in 2030 en 2040 namelijk op het niveau van 2020 en van krimp zal nog geen sprake zijn.

2.2 Conclusie verkeersanalyse MER + aanvulling

De Commissie concludeert dat de verkeerskundige analyse die is uitgevoerd voldoende inzicht geeft in de bereikbaarheidsproblemen op de A27 en het OWN. Deze probleemanalyse moet de basis vormen voor de uitwerking van oplossingsrichtingen, alternatieven en maatregelen. Daarnaast kan deze probleemanalyse inzicht geven in de prioriteit van de oplossingen en daarmee inzicht geven in de fasering van de besluitvorming en uitvoering van maatregelen.

2.3 Kostenbaten analyse (KBA)

Presentatie resultaten en uitkomsten KBA

MER

Door het gebruik van de term 'kosten en baten' in het MER wordt aangehaakt bij de quick-scan MKBA³-methodiek zoals ontwikkeld in het kader van de OEI⁴-systematiek. Daarmee worden specifieke eisen gesteld aan de uitwerking van de MKBA en de wijze van presenteren van de uitkomsten, inclusief het benoemen van het maatschappelijk rendement van de projectalternatieven. De Commissie constateert dat het format voor de beschrijving van kosten en baten (economische effecten) en de opbouw en inhoud van de tabellen afwijkt van de OEI-richtlijn (en de aanvulling daarop). Daarnaast is op basis van de beschikbare informatie onduidelijk welke posten zijn meegenomen en hoe deze zijn berekend. De kosten van compenserende en mitigerende maatregelen zijn niet meegenomen in de MKBA.

De Commissie heeft daarom gevraagd of er alternatieven zijn te formuleren die zowel probleemoplossend als economisch rendabel zijn.

Aanvulling

In de aanvulling geeft Rijkswaterstaat aan dat in de eerste fase een **kentallen** kosten baten analyse (KKBA) is uitgevoerd, waarbij gebruik is gemaakt van de werkwijzer OEI. De KKBA is nog erg globaal geraamd en de uitkomsten moeten daarom ook worden gezien als een inschatting in plaats van een hard getal. In de tweede fase zal een **Maatschappelijke** KBA worden uitgevoerd, waarbij ook de resultaten uit de m.e.r.-studie worden betrokken. Rijkswaterstaat geeft aan dat de uitgevoerde KKBA niet is bedoeld om aan te tonen of een alternatief rendabel is, maar vooral bedoeld is om de alternatieven onderling te vergelijken. Rijkswaterstaat geeft aan dat er geen OEI-tabel is opgeleverd, maar alleen deelinformatie.

De Commissie is van oordeel dat alleen globale conclusies kunnen worden getrokken over de relatieve kosteneffectiviteit van de onderzochte varianten. Zo is sprake van aanzienlijke marges. De commissie merkt op dat varianten die de problemen deels oplossen weliswaar minder effectief behoeven te zijn, maar op het criterium kosteneffectiviteit hoger kunnen scoren.

- De Commissie adviseert om de beperkingen van de gepresenteerde 'MKBA' nadrukkelijk mee te nemen in de besluitvorming.
- De Commissie adviseert om in de MKBA voor de tweede fase ook aandacht te besteden aan fasering van het project, waarbij onderdelen in de tijd gespreid worden gerealiseerd, dit vraagt om uitwerking van maatschappelijke kosten en baten per deeltraject.

³ Maatschappelijke kosten baten analyse.

⁴ Overzicht effecten infrastructuur.

3. Aanbevelingen voor het MER tweede fase

De opmerkingen in het verdere advies hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de uitwerking van de tweede fase van het MER.

3.1 Milieueffecten

Klimaat

De Commissie constateert dat het MER eerste fase geen aandacht besteedt aan de uitstoot van CO₂ of aan de gevolgen van klimaatverandering.

De Commissie adviseert om in de tweede fase van het MER expliciet in te gaan op relevante aspecten van klimaatadaptatie. Geef uitwerking aan de gevolgen van weerextremen in termen van neerslag en temperatuur en formuleer mitigerende maatregelen mochten deze noodzakelijk zijn.

Beschrijf in de tweede fase hoe klimaatdoelstellingen kunnen worden bereikt en sluit daarbij voor de klimaatmitigatie aan bij het programma 'Schoon en Zuinig' dat door het ministerie van V&W en VROM is geïnitieerd.

Geluid

De Commissie constateert dat in het MER de systematiek van de Wet geluidhinder voor wat betreft de ten hoogste toelaatbare geluidbelastingen na aanpassing van een weg⁵ verkeerd wordt toegepast. Voor de vergelijking van de alternatieven in de eerste fase is deze onjuiste systematiek niet onderscheidend. Wel worden in elk alternatief de te treffen maatregelen onderschat. Bij de toetsing of sprake is van aanpassing van een weg moet in de tweede fase wel de correcte toetsing worden uitgevoerd. Dit betekent dat de geluidbelasting na aanpassing van de weg in het toekomstig maatgevende jaar getoetst moet worden aan de heersende waarden of aan al eerder vastgestelde waarden zonder toepassing van maatregelen. In het MER eerste fase wordt evenwel beargumenteerd dat in veel gevallen geen sprake is van aanpassing van de weg na het treffen van maatregelen zoals dubbellaags ZOAB. Op basis van deze maatregel wordt geconcludeerd dat de geluidbelasting minder dan 2 dB toeneemt en er dus geen aanvullende maatregelen behoeven te worden toegepast. De Commissie concludeert dat dit op grond van het voorgaande niet correct is. Als er sprake is van aanpassing van een weg volgens de bepalingen uit de Wet geluidhinder (dus zonder toepassing van maatregelen) moet de geluidbelasting na aanpassing van de weg worden teruggebracht tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (zijnde de laagste waarde van de heersende geluidbelasting of een reeds eerder vastgestelde waarde).

⁵ Volgens de Wet geluidhinder wordt met aanpassing van een weg bedoeld een aanpassing met betrekking tot een aanwezige weg waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat ten gevolge van die aanpassing de berekende geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting 2 dB of meer wordt verhoogd.

De Commissie adviseert om in de tweede fase MER de maatregelen volgens de systematiek van de Wet geluidhinder te bepalen. Voor het bepalen van de vraag of sprake is van aanpassing van een weg dient daarbij geluidbelasting ten gevolge van de weg in het toekomstig maatgevende jaar te worden bepaald zonder het effect van maatregelen.

Luchtkwaliteit

Het project A27 is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). Op basis van de informatie uit het MER eerste fase is controle op de invoer in het NSL niet goed mogelijk.

Uit het MER blijkt dat voor alle alternatieven sprake is van een significante toename van de emissies, maar dat er voldaan kan worden aan de grenswaarden.

De Commissie adviseert om in de tweede fase expliciet aan te geven hoe het project past binnen het NSL, geef daarbij aan welke aannames in het NSL zijn gehanteerd en hoe deze in het project zijn uitgewerkt.

Beschrijf de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}⁶) en NO₂ ook onder de grenswaarden.⁷ Daarbij dienen de berekeningen te voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Presenteer de resultaten van de berekeningen door middel van verschilcontourenkaarten⁸ en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.⁹

Gezondheid

Indien sprake is van relatief grote groepen blootgestelden en relatief grote gevolgen voor geluid en luchtkwaliteit¹⁰, adviseert de Commissie ook de consequenties voor de volksgezondheid (kwantitatief) in beeld te brengen.¹¹ Doe dit op basis van bestaande dosis-effectrelaties.¹² Laat zien welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel de volksgezondheid te verbeteren.

-
- ⁶ Op dit moment zijn de rekenmethoden voor PM_{2,5} nog niet opgenomen in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit. Indien de rekenmethodiek in deze regeling ten tijde van het MER 2e fase nog niet beschikbaar zijn, beredeneer of bereken de concentraties PM_{2,5} dan op basis van de dan best beschikbare rekenmodellen.
- ⁷ Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.
- ⁸ Gebruik hiervoor klassebreedtes van 1,0 µg/m³ of minder, indien klassebreedtes van 1,0 µg/m³ onvoldoende onderscheidend zijn.
- ⁹ Gebruik hiervoor de zogeheten Adres Codering Nederland (ACN)-bestanden. Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten.
- ¹⁰ Denk hierbij aan minimaal 1000 mensen die extra worden blootgesteld aan minimaal 1 µg/m³. Een dergelijk aantal blootgestelden is nodig om op basis van bestaande dosis-effectrelaties representatieve uitspraken te kunnen over de (extra) ziektelast.
- ¹¹ Bijvoorbeeld de toe- dan wel afname van het aantal kinderen met verminderde longfunctie, het aantal mensen met COPD en het aantal vervroegde sterfgevallen.
- ¹² Zie voor dosis-effect relaties, rekenmethodieken en toelichting bijvoorbeeld:
- RIVM-report 500029001/2005 Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 - 2020. AB Knol, BAM Staatsen;
 - GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde. 8-12-2005;
 - WHO-rapport (2009) 'Economic valuation of transport-related health effects'.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Besluit: Vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.4

Activiteit: Capaciteitsvergroting van de A27 tussen de knooppunten Lunetten (bij Utrecht) en Hooipolder (bij Breda).

Bijzonderheden:

Tijdens deze tussentijdse toetsing heeft de Commissie geconstateerd dat de informatie voor een goede beoordeling van de eerste fase niet volledig was. De verkeerskundige analyse was niet volledig, waardoor het ook niet mogelijk was te toetsen of de uitwerking van de alternatieven en maatregelen in het MER volledig en juist was.

Op 17 juni 2010 en 1 juli 2010 hebben er gesprekken plaatsgevonden tussen de Commissie, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft daarop besloten een aanvulling op het MER op te stellen. Zie betrokken documenten voor het overzicht van de informatie die als aanvulling is aangeleverd.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant: 11 september 2007

advies aanvraag: 7 september 2007

ter inzage legging: 12 september 2007

richtlijnenadvies uitgebracht: 27 november 2007

richtlijnen vastgesteld: 22 september 2008

aanvraag tussentijds toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 12 april 2010

tussentijds toetsingsadvies uitgebracht: 14 september 2010

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr.ir. F.D. van der Hoeven

ir. J.A. Huizer

drs. Y.J. van Manen

drs. R. Meeuwsen (werkgroepsecretaris)

prof.dr. H.J. Meurs

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

ir. J. Termorshuizen

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de

wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Nota beantwoording vragen Commissie m.e.r. 1^e fase MER A27 Lunetten-Hooipolder;
- Memo 9 juni 2010, reactie op de vragen van de Commissie voor de m.e.r.;
- Achtergrondrapport Verkeersanalyse MER eerste fase A27 Lunetten - Hooipolder (Rijkswaterstaat maart 2010);
- Modelberekeningen gemeentelijk verkeersmodel alternatieven A27 om het effect van het onderliggende wegennet inzichtelijk te maken (Goudappel Coffeng, 22 januari 2010);
- Kentekenenquête A27, najaar 2006. (Adviesbureau van Roon, Den Haag, maart 2007).

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1^e fase A27 Lunetten – Hooipolder

Rijkswaterstaat heeft het voornemen de capaciteit van de A27 tussen de knooppunten Lunetten (bij Utrecht) en Hooipolder (bij Breda) uit te breiden. Voor de besluitvorming over maatregelen om deze capaciteit te vergroten wordt de verkorte Tracéwet-procedure gevolgd. Het Milieueffectrapport (MER) dat daarbij wordt opgesteld, wordt in twee fasen uitgewerkt. Dit tussentijds toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. gaat over het MER eerste fase.



ISBN: 978-90-421-3065-4

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht
T 030 - 234 76 66
F 030 - 233 12 95
E mer@eia.nl
W www.commissiemer.nl

