

**Richtlijnen MER 1e fase Knooppunt
Hoewelaken**

18 mei 2009

Richtlijnen MER 1e fase Knooppunt Hoewelaken

18 mei 2009

Vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet
milieubeheer

door de minister van Verkeer en Waterstaat



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

ir. Camiel Eurlings

Den Haag,



door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer



provincie Utrecht

Jacqueline Cramer

Den Haag,



Gemeente Utrecht

namens Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht

Utrecht,

namens het college van Burgermeester en Wethouders van de
gemeente Amersfoort

Utrecht,

Mobiliteit in Midden-Nederland

verder

Deze planstudie is onderdeel van het samenwerkingsprogramma
VERDER.

Inhoud

1	Inleiding - 6
2	MER in 2 fasen/procedure - 10
2.1	Mer in twee fasen - 10
2.2	Detailniveau - 14
2.3	VERDER - 14
2.4	Besluitvorming - 15
3	Probleemstelling, doel en besluitvorming - 17
3.1	Probleemstelling - 17
3.2	Doel - 19
4	Voorgenomen activiteit en alternatieven - 21
4.1	Algemeen - 21
4.2	Alternatieven - 22
4.2.1	Nulalternatief (referentiesituatie) - 22
4.2.2	Niet verbreden/OV+++ - 22
4.2.3	Verbreden - 23
4.2.4	Sorteren - 23
4.2.5	Nieuwe verbindingen - 24
4.2.6	Meest milieuvriendelijke alternatief (mma) - 24
4.2.7	Niet geselecteerde alternatieven - 24
5	Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen - 25
5.1	Nota Mobiliteit, Nota Ruimte en MobiliteitsAanpak - 25
5.2	Provinciaal beleid - 26
5.3	Gemeentelijk beleid - 28
5.4	Beoordelingskader VERDER - 35
5.5	Thema's met specifieke aandacht - 35
5.5.1	Woon- en leefmilieu en volksgezondheid - 35
5.5.2	Natuurlijke omgeving - 35
5.5.3	Nationaal Landschap en Provinciaal Landschap - 36
5.5.4	Landschap, cultuurhistorie en recreatie - 36
5.6	Terugblik - 37
6	Voorgenomen onderzoek - 38
6.1	Inleiding - 38
6.2	Hoe de effecten worden bepaald - 38
6.2.1	Twee fasen, twee effectbeoordelingen - 38
6.2.2	Reikwijdte - 38
6.2.3	Tijdhorizon - 39
6.2.4	Werkwijze - 39
6.2.5	Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen - 39
6.2.6	Prijsbeleid - 39
6.3	Te beschrijven effecten - 40
6.3.1	Algemeen - 40
6.3.2	Toetsingskader MER 1 ^e fase - 40

6.3.3	Financiën - 40
6.3.4	Verkeer - 40
6.3.5	Woon- en leefomgeving - 42
6.3.6	Natuurlijke omgeving - 44
6.3.7	Landschap, archeologie, cultuurhistorie en recreatie - 46
6.3.8	Overige effecten - 47
6.4	Kosten-batenanalyse - 47
7	Vergelijking van de alternatieven - 48
8	Leemten in kennis - 49
9	Evaluatieprogramma - 50
10	Vorm en presentatie - 51
11	Samenvatting van de MER - 52
	Bijlagen - 53
1.	Toetsingskader MER 1 ^e fase - 54
2.	Nota van antwoord - 59
3.	Advies Commissie voor de m.e.r. - 67

1 Inleiding

Knooppunt Hoevelaken is één van de belangrijkste 'verdeelpunten' van verkeer tussen respectievelijk het noorden en oosten van Nederland en de Randstad. Daarnaast fungeren de aansluitende delen van de A1 en A28 tevens als regionale ontsluitingsweg voor de regio Amersfoort. Het knooppunt Hoevelaken is in de periode 1952-1954 geopend als rotonde. Het klaverblad is in zijn huidige vorm geopend in 1972. Door deze vormgeving heeft het knooppunt een beperkte afwikkelingscapaciteit en kan het de huidige en toekomstige verkeersstromen niet goed verwerken. Dit leidt tot filevorming op de aangrenzende delen van de A1 en de A28. Op het deel van de A28 tussen Maarn en het knooppunt wordt dit nog verergerd door het relatief grote aantal aansluitingen op korte afstand van elkaar. De reistijden op de trajecten in de Nota Mobiliteit rondom knooppunt Hoevelaken voldoen hierdoor niet aan de norm. Daarnaast is het systeem van snelwegen rond knooppunt Hoevelaken kwetsbaar voor calamiteiten; bij ongelukken is de terugslag tot ver in de omgeving te merken. De bereikbaarheidsproblematiek zal in de toekomst verder verergeren door de ontwikkeling van extra woningbouw en bedrijventerreinen in de regio zowel in Utrecht, Amersfoort als Almere.

Dit is de reden om deze planstudie te starten. Het streven is om in het jaar 2020 de bereikbaarheid op een aanmerkelijk hoger niveau te hebben. Een niveau bovendien dat ook op langere termijn (met een doorkijk tot 2030) in de behoeften kan voorzien, zodat de Randstad zich kan ontwikkelen tot een bloeiende, economisch vitale regio waar het tevens goed wonen is. De uitwerking van dit streven is neergelegd in diverse nota's zoals de nota ruimte en de visieontwikkeling Randstad 2040. Bij een economisch vitale regio waar het goed toeven is, behoort ook een goede bereikbaarheid. Dit behelst zondermeer de wens dat mensen van hun woonplek hun werkplek kunnen bereiken, maar ook dat goederen op hun plaats van bestemming kunnen komen als een bereikbaarheid van sociale en recreatieve activiteiten. De uitwerking van de bereikbaarheidsdoelstelling zijn terug te vinden in de Nota Mobiliteit.

De Nota Mobiliteit, de nota die het kabinetsbeleid over verkeer en vervoer tot het jaar 2020 weergeeft, geeft aan dat de wegen in de regio Midden-Nederland niet alleen van cruciaal belang zijn voor de regio zelf. Ze vormen tevens het hart van de wegeninfrastructuur van Nederland. Want het verkeer uit het zuiden, oosten en noorden van Nederland moet de regio Midden-Nederland passeren om de westelijke delen van de Randstad te kunnen bereiken. Bovendien zijn de belangrijke landelijke economische centra als Schiphol en de steden Amsterdam, Den Haag en Rotterdam met hun achterland verbonden via de infrastructuur van de regio Midden-Nederland.

De Nota Mobiliteit constateert dat er in de regio Midden-Nederland bereikbaarheidsproblemen zijn op het hoofdwegennet. Er wordt niet voldaan aan de normen voor reistijden, doorstroming en betrouwbaarheid. Als gevolg van de algemene verkeersgroei en de ontwikkeling van stedelijke gebieden in de regio voorziet de nota een verdere toename van het verkeer. De problemen worden hierdoor nijpender.

Uit diverse landelijke en regionale verkenningen en analyses¹ blijkt dat de problemen op grote delen van het Utrechtse wegennet zullen blijven bestaan, zelfs als verregaande maatregelen worden ingevoerd zoals beprijzing voor gereden autokilometers (prijsbeleid). De bereikbaarheidsproblemen nu en in de toekomst zijn hardnekkig, ook als we de huidige projecten voor capaciteitsuitbreiding in de regio hebben gerealiseerd (bijvoorbeeld de realisatie van de verbreding van de A2).

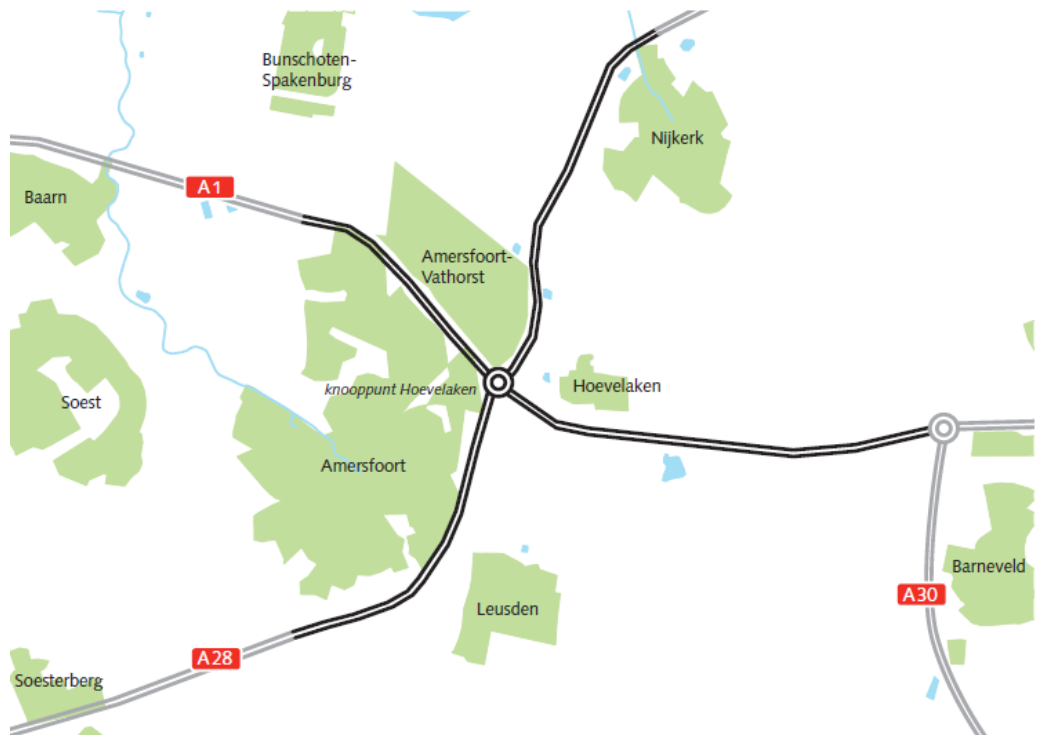
Voor het Utrechtse hoofdwegennet staan diverse planstudies op stapel die oplossingen moeten bieden voor de problemen. Deze planstudies maken deel uit van een tweetal pakketstudies; deze aanpak staat bekend als het samenwerkingsprogramma VERDER.

Binnen het programma VERDER is gekeken of de problematiek van het knooppunt Hoevelaken is op te lossen of te verminderen door minder ingrijpende maatregelen dan het aanleggen van nieuw asfalt. Conform de ladder van Verdaas zijn diverse oplossingsrichtingen afgepeld. Uit deze stappen is gebleken dat zonder de aanleg van nieuw asfalt de problematiek op het knooppunt Hoevelaken niet voldoende wordt opgelost.

Studiegebied

De studie waar deze richtlijnen voor zijn opgesteld heeft betrekking op een verbetering van de verkeersafwikkeling op het huidige knooppunt Hoevelaken. Dit knooppunt vormt de kruising tussen de A28 en de A1. Aangezien de problematiek op het knooppunt een gevolg is van verkeersstromen in een groter gebied, wordt in deze studie de A28 van iets ten zuiden van de aansluiting Maarn tot de aansluiting Nijkerk betrokken en de A1 van de aansluiting Bunschoten tot de aansluiting met de A30 nabij Barneveld. De aansluiting op de A30 is geen onderwerp van studie. Voor dit studiegebied wordt de benaming knooppunt Hoevelaken gebruikt.

¹ Netwerkanalyse, LMCA Weg



Figuur 1: studiegebied

Twee fasen

De MER bestaat uit twee fasen. In de MER 1^e fase worden de alternatieven globaal onderzocht en wordt een nadere selectie gemaakt van de onderscheidende criteria. Op basis van de verschillende onderzoeken (waaronder de MER 1^e fase) wordt een voorkeursalternatief bepaald. In de 2^e fase zal het voorkeursalternatief gedetailleerder worden uitgewerkt en zijn andere relevante aspecten, effecten en detailniveaus van belang.

Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

In de MER 1^e fase worden de effecten zoveel mogelijk kwalitatief en waar nodig kwantitatief aangegeven. Er wordt volstaan met een zo veel mogelijk kwalitatieve benadering omdat het primair gaat om het kunnen vergelijken van de alternatieven en de trechtering tot een voorkeursalternatief. In de MER 2^e fase worden de effecten zoveel mogelijk kwantitatief aangegeven.

Wijziging Tracéwet

Op grond van de adviezen van de "commissie Elverding" wordt gewerkt aan versnelling van de besluitvorming, onder andere door vereenvoudiging van de wettelijke procedure en verlichting van de onderzoekslast. Door het Kabinet is onlangs een wetsvoorstel "Versnelling Besluitvorming" opgesteld voor herziening van de Tracéwet. Het is mogelijk dat de nieuwe wettekst aanleiding geeft om af te wijken van deze richtlijnen. In de MER moet in dat geval worden aangegeven waar dit het geval is geweest.

Bevoegd gezag

Het bevoegd gezag wordt gevormd door de minister van Verkeer en Waterstaat, door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, door de het College van GS van de Provincie Utrecht en de het College van B&W van de gemeente Amersfoort. De richtlijnen voor de MER 1^e fase zijn door deze partijen ondertekend. De minister van Verkeer en Waterstaat is daarbij coördinerend bevoegd gezag. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat Utrecht.

Het door het bevoegd gezag te nemen besluit is afhankelijk van de keuze voor het voorkeursalternatief.

- Als dit voorkeursalternatief alleen uit onderdelen van het hoofdwegennet (HWN) bestaat, zal dit besluit vorm worden gegeven als Tracébesluit door de ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).
- Als het voorkeursalternatief alleen bestaat uit wegen die onderdeel uitmaken van het onderliggend wegennet (OWN) dan zal het besluit vorm worden gegeven als een (of meer) bestemmingsplan(nen)² door de gemeente(n).
- Een combinatie waarbij het voorkeursalternatief deels bestaat uit wegen van het hoofdwegennet en deels uit wegen van het onderliggend wegennet zal beide vormen van besluit kennen.
- De MER 1^e fase dient duidelijk beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel moeten worden betrokken. Hierbij dient duidelijk naar voren te komen bij welk alternatief welke procedure hoort. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

In de volgende hoofdstukken worden de elementen nader uitgewerkt die de MER 1^e fase "knooppunt Hoevelaken (A28/A1)" dient te bevatten.

² In plaats van een door de gemeente op te stellen bestemmingsplan kan de planuitwerking ook worden vormgegeven in een door de provincie in overleg met de gemeenten op te stellen inpassingsplan.

2 MER in 2 fasen/procedure

De besluitvorming over het voorkeurstracé in de 1^e fase wordt gebaseerd op vijf onderzoeken:

- Verkeerskundig onderzoek.
- Milieugevolgen (MER).
- Ruimtelijke effecten en inpassing (Ruimtelijke verkenning).
- Kosten baten analyse op basis van kentallen.
- Maakbaarheidsonderzoek.

2.1 Mer in twee fasen

In de Startnotitie zijn vijf zeer uiteenlopende alternatieven opgenomen voor het oplossen van het mobiliteitsprobleem in de regio. Daarom is er voor gekozen om eerst de alternatieven op hoofdlijnen te toetsen op de effecten voor milieu en leefomgeving. Dit is de MER 1^e fase. Hierin worden door het onderzoeken van de alternatieven (inclusief het nulalternatief) de uitersten van de mogelijke oplossingsrichtingen verkend. Op deze wijze wordt inzichtelijk gemaakt welke onderdelen van de oplossingsrichtingen kansrijk zijn. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt een realistisch voorkeursalternatief opgesteld dat in voldoende mate de bereikbaarheidsproblematiek oplost, voldoende goed is ingepast, past binnen wet- en regelgeving, uitvoerbaar en maakbaar is en past binnen het budget.

Vervolgens wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Onderdeel van deze uitwerking is een zeer gedetailleerd onderzoek wat de effecten zijn en welke maatregelen getroffen kunnen of moeten worden om negatieve effecten te verminderen of te compenseren. Dit is de 2^e fase MER.

MER 1^e fase

In de MER 1^e fase dient kort te 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 wet- en regelgeving, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

De MER 1^e fase dient de relatie aangegeven te worden met de MER 2^e fase en met het daarbij horende besluit.

De MER 1^e fase dient te bestaan uit de volgende elementen:

- een gedegen en actuele beschrijving en onderbouwing van de probleem- en doelstelling, met daarin opgenomen een opsomming van omvang en locatie van de huidige knelpunten op het gebied van verkeer en milieu en andere aspecten.
- een beschrijving van alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven. Hieronder vallen in ieder geval het nulalternatief, de vier in de startnotitie hoofdalternatieven en het meest milieuvriendelijke alternatief (mma).
- een heldere beschrijving van de procedure, en de criteria die daarbinnen gebruikt worden bij de trechtering van alternatieven en varianten.

- een beschrijving van de beleidsmatig vastgestelde toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen in de omgeving, de gevolgen daarvan op het verkeersaanbod en de daaruit voortvloeiende (verkeers)effecten in het gehele studiegebied.
- een analyse op hoofdlijnen om de effecten van de verschillende alternatieven en varianten op het milieu, met name de luchtkwaliteit, geluidsbelasting, veiligheid, gezondheid en natuur- en landschappelijke waarden langs het tracé in kaart te brengen. Ook dient – indien relevant – aandacht worden besteed aan effecten voor de ruimtelijke ordening en omgevingskwaliteiten, waaronder bijvoorbeeld cultuurhistorisch gevoelige objecten.

Op basis van deze elementen wordt een voorkeursalternatief opgesteld.

- Geef in het begin van het MER een beschrijving op over de procedure en de bouwstenen om tot een voorkeursalternatief te komen.

In de MER 1^e fase zullen de verschillende alternatieven worden uitgewerkt op hun effecten (technische, ruimtelijke, verkeerskundig en milieu) en op de mate waarin zij bijdragen aan de oplossing van de probleemstelling. Globaal worden ook de kosten van de alternatieven meegenomen.

Richtlijnen voor de MER 1^e fase

Het op te stellen MER 1^e fase dient aan een aantal eisen te voldoen. Daarom zijn voor de MER 1^e fase deze richtlijnen opgesteld. Het doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie de MER 1^e fase moet bevatten om de effecten van de aanleg van de weg op de omgeving te bepalen. Deze effecten dienen voldoende onderscheidend te zijn om een voorkeursalternatief te kunnen bepalen en hierover een besluit te kunnen nemen. De richtlijnen zijn naast de uitgebrachte startnotitie en het vigerende beleid en regelgeving gebaseerd op:

- de zienswijzen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht.
- de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.).

Voor de 2^e fase MER zullen aanvullende richtlijnen worden opgesteld. Deze worden specifiek toegesneden op het voorkeursalternatief en de daarbij te verwachten effecten.

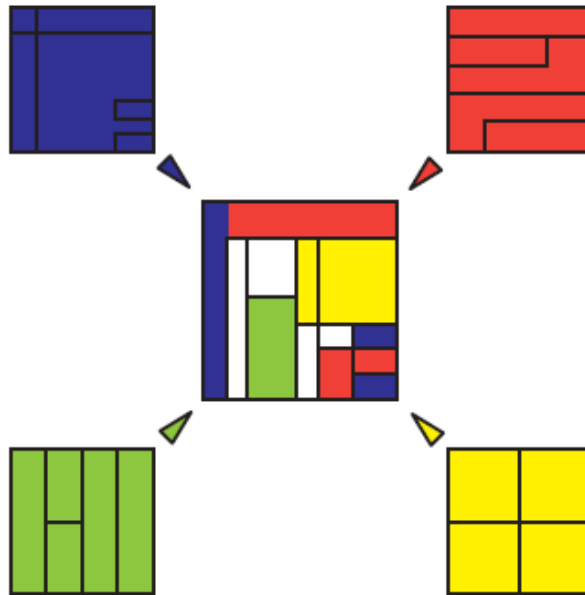
Als bijlage bij deze richtlijnen is opgenomen de Nota van Antwoord, met daarin samenvattingen van de ingebrachte zienswijzen en de reactie van het bevoegd gezag daarop. Ook als bijlagen zijn opgenomen de adviezen van de wettelijke adviseurs.

Hoe te komen tot een voorkeursalternatief

Op basis van de bouwstenen en onderzoeken zal een voorkeursalternatief worden gedefinieerd. Dit zal naar verwachting niet overeenkomen met één van de alternatieven als geheel, aangezien deze alternatieven door middel van extremen zijn vormgegeven. Het voorkeursalternatief zal worden opgebouwd uit de meest kansrijke onderdelen uit de verschillende alternatieven. Dit principe wordt verduidelijkt met de onderstaande figuur. Om een oplossing te kunnen bieden voor de ingewikkelde problematiek zal het voorkeursalternatief een logisch en samenhangend geheel van op elkaar afgestemde onderdelen moeten zijn:

- Beschrijf de methodiek om te komen tot een voorkeursalternatief duidelijk in de 1^e fase MER.

- Geef hierbij bijzondere aandacht aan de navolgbaarheid van de samenstelling uit onderdelen van de alternatieven.
- Geef aan welke (sub)afwegingen hierbij gemaakt zijn
- Maak onderscheid tussen de delen die onder de m.e.r.-plicht vallen en de delen die daarbuiten (in het kader van het programma VERDER) worden uitgewerkt.

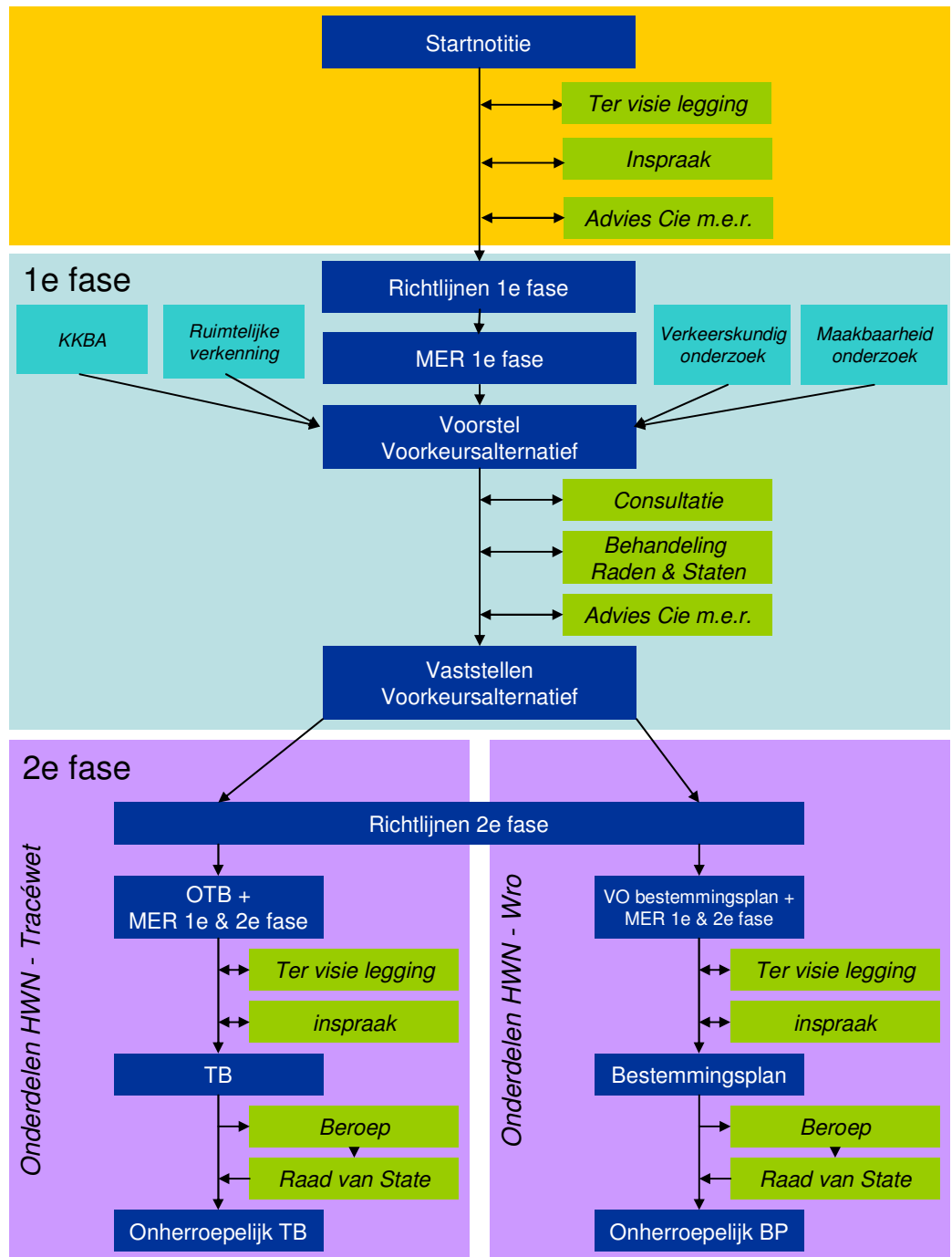


Figuur 2: principe opstellen voorkeursvariant

Consultatie

Na de selectie van het voorkeursalternatief worden belanghebbenden geconsulteerd over de keuze van het voorkeursalternatief. Dit is in het kader van de verkorte Tracéwet geen formeel inspraakmoment, maar dit wordt wél waardevol gevonden. Daarom is de consultatie van de belanghebbenden essentieel voor de studie die moet leiden tot een uitgewerkt voorkeursalternatief in de MER 2^e fase.

De 1^e fase is bedoeld om tot een door alle partijen bestuurlijk gedragen voorkeursalternatief te komen. De 2^e fase zal pas starten als er een bestuurlijk gedragen voorkeursalternatief is. Hierbij wordt uitgegaan van instemming van de vier betrokken bevoegde gezagen.



Figuur 3: procedure MER/OTB

Binnen de verkorte Tracéwet-procedure is, na het opstellen van de MER 1^e fase, het eerstvolgende inspraakmoment de gecombineerde ter inzage legging van het Ontwerp-Tracébesluit en/of bestemmingsplan en de MER 2^e fase. Hierna wordt door het Bevoegd Gezag, op basis van de MER 2^e fase, de verschillende zienswijzen, het advies van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. het Tracébesluit

genomen en/of bestemmingsplan. Vervolgens kan tegen het Tracébesluit en/of bestemmingsplan, beroep ingesteld worden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

2.2 Detailniveau

De uitwerking voor de MER 1^e fase moet gaan tot het detailniveau waarop een keuze voor een voorkeursalternatief en meest milieuvriendelijk alternatief mma kan worden gemaakt. Baseer de afweging voor het voorkeursalternatief en het mma in de MER 1^e fase op informatie over effecten op:

- verkeer:
 - verkeerseffecten op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet,
 - robuustheid en toekomstvastheid van het netwerk,
 - de effecten op verkeersveiligheid.
- omgeving:
 - woon- en leefomgeving,
 - natuurlijke omgeving,
 - landschap, archeologie, cultuurhistorie en recreatie,
 - overige aspecten.

Voor de MER 1^e fase is het van belang de effecten te beschrijven tot het detailniveau dat nodig is voor de selectie en besluitvorming over de alternatieven. Het detailniveau moet zodanig worden gekozen dat aannemelijk wordt gemaakt dat aan wettelijke eisen/normen kan worden voldaan en de verschillen in effecten tussen de alternatieven inzichtelijk worden. De effectbeoordeling dient gericht te worden te richten op de strategische keuzen die in de 1^e fase moeten worden gemaakt. Richt de effectbeoordeling op de onderscheidende aspecten en de verschillen tussen de alternatieven, onnodige detaillering kan hierbij achterwege worden gelaten. De effecten kunnen met behulp van 'expert judgement' worden beoordeeld. Beargumenteer bij deze wijze van beoordelen expliciet de robuustheid van de resultaten en geef aan hoe ze tot stand zijn gekomen.

Werk de hoofdalternatieven waar mogelijk zo uit dat de verschillende onderdelen uitwisselbaar zijn en dat op basis van de onderdelen 'nieuwe' alternatieven zijn samen te stellen tot een voorkeursalternatief en mma.

2.3 VERDER

De planstudie voor knooppunt Hoevelaken is onderdeel van het programma VERDER. Daarin wordt het gebied van de Ring Utrecht en Driehoek Utrecht – Hilversum – Amersfoort nader bestudeerd. In het programma VERDER zijn alle relevante regionale partijen vertegenwoordigd: provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, gewest Eemland, gewest Gooi- en Vechtstreek, gemeente Amersfoort, gemeente Hilversum en gemeente Utrecht. Het is aan het samenwerkingsprogramma VERDER om te zorgen voor integrale afstemming tussen pakketten van maatregelen in de vorm van de twee pakketstudies Driehoek en Ring. Daarnaast is er intensief contact met het zusterproject 'Verder via de Veluwe', die de problematiek ten oosten van knooppunt Hoevelaken onderzoekt.

De belangrijkste ordeningsmethodiek van het programma VERDER is de 'Zevensprong van Verdaas'. De Zevensprong van Verdaas geeft een opbouw van de maatregelen voor de aanpak van bereikbaarheidsproblemen in de volgende stappen:

1. Ruimtelijke visie
 2. Beprijzen
 3. Mobiliteitsmanagement
 4. Fiets en openbaar vervoer optimaliseren
 5. Benutting van bestaande infrastructuur
 6. Aanpassingen van bestaande infrastructuur
 7. Nieuwe infrastructuur
- Geef aan hoe deze studie knooppunt Hoevelaken past binnen het VERDER programma.
 - Gebruik hierbij de studies die in dit programma zijn uitgevoerd en actualiseer deze gegevens indien noodzakelijk. Ga in op:
 - de ruimtelijke visie NV Utrecht in relatie tot de problemen op het knooppunt Hoevelaken. Ga hierbij in op de ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang met het verkeers- en vervoersysteem.
 - de wijze waarop de stappen 'mobiliteitsmanagement', 'fiets en OV' en 'benutting bestaande infrastructuur' zijn verwerkt in de verschillende alternatieven.
 - de onderbouwing van de stappen 'oplossingen van kleine knelpunten', 'aanpassing bestaande infrastructuur' en 'aanleg nieuwe infrastructuur'.
 - Geef aan wat de effecten van de 'no-regret' en basispakket maatregelen uit het VERDER programma zijn en hoe deze zijn opgenomen in het nulalternatief.
 - Geef aan hoe aanvullende maatregelen uit het VERDER programma worden ingepast in de alternatieven.
 - Beschrijf de ruimtelijke visie voor het Knooppunt Hoevelaken. Ga daarbij uit van de ruimtelijke visie van de NV Utrecht.

NB: De wijze waarop prijsbeleid in de MER 1^e fase dient te worden opgenomen wordt nader ingevuld aan de hand van de verwachte beleidslijn prijsbeleid.

Binnen het programma VERDER vindt besluitvorming plaats over een groot pakket aan mogelijke maatregelen gericht op het sturen van verkeer door maximale inzet op openbaarvervoer, fietsgebruik, mobiliteitsmanagement alsmede sturing via ruimtelijke ordening. Hierdoor wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de verkeersproblematiek kan worden opgelost zonder de snelwegen aan te passen. De concrete maatregelen die wel worden uitgewerkt in het samenwerkingsprogramma VERDER worden voor de MER 1^e fase knooppunt Hoevelaken als autonome ontwikkeling in het alternatief Niet Verbreden beschouwd. De besluitvorming hierover vindt niet plaats op basis van de MER 1^e fase knooppunt Hoevelaken, maar volgt een eigen traject.

2.4 Besluitvorming

De besluitvorming vindt eveneens plaats in twee fasen. In de MER 1^e fase komen de volgende aspecten aan bod

- Geef aan hoe de besluitvorming in de eerste fase verloopt.
- Geef aan hoe andere belanghebbenden: overheden, belangengroepen en burgers worden betrokken bij dit selectieproces.
- Geef vervolgens aan hoe belanghebbenden worden betrokken bij het proces na het vaststellen van het voorkeursalternatief.

- Geef aan wat de politiek-bestuurlijke en juridische status is van het geselecteerde voorkeursalternatief.
- Geef vooruitlopend op de 2^e fase MER aan hoe de besluitvormingsprocedure voor het gekozen voorkeursalternatief zal lopen. Afhankelijk van het voorkeursalternatief dient aangegeven te worden welke procedure doorlopen dient te worden en welke partijen daarin de besluiten nemen.
- Geef aan hoe het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (commissie Elverding)³ in deze studie wordt overgenomen.
- Geef daarbij aan hoe met het eerste concept advies van de commissie is omgegaan. Ga daarbij in op het advies over de vijf dragende elementen van de procesgang:
 - Eerdere en ruimere participatie van betrokkenen.
 - Gebiedsgewijze benadering.
 - Geen vrijblijvende termijnen.
 - Afsluiting verkenning met een helder politiek besluit: het voorkeursbesluit.
 - Afweging van effecten.

De (voorgenomen) keuzes in de projecten A28, A27/A1, Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken beïnvloeden elkaar.

- Geef aan wat de relatie is met de besluitvorming over deze projecten en hoe hier rekening mee wordt gehouden.
- Geef aan wat de onafhankelijke beslisruimte is: wat zijn de relaties, wat zijn de unieke aspecten van de projecten.

De voorliggende richtlijnen betreffen de eerste fase waarin de keuze van een voorkeursalternatief centraal staat. Na afronding van deze fase zal een tussentijdse toetsing plaatsvinden door de Commissie m.e.r.. Ten behoeve van de uitwerking in de MER 2^e fase zullen aanvullende richtlijnen opgesteld worden. Hierover zal de Commissie eveneens om advies gevraagd worden waarbij gedetailleerder wordt ingegaan op de verdere uitwerking van de MER 2^e fase in combinatie met een toetsing van de eerste fase.

³ Sneller en Beter, Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, April 2008 en Kabinetsstandpunt Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, 23 mei 2008.

3 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

3.1 Probleemstelling

Vanwege de verwachte economische ontwikkelingen in de regio is een goede bereikbaarheid van groot belang. Knooppunt Hoevelaken is één van de belangrijkste 'verdeelpunten' van verkeer tussen respectievelijk het noorden en oosten van Nederland en de Randstad. Daarnaast fungeren de aansluitende delen van de A1 en A28 tevens als regionale ontsluitingsweg voor de regio Amersfoort. Het knooppunt zelf heeft door de compacte vormgeving een beperkte afwikkelingscapaciteit en kan de verkeersstromen niet goed verwerken. Dit leidt tot filevorming op de aangrenzende delen van de A1 en de A28. Op het deel van de A28 tussen Maarn en het knooppunt wordt dit nog verergerd door het relatief grote aantal aansluitingen op korte afstand van elkaar.

De reistijden op de in de Nota Mobiliteit genoemde trajecten rondom knooppunt Hoevelaken voldoen hierdoor niet aan de norm. Daarnaast is het systeem van snelwegen rond knooppunt Hoevelaken kwetsbaar voor calamiteiten; bij ongelukken is de terugslag tot ver in de omgeving te merken. De files op de snelwegen leiden tevens tot sluipverkeer op het onderliggend wegennet in de omgeving. Het doorstromingsprobleem zal in de toekomst verder verergeren door extra woningbouw en de aanleg van bedrijventerreinen in de regio.

Op de knooppunt Hoevelaken zijn er diverse, soms met elkaar samenhangende problemen op de verschillende trajectgedeelten, waarvoor specifieke oplossingen mogelijk zijn.

- In de MER 1^e fase dienen deze problemen verder in kaart gebracht te worden. Daarbij dienen ondermeer aan bod te komen:
 - De afbakening van het studiegebied.
 - Het onderscheid in het aandeel doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer en lokaal verkeer. In de 1^e fase kan volstaan worden met het gebruik van informatie uit de bestaande studies, zoals de LMCA Weg en Netwerkanalyse Utrecht.
 - De verhouding vrachtverkeer–personenverkeer op de belangrijkste routes.
 - De verdeling van de verkeersstromen over de belangrijkste routes (selected links).
- Geef naast de analyse van de verkeersstromen een beschrijving van de huidige verkeerssituatie op het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN), aan de hand van:

- De huidige reistijden op relevante deeltrajecten.
- De verhouding van de reistijd in de spits ten opzichte van de reistijd buiten de spits (NoMo doelstellingen).
- De omvang van congestie op verschillende wegvakken (in voertuigverliesuren) in totaal en naar doelgroepen (woonwerk, zakelijk, overig en goederenvervoer). In de 1^e fase kan volstaan worden met het gebruik van informatie uit de bestaande studies, zoals de LMCA Weg en Netwerkanalyse Utrecht.
- De verhouding tussen de intensiteiten in de spitsperioden en de beschikbare capaciteit op het HWN (I/C verhouding).
- De verdeling van het verkeer over het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN).
- De verandering van de verkeersstromen als gevolg van de verwachte planologische ontwikkelingen. Hanteer scenario's indien de ruimtelijke ontwikkelingen onvoldoende bekend zijn. Dit kan in de vorm van een gevoeligheidsanalyse.

Robuustheid

- Beschrijf de robuustheid van het wegennet, met aandacht voor de omleidingsroutes en de oplossingen die er momenteel voorhanden zijn in geval van ongelukken en calamiteiten.
- Ga in op de (on)mogelijkheden van deze routes en oplossingen (zoals verkeersmanagement), mede in samenhang met het onderliggend wegennet.
- Geef aan wat de ambities en doelstellingen zijn met betrekking tot de robuustheid van het netwerk. Doe dit door middel van een kwalitatieve beschouwing.

Capaciteit knooppunt

- Ga in de probleemanalyse voor het knooppunt Hoevelaken in op I/C verhoudingen, de routekeuze en de capaciteit van de weefvakken.

Op basis van deze analyses van de verkeersgegevens kan worden bepaald waar de verkeerskundige problemen liggen en voor welk (aan)deel van het verkeer naar oplossingsrichtingen moet worden gezocht.

Deze probleemanalyse dient aan te sluiten bij de studies voor de nabijgelegen wegvakken van de A28, A1 en A27.

Problemen op het onderliggend wegennet

De problemen op het hoofdwegennet veroorzaken direct en indirect effecten op het onderliggende wegennet. Kwantificeer deze problemen zoveel mogelijk. Beschouw daarbij:

- de bereikbaarheidsproblemen van steden en dorpen.
- het aandeel sluipverkeer⁴.
- de leefbaarheidsknelpunten (geluid, lucht, barrièrewerking, gezondheid en externe veiligheid).
- de doorsnijding en verstoring van natuur.
- de doorsnijding en hinder voor recreatieve uitloopgebieden en waardevolle landschappen.
- de verkeersveiligheid (onder andere de bijdrage hieraan door sluipverkeer).

⁴ Verkeer dat gezien herkomst en bestemming zou thuishoren op het HWN maar gebruik maakt van het OWN.

Geef de knelpunten op het OVN ook aan op topografische kaarten met daarop de relevante provinciale en gemeentelijke wegen in het studiegebied.

3.2 Doel

Bereikbaarheidsdoelstelling

Conform de startnotitie is de doelstelling:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Utrecht.

Dit om een voortgaande economische ontwikkeling van de regio en de Randstad mogelijk te maken. Het uitdrukkelijke streven is een verkeersdoorstroming te bereiken die aansluit bij de norm uit de Nota Mobiliteit: een reistijd op de drukste uren die maximaal anderhalf keer de reistijd buiten de spits (free flow) bedraagt. Voor de automobilist op en rondom knooppunt Hoevelaken betekent dat concreet:

- De verkeersdoorstroming in 2020 voldoet aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit:
- De gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits is maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits.
- De gemiddelde reistijd op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet in de spits is maximaal tweemaal zo lang als buiten de spits.
- De filezwaarte (uitgedrukt in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet is in 2020 terug op het niveau van 1992.

De doelstellingen van dit project sluiten aan bij de doelstelling van de Nota Mobiliteit: het mogelijk maken van de groei van verkeer en vervoer en een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur. Dit betekent dat na uitvoering van dit project de gemiddelde reistijden zullen afnemen, maar dat de files niet compleet zullen verdwijnen. Daarbij worden de overlast voor en schade aan het stedelijk gebied en het landschap en de kosten van de investeringen mee gewogen.

De doelstellingen van dit project sluiten tevens aan bij de MobiliteitsAanpak: investeren in het vergroten van de robuustheid van het mobiliteitssysteem.

Indien wordt gekozen voor nieuw aan te leggen en/of te verbreden wegen is het wenselijk dat deze veilig zijn en op lange termijn in de behoeften voorzien, zodat ze ook geruime tijd na 2020 aan de criteria uit de Nota Mobiliteit voldoen.

In deze studie worden de alternatieven vergeleken met de doelstellingen in 2020. Er is echter ook een aantal belangrijke redenen om een doorkijk te maken naar 2030. Eventuele ingrepen op knooppunt Hoevelaken zijn ingrijpend en voorkomen dient te worden dat na een eventuele aanpassing het knooppunt al gauw weer een knelpunt vormt. Daarnaast tekenen de contouren voor de ontwikkelingen voor de periode 2020-2030 zich al af, zoals de discussie over de ontwikkelingen van Almere. Het is dus zinnig om verder te kijken en een beschouwing te maken of de voorkeursoplossing robuust genoeg is om deze ontwikkelingen op te vangen. Daarnaast zijn er wettelijke eisen op het gebied van geluid die een situatie minimaal 10 jaar na reconstructie in beeld moeten brengen. Aangezien de verwachting is dat de realisatie pas na 2015 kan starten, is een doorkijk naar 2030 ook voor dit aspect belangrijk.

Geef aan hoe de verschillende overheden (in hun rol als wegbeheerder) de doelstellingen op elkaar afstemmen, zodat de verkeersproblemen gezamenlijk worden aangepakt en niet worden afgewenteld. Gebruik hierbij het gezamenlijk beoordelingskader dat in het kader van VERDER is ontwikkeld.

Omgevingsdoelstelling

De verkeersafwikkeling op en rondom knooppunt Hoevelaken heeft negatieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving. Het geluidsniveau zorgt voor knelpunten in een aantal woonkernen en kan tot verstoring binnen natuurgebieden leiden. Daarnaast zijn er knelpunten op het vlak van de luchtkwaliteit. Verder vormt de snelweg een barrière die natuurgebieden en landschappen doorsnijdt en versnipperd.

Het doel is de inpassing/vormgeving van de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg.

Dat betekent concreet:

- Voorkomen dat de luchtkwaliteit verslechtert en de geluidhinder verergert en streven naar verbetering. Dit wordt getoetst aan minimaal de wettelijke bepalingen. Waar mogelijk worden verbeteringen bewerkstelligd die zijn vereist in het kader van goed ruimtelijk ordenen en die verder reiken dan de strikte toepassing van de geluidwetgeving. Dat is vooral vereist daar waar reeds hoge geluidbelastingen zijn en worden toegelaten en waar gebieden in aanmerking kunnen komen voor het realiseren van kwetsbare bestemmingen (zuinig ruimtegebruik bevorderen).
- Kansen benutten om bestaande knelpunten te verbeteren, bijvoorbeeld het beter benutten van grondwater en het verminderen van de barrièrewerking door het waar mogelijk opheffen van de barrièrewerking van de snelwegen voor mens en dier en het optimaliseren van dwarsverbindingen.
- Zorgen dat de aan te leggen infrastructuur veilig is. Het aantal slachtoffers op de weg mag niet toenemen.
- Aantasting en verstoring van natuur voorkomen, mitigeren of compenseren.
- Voorkomen van aantasting landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve kwaliteiten in de directe omgeving.

Tenslotte dient knooppunt Hoevelaken bij te dragen aan een structureel gezond wegennetwerk. Dat wil zeggen dat het netwerk verstoringen, zoals files als gevolg van een ongeval, kan opvangen.

- Omdat er een lange termijn oplossing moet komen zal kwalitatief beschouwd moeten worden of de doelstellingen ook in 2030 nog gehaald kunnen worden.
- Geef aan hoe de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit bij de uitbreiding van infrastructuur worden gewaarborgd en verbeterd door een goede inpassing van nieuwe verbindingen en uitbreiding van de bestaande verbindingen.
- Maak hierbij onderscheid tussen het oplossen/voorkomen van knelpunten op de bestaande infrastructuur en het ontstaan/voorkomen van knelpunten bij de aanleg van nieuwe verbindingen.

4 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."

4.1 Algemeen

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. 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 in de MER 1^e fase effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020. Daarnaast dient met een gevoeligheidsanalyse een perspectief op de situatie in 2030 te worden geschetst. Omdat in de MER 1^e fase vooral de onderlinge vergelijking relevant is, zal veelal volstaan kunnen worden met een kwalitatieve beschouwing. Een kwantitatieve beschouwing vindt plaats in de 2^e fase waarbij tevens op basis van berekeningen de exacte maatregelen getroffen moeten worden om te voldoen aan wet- en regelgeving of om negatieve effecten te mitigeren danwel te compenseren.

De alternatieven dienen in de eerste fase op een zodanig detailniveau uitgewerkt te worden dat ze kunnen worden getoetst op:

- De **bereikbaarheidsdoelstelling**. Geef aan op hoeveel procent van de bereikbaarheidsdoelstelling alternatieven moeten scoren en hoe dit doel zich verhoudt met de omgevingsdoelstelling.
- De **omgevingsdoelstelling**. Geef aan hoe wordt omgegaan met de adviesopdracht aan het College van Rijksadviseurs om een ruimtelijke verkenning te maken. Neem dit document op als bijlage bij de MER. Beschrijf de effecten waar mogelijk en nodig op een kwantitatieve wijze door gebruik te maken van modelberekeningen of daar waar dit geen meerwaarde heeft op een kwalitatieve wijze. Op deze manier kan informatie verkregen worden voor een onderlinge

vergelijking en de vraag worden beantwoord óf zich knelpunten zullen voordoen en of die mitigeerbaar zijn.

- De randvoorwaarden die volgen uit **wet- en regelgeving**.
- De kosten in relatie tot de **fasering** van de (mitigerende) maatregelen en projecten uit het VERDER programma. Indien een alternatief niet binnen het taakstellend budget valt en om die reden gefaseerd uitgevoerd dient te worden is het van belang een beschouwing op te stellen over de effecten van de gefaseerde aanleg. In deze beschouwing dient aandacht gegeven te worden aan de verkeerskundige effecten, maar ook de ruimtelijke kansen en belemmeringen. Mocht uit deze beschouwing blijken dat de effecten van een fasering groot kunnen zijn, dan dient dit in de afweging meegenomen te worden en is dit een belangrijk aandachtspunt voor de 2^e fase MER.

4.2 Alternatieven

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt en onderzocht:

- Het nulalternatief (referentiesituatie),
- Het alternatief niet verbreden,
- Het alternatief verbreden,
- Het alternatief sorteren,
- Het alternatief nieuwe verbindingen,
- Het meest milieuvriendelijk alternatief (mma).

4.2.1 *Nulalternatief (referentiesituatie)*

Om de hoofdalternatieven te kunnen vergelijken met de situatie zoals de wereld er uit zou zien zonder de wegen op en rond knooppunt Hoevelaken te veranderen, dient het nulalternatief in beeld gebracht te worden. Het nulalternatief dient de situatie in 2020 te beschrijven, zonder infrastructurele aanpassingen aan en rond knooppunt Hoevelaken, met uitzondering van de wegverbreding van de A28 die valt onder de planstudie A28 Utrecht-Amersfoort.

Het nulalternatief is de huidige situatie op de wegvakken in het plangebied met de autonome ontwikkelingen in 2020, met voor zover mogelijk een doorkijk naar 2030.

- Geef hiertoe een overzicht van de ruimtelijke plannen en projecten die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd en geef aan welke invloed deze hebben op het verkeersaanbod.
- Onderbouw de ruimtelijke en modelmatige aannames die voor het verkeersmodel worden gedaan.

De voorkeursalternatieven uit de studies van de aangrenzende wegvakken kunnen niet als autonome ontwikkeling worden beschouwd zolang daar geen formele besluiten over zijn genomen. Wel dient door middel van een gevoeligheidsanalyse in beeld gebracht te worden welke consequenties de besluiten over deze projecten kunnen hebben voor de verkeerscijfers op de ring Utrecht. Werk logische combinaties uit van vergelijkbare alternatieven voor de aangrenzende wegvakken, bijvoorbeeld met een minimum en maximum variant. Geef aan hoe in de ontwikkelingen van de alternatieven rekening wordt gehouden met aan aangrenzende projecten.

4.2.2 *Niet verbreden/OV+++*

De oplossing voor de verkeersproblematiek wordt niet gezocht in het uitbreiden van de capaciteit op de weg, maar in het sturen van verkeer door maximale inzet op openbaar vervoer, fietsgebruik, mobiliteitsmanagement alsmede sturing via ruimtelijke ordening. Hierdoor wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de verkeersproblematiek kan worden opgelost zonder de snelwegen aan te passen. De concrete maatregelen die wel worden uitgevoerd zijn verder uitgewerkt in het programma VERDER.

Het alternatief niet verbreden wordt in twee stappen uitgewerkt. In de eerste stap wordt dit alternatief gevuld met een vastgesteld en uitvoerbaar (passend binnen de vastgestelde financiële kaders) pakket van aanvullende maatregelen op gebied van OV, fiets en mobiliteitsmanagement vanuit VERDER, Randstadspoor tweede fase en Programma Hoogfrequent spoor. Dit alternatief geeft aan wat het effect is op mobiliteitsvraag per auto. Als dit alternatief vergeleken is met het nulalternatief, dan zal dit bovenstaande alternatief dienen als uitgangspunt voor de analyse van de alternatieven in de planstudie.

De tweede stap betreft een gevoeligheidsanalyse waarbij gekeken wordt naar een zeer uitgebreid en vergaand pakket aan OV maatregelen oplopend tot het totale bedrag dat gereserveerd is voor de Draaischijf Nederland om de vraag te beantwoorden of het mogelijk is een zodanig OV pakket te bedenken waarmee de problemen op het hoofdwegennet worden opgelost. Hierbij wordt gedacht aan aanvullende frequentieverhogingen op het spoornet, nieuwe Randstadspoor stations en opties voor vertramming van het HOV net. Dit is een verkeerskundige gevoeligheidsanalyse, daar besluitvorming over deze OV lijnen buiten de bevoegdheden van deze planstudie gaat. Mocht blijken dat deze gevoeligheidsanalyse leidt tot een positieve verkeerskundige beoordeling op een of meerdere elementen, dan zal een eventuele nadere uitwerking ofwel binnen het programma VERDER ofwel via een andere planstudie ter hand worden genomen.

4.2.3 *Verbreden*

De oplossing voor de verkeersproblematiek wordt gezocht in het uitbreiden van de capaciteit op het hoofdwegennet. Daarnaast wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een zo robuust mogelijk netwerk, zodat ook bij calamiteiten een goede omleidingsroute op hoofdwegennetniveau beschikbaar is. Geef aan hoe vaak en hoe met verkeersmanagement en eventueel gebruik van het OVN aan het netwerk zo robuust mogelijk kan worden gemaakt. Breng ook benuttingsmaatregelen in beeld als onderdeel van de oplossing.

4.2.4 *Sorteren*

De oplossing voor de verkeersproblematiek wordt gezocht in het scheiden van doorgaand en lokaal/regionaal verkeer. Dit kan worden bereikt door het aanleggen van hoofd- en parallelbanen. De scheiding hiertussen vindt op ruime afstand van het stedelijk gebied plaats. Het doorgaande verkeer kan op deze manier via de hoofdbanen eenvoudig en snel dit stedelijk gebied passeren. Het heeft immers geen last van verstoringen die worden veroorzaakt door aansluitingen en knooppunten. De parallelbanen vormen een sluitend, volledig systeem dat bedoeld is om regionaal verkeer af te wikkelen. Ook bij dit systeem is een goede doorstroming het uitgangspunt. Daarnaast zijn er voldoende, optimaal gelokaliseerde aansluitingen met het onderliggend wegennet. De ontmenging van lokaal/bestemmingsverkeer en

doorgaand verkeer dient in dit alternatief naar voren te komen en het effect daarvan op de bereikbaarheidsdoelstelling.

4.2.5 *Nieuwe verbindingen*

De oplossing voor de verkeersproblematiek wordt niet gezocht in het aanpassen van knooppunt Hoevelaken en de omliggende snelwegen zelf, maar in het aanleggen van nieuwe verbindingen. Door een deel van de verkeersstromen als het ware 'om het knooppunt heen' te leiden wordt het bestaande netwerk verkeerskundig ontlast. Geef met name aan voor welke stromen de nieuwe verbindingen een oplossing bieden en wat het effect is op de lokale verkeersstromen. Geef aan hoe de nieuwe verbindingen bijdragen aan het oplossen van de problemen veroorzaakt door de samenvoeging van de verkeersstromen van en naar Barneveld en Nijkerk. Maak onderscheid in maatregelen die neerkomen op verruiming van het knooppunt Hoevelaken en maatregelen die verder vanaf het knooppunt af ingrepen vereisen.

4.2.6 *Meest milieuvriendelijke alternatief (mma)*

In de MER 1^e fase dient een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) te worden gepresenteerd; een realistisch alternatief dat de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit voor de leefomgeving. In het mma kunnen extra en bovenwettelijke mitigerende maatregelen worden opgenomen.

- Aan het einde van de eerste fase dient aan de hand van het onderzoek aangeduid te worden welk alternatief de minst nadelige gevolgen heeft voor natuur en milieu.
- Ga daarbij op een zelfde wijze te werk als bij het samenstellen van het voorkeursalternatief.
- Stel het mma samen uit de meest milieuvriendelijke onderdelen van de alternatieven.
- Onderbouw wat hiervoor de selectiecriteria zijn geweest. Geef aan op welke gronden er is gekozen voor het mma en onderbouw dit met de (milieu)effectbeschrijvingen.
- Geef aan welke maatregelen uit het VERDER programma in het mma kunnen worden opgenomen.

Dit alternatief vormt een eerste aanzet tot het mma. In de MER 2^e fase dient het mma nader te worden uitgewerkt en dienen de mitigerende maatregelen ingevuld te worden.

4.2.7 *Niet geselecteerde alternatieven*

Uit de inspraak is een aantal nieuw alternatieven veelvuldig naar voren komen. Er is nader beschouwd of deze alternatieven een oplossing kunnen bieden voor de geconstateerde problemen. In de MER wordt verder onderbouwd waarom deze alternatieven niet verder in detail in de MER worden onderzocht. Het betreft met name:

- de opwaardering van route via de N227 tussen Maarn (A12) en Amersfoort (A28).
- opwaardering en benutting van de route via de A30 Barneveld – Veenendaal.

5 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

Artikel 7.10, lid 1, onder d, van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen".

Voor de beschrijving van de huidige situatie dienen recente gegevens te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2020 met een doorkijk naar 2030. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan: de toekomstige ontwikkelingen van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet de MER 1^e fase uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

Beschrijf in de MER 1^e fase relevante wet- en regelgeving en het relevante beleidskader en geef aan welke (beleids)ambities, randvoorwaarden en criteria hieruit naar voren komen voor de ontwikkeling van alternatieven en de inpassing van infrastructuur. Geef daarbij aan welke andere belangen er spelen en of:

- deze belangen conflicterend zijn.
- hier randvoorwaarden, knelpunten en belemmeringen uit voortvloeien.
- er keuzes te maken zijn die win/win-situaties opleveren.

Stel een kansen-/belemmeringenkaart op met daarop de kansen, problemen en de inschatting van mitigatiemogelijkheden. Geef dit weer op topografische kaarten met daarop het HWN en OVN van de samenwerkende partijen uit VERDER.

5.1 **Nota Mobiliteit, Nota Ruimte en MobiliteitsAanpak**

Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte. 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. Daarnaast wordt prioriteit gegeven aan een hogere verkeersveiligheid. Het doel is de trendmatige afname van het aantal slachtoffers krachtig voort te zetten.

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen voor knelpunten op het hoofdwegennet wordt ook aangegeven wat de gevolgen zijn voor het onderliggend wegennet en wat de gevolgen zijn van ontvlechting van verkeersstromen naar afstand of motief. Het rijk kan bijdragen aan oplossingen op het onderliggende wegennet als dit een oplossing biedt voor een knelpunt op het hoofdwegennet. Waar alternatieve oplossingen denkbaar zijn, dienen deze volwaardig in het afwegingsproces te worden meegenomen.

Mobiliteitsaanpak

Met de MobiliteitsAanpak (september 2008) wil het Kabinet een antwoord bieden op de groeiende verkeersproblemen én een ambitie neerzetten voor de tijd na 2020. Daartoe worden maatregelen genomen die een uitwerking zijn van de Nota Mobiliteit en het coalitieakkoord, maar daarnaast worden extra maatregelen ingezet. De kwetsbaarheid van het systeem is inmiddels dusdanig groot, dat er geïnvesteerd moet worden in het vergroten van de robuustheid van het mobiliteitssysteem. Onder meer gekoppeld aan de Structuurvisie Randstad 2040 geeft de MobiliteitsAanpak een visie op de doorontwikkeling van de het mobiliteitssysteem na 2020.

5.2 Provinciaal beleid

Streekplan Utrecht

In december 2004 is het streekplan Utrecht vastgesteld waarin het provinciaal ruimtelijk beleid voor de periode 2005 – 2015 is vastgesteld. In de hoofdbeleidslijn infrastructuur is aangegeven dat de beschikbaarheid van bestaande infrastructuur en de (toekomstige) capaciteit van deze infrastructuur mede bepalend zijn bij het kiezen van nieuwe verstedelijkingslocaties. Dit is een belangrijke leidraad geweest voor stedelijke uitbreidingen in het streekplan.

Zeer terughoudend zal worden omgegaan met de aanleg van nieuwe infrastructuur voor de auto. Nieuwe doorsnijdingen zijn alleen aanvaardbaar voor het completeren van het netwerk en voor het verbeteren van de leefbaarheid van de kernen. Daarom zullen met name de bestaande tracés van autosnelwegen beter worden benut om de groeiende automobiliteit op te vangen. Waar nodig moet de bestaande capaciteit van het wegennet worden vergroot door bijvoorbeeld extra rijstroken of parallelstructuren. In het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht is het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid nader uitgewerkt.

In het streekplan is een woningprogramma opgenomen van 73.660 woningen, waarvan er 42.750 in het Stadsgewest Utrecht zijn geprojecteerd en 19.440 in Gewest Eemland.

Noordvleugel Utrecht 2015 – 2030

De provincie Utrecht zet in op 4 speerpunten:

- Het realiseren van het woningbouwprogramma, met een sterk accent op binnenstedelijke woningbouw en woningbouw bij stations van hoogwaardig openbaar vervoer.
- De instandhouding en de ontwikkeling van hoogwaardige (nationale) landschappen, als contramal van het stedelijk gebied. Goede stand-landverbindingen zijn hierbij belangrijk.

- Het realiseren van goede bereikbaarheid, zowel per auto als per openbaar vervoer.
- De verdere ontwikkeling van de Noordvleugel tot knooppunt van kenniseconomie en cultuur.

Op 23 maart 2009 hebben Provinciale Staten de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015 – 2030 geaccordeerd. Wanneer alle partners in de NV Utrecht met de Ontwikkelingsvisie hebben ingestemd, is deze definitief.

Het woningbouwprogramma voor de periode 2015 – 2030 is 68.700, waarvan er 15.000 in Almere worden gebouwd voor de Utrechtse behoefte. Het programma voor het Noordvleugel gebied is daarmee 53.700, waarvan er 35.800 in het bestaande stedelijk gebied zijn voorzien. Binnen het programma van 53.700 woningen is een onderverdeling gemaakt naar het Gewest Eemland (12.200), het Gewest Gooi en Vechtstreek (4.500) en de Regio Utrecht (37.000).

In relatie tot de infrastructuur en het openbaar vervoer zijn in de Ontwikkelingsvisie onder meer de volgende punten opgenomen:

- De nadruk op binnenstedelijk bouwen beperkt het aanleggen van nieuwe verbindingen tot het uiterst noodzakelijke.
- In de regio Utrecht moet het ov-systeem worden verbeterd, waarbij het potentieel van Randstadspoor kan worden benut door verdichting bij stations en de aanleg van enkele nieuwe stations.
- De Ring Utrecht is van essentieel belang voor het Utrechtse en Nederlandse hoofdwegennet en voor de bereikbaarheid. In Rijnenburg worden maximaal 7.000 woningen (5.000 na 2015) en 100 ha bedrijventerrein gerealiseerd. Hiervoor moet een passende infrastructurele ontsluiting worden gerealiseerd.
- Van het woningbouwprogramma in de Driehoek Utrecht – Hilversum – Amersfoort wordt een beperkt mobiliteitseffect verwacht. Specifieke aandacht is nodig voor de ontsluiting van Vathorst- West.
- Almere zal groeien tot een stad met 350.000 woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen. In Almere-Oost worden 15.000 woningen gebouwd voor de Utrechtse behoefte. Randvoorwaarde hierbij is een goede verkeers- en vervoersrelatie tussen Eemland en Gooi en Vechtstreek enerzijds en Almere (Oost) anderzijds, zowel per openbaar vervoer als per auto.

Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 – 2011⁵

In het milieubeleidsplan staan de provinciale milieuambities voor de periode tot 2011 aangegeven. Het PMP gaat uit van een gezonde en veilige leefomgeving met als speerpunten luchtkwaliteit en geluidhinder. Voor de planstudies voor de Ring Utrecht en het Knooppunt Hoevelaken zijn het meest relevant de ambities op het vlak van

- Het verbeteren van de luchtkwaliteit.
- Het verminderen van geluidhinder.
- Het tegengaan van overbodig / hinderlijk licht en vergroten van donkerte.
- Het reduceren van risico's op calamiteiten met gevaarlijke stoffen.
- Geen of minimaal gezondheids- en milieuhygiënisch risico door verontreinigde bodem of grondwater.

⁵ Het PMP is vastgesteld door GS op 10 maart 2009; in PS van 20 april ligt het statenvoorstel tot vaststelling voor.

Het PMP wil de provincie Utrecht zo goed mogelijk voorbereiden op de toekomst en vraagt daarom bij alle beslissingen en acties rekening te houden met de gevolgen voor de toekomst. Om duurzame ontwikkeling te stimuleren is het actieplan duurzaamheid opgezet. Dit actieplan is gericht op het integreren van duurzaamheid in alle beleidsvelden. Verder zet het PMP sterk in op het bereiken van energiebesparing en duurzame energieproductie. Hiertoe wordt o.a. het programma "Klimaat op Orde" uitgevoerd, naast een serie andere activiteiten die bijdragen aan de in 2008 opgestelde energievisie.

Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit Utrecht (RSLU) en het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het RSLU is een onderdeel van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In het RSLU werken Utrechtse gemeenten, Rijkswaterstaat Utrecht en de provincie Utrecht samen aan een betere luchtkwaliteit. De doelen van het RSLU/NSL zijn:

- Het bereiken van een luchtkwaliteit in de provincie Utrecht die voldoet aan de wettelijke normen.
- Het vlottrekken van de stagnatie in de ruimtelijke ontwikkeling.
- Effectieve aanpak.

In het RSLU/NSL zijn de projecten in kaart gebracht die de komende jaren de luchtkwaliteit naar verwachting zullen verslechteren, de zogenaamde Projecten in Betekenende Mate. De planstudies voor de Ring Utrecht en het Knooppunt Hoevelaken zijn in het RSLU niet met name genoemd. De doelen uit het RSLU/NSL gelden voor de projecten in betekenende mate en zijn dus ook van toepassing op de projecten in het kader van het regionaal samenwerkingsprogramma VERDER.

Verkeer

In februari 2008 is het strategisch mobiliteitsplan+ (SMPU) vastgesteld. Hierin is het verkeer- en vervoerbeleid van de provincie voor de periode 2004 – 2020 vastgelegd. Het betreft een actualisatie van het (SMPU) van december 2003. De hoofddoelen uit het SMPU zijn:

- Het realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoersysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen.
- Het verbeteren van de veiligheid van het verkeers- en vervoersysteem voor gebruikers en omwonenden.
- Het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving.

Belangrijk bij de normeringen ten aanzien van het doelmatig verkeers- en vervoerssysteem is het beoordelingskader pakketstudies Utrecht. Hierbij is een kader ontwikkeld dat niet geldt per overheid, maar voor het hele netwerk. In het SMPU is dit gezamenlijke kader als beleidsuitgangspunt opgenomen. Het betreft normering ten aanzien van reistijd en betrouwbaarheid. Daarbij is ook de relatie gelegd met de normeringen in de Nota Mobiliteit. Tevens is aangegeven dat volgens de zevensprong van Verdaas gewerkt wordt.

5.3 Gemeentelijk beleid

Milieubeleidsplan Amersfoort 2008-2011

In het Milieubeleidsplan Amersfoort 2008-2011 zijn de volgende ambities en doelstellingen weergegeven:

- Lucht:
 - Ambitie 2030: een luchtkwaliteit die voldoet aan landelijke grenswaarden en gezondheidsklachten voorkomt.
 - Doelstelling 2011: geen overschrijding van de wettelijk toegestane concentratie stikstofdioxide en fijn stof.
- Geluid:
 - Ambitie 2030: de bestaande geluidskwaliteit behouden en waar mogelijk verbeterd.
 - Doelstelling 2011: de dalende lijn aan klachten van bewoners vasthouden.
- Externe Veiligheid:
 - Ambitie 2030: De veiligheidsrisico's zijn bekend en beheersbaar.
 - Doelstelling 2011: Opmerking: de kaders voor stansport over spoor zijn niet geformuleerd.
- Gezondheid:
 - Ambitie 2030: Amersfoort biedt al haar inwoners een gezonde leefomgeving.
 - Doelstelling 2011: gezondheid is een belangrijk criterium bij ruimtelijke planvorming
 - Doelstelling 2011: locaties van nieuwe scholen en kinderdagverblijven liggen tenminste 100 m van autosnelwegen.
 - Doelstelling 2011: bewoners worden actief ingelicht over de kwaliteit en risico's van hun woonomgeving.
- Natuur en biodiversiteit
 - Ambitie 2030: een goed functionerende ecologische hoofdstructuur.
 - Ambitie 2030: een duidelijk waarneembare toename van kenmerkende planten- en diersoorten.
 - Doelstelling 2011: actief vergroten en beschermen van de biodiversiteit in en rond Amersfoort in het kader van de Groen-Blauwe structuur en het Nationaal landschap.
 - Doelstelling 2011: de ecologische structuur is versterkt en uitgebreid (minimaal 50 %)
 - Doelstelling 2011: versnippering en nivellering van natuur en landschap in en rond Amersfoort is door toepassing van Groene Saldoregeling te voorkomen.
 - Doelstelling 2011: de kwaliteit van het leefklimaat is verbeterd.

Verkeer en Vervoersplan 2005

Het Verkeer en Vervoersplan 2005 bevat de kaders voor het Verkeer en Vervoersplan 2005-2015 van de gemeente Amersfoort. Hierin zijn de volgende doelstellingen weergegeven:

- Het realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoerssysteem om de bereikbaarheid in en van Amersfoort voor alle vervoerswijzen te waarborgen.
- Het waarborgen van de economische bereikbaarheid door terugdringen van doorgaand en sluipverkeer.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Amersfoort kijkt naar het stelsel van wegen alsof het één netwerk is en zoeken naar oplossingen die elkaar versterken. De auto, de fiets en het openbaar vervoer worden in samenhang gezien. Door samenwerking met andere wegbeheerders leidt dit tot een betere benutting van het verkeers- en vervoerssysteem.

- Auto
 - Voor de bestaande verkeersstructuur geldt: eerst benutten, dan bouwen. Hiervoor wordt ook dynamisch verkeersmanagement ingezet (uitgewerkt in 'aan de slag met DVM' uit 2001). Veel geld en energie wordt besteedt aan de bereikbaarheid van de VINEX-locatie Vathorst en de verbetering van de toegangswegen.
 - Er wordt rekening gehouden met verkeersaanpassingen in het westelijke deel van Amersfoort.
 - Op het hoofdwegennet zijn voor Amersfoort de A1, A28 en knooppunt Hoevelaken van belang. Het gewenste eindbeeld (2015-2020) is een structurele uitbreiding van de capaciteit.
- Fiets
 - In Amersfoort verplaatsen veel mensen zich per fiets en dat willen we zo houden. We willen het totale fietsnetwerk fors verbeteren. In 2008 is het Fietsstimuleringsplan 2001 geactualiseerd.
- Openbaar vervoer
 - De provincie Utrecht is verantwoordelijk voor de organisatie en uitvoering van het openbaar vervoer. Door het grote belang van goed openbaar vervoer in en rond de stad wil Amersfoort een belangrijke rol spelen. Amersfoort ondersteunt acties (voor doelgroepen) en projecten om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Nieuwe stations voor de trein worden niet uitgesloten.
- Veilig en leefbaar
 - Amersfoort is verhoudingsgewijs veilig en wil dit vasthouden. In 2008 is een Verkeersveiligheidsplan vastgesteld. Op dit moment kent Amersfoort geen black spots meer. Toekomstige black spots moeten worden voorkomen.

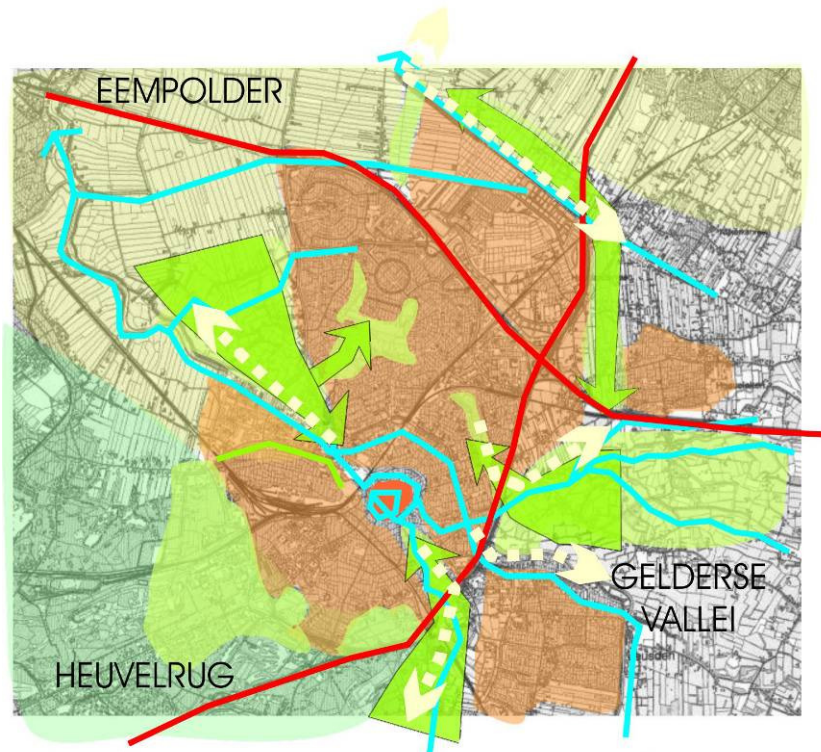
De noodzakelijke mobiliteit heeft gevolgen voor de leefbaarheid in de gemeente. We hechten eraan om te stellen dat de landelijke en Europese normen voor ons leidend zijn. Bij onze afwegingen zal duurzaamheid altijd een rol spelen.

Ruimtelijke Ordening

RO beleid gemeente Amersfoort in relatie tot de Planstudie knooppunt Hoevelaken

Groen blauwe structuur

- Karakteristiek
 - Bijzonder aan Amersfoort is de ligging op de overgang van drie landschappen: de beboste Heuvelrug, het open Eemland met de grondgebonden landbouw en weilanden en het halfopen hoevenlandschap met de karakteristieke beken van de Gelderse Vallei. Deze bijzondere ligging bepaalt voor een belangrijk deel de karakteristiek van de groene en blauwe structuren in Amersfoort. Tevens geeft de aanwezigheid van deze drie verschillende landschappen een gevarieerd aanbod van mogelijkheden voor natuur, landschap en recreatie.



- **Beleid**
 - In 2004 is de beleidsvisie Groenblauwe Structuur (GBS) vastgesteld. Het is daarmee de enige ruimtelijke visie die het hele grondgebied van de gemeente beslaat. De versterking van de groene en blauwe structuren in de stad en in het buitengebied staat centraal. Alle aspecten met betrekking tot het groen en water worden in de visie afgewogen (natuur, landbouw, recreatie, cultuurhistorie, water en landschap).
- De belangrijkste ambities ten aanzien van de groenblauwe structuur zijn:
 - behoud van de kwaliteit van en de variatie aan landschappen binnen en buiten de stad.
 - behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische elementen.
 - het water als belangrijk structurerend element van de groen-blauwe structuur in en buiten de stad versterken.
 - het realiseren van een voldoende groot aanbod aan recreatievoorzieningen voor bewoners van Amersfoort, zowel voor de georganiseerde vormen, zoals sport en volkstuinen, als voor ongeorganiseerde vormen, zoals natuurbeleving, wandelen, fietsen, paardrijden, skeeleren, zonnebaden en zwemmen.

Op de afbeelding worden de hoofdlijnen van de beleidsvisie verbeeld. Amersfoort valt uiteen in vijf deelgebieden, die elk hun eigen kenmerken en ambities hebben, die hieronder worden beschreven.

- **Noord**

Hier staat het behoud van de openheid en landschappelijke kwaliteiten van de polder Arkemheen-Eemland (een Nationaal Landschap) centraal. Vathorst Noord moet een zodanige inrichting krijgen dat dit gebied de recreatieve druk vanuit Vathorst kan opvangen. In het gebied loopt het riviertje de Laak. Dit wordt verbreed waarbij de mogelijkheden voor recreatie en natuur worden versterkt.

Het is gewenst om Vathorst Noord te verbinden met het Hoevelakense Bos (gemeente Nijkerk). Voor dit gebied is behoud en versterking van de recreatieve capaciteit de opgave en verbreding van het Hoevelakense bos (op grondgebied van Amersfoort) de wens. Daarbij wordt ook gedacht aan de inpassing van werklandgoederen.

- Oost

Het gebied ten oosten van de A28 is vrij nat. Aan deze kant van Amersfoort komen onder de A28 door alle waterlopen de stad binnen die aan de andere kant van de stad de rivier de Eem vormen. Vandaar dat in dit gebied ook is gekozen voor een groene inrichting. Bij extreem hoog water mag het gebied onder water lopen om te zorgen dat Amersfoort droge voeten houdt. Het versterken van het contrast in het halfopen landschap, met verweving van de functies landbouw, waterberging, natuur en recreatie, staat hier centraal. Dit houdt in natuurontwikkeling en waterberging in de gebieden Bloeidaal (al aangelegd) en de Schammer (grondgebied van de gemeente Leusden), een bredere bedding van diverse beken in het gebied voor natuurontwikkeling. Ook wordt ingezet op het realiseren van ontbrekende schakels in de recreatieve routestructuur. Zo wordt bijvoorbeeld onder de A28 langs het Valleikanaal inmiddels een recreatieve/snelfietsroute aangelegd. De relatie met de groenstructuur in de stad is ook gewenst ter hoogte van het Waterwingebied. Voor Stoutenburg is de ontwikkeling van landgoederen een optie.

- Zuid

Op de Utrechtse Heuvelrug wordt gestreefd naar het vergroten van de mogelijkheden voor recreatie en natuurontwikkeling en het vergroten van toegankelijkheid. Nu zijn er nog veel afgesloten privéterreinen van instellingen, bedrijven en scholen aan de zuidzijde van de 'ring' (zie ook paragraaf 5.3) die de toegankelijkheid vanuit de stad belemmeren. Ook wordt ingezet op het verminderen van de barrièrewerking van de A28 voor recreatie en natuur. Dit geldt in het bijzonder voor de gewenste verbinding van het park Randenbroek en omgeving met de rest van het Heiligerbergerbeekdal (Lockhorst in de gemeente Leusden). Verder is de versterking van de recreatieve mogelijkheden in Nimmerdor en Klein Zwitserland een aandachtspunt.

- West

In het westen zijn verschillende zones te onderscheiden. Ten noorden van de Mgr. Van de Weteringstraat wordt ingezet op versterking van de landbouw. In Hoogland West staat het behoud van het halfopen hoeven- en kampenlandschap centraal. De ambitie is om de recreatieve mogelijkheden te vergroten met fiets- en wandelroutes inpassing van sportvoorzieningen in de stadsrand (bijvoorbeeld een golfbaan). Ook wordt hier ingezet op het stimuleren van biologische landbouw en agro-recreatie in het zuidelijke deel van Hoogland West. De transformatielocatie Maatweg is een belangrijke schakel in de groenrecreatieve verbinding tussen het buitengebied Hoogland West en de stad. De Eem heeft hierbij ook een belangrijke rol in het versterken van de groenblauwe relatie tussen stad en buitengebied. De Eem vormt ook een onderdeel van de Grebbelinie. Behoud van deze cultuurhistorische drager met de daarbij behorende ecologische waarden staat centraal.

- Stad

Hier staat het beter benutten van bestaande groengebieden centraal. Verder gaat het om het opheffen van barrières tussen het stedelijk groen en het landschap rondom de stad. Dit geldt voor zowel natuur als recreatie. Projecten die hier aan

bijdragen zijn o.a.: Park Randenbroek e.o., de ecologische verbindingzone langs het Valleikanaal en het Waterwingebied.

Groene saldoregeling

Beleidsmatig is ook de groene saldoregeling van belang als richtinggevend principe bij het maken van vernieuwingsplannen. Kern van het idee is dat de groene kwaliteit binnen de vernieuwingsprojecten zal verbeteren. De plannen kunnen ertoe leiden dat het oppervlak groen vermindert, maar de kwaliteit (in relatie tot gebruik, beleving en/of ecologie) van het groen binnen de plannen zal dan moeten toenemen. In Amersfoort Vernieuwt wordt de groene saldoregeling als pilot toegepast.

Amersfoort Vernieuwt

Amersfoort Vernieuwt is erop gericht om de kwaliteit van een aantal naoorlogse wijken te verbeteren. Het programma richt zich zowel op de sociale als fysieke verbetering. Met het programma voor Amersfoort Vernieuwt krijgt de doelstelling (uit de Woonvisie) van de ongedeelde stad vorm.

Het gaat om de wijken Liendert, Rustenburg, Randenbroek, Schuilenburg, Soesterkwartier en Kruiskamp ("krachtwijk" van Vogelaar). In Kruiskamp is in fysiek opzicht de afgelopen jaren al heel veel gebeurd; hier ligt met name een sociale opgave. In het Soesterkwartier omvat het programma op dit moment vrijwel geen fysieke ingrepen.

De zes thema's van AV met hun doelstelling zijn:

- samenleven: bevorderen van de sociale samenhang.
- wonen: vergroten van de differentiatie van het woningaanbod.
- werken: verbeteren van de sociaal-economische positie van bewoners (onder andere door het opbouwen van de wijk economie).
- onderwijs: realisatie van een ABC-school in elke wijk.
- leefbaarheid: realiseren van een veilige, schone en goed onderhouden woonomgeving.
- voorzieningen: op peil brengen en houden van het voorzieningenniveau (detailhandel, zorg, welzijn, sport en spel).

Op de afbeelding van Amersfoort Vernieuwt staat het complete overzicht van de projecten die onder dit programma vallen.

Het meest omvangrijke project binnen het programma is de Hogewegzone. In 2008 is de Groene Poort vastgesteld als voorkeursmodel. Binnen dit project worden flats gesloopt, circa 800 woningen gebouwd en er wordt een nieuw zwembad met sporthal gerealiseerd. Bovendien zal een ongelijkvloerse kruising Hogeweg-Operaweg gerealiseerd worden. Er ontstaat een stadsentree met stedelijke allure.

Ontwikkelingsvisie NV Utrecht (2015-2030)

Geheel in lijn met sturingsfilosofie van het Rijk heeft de gemeente Amersfoort samen met de gemeenten Utrecht en Hilversum, de gewesten Eemland, Gooi en Vechtstreek en Utrecht en de provincie Utrecht een ontwikkelingsvisie voor de NV Utrecht opgesteld voor de periode 2015-2030. Het is de bedoeling dat deze gezamenlijke visie, die op hoofdlijnen ook door het rijk wordt onderschreven, als

uitgangspunt voor de nieuwe structuurvisies (van provincie en gemeenten) gaat gelden.

In de ontwikkelingsvisie staat het vinden van een goede balans tussen de ruimtebehoefte voor wonen en werken enerzijds en de gewenste bescherming van natuur en landschap centraal.

De woningbouwopgave voor het hele gebied is 65.500 woningen. Er wordt ingezet op de bouw van 15.000 woningen in Almere-Oost. Tweederde deel van de resterende opgave kan in bestaand bebouwd gebied gerealiseerd worden. Daarnaast is er stapsgewijs (op basis van lagenbenadering) gezocht naar zones waar met de minste schade aan natuur en landschap nieuwe locaties ontwikkeld kunnen worden. Deze locaties liggen vrijwel overal aansluitend bij bestaande lijnen van openbaar vervoer en zo veel mogelijk aansluitend bij bestaande bebouwing. Duurzaamheid is daarbij het leidende principe.

Voor bedrijventerreinen is de behoefte voorlopig geraamd op 455 ha en zijn er realisatiemogelijkheden gevonden voor circa 80 ha. De insteek is dat op basis van de SER-ladder (ladder van de Sociaal Economische Raad) wordt gewerkt. Voor de vraag naar ruimte wordt eerst de bestaande ruimte benut (door herstructurering en meervoudig ruimtegebruik) en vervolgens kunnen nieuwe terreinen worden gerealiseerd om in de overblijvende ruimtebehoefte te voorzien. Wanneer het toch nodig is om extra ruimte te vinden, dan zal gekeken worden of er nog mogelijkheden zijn in het eigen gewest of dat wordt uitgeweken naar Flevoland (Almere) en/of Gelderland (dit geldt met name voor Eemland).

Voor Eemland is de woningbehoefte circa 14.000 woningen en zijn er mogelijkheden voor ruim 12.000 woningen (dit is inclusief 2.000 woningen in Woudenberg die als extra optie zijn aangegeven). Voor bedrijventerreinen is er een planningsopgave van 110 ha (rekening houdend met verlies aan bedrijventerreinen door transformatie) en zijn er mogelijkheden voor circa 60 ha.

Bovengenoemde cijfers zijn voor het gewest Eemland mede gebaseerd op de Integrale Gebiedsuitwerking Eemland. De cijfers in de Ontwikkelingsvisie zijn gebaseerd op de volgende woningaantallen en hectares bedrijventerreinen voor Amersfoort:

- 1.000 woningen op het Spoorwegemplacement (onder de voorwaarde dat de problematiek van de externe veiligheid kan worden opgelost).
- 500 woningen op de Isselt.
- 1.500 woningen op diverse inbreidingslocaties.
- maximaal 3.000 woningen in Vathorst West.
- 10 ha bedrijventerrein in Vathorst West.

Voor Amersfoort is het van specifiek belang dat de realisatie van de integrale verstedelijkingsopgave uit de ontwikkelingsvisie NV Utrecht niet teniet wordt gedaan door maatregelen aan de A1, A28 en knooppunt Hoevelaken.

Overige aandachtspunten

- Cultuurhistorisch
Naast de cultuurhistorische kenmerken is ook aandacht nodig voor monumenten

en beschermde stadsgezichten binnen de invloedssfeer van de verschillende alternatieven en het uiteindelijke voorkeursalternatief.

- Binnenstedelijk bouwen
Maatregelen/oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek rond knooppunt Hoevelaken mogen niet ten koste gaan van de ontwikkelpotentie van de gebieden langs de A1, A28 en Knooppunt Hoevelaken. M.a.w. de geluidscontouren langs de rijkswegen mogen niet in negatieve zin verschuiven waardoor in de toekomst (her)ontwikkeling van wijken of gebieden moeilijker wordt gemaakt. De kansen voor binnenstedelijk bouwen moeten gelijk blijven of liefst verbeteren.
- Stad/landrelatie
Het is belangrijk dat er voldoende aandacht is voor de stad/landrelatie en dat de huidige barrièrewerking van de rijkswegen niet verder wordt versterkt.

5.4 **Beoordelingskader VERDER**

Het beoordelingskader maakt integraal onderdeel uit van zowel het SMPU als het RVVP dat vigerend beleid is. De samenwerkende partijen binnen VERDER hebben zich gecommitteerd aan dit beoordelingskader

5.5 **Thema's met specifieke aandacht**

Naast de algemene beleidsuitgangspunten zoals hiervoor beschreven, dient specifiek ingegaan te worden op in onderstaande paragrafen beschreven thema's.

5.5.1 *Woon- en leefmilieu en volksgezondheid*

- Geef aan hoe de doelstellingen uit het NMP4, het reduceren van geluidhinder, het verminderen van luchtvervuiling en het handhaven en bevorderen van externe veiligheid worden ingevuld.
- Werk de doelstellingen voor volksgezondheid⁶ ⁷ zoals verwoord in het NMP4, het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002-2006)⁸ en de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (2008-2012) verder uit.

NB: De wijze waarop het thema gezondheid in de MER 1^e fase dient te worden opgenomen wordt nader ingevuld aan de hand van de verwachte beleidslijn gezondheid.

- Onderzoek waar mogelijkheden zijn voor het opheffen van barrièrewerking en optimaliseren van dwarsverbindingen, over en onder de snelwegen, voor wonen en recreatie (uitloopgebieden).

5.5.2 *Natuurlijke omgeving*

Beschermde gebieden

Knooppunt Hoevelaken doorsnijdt de ecologische hoofdstructuur (EHS) en wordt (op enkele kilometers afstand) geflankeerd door Natura 2000-gebied Arkemheen.

- Geef op kaart aan waar deze gebieden zich in het studiegebied bevinden, inclusief de ecologische verbindingzones binnen de EHS.

⁶ Op basis van de Wet collectieve preventie volksgezondheid (Wcpv). Het doel van de Wcpv is gezondheidswinst: het verlengen van gezonde levensverwachting, het voorkomen van vermijdbare sterfte en het verhogen van de kwaliteit van het leven. De Wcpv stelt dat gemeenten dit kunnen bewerkstelligen door gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen mee te laten wegen. De Wcpv verplicht de gemeenten elke vier jaar een nota gemeentelijk gezondheidsbeleid vast te stellen.

⁷ Op basis van de EU-richtlijn 2001/42/EG voor m.e.r. op strategisch niveau is gezondheid expliciet benoemd als milieueffect in de Nederlandse regelgeving voor plan-MER.

⁸ Hierin worden m.e.r. en SMB (plan-m.e.r.) expliciet als belangrijke instrumenten genoemd om de integratie van gezondheid en milieu in lokaal beleid te bevorderen.

- Beschrijf in aanvulling op de startnotitie het toetsingskader zoals beschreven in de Nota Ruimte, Spelregels EHS en/of provinciale uitwerkingen daarvan.
- Geef knelpunten, zoals barrièrewerking, aan die nu al aanwezig zijn.
- Geef aan waar kansen liggen om de barrièrewerking terug te dringen.
- Geef bestaande knelpunten op het gebied van geluid, stikstofdepositie en lichthinder veroorzaakt door wegverkeer, op beschermde gebieden.
- Geef aan of er mogelijkheden zijn om de waterkwaliteit te verbeteren in 'werk met werk projecten' die aansluiten bij de maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water.

Overige natuur, bos- en recreatiegebieden

- Geef aan welke waardevolle landgoederen er rond knooppunt Hoevelaken liggen.
- Ga in op de waarde van het Nationale Landschap voor weidevogels en als foerageergebied voor de kleine zwaan en als overwinteringgebied voor ganzen.
- Ga in op de mogelijkheden voor het te herstellen bekensysteem in relatie tot variant A van het alternatief nieuwe verbindingen.
- Beschrijf het provinciale en gemeentelijke recreatiebeleid voor de bos- en natuurgebieden, stedelijke uitloopgebieden, specifieke voorzieningen (concentratiepunten) en recreatieve routestructuren.

5.5.3 Nationaal Landschap en Provinciaal Landschap

Het zoekgebied ligt van de varianten B en C ligt deels in het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland. Voorkomen van aantasting van de karakteristieke openheid en kavelpatronen is hier onderdeel van het beleid.

- Werk dit verder uit en geef aan welke randvoorwaarden dit stelt aan het project.

Het gebied tussen Amersfoort, Soest en Soesterberg is onderdeel van het Provinciaal Landschap de Utrechtse Heuvelrug.

- Geef aan wat de status is van het deel van de Utrechtse Heuvelrug in het studiegebied. Beschrijf welke randvoorwaarden dit stelt aan de alternatieven.

5.5.4 Landschap, cultuurhistorie en recreatie

Ruimtegebruik

- Geef op kaart aan waar woningbouw, bedrijventerreinen, transformatiegebieden en recreatiegebieden zijn gepland.
- Geef aan welke randvoorwaarden en ruimtelijke opgaven hier uit voortvloeien.
- Geef ook aan op welke termijn realisatie van deze opgaven is gepland en geef een doorkijk naar de verdere toekomst.

Het huidige knooppunt Hoevelaken is al een grote barrière voor kruisend (langzaam) verkeer en zorgt voor een zware belasting op direct aangrenzende woon- en recreatiegebieden.

- Ga na of en waar bestaande barrières kunnen worden verminderd waardoor relaties tussen stadsdelen onderling en met het omringend landelijk gebied weer beter worden.

De directe omgeving van de alternatieven voor het knooppunt Hoevelaken is veelal van grote landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve kwaliteit. Dit geldt ook

voor de naastliggende woongebieden, waar vaak oude structuren nog herkenbaar zijn.

- Geef aan welk beleid is ontwikkeld (en in ontwikkeling is) om deze kwaliteiten te bewaken (streekplan, ruimtelijke verkenning, routeontwerp, ontsnipperingsplan en dergelijke) en maak per alternatief duidelijk hoe hiermee wordt omgegaan. Het gebruik van een 'kwetsbaarhedenkaart' kan daarbij behulpzaam zijn.
- Werk de relevante beleidskaders voor landschap en cultuurhistorie verder uit.
- Omschrijf de structuren en elementen van de verschillende landschapstypen en de daarbij horende kwaliteiten.

5.6 Terugblik

Er zal een terugblik gegeven worden van de studies die in de afgelopen jaren voor het studiegebied, en de directe omgeving hiervan zijn uitgevoerd. Aangegeven zal worden hoe deze elkaar beïnvloeden en welke besluitvorming hierover heeft plaatsgevonden.

6 Voorgenomen onderzoek

Artikel 7.10, lid 1, onder d, van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen".

6.1 Inleiding

In de MER 1^e fase komen de (milieu) effecten van de alternatieven aan de orde. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken.

In deze fase van de planvorming moet de MER:

- aannemelijk maken of met de alternatieven kan worden voldaan aan de vigerende wet- en regelgeving (lucht, geluid, externe veiligheid, natuur, etc.).
- aangeven of, en zo ja in welke mate, de alternatieven onderscheidend zijn ten opzichte van elkaar en het nulalternatief (referentiesituatie).

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

- verkeer,
- woon- en leefomgeving,
- natuurlijke omgeving,
- landschap, archeologie, cultuurhistorie en recreatie,
- overige aspecten.

In de MER 2^e fase zullen de effecten meer kwantitatief worden onderzocht. In het Ontwerp-Tracébesluit en/of bestemmingsplan zullen met name voor lucht en geluid gedetailleerdere berekeningen nodig zijn.

6.2 Hoe de effecten worden bepaald

6.2.1 *Twee fasen, twee effectbeoordelingen*

Deze studie bestaat uit twee fasen. In de MER 1^e fase worden de alternatieven globaal onderzocht en wordt een nadere selectie gemaakt van de onderscheidende criteria. Bij het opstellen van het voorkeursalternatief zullen het verkeerskundig oplossend vermogen, de inpassing, de maakbaarheid en uitvoerbaarheid alsmede het beschikbaar budget zwaar meewegen. In de 2^e fase zal het voorkeursalternatief gedetailleerder worden uitgewerkt en zijn andere relevante aspecten, effecten en detailniveaus van belang.

6.2.2 *Reikwijdte*

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidshinder). 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.

6.2.3 *Tijdhorizon*

De MER 1^e fase 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.

Gelet op de omvang van het project (mede in relatie tot het programma VERDER) wordt tevens een (kwalitatieve) beschouwing gegeven over de mate waarin tot 2030 aan de doelstellingen wordt voldaan.

6.2.4 *Werkwijze*

De beschrijving van de effecten moet een beoordeling en een onderlinge vergelijking van de alternatieven mogelijk maken. Dit betekent:

- Een vergelijking tussen het nulalternatief en het alternatief niet verbreden (VERDER) geeft het antwoord of een capaciteitsuitbreiding nodig is en geeft inzicht in het effect van de andere maatregelen.
- In de effectbeschrijvingen staat vermeld hoe de betreffende effecten zich verhouden tot streefwaarden, normen en criteria uit relevante wetten en beleidsnota's.
- Bij elk alternatief moeten steeds dezelfde typen effecten worden bestudeerd. Dat gebeurt aan de hand van dezelfde methoden die dit kunnen voorspellen, en steeds voor dezelfde periode. Hierdoor zijn alternatieven vergelijkbaar.
- Inzicht moet ontstaan op welke belangrijke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. Dat betekent dat de effectbeschrijvingen vooral die onderlinge verschillen duidelijk in beeld moeten brengen.

In de studie maakt de initiatiefnemer zo veel mogelijk gebruik van bestaande gegevens, modellen en studies. Er dient een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen criteria die inzicht geven in het probleemoplossend vermogen en criteria die inzicht geven in de milieueffecten.

6.2.5 *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 de MER 1^e fase worden de effecten zoveel mogelijk kwalitatief en waar nodig kwantitatief aangegeven. In de MER 2^e fase worden de effecten zoveel mogelijk kwantitatief aangegeven. Dan zal pas als er geen cijfers en/of methode(n) voorhanden zijn, de bepaling van de effecten kwalitatief plaats vinden.

6.2.6 *Prijsbeleid*

Het Kabinet heeft gekozen voor een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken. De opbrengsten van het in te voeren beprijzingsstelsel komen uitsluitend ten goede aan het Infrafonds zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen. De kilometerprijs komt niet in plaats van bouwen en benutten.

NB: De wijze waarop prijsbeleid in de MER 1^e fase dient te worden opgenomen wordt nader ingevuld aan de hand van de verwachte beleidslijn prijsbeleid.

6.3 Te beschrijven effecten

6.3.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van het nulalternatief (referentiesituatie), de verschillende alternatieven en varianten en de te treffen mitigerende maatregelen kwalitatief en waar nodig kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen. Maak hierbij onderscheid tussen effecten die kunnen worden gezien als doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten.

De milieueffecten moeten voor de keuze van een voorkeursalternatief (VKA) in zoveel detail onderzocht worden als nodig voor de keuze voor de alternatieven. Hieruit moet bijvoorbeeld ook aannemelijk worden gemaakt dat aan wettelijke normen voldaan kan worden.

6.3.2 Toetsingskader MER 1^e fase

In de bijlage is het toetsingskader van de MER 1^e fase weergegeven. Dit toetsingskader is te zien als een samenvatting van de te beschrijven effecten.

6.3.3 Financiën

- De voorkeursvariant dient binnen het beschikbare budget te vallen. Voor de vier hoofdalternatieven dienen door middel van globale PRI-ramingen de investeringskosten inzichtelijk gemaakt.
- De ramingen dienen zoveel mogelijk uitgesplitst te worden naar de verschillende onderdelen. Met de uitsplitsing dient het mogelijk zijn het voorkeursalternatief op te stellen uit onderdelen van de hoofdalternatieven.

6.3.4 Verkeer

Model

Voor het te gebruiken verkeers- en vervoersmodel is het essentieel dat de alternatieven en varianten aan de doelstellingen kunnen worden getoetst. Beschrijf daarom in de MER 1^e fase de karakteristieken van het te gebruiken verkeersmodel, inclusief de uitgangspunten waarop de prognoses (per prognosejaar) zijn gebaseerd. Geef aan op welke uitgangspunten de opbouw van het netwerk is gebaseerd en welke ruimtelijke ontwikkelingen en eventuele scenario's voor de prognosejaren zijn meegenomen. Geef aan hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (vracht- en personenautoverkeer en openbaar vervoer).

Studiegebied

Als studiegebied voor de verkeerseffecten voor het HWN geldt het tracé van de A28 van iets ten zuiden van de aansluiting Maarn tot de aansluiting Nijkerk en de A1 van de aansluiting Bunschoten tot de aansluiting met de A30 nabij Barneveld. De aansluiting van de A30 valt buiten het studiegebied. Hierna wordt de benaming Knooppunt Hoevelaken gebruikt om dit traject aan te duiden.

De begrenzing van het studiegebied voor de verkeerseffecten voor het HWN dient afgeleid te worden uit het verkeersmodel. Voor het OVN geldt dat het studiegebied

het gebied is, dat door veranderingen op het traject A27/A1 in relevante mate wordt beïnvloed. Geef in de MER 1^e fase op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd en beschrijf de argumenten voor de gehanteerde afbakening. Presenteer ook op een duidelijke overzichtskaart van het plangebied de knelpunten in het HWN en de daaraan gerelateerde knelpunten op het OWN.

Analyse

De verkeerskundige analyse behelst een analyse van de volgende aspecten en onderwerpen voor het totale studiegebied:

- de verkeersintensiteiten, onderscheiden naar personenverkeer en vrachtverkeer alsmede de gebruikelijke onderscheiden naar doelgroepen (woon-werk, zakelijk, overig) en tijdstip van de dag (spits en niet-spits).
- de verdeling van de verkeersstroom in bovenregionaal, regionaal en lokaal verkeer zodat de effecten op het OWN en het vóórkomen van sluipverkeer duidelijk worden gemaakt.
- de reistijden op het tracé en de betrouwbaarheid hiervan per auto of openbaar vervoer, zowel tijdens als buiten de spitsperioden. Toets de reistijden aan de streefwaarde van de Nota Mobiliteit (de reistijdverhouding tussen spits en dal van maximaal 1,5 in 2020).
- de robuustheid van het wegennet.
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet (uitgedrukt aan de hand van reistijden, voertuigverliesuren en I/C-verhoudingen).
- de totale congestieduur en -zwaarte (voertuigverliesuren).
- de verkeersveiligheid (ongevalskans, slachtoffers). Beschrijf aan de hand van de meest actuele risicocijfers en prognoses de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid in het studiegebied, inclusief het onderliggend wegennet.

Op basis van het verkeersmodel wordt inzicht gegeven in de verkeerseffecten van de alternatieven en wordt een vergelijking gemaakt met het nulalternatief (referentiesituatie). De beschrijving heeft betrekking op de verkeersintensiteiten (per wegvak) voor autoverkeer en vrachtverkeer op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet, de herkomst- en bestemmingspatronen van het auto- en vrachtverkeer op het traject A28/A1 en de verkeersbelasting van knooppunten.

De effecten van de alternatieven en varianten worden getoetst aan de doelstellingen van de voorgenomen activiteit. Geef in de MER 1^e fase een beschouwing over de houdbaarheid en betrouwbaarheid van de prognoses en daarmee van de probleemvaststelling en het probleemoplossend vermogen van de alternatieven.

De te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen van de verkeerskundige plannen worden inzichtelijk gemaakt.

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, de meest actuele risicocijfers en de verkeersprognoses. De resultaten worden vergeleken met het nulalternatief (referentiesituatie). Daarbij wordt ook rekening gehouden met de eventuele gevolgen voor het onderliggend wegennet. Over het algemeen is het onderliggend

wegennet onveiligere dan een autosnelweg. 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 te worden gemaakt.

Ook wordt nagegaan of er sprake is van 'black spots': concentratie van (ernstige) ongevallen op specifieke locaties. Verder wordt aandacht besteed aan de slachtofferongevallen en de mogelijkheden om die te reduceren.

6.3.5 *Woon- en leefomgeving*

Ruimtebeslag

- Geef aan wat het ruimtebeslag is op bestaande en toekomstige woon- en werkgebieden
- Geef aan wat het ruimtebeslag is op bestaande en toekomstige landbouwgebieden

Geluid

Met betrekking tot de geluidbelasting voor de te reconstrueren wegen is de situatie bepalend vóór de reconstructie en het maatgevende jaar na de reconstructie (ten minste tien jaar). Maak hierbij gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006.

Schenk in de MER, voor zover van toepassing, aandacht aan de cumulatie van geluidbelasting van de weg en geluidbelasting van overige geluidsbronnen.

Bij het maken van een inschatting van de toe te passen geluidmaatregelen (stil wegdek en geluidschermen) mag worden uitgegaan van een versimpelde werkwijze. Voor de MER 1^e fase is het namelijk nog niet noodzakelijk om de dimensionering van geluidmaatregelen in detail uit te werken. Het is in de MER 1^e fase vooral van belang om in overleg met de omgeving vast te stellen welke inpassing gerealiseerd kan worden.

Beschrijf in de MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen en van het oppervlak geluidbelast natuurgebied voor de verschillende alternatieven.

- De aantallen geluidbelaste woningen moeten worden bepaald in 5 dB intervallen vanaf de voorkeurswaarde van 48 dB (L_{den}).
- Voor het bepalen van het oppervlak geluidbelast natuurgebied moet worden uitgegaan van de contour met een etmaalgemiddelde geluidbelasting van 40 dB(A).
- Voor bestaande infrastructuur kan volstaan worden met een vergelijking van de verkeersintensiteiten met het nulalternatief (referentiesituatie) met daarbij de toe- of afname in dB.
- Presenteer de geluidscontouren op een contourenkaart.

Beschrijf in de MER ook de (positieve of negatieve) gevolgen voor de geluidniveaus langs de relevante wegen van het onderliggende wegennet.

Luchtkwaliteit

Het studiegebied heeft als omvang die gebieden waar onderscheidende significante (1% en na in werking treden van NSL 3% conform de Wet luchtkwaliteit) effecten van de alternatieven optreden.

- Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het hoofdwegennet en onderliggend wegennet, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden.
- Volg hierbij de vigerende wetgeving zoals die (naar verwachting) van kracht zal zijn ten tijde van de besluitvorming.
- Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van congestie op de luchtkwaliteit.
- Geef aan of er maatregelen mogelijk zijn waarmee voldaan kan worden aan de luchtkwaliteitseisen.
- Voor de afbakening van het studiegebied luchtkwaliteit⁹ is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen te verwachten zijn.
- Geef in de MER 1^e fase voor fijn stof (PM₁₀) en NO_x de concentratieniveaus aan op kaarten in stappen (klassen) van 5 µg/m³ (of minder als dit niet onderscheidend is).

De MER moet inzicht geven in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief. Alle componenten genoemd in de Wet Luchtkwaliteit zijn daarbij van belang. De relevante effecten ten gevolge van de gewijzigde verkeersintensiteiten op het relevante onderliggende wegennet dienen in kaart te worden gebracht.

Als zichtjaren gelden het jaar 2020 alsmede het eerste kalenderjaar na openstelling. Verder wordt een doorkijk gegeven naar de luchtkwaliteit in het jaar tien jaar na openstelling van de wegaanpassing.

Bij overschrijding van normen zal op basis van kentallen worden aangegeven welke maatregelen genomen kunnen worden zodat aannemelijk gemaakt wordt dan voldaan kan worden aan de grenswaarden. Als er saneringslocaties langs de snelweg zijn, zal worden aangegeven hoe deze locaties worden gesaneerd dan wel worden gesaldeerd door afnamen elders in het plangebied.

Op 14 april 2008 heeft de Milieucommissie van het Europees Parlement streef- en grenswaarden voor PM_{2,5} vastgesteld. Deze zijn op 11 juni 2008 gepubliceerd. In de MER moet een indicatie worden gegeven van de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de PM_{2,5}-concentraties. Deze indicatie kan gebruikt worden als eerste risico-inschatting of de toekomstige grenswaarde een probleem zal gaan opleveren. Indien maatregelen moeten worden genomen om de PM₁₀-concentraties te reduceren, wordt aangegeven hoe deze maatregelen uitwerken voor de PM_{2,5}-concentraties.

Externe veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A28/A1, worden bepaald voor de toekomstige situatie in 2020. In een kwantitatief onderzoek worden het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico

⁹ Methodiek Gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit, 22 februari 2008. Uitgegeven door: Expertteam gebiedsafbakening luchtkwaliteitsonderzoek.

(GR) in beeld gebracht. Voor het Plaatsgebonden Risico geldt een wettelijke grenswaarde; voor het Groepsrisico geldt een oriënterende waarde.

Geef aan of er in de huidige situatie knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid, of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan. Geef bij overschrijding van wettelijke grenswaarden aan welke maatregelen kunnen worden getroffen. Betrek daarbij de routes (of de wijziging daarvan) voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

Barrièrewerking

- Geef in de MER 1^e fase aan in hoeverre de bestaande weg een barrière vormt en wat de gevolgen van de alternatieven zijn. Ga daarbij ook in op de effecten op landbouw.
- Geef aan welke kansen er zijn om de barrièrewerking te verminderen, op basis van de ruimtelijke verkenning.

Volksgezondheid

Het thema gezondheid wordt nader ingevuld op basis van de verwachte beleidslijn gezondheid. Als richting wordt gedacht aan:

- Beschrijf op basis van bestaande dosis-effectrelaties¹⁰ de consequenties van het voornemen voor luchtkwaliteit, geluidsimmissie en externe veiligheid op de volksgezondheid.
- Houd hierbij rekening met het gegeven dat ook onder de wettelijk vastgestelde normen en grenswaarden gezondheidseffecten kunnen optreden.
- Laat in relatie tot de blootstelling zien waar en hoeveel gevoelige objecten of personen¹¹ zich in het studiegebied bevinden.
- Breng hiervoor met een voor deze studiefase passende methode het volgende in beeld (ook op kaart):
 - De 300 en 1000 m lijn vanaf de rand van de autosnelweg.
 - De 150 en 500 m zone vanaf de provinciale/doorgaande gemeentelijke wegen.
 - De woningen en de aantallen mensen in deze zones.

Hierbij wordt verondersteld dat bekend is met welk percentages (globaal) de verkeersintensiteit op bestaande wegen in de verschillende varianten toe- of afneemt, wat de veranderingen zijn wat betreft de filevorming en wat de veranderingen in maximaal toegestane snelheid zullen zijn op de diverse trajecten.

De wijze waarop het thema gezondheid in de MER 1^e fase dient te worden opgenomen wordt nader ingevuld aan de hand van de verwachte beleidslijn gezondheid. Deze beleidslijn komt tot stand onder verantwoordelijkheid van de Minister van VROM en de Minister van Verkeer Waterstaat.

¹⁰ GGD-richtlijn medischs milieukunde, luchtkwaliteit en gezondheid. RIVM rapport 609330008/2008, S.C. van der Zee, I.C. Walda.

¹¹ Gevoelige groepen zijn kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten; objecten bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

6.3.6 *Natuurlijke omgeving*

Gebiedsbescherming

Knooppunt Hoevelaken doorsnijdt de ecologische hoofdstructuur (EHS) en wordt (op enkele kilometers afstand) geflankeerd door Natura2000 gebied Arkemheen.

- Geef op kaart aan waar de beschermde gebieden zich in het studiegebied bevinden of conform het vastgestelde beleid ontwikkeld zullen worden, inclusief de ecologische verbindingzones binnen de EHS.
- Geef ook de overige natuurgebieden op kaart aan. Geef van deze gebieden de beschermingsstatus aan:
 - Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijn op grond van artikel 10a Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw).
 - Beschermde natuurmonument (art. 10 Nbw).
 - Ecologische Hoofdstructuur (EHS, Nota Ruimte), specificeer hierbij de (robuuste) ecologische verbindingzones (EVZ's).
 - Nationale landschappen.
 - Rijksbufferzones.
- Beschrijf de omvang en aantasting van beschermde gebieden door de verschillende alternatieven en varianten. Maak hierbij onderscheid in Natura 2000-gebied en de ecologische hoofdstructuur (EHS).
- Geef in het bijzonder aandacht aan de alternatieven waar nieuwe wegen de EHS doorsnijden.
- Geef gemotiveerd aan of het voornemen of een onderdeel ervan significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden. Bepaal in hoeverre de alternatieven, met name de varianten B en C van het alternatief nieuwe verbindingen, (significant) negatieve gevolgen¹² kunnen hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Arkemheen en/of andere Natura 2000-gebieden¹³.
- Beschrijf het (provinciale) toetsingskader voor de EHS en geef aan of de daarvoor geldende "wezenlijke kenmerken en waarden" van de EHS worden aangetast¹⁴. Geef inzicht in mogelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen. Geef in het bijzonder aandacht aan de alternatieven waar nieuwe wegen de EHS doorsnijden, zoals bij variant A en variant B. Ga hierbij in op:
 - de oppervlakte beschermd gebied die verloren gaat door wegverbreding/aanleg van nieuwe wegen.
 - de toe- of afname van geluidbelast oppervlak in beschermde gebieden. De Commissie adviseert bij geluid rekening met biotoopverlies en rustverstoring voor vogels. Hanteer daarbij de 40 en 43 dB-grenzen¹⁵ als verstoringgrenzen voor vogels (deze zijn recentelijk al enkele malen gebruikt).

¹² Geef aan of het gaat om vernietiging van leefgebied door bijvoorbeeld ruimtebeslag, verstoring door bijvoorbeeld licht en geluid, verdroging of vernatting door verandering van de waterhuishouding, versnippering door doorsnijdingen of barrièrewerking en vermesting en verzuring door bijvoorbeeld deposities van stikstof.

¹³ Zienswijze 38 wijst op mogelijke gevolgen van depositie voor het Natura 2000-gebied Veluwe.

¹⁴ Het toetsingskader zoals beschreven in de Nota Ruimte, Spelregels EHS en/of provinciale uitwerkingen.

¹⁵ De grens van 40 dB is onder meer gehanteerd in de plan-m.e.r.-procedure voor de Zuiderzeelijn. De grens van 43 dB onder meer in de m.e.r.-procedure voor de Energiecentrale Gelderland in Nijmegen (Electrabel). Dit betrof open landschappen. Voor besloten landschappen wordt aangenomen dat de grens nog enkele decibellen onder de 40 dB zou moeten liggen. Breng daarom ook de effecten op meer gevoelige bossoorten in beeld.

- de effecten van depositie van stikstofverbindingen op gebieden die gevoelig zijn voor verzurende en vermistende deposities¹⁶.
- het effect op de ecologie als gevolg van de grondwaterstromingen in het gebied. Breng deze in beeld en geef aan in hoeverre isohypsenpatronen (hoogtelijnenpatronen) worden beïnvloed tijdens de bouw en in de gebruiksfase van eventuele tunnels of verlagingen in de weg. Geef hierbij in het bijzonder aandacht aan beschermde gebieden.
- Neem de informatie in de MER 1^e fase op die nodig is om deze aspecten in de afweging mee te kunnen nemen.

Soortbescherming

In het studiegebied komen soorten voor die beschermd zijn door de Flora en faunawet.

- Geef de effecten weer van een nieuwe doorsnijding of verbreding op (zwaar) beschermde soorten in het onderzoeksgebied.
- Geef aan of voor het voornemen een ontheffing van de minister van LNV vereist is op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet. Indien die vereist is, motiveer dan in de MER op grond waarvan verondersteld wordt dat een ontheffing verleend zal worden.

Bodem en water

Geef in de MER informatie over de volgende voor bodem relevante aspecten, voor zover deze onderscheidend zijn:

- Geef aan of er effecten zijn te verwachten op de bodem, oppervlaktewater, grondwater en grondwaterbeschermingsgebieden en wat indirecte effecten hiervan voor natuurwaarden kunnen zijn.
- Geef aan in hoeverre de verandering van grondwaterstromingen tijdens aanleg en in de gebruiksfase van eventuele tunnels, tunnelbakken en/of een verdiepte ligging van de weg invloed heeft op de bebouwde en onbebouwde omgeving.

6.3.7

Landschap, archeologie, cultuurhistorie en recreatie

Langs het traject van de A28/A1 zijn verschillende gebieden te vinden die zich landschappelijk van elkaar onderscheiden. De effecten op landschap zijn vooral van belang om de kansen voor realisatie van de omgevingsdoelen in beeld te krijgen en de inpassing van bestaande en eventuele nieuwe tracégedeelten. Ga in op het ruimtelijke verkenning die wordt opgesteld door het College van Rijksadviseurs. Het gaat dan in het bijzonder om het gebied dat een brede zone vormt rond de indicatieve lijnen die op de schematische kaartjes uit de startnotitie staan.

- Presenteer de informatie op een landschapskwaliteitenkaart én geef inzicht in de mogelijkheden van versterking, inpassing en mitigatie.
- Besteed bij de inpassing van zowel bestaande als eventueel nieuwe verbindingen aandacht aan:
 - de visueel-ruimtelijke structuur: openheid, zichtlijnen en beeld dragers.

¹⁶ De Commissie wijst erop dat in Natura 2000-gebieden waar de kritische depositie voor stikstof al wordt overschreden, bij iedere verder toename significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten. Verkeer heeft een aanzienlijke bijdrage aan de stikstofdepositie op natuurgebieden, zie bijvoorbeeld de publicatie 'Haalbaarheid nationale emissieplafonds in 2010; Basisgegevens betreffende emissieramingen, aanvullende opties en effecten' (P. Hammingh e.a., 2006). De kritische depositiewaarden voor Natura 2000 habitattypen zijn opgenomen in H.F. van Dobben en A. van Hinsberg, (2008) Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterra-rapport 1654. Zie verder de handreiking beoordeling activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden van het ministerie van LNV, 2008.

- cultuurhistorische kenmerken: verkavelingsrichting, elementen en samenhang.
- gebieden met archeologische verwachtingswaarden.
- geomorfologische kenmerken, reliëf en bekensystemen.
- routestructuren.
- bijzondere functies van het gebied, met recreatieve betekenis en barrière werking voor recreatiegebieden.
- gevoelige functies in het gebied: zoals woningen, scholen, gezondheidsinstellingen.
- visuele barrièrevorming, fysiek scheiden en veel/ver omfietsen.

6.3.8 *Overige effecten*

- Geef aan wat de CO2-uitstoot is op basis van het gereden aantal voertuigkilometers. Geef aan of de alternatieven onderscheidend zijn op dit aspect.
- Geef aan wat de effecten zijn van de hinder tijdens de uitvoering voor de weggebruikers, omwonenden en natuur.

6.4 **Kosten-batenanalyse**

Om het economische rendement van de alternatieven te kunnen bepalen, dient een kosten-batenanalyse op basis van kentallen (KKBA) uitgevoerd te worden. Die bestaat uit een systematische inschatting van de effecten van het investeringsproject en ook uit een financiële waardering daarvan. Daarbij vindt een differentiatie van de effecten van het project plaats naar kosten, directe en indirecte effecten alsook externe effecten. De KKBA wordt uitgevoerd op basis van de OEI-leidraad (Overzicht Effecten Infrastructuur).

- De kentallen kosten-batenanalyse (KKBA) dient overzichtelijk en zoveel mogelijk kwantitatief inzicht in de effecten van de verschillende alternatieven te geven.
- Presenteer deze in een overzichtelijke vergelijkingstabel.
- Geef in de MER 1^e fase aan dat de vergelijking van alternatieven in m.e.r.-verband en de vergelijking van alternatieven in een KKBA twee aparte sporen zijn, hoewel deze wel op elkaar worden afgestemd. De KKBA dient hierbij vooral om beter inzicht te krijgen in de kosten en baten van de voorliggende keuzes.

7 Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f, van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven".

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.

Baseer de afweging voor het voorkeursalternatief en het mma in de MER 1^e fase op informatie over effecten op:

- verkeer:
 - verkeerseffecten op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet,
 - robuustheid en toekomstvastheid van het netwerk,
 - de effecten op verkeersveiligheid.
- omgeving:
 - woon- en leefomgeving,
 - natuurlijke omgeving,
 - landschap, archeologie, cultuurhistorie en recreatie,
 - overige aspecten.

De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de doelstellingen, de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel. In de tabel krijgen naast gekwantificeerde uitkomsten ook fysieke en kwalitatieve effecten een duidelijke plaats. Presenteer daarbij de resultaten in een tabel waarin de absolute verschillen tussen de alternatieven zijn weergegeven.
- in de tweede stap wordt bepaald welke aspecten een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in de MER 1^e fase te worden onderbouwd.
- de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

Sluit, teneinde de gegevens uit de KKBA en de MER 1^e fase geïntegreerd te kunnen betrekken bij de keuze van het voorkeursalternatief, aan bij de basistabellen zoals deze bij de leidraad OEI zijn vastgesteld. Bij het volgen van de OEI-methodiek is tevens van belang dat de te onderzoeken alternatieven bij de KKBA en de MER dezelfde zijn. Het in geld uitdrukken van de gevolgen van de verschillende alternatieven, en zeker van de milieugevolgen is niet altijd mogelijk. Dit betekent dat de KKBA geen volledig inzicht geeft in de te verwachten milieueffecten. Om die reden is het dan ook van belang in de MER aan te geven dat de vergelijking van alternatieven in m.e.r.-verband en de vergelijking van alternatieven in een KKBA twee aparte sporen zijn, hoewel deze wel op elkaar worden afgestemd.

8 Leemten in kennis

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 [d.w.z. van de bestaande milieutoestanden en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens".

De MER 1^e fase 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.

9 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".

Het bevoegd gezag – afhankelijk van de keuze van het VKA kan dit verschillen – 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 Ontwerp-Tracébesluit en/of bestemmingsplan en de MER dienen 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.

10 Vorm en presentatie

Ten aanzien van de presentatie wordt aanbevolen:

- De MER 1^e fase zo beknopt mogelijk te houden en de resultaten van de diverse studies in één overzichtelijke tabel te presenteren.
- De 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.
- Een literatuurlijst op te nemen met een verwijzing naar alle gebruikte onderzoeken en literatuur.

De MER 1^e fase 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.

Er dient recent kaartmateriaal gebruikt te worden met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. Gewenst is het kaartmateriaal met betrekking tot tracé en onderzoek beschikbaar te stellen als KML-bestand met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken.

11 Samenvatting van de MER

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

De samenvatting is het deel van de 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.

Bijlagen

1.

Toetsingskader MER 1 ^e fase		Toetsingscriteria	Meeteenheden ¹⁷
Beleid	Onderwerp		
Stap 1: toetsingskader projectdoelstelling			
Bereikbaarheid	Verkeer	<ul style="list-style-type: none"> Voldoet de verkeersdoorstroming aan streefwaarden uit NoMo? <ul style="list-style-type: none"> Gemiddelde reistijd op snelwegen tussen steden in spits maximaal 1,5 x gemiddelde buiten spits Gemiddelde reistijd op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet in spits maximaal 2 x gemiddelde buiten spits Is de oplossing voldoende robuust? Is filezwaarte op HWN in 2020 terug op het niveau van 1992? Voldoen wegen op lange termijn (na 2020) ook aan de behoeften? 	<ul style="list-style-type: none"> Reistijdfactor Reistijdfactor Reistijdfactor Kwalitatieve beoordeling Aantal voertuigverliesuren Kwalitatieve beoordeling
	Kosten	<ul style="list-style-type: none"> Is het alternatief te realiseren binnen het maximale budget van € 1,2 miljard? 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling
Omgeving	Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> Neemt het aantal verkeersslachtoffers niet toe? 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling
	Luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> Wordt voorkomen dat de luchtkwaliteit verslechterd? Wordt de luchtkwaliteit verbeterd? 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling
	Geluid	<ul style="list-style-type: none"> Wordt voorkomen dat de geluidhinder verergerd? Wordt de geluidhinder verminderd? 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling
	Ruimtelijke structuur	<ul style="list-style-type: none"> Worden kansen om bestaande knelpunten te verbeteren benut? <ul style="list-style-type: none"> Het beter benutten van grondwater Het verminderen of opheffen van barrièrewerking voor mens en dier Het optimaliseren van dwarsverbindingen 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling

¹⁷ Op basis van vigerende wetgeving

Beleid	Onderwerp	Toetsingscriteria	Meeteenheid ¹⁷
	Natuur	<ul style="list-style-type: none"> Wordt de aantasting van natuur voorkomen, gemitigeerd of gecompenseerd? 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling
Stap 2: toetsingskader onderscheidend vermogen			
Verkeer	Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> Voldoet de verkeersdoorstroming aan streefwaarden uit NoMo? <ul style="list-style-type: none"> Gemiddelde reistijd op snelwegen tussen steden in spits maximaal 1,5 x gemiddelde buiten spits Gemiddelde reistijd op snelwegen door/langs stedelijk gebied in spits maximaal 2 x gemiddelde buiten spits Is de oplossing voldoende robuust? Kwaliteit van de verkeersafwikkeling op HWN en OWN Totale congestieduur en -zwaarte 	<ul style="list-style-type: none"> Reistijdfactor Reistijdfactor Reistijdfactor Kwalitatieve beoordeling Reistijden I/C verhouding Aantal Voertuigverliesuren
	Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> Vermindering van de ongevalskans Vermindering van het aantal verkeersslachtoffers Voldoen aan het algemeen rijksbeleid Voldoen aan Europees verdrag E-wegen Aanpak van 'black spots' 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling
Woon- en leefomgeving	Ruimtebeslag	<ul style="list-style-type: none"> Woongebieden (bestaand en toekomstig) Werkgebieden (bestaand en toekomstig) Landbouwgebieden 	<ul style="list-style-type: none"> Hectare ruimtebeslag Hectare ruimtebeslag Hectare ruimtebeslag

Beleid	Onderwerp	Toetsingscriteria	Meeteenheden ¹⁷
	Geluid	<ul style="list-style-type: none"> Geluidbelaste woningen en geluidgevoelige objecten Omvang geluidbelast oppervlak natuurgebied Positieve en negatieve gevolgen OWN Zicht op Voldoen aan wet en regelgeving 	<ul style="list-style-type: none"> Aantal woningen/objecten > 48 dB (L_{den}) Aantal ha > 40 dB(A) Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling
	Lucht	<ul style="list-style-type: none"> Jaargemiddelde concentraties NO₂ Uurgemiddelde concentraties NO₂ Jaargemiddelde concentraties fijn stof (PM₁₀) 24-uurs gemiddelde concentraties fijn stof (PM₁₀) Emissie NO₂ per jaar Emissie PM₁₀ per jaar Mogelijkheden voor mitigatie Sanering of saldering bij saneringslocaties Zicht op Voldoen aan wet en regelgeving 	<ul style="list-style-type: none"> Aantal ha en adressen > 40 µg/m³ Aantal ha en adressen > 200 µg/m³ Aantal ha en adressen > 40 µg/m³ Aantal ha en adressen > 50 µg/m³ Ton/jaar Ton/jaar Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling
	Externe Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> Plaatsgebonden risico Groepsrisico Verdwijnen knelpunten Ontstaan nieuwe knelpunten Zicht op Voldoen aan wet en regelgeving 	<ul style="list-style-type: none"> Aantal woningen / objecten binnen 10-6 Overschrijding oriënterende waarde/km Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling
	Barrièrewerking	<ul style="list-style-type: none"> Mate waarin barrière vormt Kansen op vermindering barrièrewerking 	<ul style="list-style-type: none"> Kwalitatieve beoordeling Kwalitatieve beoordeling
	Volksgesondheid	<ul style="list-style-type: none"> Nader invullen aan de hand van de verwachte beleidslijn gezondheid. 	<ul style="list-style-type: none"> -

Beleid	Onderwerp	Toetsingscriteria	Meeteenheden ¹⁷
Natuurlijke omgeving	Natuur Gebiedbescherming	<ul style="list-style-type: none"> • Omvang aantasting beschermde gebieden <ul style="list-style-type: none"> - Natura 2000 gebied - EHS - Overig • Beïnvloeding van Natura 2000 • Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden EHS • Mogelijkheden mitigatie en of compensatie • Grondwaterstromingen op ecologie • Stikstofdepositie op daarvoor gevoelige gebieden 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal ha aantasting • Aantal ha aantasting • Aantal ha aantasting • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
	Natuur Soortbescherming	<ul style="list-style-type: none"> • (zwaar) beschermde soorten • Ontheffing art 75 flora- en faunawet 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling • Vereist of niet?
	Bodem en water	<ul style="list-style-type: none"> • Beïnvloeding bodem • Beïnvloeding oppervlaktewater • Beïnvloeding grondwater • Beïnvloeding grondwaterbeschermingsgebieden 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling • Aantal ha • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
Landschap Cultuurhistorie Archeologie Recreatie	Landschap	<ul style="list-style-type: none"> • Beïnvloeding visueel-ruimtelijke structuur • Beïnvloeding geomorfologische kenmerken, reliëf en bekensystemen • Beïnvloeding gevoelige functies in het gebied 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
	Cultuurhistorie	<ul style="list-style-type: none"> • Beïnvloeding cultuurhistorische kenmerken 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling
	Archeologie	<ul style="list-style-type: none"> • Beïnvloeding gebieden met archeologische verwachtingswaarde 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal en hectare
	Recreatie	<ul style="list-style-type: none"> • Beïnvloeding routestructuren • Beïnvloeding bijzondere functies van het gebied, met recreatieve betekenis en barrière werking voor recreatiegebieden • Beïnvloeding visuele barrièrevorming, fysiek scheiden en veel/ver omfietsen 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal en kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
Overige	CO ₂	<ul style="list-style-type: none"> • CO₂ uitstoot 	<ul style="list-style-type: none"> • Ton CO₂ per jaar

Beleid	Onderwerp	Toetsingscriteria	Meeteenheid ¹⁷
	Effecten fasering	<ul style="list-style-type: none"> • Indien alternatief niet binnen budget past en gefaseerd wordt uitgevoerd <ul style="list-style-type: none"> - Consequenties voor bereikbaarheidsdoelstellingen - Consequenties voor omgevingsdoelstellingen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
	Effecten bouwfase	<ul style="list-style-type: none"> • Beïnvloeding bereikbaarheid • Beïnvloeding grondwaterstromen tijdens bouw tunnel en/of verdiepte ligging • Hinder voor omwonenden (trillings- en geluidhinder) • Hinder voor natuur 	<ul style="list-style-type: none"> • Kwalitatieve beoordeling • Kwalitatieve beoordeling
KKBA	Kosten baten analyse	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten • Baten • Netto contante waarde 	<ul style="list-style-type: none"> • In € miljoen, op basis van kentallen • In € miljoen, op basis van kentallen • In € miljoen, op basis van kentallen

2. Nota van antwoord

Vanaf 5 december 2008 tot en met 30 januari 2009 lag de Startnotitie Knooppunt Hoevelaken ter inzage. Gedurende deze periode was het mogelijk voor een ieder om te reageren op deze startnotitie. Op elke inspraakreactie is een specifiek antwoord gegeven middels de brief die bij de aanbieding van deze Richtlijnen hoort. In deze Nota van Antwoord vindt u een overzicht van 10 categorieën vragen uit de inspraakprocedure voorzien van de daarbij behorende antwoorden.

Voor veel categorie vragen geldt dat meerdere brieven dit punt naar voren hebben gebracht. Het aantal brieven is echter niet alleen van belang. Een groot aantal brieven is namens meerdere personen geschreven, bijvoorbeeld brieven van bewonersorganisaties. Ook zijn er brieven van organisaties die een grote achterban vertegenwoordigen (Natuur en Milieu Utrecht, Kamer van Koophandel). In veel brieven komen echter dezelfde punten naar voren.

10 categorieën van vragen

1. Veel insprekers zijn voor of tegen een alternatief. Vrijwel alle alternatieven hebben voor- en tegenstanders. Het alternatief B van nieuwe verbindingen en de zogenaamde Eemlus zorgen voor de meeste reacties
2. Veel insprekers erkennen het geschetste probleem van knooppunt Hoevelaken en denken mee in de oplossingen en doen suggesties over varianten en oplossingsrichtingen. Naast het knelpunt op het knooppunt zelf, wordt het sluipverkeer als een belangrijk knelpunt gezien
3. De meningen over het alternatief "Niet verbreden" lopen sterk uiteen. Een deel van de insprekers geeft aan dat het alternatief overbodig is omdat dit het probleem niet zal oplossen. Een ander deel van de insprekers geeft aan dat er juist te weinig aandacht is voor andere oplossingen dan het verbreden van asfalt.
4. Er zijn veel vragen voor aandacht voor geluid en lucht. Naast aandacht in zijn algemeenheid voor dit aspect wordt vaak de bestaande knelpunten genoemd in zowel Amersfoort als Hoevelaken
5. Er wordt veel aandacht gevraagd voor de aanwezige natuur en landschapswaarden.
6. Er zijn vragen gesteld over de procedure. De keuze voor een verkorte Tracéwet-procedure wordt ter discussie gesteld. Ook de situatie van meerdere Bevoegd Gezagen en een twee-fasenmer roepen vragen op.
7. Er wordt aandacht gevraagd voor het meenemen van landelijke en/of wereldwijde ontwikkelingen zoals de Kredietcrises, energieprijzen, klimaatverandering en het effect van belastingen
8. Men wil graag zo snel als mogelijk een oplossing
9. Er wordt aandacht gevraagd voor de relatie stad-land. Veel genoemd zijn de recreatieve waarden, fietsverbindingen en behoud van wandelmogelijkheden
10. Ten slotte zijn er vragen gesteld over de communicatie. Met name het verschil in media-aandacht tussen De Ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken werd ter discussie gesteld

Vraag 1

Veel insprekers zijn voor of tegen een alternatief. Vrijwel alle alternatieven hebben voor- en tegenstanders. Het alternatief B van nieuwe verbindingen en de zogenaamde Eemlus zorgen voor de meeste reacties

Antwoord

In het onderzoek wordt onderzocht in welke mate mogelijke ingrepen aan knooppunt Hoevelaken de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland verbeteren. Op basis van dit onderzoek wordt door het Bevoegd Gezag een voorkeursalternatief gekozen. Het voorkeursalternatief zal worden opgebouwd uit de meest kansrijke onderdelen van de verschillende alternatieven. Daarna volgt een tweede fase waarin het voorkeursalternatief in detail wordt uitgewerkt. U heeft in uw reactie al een duidelijke voorkeur voor of tegen een alternatief uitgesproken. De startnotitie kondigt het begin van het onderzoek aan. In het onderzoek worden de gegevens verzameld op basis waarvan het Bevoegd Gezag een keuze maakt. Voordat definitief wordt besloten, is nogmaals inspraak mogelijk.

Vraag 2

Veel insprekers erkennen het geschetste probleem van knooppunt Hoevelaken en denken mee in de oplossingen en doen suggesties over varianten en oplossingsrichtingen. Naast het knelpunt op het knooppunt zelf, wordt het sluipverkeer als een belangrijk knelpunt gezien.

Antwoord

Erkenning van het geschetste probleem

Veel insprekers erkennen het verkeerskundig probleem van knooppunt Hoevelaken. Daarna wordt een aantal noties gemaakt waar een oplossing aan moet voldoen, maar vaak wordt ook meegedacht en worden varianten en oplossingsrichtingen aangedragen. Een aantal van deze voorstellen worden zorgvuldig meegenomen in de nadere studie. Veel oplossingen zijn detailvoorstellen die in een uitwerking in de tweede fase naar voren komen maar een aantal wordt meegenomen in de eerste fase van het milieu-effectrapportage.

Verzoek om het Benuttingsalternatief te onderzoeken

Benuttingsmaatregelen alleen zijn geen toekomstvaste oplossing. Gezien de aard van de problematiek van knooppunt Hoevelaken is het noodzakelijk verder te kijken dan louter benuttingsmaatregelen. In het voorkeursalternatief krijgen elementen van benutten zeker een plaats. De mogelijkheden voor benutting worden verder uitgewerkt binnen het alternatief Verbreden.

Aandacht voor de problematiek van het sluipverkeer

Eén van de argumenten om deze studie naar de mogelijke verbreding te starten, is het feit (en beleving) dat er veel extra verkeer op het onderliggend wegennet aanwezig is. De aanname is dat dit verkeer eigenlijk beter op de A27 of de A1 zou kunnen worden afgewikkeld. Met name voor de aanpalende gemeenten is dit een zorg die tijdens overleg vaak wordt genoemd. De relatie met het onderliggend wegennet zal daarom in deze studie veel aandacht krijgen. Ten eerste als een aspect om het probleem te omschrijven, en vervolgens wordt gekeken in hoeverre de te onderzoeken alternatieven dit verkeerskundig probleem verminderen.

Wel is het zo dat maatregelen op het onderliggend wegennet zelf (b.v. afstellen van verkeerslichten, plaatsen verkeersdrempels, verbeteren fietsverbindingen etc.) geen onderdeel is van deze studie. Dat blijft de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder. Een aantal van dit type maatregelen is opgenomen in het programma VERDER; website www.ikgaverder.nl

Vraag 3

De meningen over het alternatief "Niet verbreden" lopen sterk uiteen. Een deel van de insprekers geeft aan dat het alternatief overbodig is omdat dit het probleem niet zal oplossen. Een ander deel van de insprekers geeft aan dat er juist te weinig aandacht is voor andere oplossingen dan het verbreden van asfalt.

Antwoord

De planstudie voor knooppunt Hoevelaken valt onder het programma VERDER, waarin de regionale partijen samenwerken aan een betere bereikbaarheid van de regio. In het programma VERDER wordt ingezet op een integrale verbetering van de bereikbaarheid. Daarom wordt niet alleen gekeken naar oplossingen voor het wegennet, maar ook naar oplossingen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement. De partijen van VERDER werken samen aan een integraal maatregelenpakket, inclusief oplossingen in samenhang met de planstudie knooppunt Hoevelaken. Een van de alternatieven die in de planstudie wordt meegenomen, is Niet Verbreden. Hierin is uitgangspunt dat het hoofdwegennet niet wordt verbreed voor het autoverkeer en volwaardig wordt ingezet op maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement. Ook dit alternatief moet voldoen aan de gestelde randvoorwaarden, te weten dat het alternatief een verkeerskundige oplossing biedt, technisch uitvoerbaar is, een niet te hoge milieudruk levert en binnen het gestelde budget te realiseren is.

Vraag 4

Veel insprekers uiten hun zorg over de huidige geluidsoverlast en vragen aandacht voor dit aspect.

Met stip was de vraag voor aandacht voor geluid de meest gestelde vraag. Hierbij wordt de huidige geluidsbelasting als overlast ervaren. Gevreesd wordt een toenemende hinder. Daarentegen is er de hoop dat met de eventuele verbreding van de snelweg ook dit knelpunt wordt aangepakt. Er wordt veelvuldig verzocht tot het plaatsen van geluidsschermen op diverse locaties om de overlast tegen te gaan. Ook cumulatie van diverse geluidsbronnen wordt vaak genoemd. Onderstaand wordt op deze en andere punten ingegaan.

Geluidhinder: Algemeen

In de MER 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 bestemmingen binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB. Voor het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen). 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).

Indien het treffen van maatregelen niet doelmatig blijkt kan worden teruggevallen op de vaststelling van een (nieuwe) hogere grenswaarde. Hierop volgt een onderzoek naar de binnenwaarde van de betreffende woningen. Mocht deze worden overschreden dan zal worden overgegaan tot gevelisolatie. Hierbij geldt geen doelmatigheidsafweging; bij overschrijding wordt te allen tijde een aanbod voor maatregelen gedaan.

Aangezien de te treffen maatregelen afhankelijk zijn van het te kiezen alternatief alsmede de uitkomsten van het akoestisch onderzoek, kan hier op dit moment nog niets concreets over worden gezegd.

Geluidhinder: Berekeningen en metingen

Voor het akoestisch onderzoek wordt gebruik gemaakt van driedimensionale rekenmodellen. De hoogte van de weg alsmede de omliggende bebouwing wordt hierin meegenomen. Tevens wordt rekening gehouden met de geluidsschermen en de hiervan afkomstige geluidsreflectie. Berekeningen hebben de voorkeur ten opzichte van metingen, aangezien hiermee slechts een momentopname wordt verkregen. Met berekeningen kunnen jaargemiddelden alsmede toekomstige situaties (conform de wettelijke toetsingen) in beeld worden gebracht. De berekeningen worden uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Deze wettelijk vastgelegde, uniforme methode is eind jaren '80 met behulp van een uitgebreid meetprogramma gevalideerd; rond 2000 heeft een actualisatie plaatsgevonden.

Geluidhinder: Cumulatie

In de Wet geluidhinder wordt elke bron afzonderlijk beschouwd. Het akoestisch onderzoek zal zich dan ook primair richten op de Rijksweg. Toetsing aan gecumuleerde geluidsbelastingen van alle bronnen in het gebied is niet aan de orde. Het geven van een totaalbeeld van geluidsoverlast van alle bronnen in het gebied valt buiten de reikwijdte van deze studie. Bij de eventuele vaststelling van hogere grenswaarden zal er, voor zover relevant, tevens aandacht worden besteed aan cumulatie met andere wegen in het gebied alsmede spoorweglawaai.

Geluidhinder: Vormgeving geluidsschermen

Het te gebruiken materiaal en de vormgeving van eventueel te plaatsen geluidsschermen wordt in een later stadium bepaald.

Geluidhinder: Meer informatie

Voor aanvullende algemene informatie met betrekking tot geluid langs snelwegen wordt allereerst verwezen naar de bijgevoegde brochure 'Stilstaan bij geluid'. Verder is aanvullende informatie te vinden op de onderstaande websites.

Rijkswaterstaat:

http://www.rijkswaterstaat.nl/themas/natuur_en_milieu/geluidsoverlast/index.aspx

Geluidskaat EU-richtlijn:

<http://www.rijkswaterstaat.nl/projecten/natuurenmilieu/geluid%5Fronde%5Fsnelwegen%5Fnederland/geluidskaat/>

VROM: <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=7650>

Luchtkwaliteit

Tegelijkertijd met geluidhinder wordt ook de luchtkwaliteit als een knelpunt ervaren. Ook hier is de vrees dat de nieuwe situatie niet zal leiden tot een verbetering. Enkele insprekers vragen om het toepassen van een strengere norm voor de fijnstof-uitstoot.

Luchtkwaliteit: Algemeen

In de MER wordt tevens het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit in beeld gebracht. De te verwachten concentraties NO₂ en PM₁₀ zullen daarbij worden afgezet tegen de normen uit Wet luchtkwaliteit (deze is opgenomen in de Wet milieubeheer). Er zal tevens aandacht worden besteed aan PM_{2,5}.

Het voorkeursalternatief, dat wordt uitgewerkt in het Ontwerp-Tracébesluit (OTB), dient te voldoen aan de randvoorwaarden en normen die voor luchtkwaliteit zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Dit betekent dat het project geen grote verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg mag hebben. Indien uit berekeningen blijkt dat dit wel verwacht wordt zullen maatregelen noodzakelijk zijn. Daarbij kan gedacht worden aan lagere maximumsnelheden of het plaatsen van schermen.

In diverse inspraakreacties zijn suggesties gedaan voor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, zoals het verlagen van de maximumsnelheid, het aanbrengen van beplanting en het realiseren van een systeem van positieve en negatieve lading. In het Innovatieprogramma luchtkwaliteit werken de ministeries van V&W en VROM samen aan innovatieve oplossingen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit op en rond snelwegen. Het effect van een aantal van de genoemde maatregelen wordt binnen dit programma inzichtelijk gemaakt.

Luchtkwaliteit: Berekeningen en metingen

Voor het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt gebruik gemaakt van rekenmodellen. Berekeningen hebben de voorkeur ten opzichte van metingen, aangezien hiermee slechts een momentopname wordt verkregen. Met berekeningen kunnen jaargemiddelden alsmede toekomstige situaties (conform de wettelijke toetsingen) in beeld worden gebracht.

Luchtkwaliteitsberekeningen worden uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Hierin zijn de te gebruiken emissiefactoren en achtergrondconcentraties aangegeven. Deze worden vastgesteld op basis van metingen. In de berekeningen wordt rekening gehouden met de verwachte fractie stagnerend verkeer. Hiervoor zijn afzonderlijke, hogere emissiefactoren vastgesteld.

Luchtkwaliteit: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is de kern van de Wet luchtkwaliteit, die met ingang van 15 november 2007 van kracht is geworden. In gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (zogenoemde overschrijdingsgebieden) gaan overheden in gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL is een bundeling van alle gebiedsgerichte programma's en alle rijksmaatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. Het is een soort balans. Links op de balans staan alle maatregelen die het Rijk, provincies en

gemeenten vanaf 1 januari 2005 nemen om de luchtkwaliteit in een gebied te verbeteren. Rechts alle grote ruimtelijke activiteiten in het gebied waarover de overheden de komende vijf jaar een besluit willen nemen. Het betreft dan ruimtelijke, verkeers- en infrastructurele besluiten en vergunningen voor industriële installaties. Ook projecten met strategische nationale ruimtelijke doelen kunnen onder dit programma vallen. De balans helt over naar links: de positieve effecten (maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren) moeten de negatieve effecten (ruimtelijke projecten die de luchtkwaliteit verslechteren) ruimschoots overtreffen, maar bovenal moeten de maatregelen voldoende effect hebben om overal de normen te halen. Het Rijk coördineert het nationale programma. Het Rijk maakt met provincies en gemeenten afspraken over toetsbare resultaten; in de NSL-gebieden moeten de normen voor luchtkwaliteit in principe worden gehaald. De overheden kunnen op de uitvoering van de NSL-maatregelen worden afgerekend. Het NSL is recentelijk vastgesteld door het Kabinet. Indien het NSL onherroepelijk van kracht wordt zal hiermee in de planstudie rekening worden gehouden.

Luchtkwaliteit: Meer informatie

Rijkswaterstaat:

<http://www.rijkswaterstaat.nl/themas/natuur%5Fen%5Fmilieu/luchtkwaliteit/>

VRM (inclusief informatie over het NSL):

<http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328>

Innovatieprogramma luchtkwaliteit (IPL):

<http://www.ipluchtkwaliteit.nl/>

Vraag 5

Er wordt aandacht gevraagd voor de barrièrewerking die de huidige wegen vormen voor dieren. Tevens wordt aandacht gevraagd voor de aanwezige natuur- en landschapswaarden in de directe omgeving van de bestaande wegen, maar vooral voor de aanwezige natuur en landschapswaarden die zich bevinden op de mogelijke nieuwe tracés van de weg nieuwe verbindingen.

Antwoord

In de richtlijnen is veel aandacht voor natuur en landschap. Knooppunt Hoevelaken ligt in diverse belangrijke Nederlandse landschapstypen met daaraan verbonden de nodige gebieden die bescherming krijgen middels een speciale status. Te denken valt aan de Utrechtse Heuvelrug, het nationaal landschap Arkenheem/Eempolder, en het kleinschalig coulissenlandschap van de Gelderse vallei. Ook binnen deze landschapstypen zijn vele meer kleinschaliger natuurgebieden genoemd zoals Birkhoven, landgoed Hoevelaken, en de Schammer. Tot slot zijn er diersoorten zoals weidevogels en de zandhagedis die in het gebied een beschermd status hebben. Het unieke karakter en de grote waarde van de door u genoemde natuurgebieden wordt erkend. Het aspect natuur en landschap wordt volledig meegenomen in de studie. In geval van het besluit tot uitbreiding van de wegcapaciteit door de aanleg van nieuwe (snel)wegen vindt een zorgvuldige afweging plaats tussen het aantasten van natuurgebieden en het oplossend vermogen van het voorgestelde alternatief. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief worden niet alleen de effecten in beeld gebracht, maar ook de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen.

Vraag 6

Er zijn vragen gesteld over de procedure. De keuze voor een verkorte Tracéwet-procedure wordt ter discussie gesteld. Ook de situatie van meerdere Bevoegd Gezagen en een twee-fasenmer roepen vragen op.

Antwoord

Tracéwet-procedure

Op dit moment wordt een aantal hoofdalternatieven onderzocht om de verkeersproblematiek rondom knooppunt Hoevelaken op te lossen. Of er sprake zal zijn van aanleg van wegen is op dit moment nog niet duidelijk. Het is goed mogelijk dat er sprake is van nieuwe regionale wegen, dan wel uitsluitend verbreding van bestaande wegen. Dit betekent dat op dit moment uitsluitend de verkorte Tracéwet-procedure kan worden toegepast. Bij de verkorte procedure is er geen apart inspraak moment voor de Trajectnota/MER. Inhoudelijk betekent dit geen beperking van inspraak, omdat inspraak op het op te stellen MER mogelijk is bij de, gelijktijdige, publicatie van het ontwerp tracébesluit en MER. Mocht blijken dat het voorkeursalternatief, of delen daarvan, niet passen binnen de verkorte Tracéwet-procedure, bijvoorbeeld omdat de weg een bestemmingsplanwijziging vraagt, dan zal de Wet op de Ruimtelijke Ordening worden gevolgd. Dit is ook de reden dat het Bevoegd Gezag bestaat uit vier overheidsorganen.

MER in twee fasen

In deze planstudie project bestaat de MER-procedure uit twee fasen. In de eerste fase worden de effecten van de alternatieven op hoofdlijnen in kaart gebracht om tot een voorkeursalternatief te kunnen komen. In de tweede fase worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Tussen de eerste en tweede fase zal de commissie MER een toets uitvoeren en op basis van de resultaten van de eerste fase MER een aanvullend advies uitbrengen voor de richtlijnen van de Tweede fase
Tussen de eerste en tweede fase wordt tevens een consultatieronde georganiseerd

Vraag 7

Er wordt aandacht gevraagd voor het meenemen van landelijke en/of wereldwijde ontwikkelingen zoals de Kredietcrises, energieprijzen, klimaatverandering en het effect van belastingen

Antwoord

Ontwikkelingen economie en energie

Het onderzoek richt zich op de periode tot 2020. Ook wordt een doorkijk gemaakt naar de periode tot 2030. De ontwikkelingen op het gebied van economie en energie voor de langere termijn zijn onzeker. Wel is de verwachting dat de mobiliteit in Midden-Nederland blijft groeien. In deze studie wordt de landelijke richtlijnen op het gebied van economische ontwikkelingen en klimaat gevolgd om eenduidige uitgangspunten te hebben tussen de diverse studies.

Vraag 8

Insprekers willen graag zo snel als mogelijk een oplossing

Antwoord

Deze insprekers zijn de dagelijkse files meer dan zat en willen graag weer doorrijden. Zij ondersteunen het initiatief en pleiten voor meer snelheid in de procedure. Er zijn echter juridische kaders en spelregels die ervoor moeten zorgen dat alle belangen zorgvuldig worden afgewogen. De consequentie is dat deze spelregels tijd kosten. De planning is de snelst mogelijke, rekening houdend met deze juridische kaders en spelregels.

Vraag 9

Er wordt aandacht gevraagd voor de relatie stad-land. Veel genoemd zijn de recreatieve waarden, fietsverbindingen en behoud van wandelmogelijkheden.

Antwoord

De barrièrewerking voor mens en dier is een belangrijk knelpunt. Aandacht voor wandel/fietsvoorzieningen is voorzien in deze studie. Eventuele extra voorzieningen of verbeteringen van de huidige onderdoorgangen zullen vooral in de 2^e fase van het MER worden uitgewerkt als het voorkeursalternatief bekend is

Vraag 10

Ten slotte zijn er vragen gesteld over de communicatie Met name het verschil in aandacht van de media tussen de Ring Utrecht en het knooppunt Hoevelaken werd ter discussie gesteld.

Antwoord

Communicatie over de startnotitie

De startnotitie is op verschillende manieren aangekondigd. Niet alleen op de wettelijk verplichte wijzen, zoals via de Staatscourant en de website van het Inspraakpunt, maar ook via advertenties in kranten, huis-aan-huisbladen en websites van Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten en VERDER. Ook zijn er verschillende informatieavonden geweest. De aandacht in de media is de verantwoordelijkheid en keuze van de media zelf.

3. Advies Commissie voor de m.e.r.

Knooppunt Hoevelaken

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

12 maart 2009 / rapportnummer 2185-49

1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER KNOOPPUNT HOEVELAKEN

De samenwerkende partijen uit het programma VERDER hebben het voornemen de problemen met de doorstroming in de hele provincie Utrecht op te lossen. De planstudie knooppunt Hoevelaken richt zich met name op de verbetering van de verkeersafwikkeling op het huidige knooppunt Hoevelaken. In deze studie kiest het bevoegd gezag er voor de verkorte Tracé/m.e.r.-procedure gevolgd. De minister van Verkeer en Waterstaat is daarbij coördinerend bevoegd gezag. Medebevoegd gezag zijn de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amersfoort en het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht, als initiatiefnemer treedt op Rijkswaterstaat dienst Utrecht.¹

De m.e.r.-procedure heeft tot doel de mogelijke milieugevolgen van alle relevante alternatieven, zowel van bestaande wegen als nieuwe doorsnijdingen, zorgvuldig in kaart te brengen. Zo kunnen - naast budgettaire, operationele en bestuurlijke overwegingen - de milieuoverwegingen een volwaardige rol spelen in de besluitvorming. In de studie knooppunt Hoevelaken kiest het bevoegd gezag er voor om de m.e.r.-procedure in twee fasen uit te voeren. In beide fasen moet milieu-informatie op het juiste niveau beschikbaar zijn om keuzes te kunnen maken:

- in fase 1 voor het bepalen van een voorkeursalternatief en meest milieuvriendelijk alternatief (mma);
- in fase 2 voor de project- en locatiespecifieke invulling ervan.

In aansluiting hierop adviseert de Commissie adviseert ook gefaseerd over de richtlijnen. Dit advies gaat over fase 1. Na een tussentijdse toets van het MER fase 1 zal zij een aanvullend richtlijnenadvies uitbrengen over het MER fase 2.

De startnotitie meldt dat betrokken overheden en belanghebbenden op verschillende momenten zullen worden betrokken. Het is nog niet duidelijk welke vorm de inspraak (nieuwe stijl) in fase 1 bij de keuze van het voorkeursalternatief en meest milieuvriendelijk alternatief (mma) zal hebben. Gezien het belang van de strategische afweging in fase 1 adviseert de Commissie bij het vaststellen van de richtlijnen aan te geven hoe de milieubelangen op een volwaardige wijze worden meegenomen in de gefaseerde aanpak en besluitvorming en hoe belangengroepen en burgers gelegenheid krijgen te reageren op het MER fase 1.

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat de MER fase 1 onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- een **verkeerskundige probleemanalyse** die is gericht op het onderscheiden van types verkeer (doorgaand, regionaal en lokaal, goederenvervoer en personenvervoer). Werk in het verlengde hiervan een **integrale bereikbaarheidsdoelstelling** uit, waarin de doelstellingen van de wegbeheerders op nationaal, regionaal en lokaal niveau zijn opgenomen en toets hiermee de oplossingsrichtingen op doelbereik;

¹ Zie bijlage 1 voor procedurele gegevens van de m.e.r.-procedure.

- uitwerking van de **omgevingsdoelen**², specifiek de doelen en opgaven voor natuur en landschap in het Nationale Landschap de Natura 2000-gebieden, de EHS en de landgoederen. De gebiedsopgaven zijn in het studiegebied van het alternatief nieuwe verbindingen en de 4 varianten daarbinnen nadrukkelijk aan de orde. Geef aan hoe het advies van het College van Rijksadviseurs hierbij een rol heeft gespeeld;
- de relatie met de andere studies uit het **VERDER programma**, zoals de A27/A1 en de A28 Utrecht – Amersfoort;
- een uitwerking van de verschillende **hoofdalternatieven** zodat de verschillende tracédelen uitwisselbaar zijn en dat uit de onderdelen zo nodig ‘nieuwe’ alternatieven zijn samen te stellen tot een voorkeursalternatief en mma;
- een **effectvergelijking** in fase 1 die is uitgevoerd op het detailniveau van de besluitvorming. Dit betekent globaal waar het kan en gedetailleerd waar noodzakelijk (bijvoorbeeld daar waar een risico bestaat van overschrijding van wettelijke normen en grenswaarden);
- een beschrijving van de effecten van de **hoofdalternatieven** en de wijze waarop een **voorkeursalternatief** en een **mma** op basis daarvan zijn samengesteld. De uitwerking moet gaan tot het detailniveau waarop een keuze voor een voorkeursalternatief en volwaardig mma kan worden gemaakt. Indien er bij de besluitvorming over fase 1 niet een duidelijke voorkeur voor één alternatief kan worden uitgesproken is het mogelijk om meer alternatieven als voorkeursalternatief aan te wijzen. Indien het mma niet één van deze voorkeursalternatieven is dient ook het mma uit fase 1 meegenomen te worden naar fase 2.

Daarnaast is het essentieel dat het MER een **samenvatting** bevat die zelfstandig leesbaar is. De samenvatting wordt gelezen door de besluitvormers en insprekers. De samenvatting moet een transparante beschrijving geven van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu)effecten en voorzien zijn van duidelijk kaartmateriaal. Het moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER en inzicht geven in de milieu-informatie op basis waarvan de afwegingen worden gemaakt. Besteed in het bijzonder aandacht aan de vergelijking van de alternatieven en de beschrijving van de onderscheidende punten op de verschillende thema's.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie meer in detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

2. ROL VAN DE COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

De initiatiefnemer heeft twee keuzemomenten in de m.e.r.-procedure ingebouwd om te komen tot een voorkeursalternatief. De Commissie adviseert om uit de hoofdalternatieven (de vier basisprincipes) die in het MER fase 1 worden onderzocht één (of meer) voorkeursalternatief (voorkeursalternatieven) en een mma samen te stellen (indien het mma niet één van de voorkeursalterna-

² De startnotitie spreekt van inpassingsdoelen, de Commissie spreekt echter van omgevingsdoelen, omdat daaruit de doelstellingen van de verschillende gebieden en ruimtelijke functies naar voren komen op basis waarvan een afweging moet worden gemaakt of daar infrastructurele maatregelen moeten worden genomen.

tieven is). Dit alternatief zal (of deze alternatieven zullen) in het MER fase 2 verder worden uitgewerkt.

In dit advies geeft de Commissie richtlijnen voor het MER fase 1 dat wordt gebruikt voor het samenstellen en de keuze voor een voorkeursalternatief. Op verzoek³ van het bevoegd gezag voert de Commissie na afronding van het MER fase 1 een tussentijdse toetsing uit. Ten behoeve van de uitwerking van het MER fase 2 zal de Commissie een aanvullend richtlijnenadvies opstellen in combinatie met de toetsing van het MER fase 1. De Commissie kan dan gedetailleerder en gericht (gebieds- en oplossings specifiek) invulling geven aan het richtlijnenadvies ten behoeve van de verdere uitwerking van het MER voor fase 2.

Na toetsing van het MER fase 2 zal de Commissie een (eind)oordeel geven over de complete informatie in het totale MER (fasen 1 + 2). Het tussentijdse toetsingsadvies is een voorlopig oordeel⁴ dat (mede) richting geeft aan de verdere uitwerking van fase 2.

3. ACHTERGROND, PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITVORMING

3.1 Achtergrond

VERDER

De studie knooppunt Hoevelaken is onderdeel van het VERDER programma. Dit programma hanteert als uitgangspunt de 'Zevensprong van Verdaas'⁵. Geef aan hoe deze studie past binnen het VERDER programma. Gebruik hierbij de studies die in dit programma zijn uitgevoerd en actualiseer deze gegevens indien noodzakelijk. Ga daarbij in op:

- de ruimtelijke visie (uit het VERDER programma) in relatie tot de problemen op de knooppunt Hoevelaken. Ga hierbij in op de ruimtelijke ontwikkelingen in samenhang met het verkeers- en vervoersysteem;
- het prijsbeleid ('Anders betalen voor mobiliteit' en andere maatregelen) in relatie tot de autonome ontwikkeling van de verkeersstromen;
- de wijze waarop de stappen 'mobiliteitsmanagement', 'fiets en OV' en 'benutting bestaande infrastructuur' zijn verwerkt in de verschillende alternatieven;
- de onderbouwing van de stappen 'oplossingen van kleine knelpunten', 'aanpassing bestaande infrastructuur' en 'aanleg nieuwe infrastructuur'.

³ Zie brief van 3 maart 2009 (kenmerk VenW/DGMO-2009/1790) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de Commissie voor de milieueffectrapportage.

⁴ De tussentijdse toets is een voorlopig oordeel op basis van de dan beschikbare informatie. Een definitief oordeel kan pas worden gegeven als alle informatie over de afgevalen en de uitgewerkte alternatieven in het definitieve MER is gegeven.

⁵ Presentatie VERDER Pakketstudies, Commissie m.e.r. 15 januari 2009. Zevensprong van Verdaas, opbouw van de maatregelen:

1. Ruimtelijke visie
2. Beprijzen
3. Mobiliteitsmanagement en fiets
4. Openbaar vervoer optimaliseren
5. Benutting van bestaande infrastructuur
6. Aanpassingen van bestaande infrastructuur
7. Nieuwe infrastructuur

Geef aan wat de effecten van de ‘no-regret’ maatregelen uit het VERDER programma zijn en hoe deze zijn opgenomen in de referentiesituatie.

Ga in de uitwerking van de alternatieven verder met de systematiek van de Zevensprong van Verdaas en werk uit hoe aanvullende maatregelen uit het VERDER programma worden ingepast in de alternatieven.

De Commissie merkt op dat de Zevensprong van Verdaas vooral moet worden gezien als een onderzoeksmethode waarbij het effect van de verschillende stappen in een logische volgorde in beeld wordt gebracht, waar mogelijk in onderlinge samenhang. In de praktijk zullen de onderzoeken ten behoeve van de besluitvorming echter parallel lopen. De verschillende maatregelen kennen namelijk uiteenlopende doorloop- en proceduretijden. Besluitvormingsprocedures over de maatregelen uit de eerste stappen van Verdaas hebben bijvoorbeeld een kortere doorlooptijd dan de maatregelen die later in de Zevensprong aan de orde komen.

3.2 Probleemstelling

Neem in het MER de probleemanalyse op die in 2006 is uitgevoerd als onderdeel van het programma Noordvleugel. Vul deze analyse aan met de resultaten van de Landelijke Markt en Capaciteits-Analyse Weg (LMCA) en gebruik eventueel actuele en nieuwe gegevens. Zorg ervoor dat de probleemanalyse aansluit bij die voor de studies op de wegvakken A28, A1 en A27.

Geef aan welke maatregelen al onderzocht en uitgevoerd zijn om de bereikbaarheid te verbeteren.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Analyseer hoe de verkeersstromen veranderen als gevolg van de verwachte planologische ontwikkelingen (nieuwbouw, transformatie, verdichting van zowel wonen als werken). Hanteer hierbij tot 2020 het vastgestelde beleid en hanteer na 2020 scenario's van ruimtelijke ontwikkelingen, indien deze onvoldoende bekend zijn.

Analyse verkeersstromen

Om een beeld te krijgen van de verkeerskundige problemen in het studiegebied is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de huidige en toekomstige verkeersstromen:

- definieer het verkeerskundige studiegebied;
- geef aan welk deel van het verkeer:
 - doorgaand is ten opzichte van dit gebied, onderscheid daarbij nationaal en internationaal verkeer;
 - bestemmingsverkeer is met een regionale herkomst of bestemming;
 - lokaal verkeer is.
- beschrijf de verhouding vrachtverkeer–personenverkeer per categorie (zoals hierboven genoemd);
- beschrijf de verdeling van de verkeersstromen over de mogelijke routes (selected links).

Geef naast de analyse van de verkeersstromen een beschrijving van de huidige verkeerssituatie op het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN), aan de hand van:

- de huidige reistijden op relevante deeltrajecten;
- de omvang van congestie op verschillende wegvakken; druk de zwaarte daarvan uit in voertuigverliesuren in totaal en naar doelgroepen (woonwerk, zakelijk, overig en goederenvervoer);

- de verhouding tussen de intensiteiten in de spitsperioden en de beschikbare capaciteit op het HWN (I/C verhouding).

Op basis van deze analyses van de verkeersgegevens kan worden bepaald waar de verkeerskundige problemen liggen en voor welk (aan)deel van het verkeer naar oplossingsrichtingen moet worden gezocht.

Robuustheid van het wegennet

In de startnotitie wordt aangegeven dat kleine verstoringen (bijvoorbeeld door ongevallen) tot veel overlast kunnen leiden. Geef aan hoe robuust het huidige netwerk is en welke omleidingsroutes en oplossingen er momenteel voorhanden zijn in geval van ongelukken en calamiteiten. Ga in op de (on)mogelijkheden van deze routes en oplossingen (zoals verkeersmanagement), mede in samenhang met het onderliggend wegennet. Geef aan wat de ambities en doelstellingen zijn met betrekking tot de robuustheid van het netwerk. Geef aan wat de ambities en doelstellingen zijn voor de robuustheid van het netwerk en geef aan hoe vaak zodanige verstoringen voorkomen dat er sprake is van een groot robuustheidsprobleem.

Analyse van het knooppunt Hoewelaken

De startnotitie geeft aan dat de problemen op het knooppunt Hoewelaken ontstaan door de beperkte (afwikkelings)capaciteit. Werk deze problemen verder uit door in te gaan op de I/C verhoudingen, de routekeuze en de capaciteit van de weefvakken.

Problemen onderliggend wegennet

De problemen op het hoofdwegennet veroorzaken direct en indirect effecten op het onderliggende wegennet (OWN). Kwantificeer deze problemen zoveel mogelijk. Beschouw de volgende punten:

- de bereikbaarheidsproblemen van steden en dorpen;
- het aandeel sluipverkeer^{6,7};
- de leefbaarheidsknelpunten (geluid, lucht, barrièrewerking en externe veiligheid);
- de doorsnijding en verstoring van natuur;
- de doorsnijding en hinder voor recreatieve uitloopgebieden en waardevolle landschappen;
- de verkeersveiligheid (onder andere de bijdrage hieraan door sluipverkeer).

Geef de knelpunten op het OWN ook aan op topografische kaarten met daarop de relevante provinciale en gemeentelijke wegen in het studiegebied.

3.3 Integrale verkeersdoelstelling

In hoofdstuk 4 van de startnotitie worden de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit genoemd als doelstelling. Werk in het MER een integrale verkeersdoelstelling uit, verwerk daarin naast de nationale doelstellingen ook de regionale en lokale verkeersdoelstellingen. Geef aan hoe de verschillende overheden (in hun rol als wegbeheerder) de doelstellingen op elkaar afstemmen zodat de verkeersproblemen gezamenlijk worden aangepakt en niet worden afgewenteld.

⁶ Verkeer dat gezien herkomst en bestemming zou thuishoren op het HWN maar gebruik maakt van het OWN.

⁷ Zie bijlage 2 zienswijzen 36 gemeente Soest, 83 gemeente Putten en 84 gemeente Bunschoten die wijzen op verkeer op het onderliggend wegennet dat eigenlijk gebruik zou moeten maken van het hoofdwegennet.

3.4 Omgevingsdoelen

In de startnotitie worden doelen gegeven voor luchtkwaliteit, geluidhinder, benutten grondwater, verminderen barrièrewerking voor mens en dier, verbeteren verkeersveiligheid, landschap en natuur. Concretiseer in het MER deze doelen zodanig dat de alternatieven op doelbereik kunnen worden getoetst. Geef aan hoe de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit bij de uitbreiding van infrastructuur worden gewaarborgd en verbeterd door een goede inpassing van nieuwe verbindingen.

Maak hierbij onderscheid tussen het oplossen van bestaande en het voorkomen van nieuwe knelpunten op de bestaande infrastructuur ten opzichte van het ontstaan en voorkomen van knelpunten bij de aanleg van nieuwe verbindingen. Bij alternatieven rond knooppunt Hoevelaken en op bestaande tracés ligt het accent op bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving. Bij het alternatief nieuwe verbindingen gelden doelen en randvoorwaarden voor alle aspecten.

3.5 Beleidskader en randvoorwaarden

Beschrijf in het MER relevante wet- en regelgeving en het relevante beleidskader en geef aan welke (beleids)ambities, randvoorwaarden en criteria hieruit naar voren komen voor de ontwikkeling van alternatieven en de inpassing van infrastructuur. Geef daarbij aan welke andere belangen er spelen en of:

- deze belangen conflicterend zijn;
- hier randvoorwaarden, knelpunten en belemmeringen uit voortvloeien;
- er keuzes te maken zijn die win/win-situaties opleveren.

Ga hierbij in op de beleidskaders voor:

- natuur (Natura 2000 en EHS);
- Nationaal Landschap en Nationaal Park;
- woon- en leefmilieu en volksgezondheid;
- landschap en cultuurhistorie.

Werk per thema een kansen-/belemmeringenkaart uit met daarop de kansen, problemen en de inschatting van mitigatiemogelijkheden per aspect. Doe dit op topografische kaarten met daarop het HWN en OVN van de samenwerkende partijen uit VERDER.

3.5.1 **Natuur**

Beschermde gebieden

Knooppunt Hoevelaken doorsnijdt de ecologische hoofdstructuur (EHS) en wordt (op enkele kilometers afstand) geflankeerd door Natura 2000-gebied Arkemheen.

Vrijwel het gehele gebied ten westen en ten zuiden van Amersfoort valt binnen de EHS en vormt de verbinding tussen de Utrechtse Heuvelrug en het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland. Er zijn concrete plannen voor verdere ontwikkeling van de EHS, voor natuurontwikkeling op het voormalige vliegveld Soesterberg en voor ontsnippering. Genoemde gebieden liggen in het zoekgebied van variant B. Ook binnen het zoekgebied van variant D liggen veel kleine natuur- en bosgebieden (provincie Gelderland).

Geef knelpunten aan, zoals barrièrewerking, die nu al aanwezig zijn en geef knelpunten aan, zoals oppervlakteverlies en barrièrewerking, die ontstaan bij

verbreding of doorsnijding van deze gebieden. Geef aan welke mogelijkheden er zijn om het oppervlakteverlies en de barrièrewerking zo beperkt mogelijk te houden. Het gaat daarbij zowel om de maatregelen van het Meerjarenprogramma Ontsnippering 2004, als om maatregelen voor regionale en lokale knelpunten. Geef aan waar kansen liggen om de barrièrewerking terug te dringen.

Geef bestaande knelpunten op het gebied van geluid, stikstofdepositie en lichthinder veroorzaakt door wegverkeer bij beschermde gebieden. Geef ook aan welke mogelijkheden aanwezig zijn om deze overbelasting terug te dringen, zoals snelheidsverlaging en/of schermen. Geef aan hoe voorkomen kan worden dat meer knelpunten in overbelasting ontstaan. Geef aan waar ingrepen bij bestaande infrastructuur en/of nieuwe infrastructuur knelpunten kunnen opleveren voor het watersysteem van de beschermde gebieden.

Geef aan of er mogelijkheden zijn om de waterkwaliteit te verbeteren in 'werk met werk projecten' die aansluiten bij de maatregelen voor de Kaderrichtlijn Water.

Overige natuur, bos- en recreatiegebieden,

Geef aan welke waardevolle landgoederen er rond knooppunt Hoewelaken liggen. Ga in op de waarde van het Nationale Landschap voor weidevogels en als fourageergebied voor de kleine zwaan en als overwinteringgebied voor ganzen. Ga ook in op het te herstellen bekensysteem in relatie tot variant A van het alternatief nieuwe verbindingen.

Beschrijf het provinciale en gemeentelijke recreatiebeleid voor de bos- en natuurgebieden, stedelijke uitloopgebieden, specifieke voorzieningen (concentratiepunten) en recreatieve routestructuren.

3.5.2 Nationaal Landschap en Nationaal Park

Het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland omvat een groot deel van het studiegebied, namelijk het gebied tussen Amersfoort, Nijkerk, Bunschoten-Spakenburg en Soest. Hierin ligt (deels) het zoekgebied van de varianten B en C. Voorkomen van aantasting van de karakteristieke openheid en kavelpatronen is hier onderdeel van het beleid. Werk dit verder uit en geef aan welke randvoorwaarden dit stelt aan het project.

Het gebied tussen Amersfoort, Soest en Soesterberg is onderdeel van de Utrechtse Heuvelrug. Beleid voor dit gebied is vastgelegd in provinciale (Utrecht en Gelderland) en gemeentelijke plannen. Het is een aaneengesloten bosgebied met daarin onder andere militaire oefenterreinen, verblijfsrecreatie, dagrecreatievoorzieningen en (recreatieve) routestructuren. Het gedeelte van de Heuvelrug ten zuiden van de A12 heeft de status van Nationaal Park. Geef aan wat de status is van het deel van de Utrechtse Heuvelrug in het studiegebied. Beschrijf welke randvoorwaarden dit stelt aan de alternatieven.

3.5.3 Woon- en leefmilieu en volksgezondheid

Geef aan hoe de doelstellingen uit het NMP4, het reduceren van geluidhinder, het verminderen van luchtvervuiling en het handhaven en bevorderen van externe veiligheid worden ingevuld. Geef daartoe voor deze verschillende aspecten aan waar zich in de huidige situatie en bij de autonome ontwikkeling in het studiegebied (dus ook op het OWN) knelpunten voordoen en wat de locatie en omvang daarvan is. Het gaat dan niet alleen om wettelijke knelpunten maar ook om situaties die door velen als hinderlijk worden beschouwd.

Geef aan of het hier gaat om gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderopvang, bejaarden-, verzorgings-, verpleegtehuizen en woningen.

Naast het terugdringen van (fijn) stof, geluid en lichthinder, is bij de verbetering van de (leef)omgevingskwaliteit ook het behoud van bestaande uitloopgebieden en uitbreiding met nieuwe uitloopgebieden van de stad (natuur- en recreatiegebieden) van belang. Onderzoek waar mogelijkheden zijn voor het opheffen van barrièrewerking en optimaliseren van dwarsverbindingen, over en onder de snelwegen, voor wonen en recreatie (uitloopgebieden).

Werk de doelstellingen voor volksgezondheid^{8,9} zoals verwoord in het NMP4, het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002-2006)¹⁰ en de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (2008-2012) verder uit.

3.5.4 Landschap en cultuurhistorie

De directe omgeving van de bestaande en nieuwe routes in de alternatieven voor het knooppunt Hoevelaken is veelal van grote landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve kwaliteit. Dit geldt ook voor de naastliggende woongebieden, waar vaak oude structuren (beekdalen, lanen, etc.) nog herkenbaar zijn. Geef aan welk beleid is ontwikkeld (en in ontwikkeling is) om deze kwaliteiten te bewaken (streekplan, inspiratiekaart rijksadviseurs, routeontwerp, ontsnipperingsplan e.d.) en maak duidelijk per alternatief hoe hiermee wordt omgegaan. Het gebruik van een 'kwetsbaarhedenkaart' kan daarbij behulpzaam zijn.

3.6 Besluitvorming

Geef aan hoe de besluitvorming in de eerste fase verloopt. Geef aan welke partijen het voorkeursalternatief vaststellen en hoe andere belanghebbenden, overheden, belangengroepen en burgers worden betrokken bij dit selectieproces. Geef aan wat de politiek-bestuurlijke en juridische status is van het geselecteerde voorkeursalternatief.

Werk vooruitlopend op de tweede fase de besluitvormingsprocedure uit voor het gekozen voorkeursalternatief. De Commissie constateert dat er gestart is met een verkorte Tracéwetprocedure, maar een aantal alternatieven die in het MER worden onderzocht vereist besluitvorming door provincie en gemeente en moet ook andere procedures doorlopen. Geef duidelijk aan binnen welke vervolgpcedures het voorkeursalternatief verder wordt uitgewerkt en welke partijen¹¹ daarbij welke verantwoordelijkheden hebben.

Werk uit hoe het advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (commissie Elverding) in deze studie wordt overgeno-

⁸ Op basis van de Wet collectieve preventie volksgezondheid (Wcpv). Het doel van de Wcpv is gezondheidswinst: het verlengen van gezonde levensverwachting, het voorkomen van vermijdbare sterfte en het verhogen van de kwaliteit van het leven. De Wcpv stelt dat gemeenten dit kunnen bewerkstelligen door gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen mee te laten wegen. De Wcpv verplicht de gemeenten elke vier jaar een nota gemeentelijk gezondheidsbeleid vast te stellen.

⁹ Op basis van de EU-richtlijn 2001/42/EG voor m.e.r. op strategisch niveau is gezondheid expliciet benoemd als milieueffect in de Nederlandse regelgeving voor plan-MER.

¹⁰ Hierin worden m.e.r. en SMB (plan-m.e.r.) expliciet als belangrijke instrumenten genoemd om de integratie van gezondheid en milieu in lokaal beleid te bevorderen.

¹¹ zie bijlage 2 zienswijze 53 waarin inspreker aangeeft dat het opmerkelijk is te moeten constateren dat de Provincie Gelderland en gemeente Nijkerk geen lid zijn van het bevoegd gezag, terwijl een deel van de alternatieven op Gelders en Nijkerks grondgebied liggen.

men.¹² Ga daarbij in op het advies over de volgende dragende elementen van de procesgang:

- een gebiedsgewijze benadering, waarbij verschillende alternatieven voor verbetering van de bereikbaarheid tegen elkaar worden afgewogen en afstemming en afweging plaatsvindt met andere doelstellingen voor het gebied (zie omgevingsdoelen paragraaf 3.4 en beleidskader paragraaf 3.5);
- ruime participatie van betrokkenen bij;
 - de probleemanalyse;
 - de vaststelling van nut en noodzaak;
 - de formulering van ambities;
 - het vaststellen van mogelijke oplossingsrichtingen;
 - de keuze van het voorkeursalternatief.

Samenhang met andere projecten uit het VERDER programma.

In de startnotitie staat beschreven welke overige besluiten, studies en procedures er (onder andere in het kader van het samenwerkingsprogramma VERDER) gevolgd worden. Geef in het MER de laatste stand van zaken weer.

De Commissie adviseert om de informatie uit het MER op twee niveaus in de besluitvorming te gebruiken:

- integraal op het niveau van het VERDER programma, waarbij de milieu-informatie wordt gebruikt om keuzes te maken tussen uitvoering en/of fasering van de verschillende maatregelen en projecten uit dit programma;¹³
- op het niveau van het project zelf.

Geef hierbij expliciet aan welke milieucriteria gehanteerd worden bij de keuzes in de besluitvorming over het VERDER programma. Geef de keuzes aan voor:

- de te realiseren projecten binnen het programma;
- de volgorde van uitvoering van de verschillende projecten.

Werk daarvoor omgevingsdoelen verder uit, zodat duidelijk wordt hoe keuzes binnen het VERDER programma bijdragen aan het oplossen en voorkomen van knelpunten elders. Geef aan of het bijvoorbeeld mogelijk is om de projectdoelstellingen te realiseren met capaciteitsuitbreidingen elders (binnen het VERDER programma) die tot minder milieueffecten leiden of beter bijdragen aan de inpassingdoelstellingen.

Ga voor natuur en landschap na of compenserende en mitigerende maatregelen projectoverstijgend binnen het programma kunnen worden uitgevoerd en geef aan hoe dit keuzes beïnvloedt. Geef hierbij bijvoorbeeld aan of er winst is te behalen door het uitwerken van één grotere compensatieopgave voor natuur en landschap die de compensatie afdekt voor meerdere projecten uit het programma.

De besluitvorming over de projecten A1/A27, Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken zal gefaseerd worden uitgevoerd. De planning is om in 2009 een voorkeursalternatief voor deze projecten vast te stellen. Voor de A28 is reeds een voorkeursalternatief bepaald. De (voorgenomen) keuzes in deze projecten beïnvloeden elkaar. Geef aan wat deze beïnvloeding inhoudt en hoe hier rekening mee wordt gehouden.

¹² Sneller en Beter, Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, April 2008 en Kabinetsstandpunt Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, 23 mei 2008.

¹³ dat het detailniveau van de informatie op dat moment nog niet voor alle studies hetzelfde is maakt voor besluitvorming op het VERDER niveau niet uit, het gaat op dat niveau om informatie op hoofdlijnen.

De Commissie adviseert om voorkeursalternatieven uit projecten waar nog geen besluit over is genomen en waar keuzes in principe nog mogelijk zijn niet mee te nemen als autonome ontwikkeling. Neem deze voorkeursalternatieven mee in een scenario voor de autonome ontwikkeling.

4. ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

De Commissie adviseert de alternatieven in de eerste fase op een zodanig detailniveau uit te werken dat ze kunnen worden getoetst op:

- het doelbereik voor de *bereikbaarheid*, waarbij voldaan wordt aan de integrale bereikbaarheidsdoelstelling (samengesteld uit de nationale, regionale en lokale doelen). Geef aan op hoeveel procent van het doelbereik voor bereikbaarheid alternatieven moeten scoren en hoe dit doel zich verhoudt tot de omgevingsdoelen. (Bijvoorbeeld de keuze tussen een weg die verkeerskundig optimaal scoort, maar moeilijk inpasbaar is, versus een weg die verkeerskundig minder scoort, maar wel goed inpasbaar is. Een goede inpassing geldt niet alleen voor nieuwe verbindingen, maar ook voor bestaande.);
- het doelbereik voor de *ruimtelijke kwaliteit* (waaronder landschap, cultuurhistorie, leefbaarheid, recreatie, natuur, barrièrewerking, etc.). Dit kan betekenen dat verkeerskundig kansrijke alternatieven diepgaander worden uitgewerkt om de mogelijkheden te verkennen. Geef aan hoe wordt omgegaan met de adviesopdracht aan het College van Rijksadviseurs om een “inspiratiekaart” te maken (neem dit document op als bijlage bij het MER);
- de randvoorwaarden die volgen uit *wet- en regelgeving* en uit de doelstellingen op het gebied van leefomgeving en natuur. Gebruik als input de verkeersintensiteiten en presenteer de effecten van geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheid op een kwantitatieve wijze (in de vorm van belast oppervlak, aantallen blootgestelden) door gebruik te maken van modelberekeningen of daar waar dit geen meerwaarde heeft op een kwalitatieve wijze¹⁴. Op deze manier kan informatie verkregen worden voor een onderlinge vergelijking en de vraag worden beantwoord óf zich knelpunten zullen voordoen en of die mitigeerbaar zijn;
- de kosten in relatie tot de *fasering* van de maatregelen en projecten uit het VERDER programma; de Commissie acht het hierbij van belang aan te geven wat de effecten van het budget zijn op de fasering en de uitwerking van alternatieven in de tijd. Op deze manier kan in het verlengde worden aangegeven wat de (milieu)effecten zijn van een gefaseerde aanleg.

De uitwerking moet gaan tot het detailniveau waarop een keuze voor een voorkeursalternatief en volwaardig meest milieuvriendelijk alternatief MMA kan worden gemaakt. Werk de hoofdalternatieven zo uit dat de verschillende onderdelen uitwisselbaar zijn en dat op basis van de onderdelen ‘nieuwe’ alternatieven zijn samen te stellen tot een voorkeursalternatief en MMA.

Zevensprong van Verdaas

Geef voor ieder alternatief aan hoe de Zevensprong van Verdaas is toegepast. Het gaat hierbij dus om maatregelen die los van de autonome ontwikkeling

¹⁴ Daar waar de verkeersintensiteit op bestaande infrastructuur beperkt toe- of afneemt, kan volstaan worden met een kwalitatieve beoordeling.

(inclusief no-regret maatregelen van VERDER) binnen de alternatieven worden uitgewerkt. Ga hierbij in op:

- *de ruimtelijke visie*;
- *beprijzen*; geef aan welke maatregelen bovenop de landelijke generieke invoering van kilometerbeprijzing worden genomen;
- *mobilitetsmanagement en fiets*; geef aan welke afspraken worden gemaakt en hoe wordt samengewerkt met belangengroepen (zoals de Fietsersbond);
- *openbaar vervoer optimaliseren*; geef aan wat binnen de bestaande infrastructuur en met relatief kleine aanpassingen daarvan mogelijk is;
- *benutting*; geef aan in hoeverre de bestaande infrastructuur nog verder kan worden benut.

De Commissie adviseert om via een gevoeligheidsanalyse na te gaan hoe het (maximaal) uitwerken van de volgende stappen bijdraagt aan het oplossen van de problemen.¹⁵

4.2 Hoofdalternatieven (basisprincipes)

Niet verbreden

In de startnotitie wordt aangegeven dat het alternatief ‘niet verbreden’ is gericht op het principe van ‘Sturing via ruimtelijke ordening’. Geef aan wat hiervan een realistische invulling kan zijn, eventueel in scenario’s. Houd hierbij rekening met de traagheid van veranderingen in verplaatsingspatronen.

Werk de VERDER maatregelen volgens de Zevensprong van Verdaas maximaal uit op basis van het voor dit project gereserveerde budget, vergelijkbaar met het budget dat ook in andere alternatieven wordt gebruikt.

Verbreden

In het alternatief ‘verbreden’ wordt een robuust netwerk ook als (neven-) doelstelling genoemd. Geef aan hoe vaak en hoe met verkeersmanagement en eventueel gebruik van het OWN aan dit doel kan worden voldaan.

Sorteren

Het huidige hoofdwegennet heeft nu ook een belangrijke functie voor het lokale en regionale verkeer. De ontmenging van lokaal/bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer zal in dit alternatief naar voren kunnen komen. Dit heeft dus tevens een ander effect op de bereikbaarheidsdoelstelling.

Nieuwe verbindingen

In de startnotitie wordt aangegeven dat zware verkeersstromen als het ware ‘om het knooppunt heen’ worden geleid, zodat het bestaand netwerk verkeerskundig wordt ontlast. Geef aan wat er wordt bedoeld met zware verkeersstromen en hoe dit past binnen de integrale verkeersdoelstelling. Maak duidelijk voor welke (zware) verkeersstromen de nieuwe verbindingen een oplossing bieden. Geef met name aan wat het effect is op de lokale verkeersstromen, omdat hiermee de ontsluitingsring aan de westzijde van Amersfoort wordt afgerond.

Uit de probleemanalyse in de startnotitie blijkt dat de belangrijkste problemen op knooppunt Hoevelaken voortkomen uit de samenvoeging van de verkeersstromen van en naar Barneveld en Nijkerk. Geef aan hoe de nieuwe verbindingen met varianten B, C en D bijdragen aan de oplossing van dit probleem. Toetsing op de mate van doelbereik van de bereikbaarheid is hier essentieel.

¹⁵ Geef daarbij bijvoorbeeld inzicht in de vraag wat een verdubbeling van het gebruik van fiets of een zeer grote toename in OV-gebruik bijdraagt aan de oplossing van het probleem.

Maak in het alternatief 'nieuwe verbindingen' eventueel onderscheid in maatregelen die neerkomen op verruiming van het knooppunt Hoevelaken en maatregelen die verder vanaf het knooppunt af ingrepen vereisen.

4.3 Referentie

De referentiesituatie is de huidige situatie op de wegvakken in het plangebied met de autonome ontwikkelingen (voor zover mogelijk tot 2030). Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht van de ruimtelijke plannen en projecten, die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd en geef aan welke invloed deze hebben op het verkeersaanbod. Onderbouw de ruimtelijke en modelmatige aannames die voor het verkeersmodel worden gedaan.

In de startnotitie wordt aangegeven dat het effect van prijsbeleid door middel van een gevoeligheidsanalyse duidelijk wordt gemaakt. De Commissie adviseert om ook de noodzaak voor uitbreiding van de wegcapaciteit nader te onderbouwen door de invoering van prijsbeleid ook in de autonome ontwikkeling als scenario mee te nemen.¹⁶ Geef in het MER aan op welke uitgangspunten het scenario van prijsbeleid is gebaseerd. Ga daarbij in op de differentiatie naar plaats, tijd en voertuig- en milieuclassificatie.

De voorkeursalternatieven uit de studies van de aangrenzende wegvakken kunnen niet als autonome ontwikkeling worden beschouwd zolang daar geen formele besluiten over zijn genomen. Werk logische combinaties uit van alternatieven voor de aangrenzende wegvakken (zoals een koppeling van verbreden met verbreden en nieuwe infrastructuur bij nieuwe infrastructuur).

Voor de tracéstudies A1/A27, Ring Utrecht moet nog een besluit worden genomen over de voorkeursalternatieven.¹⁷ Voor het project A28 Utrecht – Amersfoort wordt het voorkeursalternatief momenteel uitgewerkt tot een ontwerp Tracébesluit. De besluitvorming over deze projecten heeft invloed op de keuzes die gemaakt kunnen of moeten worden voor knooppunt Hoevelaken.

Het voorkeursalternatief voor de A28 is aanleg van een spitsstrook op het traject Leusden-Hoevelaken binnen de aanwezige ruimte van het wegprofiel, verdere uitbreiding van de A28 betekent dat kunstwerken ingrijpend moeten worden veranderd, geef aan hoe hier in de ontwikkelingen van de alternatieven rekening mee wordt gehouden.

Ga ook in op de relatie met het project Ring Utrecht en de varianten aan de oostkant van Utrecht zoals de variant A28 Amersfoort – Maarn A12 via de N227 of de route via de A30.¹⁸ Geef aan of en zo ja welke consequenties deze varianten kunnen hebben op de studies knooppunt Hoevelaken en de A28 Amersfoort-Utrecht.

¹⁶ Ministerie van verkeer & Waterstaat (2008), Implementatie Kilometerprijsstelsel, Den Haag, 27 juni 2008, Documentnummer: VENW/DGP-2008/6664.

¹⁷ Mededeling van het ministerie van Verkeer en Waterstaat tijdens het locatiebezoek van de Commissie voor de m.e.r. op 13 november 2008 aan het studiegebied van de A28 Utrecht - Amersfoort.

¹⁸ Zie bijlage 2 zienswijzen 9, 37 en 45 waarin wordt gewezen op de studies naar verlengen van de A30 naar het noorden tot voorbij Nijkerk en richting Lelystad en Almere.

4.4 Meest milieuvriendelijke alternatief (mma)

Neem bij het samenstellen van het mma de omgevingsdoelen en kansen als uitgangspunt. Ga hierbij expliciet in op de doelen voor volksgezondheid, natuur en landschap. Geef aan welke maatregelen uit het VERDER programma in het mma kunnen worden opgenomen, als resultaat van het maximaal volgen van de Zevensprong van Verdaas.

De Commissie adviseert om in fase 1 parallel aan het voorkeursalternatief een mma uit te werken. Ga daarbij op een zelfde wijze te werk als bij het samenstellen van het voorkeursalternatief. Stel het mma samen uit de meest milieuvriendelijke onderdelen van de hoofdalternatieven. Onderbouw wat de selectiecriteria zijn geweest voor de meest milieuvriendelijke onderdelen die samengevoegd een realistisch en uitvoerbaar mma vormen. Onderbouw de keuzes aan de hand van de (milieu-)effectbeschrijvingen. Geef aan of het mogelijk is het mma als voorkeursalternatief te benoemen en onderbouw deze keuze.

4.5 Fasering

Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek en de financiën die daar tegenover staan wil Rijkswaterstaat infrastructurele maatregelen gefaseerd gaan uitvoeren. Indien de fasering leidt tot verschillen in milieueffecten die bepalend kunnen zijn voor de keuze tussen de alternatieven en varianten, dan dient daar in de eerste fase van het MER aandacht aan te worden besteed. De informatie die hieruit voortvloeit kan namelijk worden gebruikt voor een effectieve fasering vanuit oogpunt van milieu (zo nodig met terugkoppelingen).

5. **BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN EERSTE FASE**

5.1 Detailniveau milieu-informatie

Baseer de afweging voor het voorkeursalternatief en het mma in de eerste fase van het MER op informatie over effecten op:

- verkeer:
 - verkeerseffecten op het hoofdwegenet en onderliggend wegennet;
 - robuustheid en toekomstvastheid van het netwerk
 - de effecten op verkeersveiligheid;
- (milieu-)effecten:
 - leefomgeving (geluid, lucht, externe veiligheid en volksgezondheid);
 - natuurlijke omgeving (Natura 2000 en EHS)
 - landschap, cultuurhistorie en recreatie.

Voor het MER fase 1 is van belang deze effecten te beschrijven tot het detailniveau dat nodig is voor de selectie en besluitvorming over de alternatieven. Het is noodzakelijk de effectbeoordeling te richten op de strategische keuzen die in fase 1 moeten worden gemaakt. Richt de effectbeoordeling op de onderscheidende aspecten en de verschillen tussen de alternatieven, onnodige detaillering kan hierbij achterwege worden gelaten.

De effecten kunnen met behulp van 'expert judgement' worden beoordeeld. Beargumenteer bij deze wijze van beoordelen expliciet de robuustheid van de resultaten en geef aan hoe ze tot stand zijn gekomen. Voor een aantal aspecten zal het detailniveau zodanig moeten worden gekozen dat aannemelijk

wordt gemaakt dat aan wettelijke eisen en normen kan worden voldaan (bijvoorbeeld bij natuur en leefomgeving).

De Commissie adviseert daarbij de onderdelen (varianten en trajectgedeelten) van de alternatieven per milieuaspect afzonderlijk te laten scoren en niet gesommeerd voor het hele alternatief. Dit is vooral van belang bij de alternatieven met aanleg van nieuwe infrastructuur. De onderdelen kunnen zeer verschillend scoren op doelbereik en ruimtelijke kwaliteit.

5.2 Verkeer

Werk de verkeersgegevens uit die noodzakelijk zijn voor de (globale) berekeningen voor geluid en lucht en de secundaire effecten van nieuwe verbindingen. Hanteer hierbij de prognosejaren 2020 en 2030.

Geef tevens aan wat de CO₂-uitstoot is op basis van het gereden aantal voertuigkilometers. Geef aan of de alternatieven onderscheidend zijn op dit aspect.

5.3 Milieueffecten

5.3.1 Leefomgeving

Geluid

Geef de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van nieuwe wegen. Maak in de eerste fase gebruik van eenvoudige modelberekeningen (zoals de Standaard Rekenmethode 1 uit het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006). Geef voor vergelijking van de alternatieven inzicht in geluidbelaste oppervlakken. Doe dit in stappen van 5 dB vanaf 40 dB(A) voor natuur en vanaf 48 dB(L_{den}) voor woningen en andere gevoelige objecten.

Voor bestaande infrastructuur kan volstaan worden met een vergelijking van de verkeersintensiteiten met de referentiesituatie met daarbij de toe- of afname in dB¹⁹.

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de te wijzigen infrastructuur voor het bepalende jaar (ten minste tien jaar na aanleg van een nieuwe weg).

Voor te reconstrueren wegen is de situatie bepalend vóór de reconstructie en het maatgevende jaar na de reconstructie (ten minste tien jaar).

Geef aan waar nieuwe knelpunten te verwachten zijn en of bestaande knelpunten worden opgelost.

Schenk in het MER voor zover van toepassing aandacht aan de cumulatie van geluidbelasting van de weg en geluidbelasting van overige geluidbronnen.

Geef aan welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidschermen of 'stiller asfalt') er nog mogelijk zijn in knelpuntsituaties.

Luchtkwaliteit

Beschrijf in fase 1 de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het HWN en de relevante wegen van het OWN, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Voor de afba-

¹⁹ Geluid is relevant bij een verandering van meer dan 1 dB. Dit komt overeen met een verkeerstoename van 30% of een afname van 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

kening van het studiegebied is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen²⁰ te verwachten zijn.

Presenteer de luchtkwaliteit op kaarten die de verschillende concentraties in stappen (klassen) van 5 µgr./m³ (of minder, als 5 µgr./m³ te weinig onderscheidend is) weergeven. Maak hierbij gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007).

Geef in geval van overschrijdingen aan of er maatregelen mogelijk zijn waardoor voldaan kan worden aan de luchtkwaliteitseisen. Onderbouw de aannames die zijn gebruikt voor de effectiviteit van generieke en lokale maatregelen.

Externe veiligheid

Geef aan welke knelpunten er in de huidige situatie zijn op het gebied van externe veiligheid en werk uit of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

Volksgezondheid

Beschrijf op basis van bestaande dosis-effectrelaties²¹ de consequenties van het voornemen voor luchtkwaliteit, geluidsimmissie, externe veiligheid en barrièrewerking op de volksgezondheid. Houd hierbij rekening met het gegeven dat ook onder de wettelijk vastgestelde normen en grenswaarden gezondheidseffecten kunnen optreden. Dit wordt nog versterkt in gebieden waar sprake is van cumulatie van verschillende effecten. Laat in relatie tot de blootstelling zien waar en hoeveel gevoelige objecten of personen²² zich in het studiegebied bevinden. Geef aan welke alternatieven de gezondheidsschade zoveel mogelijk kunnen beperken en welke maatregelen de volksgezondheid kunnen verbeteren.²³

5.3.2 Natuurlijke omgeving

Gebiedsbescherming

Knooppunt Hoevelaken doorsnijdt de ecologische hoofdstructuur (EHS) en wordt (op enkele kilometers afstand) geflankeerd door Natura2000 gebied Arkemheen. Geef op kaart aan waar de beschermde gebieden zich in het studiegebied bevinden of conform het vastgestelde beleid ontwikkeld zullen worden, inclusief de ecologische verbindingzones binnen de EHS. Geef ook de overige natuurgebieden op kaart aan.

Beschrijf de omvang en aantasting van beschermde gebieden door de verschillende alternatieven en varianten. Maak hierbij onderscheid in Natura 2000-gebied en EHS. Geef in het bijzonder aandacht aan de alternatieven waar nieuwe wegen de EHS doorsnijden.

Geef gemotiveerd aan of het voornemen of een onderdeel ervan significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden. Bepaal in hoeverre de alternatieven, met name de varianten B en C van het alternatief nieuwe verbin-

²⁰ Methodiek Gebiedsafbakening onderzoek luchtkwaliteit, 22 februari 2008. Uitgegeven door: Expertteam gebiedsafbakening luchtkwaliteitsonderzoek.

²¹ GGD-richtlijn medische milieukunde, luchtkwaliteit en gezondheid. RIVM rapport 609330008/2008, S.C. van der Zee, I.C. Walda.

²² Gevoelige groepen zijn kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten; objecten bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

²³ De Commissie adviseert om na te gaan in hoeverre het mogelijk is om aan te sluiten bij de gezondheidseffect studie (GES) die door de provincie Utrecht in het kader van het project A28 Amersfoort-Utrecht wordt uitgevoerd.

dingen, (significant) negatieve gevolgen²⁴ kunnen hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Arkemheen en/of andere Natura 2000-gebieden.²⁵

Neem hierbij ook cumulatie mee. Indien significante negatieve gevolgen op voorhand niet zijn uit te sluiten dient een passende beoordeling te worden opgesteld.²⁶

Beschrijf het (provinciale) toetsingskader voor de EHS en geef aan of de daarvoor geldende “wezenlijke kenmerken en waarden” worden aangetast²⁷. Geef inzicht in mogelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen. Geef in het bijzonder aandacht aan de alternatieven waar nieuwe wegen de EHS doorsnijden, zoals bij variant A en variant B.

Ga hierbij in op:

- de oppervlakte beschermd gebied die verloren gaat door wegverbreding/aanleg van nieuwe wegen;
- de toe- of afname van geluidbelast oppervlak in beschermde gebieden. De Commissie adviseert bij geluid rekening met biotoopverlies en rustverstoring voor vogels. Hanteer daarbij de 40 en 43 dB-grenzen²⁸ als verstoringsgrenzen voor vogels (deze zijn recentelijk al enkele malen gebruikt);
- de effecten van depositie van stikstofverbindingen op gebieden die gevoelig zijn voor verzurende en vermestende deposities;²⁹
- de grondwaterstromingen in het gebied. Breng deze in beeld en geef aan in hoeverre isohypsenpatronen (stijghoogtelijnenpatronen) worden beïnvloed tijdens de bouw en in de gebruiksfase van eventuele tunnels of verlagingen in de weg. Geef hierbij in het bijzonder aandacht aan beschermde gebieden.

Soortbescherming

In het studiegebied komen soorten voor die zwaar beschermd zijn door de Flora- en faunawet. Geef de effecten weer van een nieuwe doorsnijding of verbreding op (zwaar) beschermde soorten in het onderzoeksgebied (kijk hierbij naar de categorie 3 soorten en rode lijstsoorten vogels, waaronder de weidevogels in de graslandgebieden ten noorden van Amersfoort).

²⁴ Geef aan of het gaat om vernietiging van leefgebied door bijvoorbeeld ruimtebeslag, verstoring door bijvoorbeeld licht en geluid, verdroging of vernatting door verandering van de waterhuishouding, versnippering door doorsnijdingen of barrièrewerking en vermesting en verzuring door bijvoorbeeld deposities van stikstof.

²⁵ Zienswijze 38 wijst op mogelijke gevolgen van depositie voor het Natura 2000-gebied Veluwe.

²⁶ Indien uit de eventueel benodigde passende beoordeling blijkt dat significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten met het nemen van mitigerende maatregelen, moet de zogenaamde ADC-toets wordt doorlopen.

²⁷ Het toetsingskader zoals beschreven in de Nota Ruimte, Spelregels EHS en/of provinciale uitwerkingen.

²⁸ De grens van 40 dB(A) is onder meer gehanteerd in de plan-m.e.r.-procedure voor de Zuiderzeelijn. De grens van 43 dB(A) onder meer in de m.e.r.-procedure voor de Energiecentrale Gelderland in Nijmegen (Electrabel). Dit betrof open landschappen Voor besloten landschappen wordt aangenomen dat de grens nog enkele decibellen onder de 40 dB(A) zou moeten liggen. Breng daarom ook de effecten op meer gevoelige bossoorten in beeld.

²⁹ De Commissie wijst erop dat in Natura 2000-gebieden waar de kritische depositie voor stikstof al wordt overschreden, bij iedere verder toename significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten. Verkeer heeft een aanzienlijke bijdrage aan de stikstofdepositie op natuurgebieden, zie bijvoorbeeld de publicatie 'Haalbaarheid nationale emissieplafonds in 2010; Basisgegevens betreffende emissieramingen, aanvullende opties en effecten' (P. Hammingh e.a., 2006). De kritische depositiewaarden voor Natura 2000 habitattypen zijn opgenomen in H.F. van Dobben en A. van Hinsberg, (2008) Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterra-rapport 1654. Zie verder de handreiking beoordeling activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden van het ministerie van LNV, 2008.

Bodem en water

Geef aan of er effecten zijn te verwachten op bodem, oppervlaktewater, grondwater en grondwaterbeschermingsgebieden en wat indirecte effecten hiervan voor natuurwaarden kunnen zijn.

Geef aan in hoeverre de verandering van grondwaterstromingen tijdens aanleg en in de gebruiksfase van eventuele tunnelbakken en/of een verdiepte ligging van de weg invloed heeft op de bebouwde en onbebouwde omgeving. Maak inzichtelijk welke mitigerende maatregelen kunnen worden toegepast en wat daarvan de effecten zijn.

5.3.3 Landschap, cultuurhistorie en recreatie

De landschappelijke inpassing is vooral van belang voor de nieuwe tracégedeelten. Het gaat dan om groot gebied dat een brede zone vormt rond de indicatieve lijnen die nu op de schematische kaartjes staan. Presenteer de informatie op een landschapskwaliteitenkaart én geef inzicht in de mogelijkheden (fysiek en kosten) van inpassing/mitigatie. Deze informatie vormt de basis voor de keuzes in fase 1.

Besteed bij de inpassing van zowel bestaande als eventueel nieuwe verbindingen aandacht aan:

- de visueel-ruimtelijke structuur: openheid, zichtlijnen en beeld dragers;
- cultuurhistorische kenmerken: verkavelingsrichting, elementen en samenhang;
- gebieden met archeologische verwachtingswaarden;
- geomorfologische kenmerken, reliëf en bekensystemen;
- routestructuren, fysiek scheiden en veel/ver omfietsen;
- bijzondere functies van het gebied, met recreatieve betekenis en barrière werking voor recreatiegebieden.

6. KOSTEN-BATEN ANALYSE

De Commissie adviseert om in de kosten-baten analyse (KBA) overzichtelijk en zoveel mogelijk kwantitatief inzicht te geven in de effecten van de verschillende alternatieven en varianten. Presenteer deze in een overzichtelijke vergelijkingstabel. Bij het volgen van de OEI-methodiek is het tevens van belang dat de te onderzoeken alternatieven/varianten en zichtjaren in de KBA en het MER dezelfde zijn.

Het in geld uitdrukken van de gevolgen van de verschillende alternatieven, en zeker van de milieugevolgen, is niet altijd mogelijk. Dit betekent dat de KBA geen volledig inzicht geeft in de te verwachten (milieu)effecten. Om die reden is het dan ook van belang in het MER aan te geven dat de vergelijking van alternatieven in m.e.r.-verband en de vergelijking van alternatieven in een KBA twee aanvullende sporen zijn, die op elkaar worden afgestemd. De KBA dient hierbij vooral om beter inzicht te krijgen in de te monetariseren kosten en baten van de voorliggende keuzes.

7. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Vergelijk de alternatieven op doelbereik, randvoorwaarden, faseerbaarheid en (milieu-)effecten en presenteer dit in een overzichtelijke tabel. De Commissie adviseert om in de vergelijking van alternatieven te beschrijven wat de onderscheidende punten zijn op de verschillende thema's. Presenteer de resultaten

in een tabel waarin de absolute verschillen tussen de alternatieven zijn weergegeven.

8. VORM EN PRESENTATIE

Gebruik recent kaartmateriaal met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. Met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden geeft de Commissie in overweging om het kaartmateriaal tevens beschikbaar te stellen als KML-bestand³⁰. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken. Verduidelijk in geval van verbreding of inpassing van nieuwe infrastructuur het ontwerp in de omgeving met (driedimensionale) visualisaties.

9. SAMENVATTING

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet een transparante beschrijving geven van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu)effecten en voorzien zijn van duidelijk kaartmateriaal. Het moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER en inzicht geven in de milieu-informatie op basis waarvan de afwegingen worden gemaakt. Besteed in het bijzonder aandacht aan de vergelijking van de alternatieven en de beschrijving van de onderscheidende punten op de verschillende thema's.

³⁰ KML is een bestandsformaat waarin geografische gegevens met een Earth browser (zoals Google Earth en Google Maps) worden weergegeven.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, dienst Utrecht

Bevoegd gezag:

- Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend);
- Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
- College van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht;
- College van burgemeester en wethouders van de gemeente Amersfoort.

Besluit: Tracébesluit en/of besluit in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.2, C1.3, C1.4 en/of C.1.5

Activiteit: Aanpassing van het knooppunt Hoevelaken en de aanliggende wegvakken op de A1 van de aansluiting Bunschoten tot de aansluiting met de A30 nabij Barneveld en de aanliggende wegvakken op de A28 ten zuiden van de aansluiting Maarn tot de aansluiting bij Nijkerk.

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Achtergrond informatie VERDER, uitgereikt tijdens locatiebezoek Commissie voor de m.e.r. 15 januari 2009.
- Memorandum van uitvoering. Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Utrecht de dato 13 november 2006, over de te volgen werkwijze voor de gezamenlijke planstudies Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuumstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van 4 december 2008

advies aanvraag: 22 december 2008

ter inzage legging: 5 december 2008 t/m 15 januari 2009

richtlijnenadvies: 12 maart 2009

Bijzonderheden:

Dit advies van de Commissie voor de m.e.r. heeft betrekking op de eerste fase van het MER waarin de initiatiefnemer de effecten van de hoofdalternatieven uit de startnotitie bestudeert. De Commissie zal een tussentijds toetsingsadvies uitbrengen over de eerste fase. In dit toetsingsadvies zal zij tevens adviseren over (vervolg) richtlijnen voor de tweede fase van het MER. In deze tweede fase werkt de initiatiefnemer het ontwerp (of ontwerpen) verder uit om tot een Tracébesluit te komen. De Commissie zal deze tweede fase afsluiten met een toetsingsadvies dat een eindoordeel bevat over de totale informatie uit fase 1 en 2.

Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. J.A. Huizer

ir. W.H.A.M. Keijsers

drs. Y.J. van Manen

drs. R. Meeuwsen (secretaris)

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

ir. K.A.A. van der Spek
ir. J. Termorshuizen

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1	A.A. Motie, NIJKERK GLD
2	A.J. de Kruif, AMERSFOORT
3	A.J. Huijbregts, LEUSDEN
4	H. de Fluiter, VOORTHUIZEN
5	H. Fontijn, ZEIST
6	H. Janssen, AMERSFOORT
7	Ing. J. Vrielink, NIJKERK GLD
8	J.J. de Boo, AMERSFOORT
9	M. Laarmans, AMERSFOORT
10	P.F.M. Buters,
11	R. Loef, Hoogland
12	T. Timmer, NIJKERK GLD
13	W. van Oosterom,
14	Prof. dr. W.H. van Harten, AMERSFOORT
15	Ing. H. Zuidema, HARDERWIJK
16	E.S. Nijdam-Van Gilst, NIJKERK GLD
17	J. van den Brom, AMERSFOORT
18	P.R. Smink, HOOGLAND
19	N.V. Nederlandse Gasunie, WADDINXVEEN
20	W.B. van Dogenaar, HOEVELAKEN
21	H. van Rooijen, AMERSFOORT
22	Th. Bunnik, AMERSFOORT
23	S. Teeuwisse, HOOGLAND
24	A. Ebbenhorst, HOOGLAND
25	J. Schouten, LEUSDEN
26	A. Holtslag, HOEVELAKEN
27	H. van den Belt, AMERSFOORT
28	F.J. Hoffman, AMERSFOORT
29	G.J. van den Hoven, HOOGLAND
30	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
31	Dr. J. Ramsbotham, HOEVELAKEN
32	E. Boomsma, AMERSFOORT
33	V.H. Boomsma, AMERSFOORT
34	Komite Natuurbehoud en Autobeperking Leusden, LEUSDEN
35	D. Ahrenkiel, UTRECHT
36	Gemeente Soest, SOEST
37	Gemeente Barneveld, BARNEVELD
38	Gelderse Milieufederatie, ARNHEM (mede namens: Het Geldersch Landschap)
39	Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort, AMERSFOORT
40	Vogelwacht Utrecht, DE BILT
41	F. Schoenmaker, AMERSFOORT
42	L. Boele, UTRECHT
43	Stichting Landschapsfonds Eem en Vallei, HOOGLAND
44	Bewoners Schouteneiland-Vathorst Amersfoort, AMERSFOORT
45	kamer van Koophandel/afd. Regiostimulering, ALMERE
46	A.J. Brus, AMERSFOORT
47	H. Winkel, AMERSFOORT
48	Belangengroep Leefbaarheid Aanwonenden A1 Terschuur, TERSCHUUR
49	E. van der Werff, AMERSFOORT
50	I. Veltman, DE BILT
51	J.L. Velmans, AMERSFOORT
52	N.G. Cupido, AMERSFOORT
53	C.J. Windhouwer, NIJKERK GLD (mede namens: mw. C. Zeldenrust, mw. C.M. Versluis-Bijl, dhr. H. Doornhof, dhr. H. van den Boom, dhr.J. Poorter, dhr. A. de Weerd)
54	E Visscher, AMERSFOORT
55	CML milieuorganisatie Leusden, ACHTERVELD
56	W.E. van Houten, AMERSFOORT
57	M. Schillings, AMERSFOORT
58	A. Goris, AMERSFOORT

59 J. Scholte, Amersfoort
60 E.I. Jimkes-Verkade, UTRECHT
61 A. ter Horst, BAARN
62 P.A. Donkersloot, UTRECHT
63 J. v.d. Heiden, AMERSFOORT
64 W.T.F. Goossen, AMERSFOORT
65 Flora&Fauna groep Hoogland-West, HOOGLAND
66 Vereniging Milieudefensie, AMSTERDAM
67 Stichting Natuur en Milieuzorg N.W.-Veluwe, NIJKERK GLD
68 A. Stoter, ZEIST
69 G. Dorren, AMERSFOORT
70 J. Verhoeven, HOOGLAND
71 Dr. P. de Jonge, AMERSFOORT
72 Van Lodenstein College, HOEVELAKEN
73 E. Koenders,
74 Bouwfonds Ontwikkeling BV en Rabo Vastgoedgroep, HOEVELAKEN
75 A.H. Timmerman, HOEVELAKEN
76 Werkgroep Hoevelaken Bereikbaar, HOEVELAKEN
77 A. Smit,
78 R. Michels, UTRECHT
79 C.W. Worrell, AMERSFOORT
80 C.W.J. Blokland, AMERSFOORT
81 D.H. Westerink, UTRECHT
82 PROgressief 21 Nijkerk, HOEVELAKEN
83 Gemeente Putten, PUTTEN
84 Gemeente Bunschoten, BUNSCHOTEN SPAKENBURG
85 Natuur en Milieufederatie Utrecht, UTRECHT (mede namens: Natuurmonu-
menten, Staatsbosbeer, Het Utrechts Landschap, IVN consulentschap
Utrecht, Landschap Erfgoed Utrecht)
86 Dr. Ir. P. Lohnberg, AMERSFOORT
87 Nationaal Landschap Arkenheem-Eemland, SCHERPENZEEL GLD
88 Gemeente Hardewijk, HARDERWIJK
89 Gemeente Amersfoort, AMERSFOORT
90 Gemeente Regio Noord-Veluwe, HARDERWIJK
91 Vereniging Plaatselijk Belang Voorthuizen, VOORTHUIZEN
92 IVN Eemland, werkgroep Milieubeleid Baarn, BAARN
93 E.B. Hassink, UTRECHT
94 A. Caljouw, AMERSFOORT (mede namens: Dhr. J. Caljouw)
95 D66 Amersfoort, AMERSFOORT
96 Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, UTRECHT
97 Gemeente Baarn, BAARN
98 Gemeente Nijkerk, NIJKERK GLD
99 Bewonerscollectief Admiraalseiland, wijk Vathorst te Amersfoort, AMERS-
FOORT
100 G.W. Groeneveld, AMERSFOORT
101 J. Vonk, AMERSFOORT
102 J.M. Vonk - Stoffels, AMERSFOORT
103 G. Spronk, AMERSFOORT (mede namens: Mw. G.J. Spronk - van der Wolf)
104 H.M. Biemans, AMERSFOORT
105 J.W.F.M. van der Schoot, AMERSFOORT
106 Stichting Milieuzorg Zeist, BILTHOVEN
107 M.W..M. van Vliet - Voskamp, AMERSFOORT
108 S. Lomme, AMERSFOORT
109 Drs. E.D. van Vliet, AMERSFOORT
110 H.J. Stoel, AMERSFOORT
111 E. Albers, AMERSFOORT
112 M. Nieweg, AMERSFOORT (mede namens: Dhr. B. Hattink)
113 Dr. A.W.C. van Veelen, BIDDINGHUIZEN
114 Ir. F. Bloemhof, AMERSFOORT
115 H.J.H. Kuiper, AMERSFOORT
116 Mr. L. Haver - Droeze, AMERSFOORT
117 H.E.J. Bruheim, HOUTEN
118 M. Hogerwerf, AMERSFOORT

119 M. Schmitz, AMERSFOORT
120 Drs. Ing. E.J.G. van Groningen, AMERSFOORT
121 J.W.M. Sickmann, AMERSFOORT
122 Belangenvereniging Beroemde Vrouwenbuurt, AMERSFOORT
123 P.M.H. Stoelinga, ZEIST
124 Bewonersvereniging Blok43, ROSSUM GLD
125 T. de Mol, AMERSFOORT
126 T.A. Slot, UTRECHT
127 J.W. Top, AMERSFOORT
128 J.H.S. van Doesburg, AMERSFOORT
129 N.C.J. Renkens, AMERSFOORT
130 R. Lantinga, AMERSFOORT (mede namens: Mw. H. Bolt)
131 M.S Sedelaar, LOENEN AAN DE VECHT
132 M. van der Sterren, UTRECHT
133 Vertrouwelijke reactie,
134 C.W. Worrel, AMERSFOORT
135 2 eensluidende reacties ontvangen,
136 11 eensluidende reacties ontvangen,
137 3 eensluidende reacties ontvangen,
138 M. Potter, SOEST
139 CDA-afdelingen Rhenen, Elst en Achterberg, RHENEN
140 Vrienden van het Waterwingebied, AMERSFOORT
141 VVD fractie Nijkerk-Hoevelaken, NIJKERK GLD
142 Gemeente Barneveld, BARNEVELD
143 J. Ramsbotham, HOEVELAKEN
144 J. Vink, UTRECHT
145 Tj. van der Veer, NIEUWEGEIN
146 Grace S., ROTTERDAM
147 A.T. Trink, NIEUWEGEIN
148 M.A.C. Govers, WOERDEN
149 M. Klomp, DRIEBERGEN
150 A. Geurtsen, HOUTEN
151 R. Veldkamp, DE BILT
152 I. Ameriht, NIEUWEGEIN
153 A. Rek, UTRECHT
154 Witsenburg, DE MEERN
155 Iedema, VIANEN
156 O. Serdak, UTRECHT
157 Goeze, NIEUWEGEIN
158 Hus, HUSNIGE
159 Esther van D., LEERDAM
160 J. van der Zwan, VLEUTEN
161 B. Quist, LEUSDEN
162 S. van Jaarsveld, IJSSELSTEIN
163 I. van Dam, HOUTEN
164 R. de Groot, HOEVELAKEN
165 Buurtvereniging Appel Driedorp, NIJKERK GLD (mede namens: De heer G.
Cousijnsen)
166 Ir. P. Terreehorst, LOPIK

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Knooppunt Hoevelaken

De samenwerkende partijen uit het programma VERDER hebben het voornemen de problemen met de doorstroming in de hele provincie Utrecht op te lossen. De planstudie knooppunt Hoevelaken richt zich met name op de verbetering van de verkeersafwikkeling op het huidige knooppunt Hoevelaken. Ten behoeve van de besluitvorming in het kader van de Tracéwet wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister van Verkeer en Waterstaat is coördinerend bevoegd gezag in deze milieueffectrapportage (m.e.r.-)procedure, als initiatiefnemer treedt op Rijkswaterstaat dienst Utrecht. Dit advies van de Commissie voor de m.e.r. gaat in op de inhoud van het MER.

ISBN: 978-90-421-2617-6