

# **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 voorstellen 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.<sup>1</sup>

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;

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1 voor procedurele gegevens van de m.e.r.-procedure.

- uitwerking van de **omgevingsdoelen**<sup>2</sup>, 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-

---

<sup>2</sup> 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 verzoek<sup>3</sup> 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 oordeel<sup>4</sup> 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'<sup>5</sup>. 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'.

---

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

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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 spitsperiodes 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<sup>6,7</sup>;
- 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.

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

<sup>7</sup> 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<sup>8,9</sup> zoals verwoord in het NMP4, het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002-2006)<sup>10</sup> 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 partijen<sup>11</sup> daarbij welke verantwoordelijkheden hebben.

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

---

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup> 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;<sup>13</sup>
- 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.

---

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

<sup>13</sup> 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 wijze<sup>14</sup>. 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

---

<sup>14</sup> 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.<sup>15</sup>

## 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.

---

<sup>15</sup> 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.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup> 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.<sup>18</sup> Geef aan of en zo ja welke consequenties deze varianten kunnen hebben op de studies knooppunt Hoevelaken en de A28 Amersfoort-Utrecht.

---

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

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> 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 terugvalopties).

### 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 hoofdwegennet 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 CO<sub>2</sub>-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<sub>den</sub>) 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 dB<sup>19</sup>.

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-

---

<sup>19</sup> 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 gevolgen<sup>20</sup> te verwachten zijn.

Presenteer de luchtkwaliteit op kaarten die de verschillende concentraties in stappen (klassen) van 5 µgr./m<sup>3</sup> (of minder, als 5 µgr./m<sup>3</sup> 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-effectrelaties<sup>21</sup> 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 personen<sup>22</sup> zich in het studiegebied bevinden. Geef aan welke alternatieven de gezondheidsschade zoveel mogelijk kunnen beperken en welke maatregelen de volksgezondheid kunnen verbeteren.<sup>23</sup>

### **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-

---

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

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

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

<sup>23</sup> 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 gevolgen<sup>24</sup> kunnen hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Arkemheen en/of andere Natura 2000-gebieden.<sup>25</sup>

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

Beschrijf het (provinciale) toetsingskader voor de EHS en geef aan of de daarvoor geldende “wezenlijke kenmerken en waarden” worden aangetast<sup>27</sup>. 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-grenzen<sup>28</sup> 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;<sup>29</sup>
- 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).

---

<sup>24</sup> 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.

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

<sup>26</sup> 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.

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

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> 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 moneteriseren 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-bestand<sup>30</sup>. 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.

---

<sup>30</sup> 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. Bestuursvereenkomst 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, Staatsbosbeier, 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