

Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER
van de Planstudie Knooppunt Hoevelaken.

Vastgesteld op 18 december 2009,
overeenkomstig het bepaalde in art 7.15 Wet Milieubeheer,
door de Minister van Verkeer en Waterstaat

Ir. Camiel Eurlings

en

de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Dr. Jacqueline Cramer

1. Inleiding

Vanwege de congestieproblematiek op de snelwegen rond Utrecht en Amersfoort is in 2008 een aantal planstudies gestart naar uitbreiding van de wegcapaciteit. De basis voor deze planstudies ligt in de Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht (september 2006) en de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid Regio Utrecht (november 2006). Eén van de planstudies betreft het Knooppunt Hoevelaken en de aanliggende weggedeelten van de A1 en de A28. In 2008 zijn voor dit project de startbeslissing en de startnotitie uitgebracht.

De stap van startnotitie naar OTB/MER is bij de planstudie 'Knooppunt Hoevelaken' gesplitst in 2 Fasen. In de 1^e Fase is een viertal alternatieven op hoofdlijnen met elkaar vergeleken. In de 2^e Fase wordt het gekozen voorkeursalternatief uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit (OTB).

Op 18 mei 2009 zijn de Richtlijnen voor de 1^e Fase MER vastgesteld. Op basis daarvan is het 1^e Fase MER gemaakt, waaronder de Ruimtelijke Verkenning. Dit document is onderwerp geweest van een consultatieronde bij gemeenten, bewoners en betrokken instanties. De Commissie voor de m.e.r. heeft een -positief- advies over het 1^e Fase MER uitgebracht. Op 3 november 2009 is in Bestuurlijk Overleg het 1^e Fase MER goedgekeurd en is het voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld.

Voorliggend document betreft de (aanvullende) Richtlijnen voor de 2^e Fase MER. Deze Richtlijnen zijn gebaseerd op het richtlijnenadvies van de Commissie voor de m.e.r. ("Knooppunt Hoevelaken, Toetsingsadvies over het 1^e Fase m.e.r." 15 oktober 2009, rapportnr 2185-123) en op de binnengekomen reacties op het (concept-)1^e Fase MER. De Richtlijnen zelf zijn in dit document van de toelichting onderscheiden door het pijlvormige opsommingsteken.

2. Voorkeursalternatief (VKA)

Het VKA dat op 3 november 2009 in Bestuurlijk Overleg door het Bevoegd Gezag is vastgesteld, betreft het alternatief 'Verbreden'. Bij het alternatief 'Verbreden' wordt uitgegaan van extra rijstroken pal langs de bestaande wegen en aanpassingen aan het knooppunt zelf. In aanvulling daarop kunnen elementen van het alternatief 'Sorteren' worden gebruikt (scheiden doorgaand en regionaal verkeer).

In de 1^e Fase MER is dit alternatief geoperationaliseerd als een combinatie van rijstrookverbredingen:

- A28 Maarn – Hoevelaken van 2x3 naar 2x4 rijstroken
- A28 Hoevelaken – Nijkerk van 2x2 naar 2x3 rijstroken
- A1 Bunschoten – Hoevelaken van 2x2 naar 2x4 rijstroken
- A1 Hoevelaken – Barneveld van 2x2+ naar 2x3 of 2x4 rijstroken.
- vervangen van 2 aansluitbogen op het knooppunt door fly-overs/
dive-unders

Deze rijstrookindeling is indicatief en wordt in het 2^e Fase MER verder uitgewerkt.

- Het hierbovengenoemde Voorkeursalternatief dient in de 2^e fase MER te worden uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit (OTB).
- De rijstrookindeling en de plaats en vorm van de overgangen moet in de 2^e Fase MER worden aangegeven en onderbouwd.

3. Relatie met Richtlijnen 1^e Fase MER

De Richtlijnen voor de 2^e Fase MER zijn aanvullend op de Richtlijnen 1^e fase MER en vervangen deze niet. In zoverre zijn de Aanvullende Richtlijnen voor de 2^e Fase MER niet zelfstandig lees- en uitvoerbaar. De Richtlijnen voor de 1^e Fase MER zijn opgenomen in bijlage 1 bij dit document.

- De Richtlijnen MER 1^e fase Knooppunt Hoevelaken van 18 mei 2009 zijn eveneens van toepassing op de 2^e Fase MER voor zover zij ingaan op de uitwerking en beschrijving van de effecten.

In het 1^e Fase MER Knooppunt Hoevelaken en de Ruimtelijke Verkenning is al veel informatie opgenomen m.b.t. de effectuitwerking en de beschrijving van de huidige en de referentiesituatie.

- Maak bij het vervaardigen van het 2^e fase MER zoveel mogelijk gebruik van de informatie die al is verzameld in het kader van de 1^e Fase MER en de Ruimtelijke Verkenning.

4. Doelbereik

Bereikbaarheid:

- Formuleer een integrale bereikbaarheidsdoelstelling, waarin de doelstellingen van de wegbeheerders op nationaal, regionaal en lokaal niveau zijn opgenomen.
- Toets de (resterende) varianten op doelbereik (prognosejaar 2020) en op toekomstvastheid dmv een gevoeligheidsanalyse (voor 2025 en/of 2030)
- Werk de verkeersafwikkeling op en rond het knooppunt gedetailleerd uit met behulp van een dynamisch verkeersmodel dat het onderliggend wegennet eveneens goed in beeld brengt.
- Presenteer daarbij:
 - de verkeersstromen op de wegvakken van en naar het knooppunt en de bewegingen in het knooppunt,
 - de weefbewegingen op de weefvakken, en
 - de verwachte locaties waar knelpunten in de verkeersafwikkeling (kunnen gaan) optreden.
- Leid hieruit af welke reservecapaciteit er in het ontwerp zit en daarmee hoe toekomstvast het is.
- Neem in het MER een uitvoeringsplanning op.

Omgeving:

- Werk de omgevingsdoelen verder uit, onder meer gebruik makend van de Ruimtelijke Verkenning uit de 1^e Fase. Het gaat met name om de kansen voor het oplossen van ruimtelijke knelpunten en opheffen van barrièrewerking.
- Maak daartoe inzichtelijk welke knelpunten op het gebied van recreatie, natuur, landschap, waterhuishouding etc in de bestaande situatie rond het knooppunt spelen en welke doelen daarvoor geformuleerd zijn.
- Breng in beeld welke aanpassingen aan de infrastructuur in alle gevallen nodig zijn en ook reëel worden geacht, gegeven de ontwerp-uitgangspunten van de planstudie.
- Beschrijf (mede op basis van de aanbevelingen van de Ruimtelijke Verkenning) welke overige aanpassingen met een positief effect op de omgevingskwaliteit mogelijk zijn en hoe deze kunnen worden uitgevoerd.

5. Varianten

In het VKA zit nog een groot aantal vrijheidsgraden. Dit heeft als gevolg dat het VKA een groot aantal verschillende uitwerkingen kent. Om een omvangrijke onderzoekslast te voorkomen, worden niet alle varianten gedetailleerd onderzocht alvorens een keuze te maken.

- De term 'alternatief' is voorbehouden aan het Voorkeursalternatief VKA. De verschillende uitwerkingen van het VKA dienen aangeduid te worden met de term 'varianten'. Verschillen in uitwerking van een variant heten 'subvarianten'.
- Nagegaan dient te worden welke reële (sub)varianten er zijn bij de uitwerking van het VKA.
- Neem bij de varianten voor het knooppunt zelf naast fly-overs ook dive-unders in beschouwing.
- De door de "Stichting Hoevelaken Leefbaar en Bereikbaar" aangedragen variant maakt, zondig in aangepaste vorm om de variant uitvoerbaar te maken, onderdeel uit van de reële varianten.
- Bij een groot aantal reële (sub)varianten dient in een vroegtijdig stadium een keuze op hoofdlijnen gemaakt te worden om het aantal te reduceren tot een werkbare hoeveelheid. Daarbij worden in elk geval verkeerskundige en omgevingseffecten in beschouwing genomen.
- Dit analyse- en keuzeproces moet in het MER helder worden beschreven. Motiveer daarbij de resultaten van de afweging, zonder uitvoerig op elke afzonderlijke afweging in te gaan.
- Na de eerste selectie kan een tweede selectieronde worden ingebouwd om het aantal (sub)varianten verder in te perken. Ook van deze selectie moeten de criteria waarop gescoord wordt en de onderbouwde keuzes helder in het MER worden beschreven.
- Er dient naar gestreefd te worden om de laatste stap in het uitwerkingsproces (beschrijving op OTB-niveau) met één variant in te gaan (= voorkeursvariant, naast het MMA), inclusief de daarbij behorende inpassingsmaatregelen.
- Ga voor de beschrijving van het MMA (Meest Milieuvriendelijk Alternatief) uit van de 'klassieke' benadering (spoor 1 uit het 1^e Fase MER) en besteed daarbij aandacht aan de mogelijkheden ruimtelijke kansen te benutten, barrièrewerking te verminderen en de inpassing van de weg te verbeteren (spoor 3 uit het 1^e Fase MER).
- Maak bij de beschrijving van de (resterende) varianten zoveel mogelijk gebruik van kaartmateriaal waarop in 2D en 3D de ligging

en (landschappelijke) inpassing van wegen en knooppunt inzichtelijk worden gemaakt.

6. Milieugevolgen en effectbeschrijving

Algemeen:

- Beschrijf de milieu-effecten van de voorkeursvariant op het detailniveau van het OTB.
- Beschrijf de milieu-effecten en de mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief.
- Geef de effecten zoveel mogelijk weer in overzichtstabellen en op kaarten.
- Maak onderscheid tussen doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieu-effecten.
- Maak onderscheid tussen effecten in de aanlegfase en in de gebruiksfase.
- Geef op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd voor de verschillende milieu-aspecten.
- Beschrijf expliciet de relevante milieu-effecten voor de kern Hoevelaken en de overige relevante woonbebouwing.

Verkeer:

- Onderzoek één of meer varianten waarin de aansluiting Hoevelaken volledig behouden blijft.
- Neem bij de vormgeving van de aansluiting Bunschoten de relevante ruimtelijke ontwikkelingen in de beschouwingen mee.
- Geef een toelichting op de gebruikte verkeersmodellen en de aannames die daarin zijn gebruikt.
- Geef aan welk basis- en prognosejaar wordt gehanteerd.
- Geef aan welke ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel scenario's voor het prognosejaar zijn meegenomen.
- Geef aan met welke alternatieven en varianten voor de andere Draaischijf-planstudies (Ring Utrecht, A27/A1, A28 Utrecht-Amersfoort) en met welke maatregelen uit het VERDER-pakket rekening is gehouden.
- Geef aan hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (personenauto- en vrachtverkeer).
- Geef aan op welke wijze rekening is gehouden met kilometerbeprijzing (NB: de wijze waarop het in het Wetsvoorstel Kilometerprijs opgenomen prijsbeleid in planstudies dient te worden

- verwerkt wordt nog nader ingevuld in de beleidslijn prijsbeleid; deze wordt binnen afzienbare tijd verwacht).
- Geef aan welke overige uitgangspunten in de verkeersmodellen worden gehanteerd.
 - Beschrijf de verkeersintensiteiten op de relevante wegen in het studiegebied, onderscheiden naar intern (lokaal), extern (inkomend en uitgaand) en doorgaand verkeer voor zowel het werkdagemaal als de maatgevende spitsuren. Definieer de begrippen lokaal, extern en intern verkeer.
 - Beschrijf de verkeersafwikkeling tijdens de spits en toets dit aan de NoMo-streefwaarden; geef ook aan wat de I/C-verhouding op de wegvakken is en of de maximale capaciteiten van de belangrijke kruispunten en weefvakken in het studiegebied bereikt of overschreden dreigen te worden.
 - Beschrijf de wijzigingen in de verkeersintensiteit op wegen (bestaand en gepland) binnen de bebouwde kom van Amersfoort en op de overige relevante doorgaande wegen rondom knooppunt Hoevelaken.
 - Besteed aandacht aan de verkeersveiligheid (verwachte aantal ongevallen, ontwerputgangspunten Duurzaam Veilig), zoveel mogelijk in kwantitatieve zin.
 - Indien het wegontwerp belangrijke routes voor het langzaam verkeer verbetert of verslechtert, moet worden aangegeven wat daarvan de consequenties zijn.

Geluid:

- Breng de benodigde geluidminderende maatregelen in beeld, conform de geldende normen, richtlijnen en voorschriften. Let daarbij op het verloop van de beleidsontwikkelingen (i.c. GPP's).
- Onderbouw de stelling uit het 1^e Fase MER dat er bij het VKA uit wettelijk oogpunt geen sprake is van aanpassing van de weg (de toename van de geluidbelasting < 2 dB).

Luchtkwaliteit:

- Beschrijf de effecten op de luchtconcentraties van fijnstof (PM10 en PM 2,5) en NO₂, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet. Maak daarbij gebruik van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007.
- Presenteer de resultaten van de berekeningen bij voorkeur op kaarten met verschilcontouren en geef per concentratieklasse het aantal en de ligging van woningen en andere gevoelige objecten.

- Maak inzichtelijk of overal aan de grenswaarden uit de Wet Milieubeheer voldaan wordt.
- Geef aan of de uitgangspunten (verkeersintensiteiten, congestiekansen, rijnsnelheden etc) overeenkomen met de invoergegevens in de Saneringstool.
- Maak aannemelijk dat het project past binnen, of in ieder geval niet strijdig is met, het NSL.

Externe Veiligheid:

- Geef aan wat er bij de aanpassing van de A1 tussen Amersfoort-Noord en het Knooppunt Hoevelaken in kwalitatieve zin gedaan kan worden om het groepsrisico ter plaatse te verminderen. Hou daarbij rekening met hetgeen eventueel in andere kaders (Basisnet) met betrekking tot dit punt wordt afgesproken.

Natuur:

- Geef aan of de wegverbreding van de A28 leidt tot grondverlies van het Natura 2000-gebied Arkemheen ter hoogte van Nijkerk.
- Geef de invloed aan van het project op het Natura 2000-gebied en geef de relatie met het beheerplan voor dit gebied aan.
- Inventariseer de kansen voor het opheffen van de barrièrewerking voor mens en dier.

Landschap, Cultuurhistorie en Recreatie:

- Beschrijf en visualiseer de inpassing, inclusief de bijbehorende voorzieningen die mede van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit (zoals geluidwerende voorzieningen, tunnels, viaducten, aansluitende wegen, bewegwijzering, verlichting en overige inpassingsmaatregelen).
- Besteed daarbij aandacht aan:
 - de specifieke kenmerken van het stedelijk gebied en het aangrenzende landelijk gebied
 - de visueel-ruimtelijke structuur: openheid, zichtlijnen en beeld dragers
 - cultuurhistorische kenmerken: verkavelingsrichting, elementen en samenhang
 - gebieden met verwachte en bekende archeologische waarden
 - geomorfologische kenmerken, reliëf en bekensystemen
 - routestructuren, fysieke scheidingen en barrièrewerking voor langzaam verkeer
 - functies in de omgeving, waaronder recreatieve functies.

7. Presentatie

- Zorg in de rapportage en in de presentaties daaromheen voor een duidelijke uitleg van het proces (1^e Fase MER, VKA, 2^e Fase MER, OTB, TB) zodat betrokkenen het kunnen begrijpen en het uiteindelijke resultaat (in dit geval het OTB) uit dit proces kunnen afleiden)
- Het 2^e Fase MER dient een samenvatting te bevatten die zelfstandig leesbaar is, een transparante beschrijving geeft van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu-effecten), en een goede afspiegeling is van de inhoud van het 2^e Fase MER.
- Besteed daarbij bijzondere aandacht aan de vergelijking van de verschillende inrichtingsopties en de beschrijving van de onderscheidende punten op de verschillende thema's.
- Zorg voor voldoende duidelijk kaart- en ander beeldmateriaal, waaruit duidelijk de huidige en toekomstige situatie blijken.

--//--