



Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
Startnotitie planstudie knooppunt Hoevelaken  
Postbus 30316  
2500 GH DEN HAAG

Datum: 28 januari 2009  
Nummer: 09017-jr  
Onderwerp: inspraakreactie Startnotitie "Planstudie Knooppunt Hoevelaken"

Geachte heer/mevrouw,

De Gelderse Milieufederatie en Het Geldersch Landschap maken graag van de mogelijkheid gebruik hun inspraakreactie op de Startnotitie "Planstudie Knooppunt Hoevelaken" aan u kenbaar te maken. Wij beperken ons hierbij tot het Gelderse gedeelte van het project. Voor het deel, gelegen in Utrecht, verwijzen wij naar de inspraakreactie van Natuur en Milieufederatie Utrecht. In hun inspraakreactie pleit zij voor het intrekken van deze Startnotitie. Wij ondersteunen dit pleidooi van harte.

### **Inspraak Nieuwe Stijl**

Het programmabureau VERDER heeft in het voorjaar 2008 een oproep aan insprekers gedaan om via internet ideeën aan te dragen over de Startnotitie. Ondanks onze inspraakreactie en zienswijzen op het OWAB Hoevelaken-Barneveld zijn wij nooit via internet hierover benaderd. Gezien onze ervaringen bij de Inspraak Nieuwe Stijl aangaande de Startnotitie "Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen", vinden wij het een gemiste kans dat wij niet uitgenodigd zijn deel te nemen aan het voortraject aangaande deze Startnotitie. Wij verzoeken u in het vervoltraject beter geïnformeerd en betrokken te worden.

### **Probleemstelling en projectdoelstelling**

Volgens de Startnotitie dient de doelstelling van het project een bereikbaarheidsdoel en een inpassingsdoel. Het bereikbaarheidsdoel is gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio Utrecht. Het inpassingsdoel is gericht op het voorkomen van een toename van de negatieve effecten op de omgeving. Uiteraard worden volgens de Startnotitie waar mogelijk kansen benut, maar uitgangspunt is dat minimaal aan de wettelijke eisen moet worden voldaan. Dit laatste is naar onze mening een loze opmerking, omdat ervan uit mag worden gegaan dat het Bevoegd Gezag besluiten neemt, die niet strijdig zijn met de wet.

Wij vinden het van groot belang dat naast het verbeteren van de bereikbaarheid, gelijktijdig ook een wezenlijke verbetering van het omliggende leefmilieu voor mens, dier en plant optreedt (vermindering emissie fijn stof, geluid en stikstofoxiden en barrièrewerking). Wij zijn zelfs van mening dat, gelet op

de toenemende behoefte aan schaars geworden natuur en stilte tengevolge van de toenemende verstedelijking en infrastructuur in deze regio, dit als een duidelijke hoofddoelstelling moet worden meegenomen naast het bereikbaarheidsdoel. Dit is van essentieel belang voor de toetsing van de diverse alternatieven aan de projectdoelstelling.

## **Alternatieven**

### Randvoorwaarden

De alternatieven moeten volgens de Startnotitie worden uitgevoerd binnen de financiële kaders, zoals vastgelegd in de bestuursovereenkomst van november 2006. Vervolgens geeft de Startnotitie aan dat er vier basisprincipes zijn en vier hierop gebaseerde hoofdalternatieven. Deze hoofdalternatieven dienen vervolgens om de uitersten van de mogelijke oplossingsrichtingen te verkennen, waarbij uitdrukkelijk is gekeken naar extremen. Verder geeft de Startnotitie aan dat een voorkeursalternatief naar verwachting niet overeenkomt met één van de vier hoofdalternatieven. Dit zijn immers extreme oplossingsrichtingen, waarmee de uiterste oplossingsrichtingen in beeld worden gebracht. Wij vinden deze wijze van presentatie van alternatieven verwerpelijk. Enerzijds worden alternatieven gepresenteerd, die met grote zekerheid financieel niet haalbaar zijn en anderzijds worden extreme alternatieven gepresenteerd, die met betrekking tot negatieve effecten op de omgeving niet realistisch zijn. Naar onze mening is het noodzakelijk in een milieueffectrapport realistisch uitvoerbare alternatieven op te nemen.

De alternatieven worden volgens de Startnotitie uitgevoerd zonder opname van prijsbeleid. Wij zijn van mening dat dit niet acceptabel is en zelfs in strijd met de Europese Richtlijnen voor de milieueffectrapportage. Wij verwijzen hierbij naar de brief van Natuur en Milieu, d.d. 8 januari 2009 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en het bij deze brief gevoegde advies van het advocatenbureau Van der Feltz Advocaten inzake 'kilometerbeprijzing in planstudies'. Immers in de autonome ontwikkeling wordt ruim voor 2020 een (gedifferentieerde) kilometerheffing ingevoerd. Dit dient dan ook uitgangspunt te zijn voor alle alternatieven. Uitgaande van het betoog uit de Startnotitie dat hoofdalternatieven zijn beschreven, die dienen om de uitersten van de mogelijke oplossingsrichtingen te verkennen, zou minimaal een prijsbeleidalternatief moeten worden opgenomen. In dit alternatief wordt met behulp van een gericht prijsbeleid (bijvoorbeeld vergaande gedifferentieerde kilometerheffing) onderzocht in hoeverre de doorstroming in het knooppunt Hoevelaken kan worden bevorderd. Immers ook bij dit knooppunt geldt nog steeds dat het verkeersprobleem een spitsprobleem is, waar juist toepassing van een gedifferentieerde kilometerheffing zeer effectief is.

### Nulalternatief

Het nulalternatief beschrijft de autonome ontwikkeling tot 2020. Graag zouden wij zien dat in het nulalternatief meer realistische ontwikkelingen als uitgangspunt worden gekozen. Wij denken hierbij aan de ontwikkeling van de brandstofprijzen. Deze wordt in de verkeersmodellen onderschat door in de toekomst uit te gaan van een te lage olieprijs. Een verhoging van de olieprijs heeft vooral een direct effect op een hogere dieselprijs, waardoor een afname (van de groei) van het vrachtverkeer mag worden verwacht. Gezien de relatief hoge bijdrage van het vrachtverkeer aan de congestie en de negatieve milieueffecten naar de omgeving, is het van groot belang dit in het verkeersmodel op een juiste wijze te presenteren (zie rapport: "Are trucks taking their toll? The environmental, safety and congestion impacts of lorries in the EU", door CE te Delft, januari 2009).

### Alternatief: Niet Verbreden

Het alternatief Niet Verbreden komt pas goed tot zijn recht, wanneer ook wordt ingezet op prijsmaatregelen, gericht op het bevorderen van de alternatieven voor de auto en het ontmoedigen van het autogebruik. Dit kan door inzet van een gedifferentieerde kilometerheffing voor het autogebruik tijdens de spits. Wij zijn van mening dat, wanneer dit niet in het nulalternatief wordt meegenomen, dit zeker in dit alternatief moet worden toegepast. Verder staat in dit alternatief het benutten van de bestaande infrastructuur centraal. Automatische voertuiggeleiding (AVG) draagt bij aan een betere benutting van de infrastructuur (hogere intensiteiten bij dezelfde hoeveelheid infrastructuur) zonder dat hierbij verbreding van de infrastructuur nodig is. Wij zijn van mening dat de mogelijkheden van AVG in dit alternatief betrokken dienen te worden.

### Alternatief: Nieuwe Verbindingen

Op het Gelderse grondgebied stelt de Startnotitie variant D voor. Wij zijn van mening dat deze variant niet in de Richtlijnen kan worden opgenomen. Immers deze variant draagt niet of in ieder geval onvoldoende bij aan de doelstellingen van dit project. Uitgangspunt is immers dat nieuwe verbindingen een duidelijke meerwaarde dienen te hebben ten opzichte van de aanpassing van de huidige infrastructuur. Of in de analogie van de 'Zevensprong van Verdaas': aanleg van nieuwe infrastructuur is pas mogelijk wanneer alle andere sprongen (lees hier: Alternatief Niet Verbreden, Alternatief Verbreden, Alternatief Sorteren) geen realistische oplossing opleveren. Verder blijkt uit de probleemstelling dat de bereikbaarheidsproblemen (congestie) vooral zijn gelegen op de verbinding Barneveld-Utrecht (ochtendspits) en Utrecht-Barneveld (avondspits). Een nieuwe verbinding A1-A28 draagt verhoudingsgewijs weinig bij aan het oplossen van dit bereikbaarheidsprobleem, terwijl met betrekking tot de inpassingsdoelstelling zelfs negatieve effecten zijn te verwachten. Wij noemen hierbij de negatieve effecten op de leefbaarheid in de dorpskernen Zwartebroek, Terschuur, Nijkerkerveen en Nijkerk en de aantasting en doorsnijding van de natuurgebieden en landgoederen in de landgoederengordel tussen Nijkerk en de A1. Verder vindt met deze variant een nieuwe doorsnijding plaats van de Robuuste Ecologische Verbindingszone tussen Veluwe en Utrechtse Heuvelrug. Zo zal een betere doorstroming op het traject A1-A30-A12 (als alternatief voor A1-A28) eerder bijdragen aan het verbeteren van de autobereikbaarheid Barneveld-Utrecht dan de aanleg van variant D. Om onnodige onrust in het gebied te voorkomen, verzoeken wij u deze variant expliciet in de Richtlijnen te schrappen.

### Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

De Startnotitie geeft aan dat het MMA in de praktijk betekent dat het voorkeursalternatief wordt aangevuld met extra maatregelen, zoals duurzaam materiaalgebruik, extra faunamaatregelen en een optimale landschappelijke inrichting. Wij zijn van mening dat het MMA gebaseerd dient te zijn op het alternatief dat de minst negatieve effecten op de omgeving veroorzaakt en een realistische bijdrage levert aan de projectdoelstellingen. Wij gaan ervan uit dat uiteindelijk het MMA ook het voorkeursalternatief zal zijn, maar wij willen de volgorde zeker niet omkeren.

## **Te onderzoeken (milieu)effecten**

### Verkeer en vervoer

Verbreding van bestaande infrastructuur of aanleg van nieuwe infrastructuur leidt tot een extra toename van autoverkeer, waardoor op andere locaties, ook buiten het projectgebied, nieuwe capaciteitsproblemen kunnen ontstaan. Ook kan het oplossen van het knelpunt bij Hoevelaken ertoe leiden dat de congestie wordt verplaatst. Omdat het traject Barneveld-Utrecht aantrekkelijker wordt,

zal het verkeer op de A1 mogelijk extra toenemen, waardoor congestieproblemen kunnen ontstaan tot ver ten oosten van Barneveld. Het effect van verplaatsing van congestie op verder weggelegen wegen, moet nauwkeurig in kaart worden gebracht.

### Economie

Vooraf nieuwe doorsnijdingen (Alternatief Nieuwe Verbinding) leiden tot extra ruimtegebruik, waardoor stedelijke ontwikkelingen, dorpsontwikkelingen, landgoedontwikkelingen of landbouwontwikkelingen in de knel kunnen komen. Ook veroorzaken deze doorsnijdingen negatieve effecten op de openlucht recreatie. De negatieve economische effecten hiervan dienen duidelijk in beeld te worden gebracht.

### Natuur en landschap

De verbredingsalternatieven en de nieuwe verbindingalternatieven veroorzaken rechtstreekse negatieve effecten op natuur en landschap. In het Gelderse deel van het studiegebied zijn de volgende natuurgebieden en landgoederen gelegen.

Het Hoevelakense Bos, dat een beschermde buitenplaats is, vallend onder de monumentenwet. Ook kent het Hoevelakense Bos een uitbreidingsdoelstelling. Het groene uitloopgebied rond Amersfoort (o.a. Vathorst-Noord) en iets oostelijker van het knooppunt ten noorden van de A1 de landgoederen bij Kruishaar, Appel en Zwartebroek en ten zuiden van de A1 de landgoederenzone in en rond Erica-Kallenbroek. De genoemde gebieden maken deel uit van de EHS en maken deel uit van de in ontwikkeling zijnde robuuste ecologische verbindingzone Veluwe-Heuvelrug.

Verder veroorzaakt het verbindingalternatief Variant C en zeker de aanleg van een 'Eemlus' een mogelijk negatief effect op het Natura 2000-gebied Arkemheen. In de Startnotitie wordt dit niet vermeld. Wij verzoeken u de negatieve effecten op bovengenoemde gebieden goed in beeld te brengen en aan te geven hoe deze effecten voorkomen of geminimaliseerd kunnen worden.

### Lucht

Voor luchtkwaliteit zien wij graag ook de effecten van zeer fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) beschreven. Dit anticiperend op toekomstige aanpassing van Europese regelgeving. Verder vinden wij het van belang de effecten van een eventuele toename van de emissie van stikstofoxiden op natuurgebieden in beeld te brengen. Extra aandacht is hierbij noodzakelijk voor de gebieden die gevoelig zijn voor verzuring en vermesting. Ook de extra toename van (vracht)verkeer op de A1 en A28 over de Veluwe dient hierbij meegenomen te worden. Immers de achtergronddepositie van stikstof op Natura 2000 Veluwe overschrijdt in de huidige situatie al de kritische depositiewaarde voor de kwetsbare habitattypen in de Veluwe. Door toename van de stikstofemissie zijn significante effecten op dit gebied niet uit te sluiten.

### Verlichting

De negatieve effecten van openbare verlichting (inclusief de op- en afritten) naar de omgeving dient beschreven te worden, inclusief de mogelijkheden deze effecten te mitigeren. Het gaat hierbij zowel om lichthinder (directe hinder naar de omgeving) als lichtvervuiling (aantasting van duisternis door opgaand licht). Uitgangspunt is hierbij het voorkomen van deze effecten door geen openbare verlichting te plaatsen. Verlichting kan alleen aan de orde zijn, wanneer dit vanuit verkeersveiligheid strikt noodzakelijk is en er geen alternatieven beschikbaar zijn.

### Geluid

Langs de A28 ter hoogte van het Hoevelakense bos zijn in het verleden aan de wegzijde van Amersfoort in het verleden geluidschermen geplaatst. Hierdoor is de geluidsoverlast aan de andere zijde van de A28 fors toegenomen. Wij vragen om in de Richtlijnen hier extra aandacht voor en in het milieueffectrapport aan te geven op welke wijze deze extra geluidsoverlast beperkt kan worden.

Mocht u deze Startnotitie niet intrekken, dan verzoeken wij u de Richtlijnen zodanig vast te stellen, zodat onze bovengenoemde punten in het milieueffectrapport zullen worden opgenomen.

Hoogachtend,  
Mede namens Het Geldersch Landschap



J. Reijnen,  
Adjunct-directeur Gelderse Milieufederatie