

## 1. OORDEEL OVER HET MER FASE 1

De samenwerkende partijen uit het programma VERDER hebben het voornemen de problemen met de doorstroming in de hele provincie Utrecht op te lossen. De planstudie knooppunt Hoevelaken richt zich met name op de verbetering van de verkeersafwikkeling op het huidige knooppunt Hoevelaken. In deze studie kiest het bevoegd gezag er voor de verkorte Tracé/m.e.r.-procedure te volgen. De minister van Verkeer en Waterstaat is daarbij coördinerend bevoegd gezag. Mede bevoegd 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>

In de studie knooppunt Hoevelaken kiest het bevoegd gezag er voor om de procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) 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 (vka) en meest milieuvriendelijk alternatief (mma) uit de verschillende oplossingsrichtingen;
- in fase 2 voor de project- en locatiespecifieke invulling ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en het bestemmingsplan.

In aansluiting hierop adviseert de Commissie voor de m.e.r. ook gefaseerd over de richtlijnen voor de te onderzoeken informatie en de juistheid en volledigheid van de onderzochte informatie. Dit advies heeft betrekking op zowel de in fase 1 bijeengebrachte informatie als op de richtlijnen voor fase 2.

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie voor het bepalen van een vka en uitgangspunt voor het mma uit de verschillende mogelijkheden (0+VERDER/Verbreden/Sorteren/Nieuwe verbindingen) in het MER aanwezig is. Het MER maakt op een heldere wijze de verschillen tussen de alternatieven op het vlak van doelbereik en effecten inzichtelijk. Uit de vergelijking komt duidelijk naar voren dat het alternatief Verbreden het meest logische uitgangspunt vormt. De samenvatting is prettig leesbaar en de notitie 'Planstudie knooppunt Hoevelaken: Naar een voorkeursalternatief'<sup>2</sup> geeft al een duidelijke aanzet voor het vervolg van de planstudie.

In hoofdstuk 2 en 3 geeft de Commissie aan welke punten zij als hoofdpunten voor het MER fase 2 beschouwt. Tevens wordt per aspect aangegeven welke aandachtspunten de Commissie wil meegeven voor fase 2. Dit advies is daarmee tevens een richtlijnenadvies voor fase 2. De Commissie is van mening dat in MER fase 1 een goede aanzet wordt gegeven voor de effectbeschrijving in MER fase 2. Dit advies moet dan ook gelezen worden als aanvullend op:

- de vastgestelde richtlijnen voor het MER fase 1;
- de bevindingen uit het MER fase 1.
- de aandachtspunten zoals genoemd in de notitie 'toelichting bestuurlijk standpunt'.

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

<sup>2</sup> VERDER: Toelichting op het voorgenomen bestuurlijke standpunt, PLANSTUDIE KNOOPPUNT HOEVELAKEN: NAAR EEN VOORKEURSALTERNATIEF, 6 juli 2009

## 2. HOOFDPUNTEN VOOR RICHTLIJNEN VOOR FASE 2

### 2.1 Hoofdpunten voor MER fase 2

Het MER fase 1 geeft een goede beschrijving van de verschillende hoofdalternatieven. In fase 2 worden het vka en mma uitgewerkt op inrichtingsniveau, uitgaande van het hoofdalternatief 'Verbreden'. De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER fase 2. Dat wil zeggen dat het MER fase 2, teneinde het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te kunnen meewegen, in ieder geval de volgende informatie moet bevatten:

- een integrale bereikbaarheidsdoelstelling, waarin de doelstellingen van de wegbeheerders op nationaal, regionaal en lokaal niveau zijn opgenomen;
- toetsing van de alternatieven op doelbereik en toekomstvastheid (prognosejaar 2025 of 2030);
- verdere uitwerking van de omgevingsdoelen<sup>3</sup>, met name de kansen voor het oplossen van ruimtelijke knelpunten en opheffen van barrièrewerking;
- de relatie met de andere studies uit het VERDER programma, zoals de A27/A1, de A28 Utrecht – Amersfoort en de Ring Utrecht;
- een effectvergelijking die is uitgevoerd op het detailniveau van het Ontwerp-Tracébesluit en bestemmingsplan;
- een beschrijving van de effecten van de varianten en de wijze waarop een voorkeursalternatief en een mma op basis daarvan zijn samengesteld.

Daarnaast is het essentieel dat het MER fase 2, evenals MER fase 1 een samenvatting bevat die:

- zelfstandig leesbaar is;
- een transparante beschrijving geeft van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu)effecten;
- een goede afspiegeling is van de inhoud van het MER.

Besteed in het bijzonder aandacht aan de vergelijking van de alternatieve inrichtingsopties en de beschrijving van de onderscheidende punten op de verschillende thema's.

Tenslotte vraagt de Commissie nadrukkelijk aandacht voor voldoende duidelijk kaart- en ander beeldmateriaal, zoals foto's, schetsen en 3D ontwerpen, waaruit duidelijk de huidige en toekomstige situatie blijken.

Het advies voor richtlijnen is verder uitgewerkt in hoofdstuk 3.

---

<sup>3</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.

### 3. ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR FASE 2

#### 3.1 Doelbereik

##### **Bereikbaarheidsdoelen**

Het MER fase 1 geeft voldoende informatie over de verkeersafwikkeling in de alternatieven om een keuze voor het voorkeursalternatief te maken.

De Commissie adviseert voor het MER fase 2 de verkeersafwikkeling op en rond het knooppunt gedetailleerder uit te werken op basis van berekeningen met een dynamisch verkeersmodel. Presenteer hierbij:

- de verkeersstromen op de wegvakken van en naar en de bewegingen in het knooppunt Hoevelaken;
- de weefbewegingen op de weefvakken;
- 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.

##### **Omgevingsdoelen**

Het MER fase 1 maakt inzichtelijk welke kansen de verschillende alternatieven bieden om de omgevingsdoelstellingen aan te pakken en welke knelpunten hierbij kunnen optreden. Vanwege verbreding, verzwaring en nieuwe kruisende infrastructuur in de vorm van fly-overs e.d. is sprake van tamelijk grote landschappelijke effecten. Dit biedt tevens kansen de landschappelijke inpassing te verbeteren.

De Commissie adviseert voor het MER fase 2 de alternatieven in drie stappen te toetsen aan de omgevingsdoelen:

1. Maak allereerst inzichtelijk welke knelpunten op het gebied van recreatie, natuur, landschap, waterhuishouding etc. in de bestaande situatie rond het knooppunt spelen<sup>4</sup> en welke doelen daarvoor geformuleerd zijn.
2. Breng vervolgens in beeld welke aanpassingen aan de infrastructuur (in de sfeer van rijstroken, weefvakken, ongelijkvloerse kruisingen e.d.) in alle gevallen nodig zijn en ook reëel worden geacht gegeven de ontwerp-uitgangspunten van de planstudie.
3. Beschrijf (mede op basis van de aanbevelingen van bureau MUST), welke overige aanpassingen met een positief effect op de omgevingskwaliteit mogelijk zijn;

Ontwikkel op basis hiervan het voorkeursalternatief en het mma.

#### 3.2 Alternatieven

##### **Beschrijving alternatieven**

Het MER fase 1 geeft een beschrijving op hoofdlijnen van de oplossingsrichtingen waaruit een keuze gemaakt moet worden.

---

<sup>4</sup> Het kan hierbij ook gaan om knelpunten die in de loop der tijd zijn gaan optreden, bijvoorbeeld door het 'inbouwen' van het knooppunt of de toegenomen behoefte aan recreatiemogelijkheden.

In het MER fase 2 zullen het vka (op basis van hoofdalternatief 'Verbreden') en mma nader worden uitgewerkt tot op het niveau van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB). De Commissie adviseert in het MER fase 2 tevens na te gaan of er (uitgaande van 'Verbreden', dus aanpak van het knooppunt zelf) varianten denkbaar zijn die verkeerstechnisch haalbaar zijn en mogelijk milieutechnisch beter scoren.<sup>5</sup> In het MER fase 1 worden drie mogelijke sporen voor een mma (binnen het hoofdalternatief 'Verbreden') aangegeven. De Commissie adviseert voor het mma uit te gaan van het 'klassieke' mma (spoor 1) en daarbij met name aandacht te schenken aan de mogelijkheden ruimtelijke kansen te benutten, barrièrewerking te verminderen en de inpassing van de weg te verbeteren (spoor 3).

De Commissie adviseert bij de beschrijving van alternatieven gedetailleerd kaartmateriaal op te nemen, waarop niet alleen in het platte vlak / 2D maar ook in 3D de ligging en (landschappelijke) inpassing van wegen en knooppunt inzichtelijk wordt gemaakt.

Voor de beschrijving van de referentiesituatie verwijst de Commissie naar de vastgestelde richtlijnen voor MER fase 1.

### 3.3 Milieugevolgen en effectbeschrijving

#### **Algemeen**

In de richtlijnen voor MER fase 1 is aangegeven: "De milieueffecten moeten voor de keuze van een voorkeursalternatief (vka) in zoveel detail onderzocht worden als nodig voor de keuze voor de alternatieven." In MER fase 1 is al vrij veel gedetailleerde informatie opgenomen, die ook kan worden gebruikt in fase 2.

Voor fase 2 is het nodig de effecten van het voorkeursalternatief te beschrijven tot op het detailniveau van het OTB. Beschrijf de milieueffecten van de referentiesituatie, de verschillende alternatieven en varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak hierbij onderscheid tussen doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase.

Bepaal de onzekerheidsmarge in de effectbepaling en beschrijf de mogelijke (reserve) maatregelen waarmee in de praktijk aan de milieurandvoorwaarden kan worden voldaan, ook wanneer de effecten in de praktijk tegen blijken te vallen, dat wil zeggen bij effecten aan de bovenkant van de onzekerheidsmarge (worst-case).

Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd voor de verschillende aspecten.<sup>6</sup>

#### **Verkeer**

<sup>5</sup> De Commissie adviseert in ieder geval een inrichting van het knooppunt volgens de principes die door Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar (SHBL) en de gemeenteraad van Nijkerk worden voorgesteld te beoordelen op haalbaarheid en milieueffecten.

<sup>6</sup> De Commissie adviseert bij de bepaling van het studiegebied voor verkeerseffecten met name aandacht te besteden aan de opmerkingen van de gemeente Nijkerk en de provincie Gelderland in het kader van de tussentijdse consultatie (zie Bijlage 2).

Geef in het MER een toelichting op het verkeersmodel en de aannames die hierin zijn gebruikt. Geef aan:

- welk basisjaar en prognosejaar worden gehanteerd;
- welke ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel scenario's voor het prognosejaar zijn meegenomen;
- met welke alternatieven en varianten ten aanzien van de A1/A27, de A28 en de Ring Utrecht en andere maatregelen van het VERDER-pakket rekening is gehouden;
- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (personenauto- en vrachtverkeer);
- op welke wijze rekening is gehouden met kilometerbeprijzing (alleen op het hoofdwegenet/HWN of ook onderliggend wegenet/OWN);
- welke overige uitgangspunten in het model worden gehanteerd.

Beschrijf voor de referentiesituatie, het voorkeursalternatief en het mma:

- 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;
- de verkeersafwikkeling tijdens de spits; geef daartoe 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.
- (wijzigingen in de) verkeersintensiteit op wegen (bestaand en gepland) binnen de bebouwde kom van Amersfoort.

Besteed daarnaast in het MER ook aandacht aan de verkeersveiligheid, waarbij zowel aandacht wordt besteed aan de te verwachten aantallen ongevallen (kwantitatief m.b.v. ongevals cijfers en kentallensystematiek) als aan de ontwerputgangspunten die de verkeersveiligheid bepalen (kwalitatieve beschrijving op basis van Duurzaam Veilig). Indien het wegontwerp belangrijke routes voor het langzaam verkeer verbetert of verslechtert, moet worden aangegeven wat de consequenties daarvan zijn.

### **Geluid**

Uit MER fase 1 blijkt dat voor het alternatief verbreden uit wettelijk oogpunt geen sprake is van aanpassing van de weg (de toename in geluidbelasting is minder dan 2 dB). De Commissie adviseert dit nader te beargumenteren.<sup>7</sup> Voor de beschrijving in fase 2 verwijst de Commissie naar de vastgestelde richtlijnen voor fase 1.

### **Luchtkwaliteit**

Uit MER fase 1 blijkt dat in 2020 voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer langs het hoofdwegenet.

Beschrijf in fase 2 de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) en NO<sub>2</sub>, ook onder de grenswaarden, zowel op het hoofdwegenet als op het onderliggend wegenet. Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Pre-

---

<sup>7</sup> Uit het MER blijkt dat op een aantal wegvakken de verkeersintensiteit in 2020 ten opzicht van de huidige situatie (vrijwel) verdubbelt. Dit zou al leiden tot een toename van de geluidsbelasting met ca. 3 dB. De conclusie dat er geen sprake is van aanpassing van de weg (bij een toename van 2 dB of meer) komt over als niet juist.

senteer de resultaten van de berekeningen bij voorkeur op kaarten met verschilcontouren en geef per concentratieklasse het aantal en de ligging aan 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 e.d.) overeenkomen met de invoergegevens in de Saneringstool.<sup>8</sup> Maak aannemelijk dat het project past binnen, of in ieder geval niet in strijd is met het NSL.

### **Externe veiligheid**

Uit MER fase 1 blijkt dat het plaatsgebonden risico licht negatief scoort, maar dat binnen de  $10^{-6}$  contour geen (beperkt) kwetsbare objecten zijn gelegen. Het groepsrisico zal nauwelijks veranderen. Omdat het groepsrisico langs de A1 Amersfoort Noord-Hoevelaken hoger is dan de oriënterende waarde adviseert de Commissie voor MER fase 2 na te gaan of het voorkeursalternatief zodanig kan worden uitgevoerd dat het groepsrisico verminderd kan worden.<sup>9</sup>

### **Volksgezondheid**

In MER fase 1 is voor de verschillende oplossingsrichtingen het aantal woningen en gevoelige bestemmingen binnen bepaalde afstanden tot de rijkswegen bepaald. Er is niet uitgesplitst welke verschillende effecten de oplossingsrichtingen hebben op de volksgezondheid en via welke oorzaken.<sup>10</sup>

De Commissie adviseert voor MER fase 2 de consequenties van de effecten voor de volksgezondheid uitgebreider in beeld te brengen, zoveel mogelijk op basis van bekende dosis-effectrelaties. Ga hierbij in op de effecten van veranderingen in luchtkwaliteit, geluidsbelasting, externe veiligheid en barrièrewerking en wat dit betekent voor de volksgezondheid, alsmede op de cumulatie van de verschillende effecten. Laat zien welke varianten en/of mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel de volksgezondheid te verbeteren.

### **Natuur**

In MER fase 1 is al veel informatie over natuur (zowel soort- als gebiedsbescherming) en de gevolgen van de alternatieven daarop opgenomen. Uit dit MER blijkt dat het voorkeursalternatief leidt tot een groter ruimtebeslag van de weg. Of de wegverbreding daadwerkelijk leidt tot hectareverlies van het Natura 2000 gebied Arkemheen, dat ter hoogte van Nijkerk grenst aan de A28, wordt uit de globale alternatievenbeschrijving niet duidelijk. Dit punt behoeft, evenals invloed op het overige deel van het Natura 2000 gebied door externe werking, in MER fase 2 aandacht in de voortoets.

In de 'aandachtspunten voor het vervolg' van de Toelichting bestuurlijk standpunt wordt terecht aangegeven dat het van groot belang is om barrièrewerking voor mens en dier op te heffen en dat het zaak is dergelijke kansen te identificeren. In fase 1 zijn die nog niet geïnventariseerd en op kaart gezet; dit moet in fase 2 nog gebeuren. Voor de verdere beschrijving van effecten op natuur verwijst de Commissie naar de vastgestelde richtlijnen voor fase 1.

---

<sup>8</sup> De saneringstool geeft invulling aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

<sup>9</sup> Dit kan overigens alleen op kwalitatieve wijze daar de uitvoering van de weg geen invoerparameter is voor de kwantitatieve risicoanalyse.

<sup>10</sup> Bijvoorbeeld: slechtere luchtkwaliteit kan leiden tot meer ademhalingsproblemen, meer geluidsoverlast kan tot slaapverstoring leiden etc.

### **Landschap, cultuurhistorie en recreatie**

In MER fase 1 zijn de effecten van verschillende oplossingsrichtingen beschreven.

Beschrijf en visualiseer (bijvoorbeeld met kaartmateriaal, foto's of artist impressions) in MER fase 2 de inpassing van het vka, inclusief de bijbehorende voorzieningen die mede van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit (zoals geluidwerende voorzieningen, tunnels en viaducten, aansluitende wegen, bewegwijzering, verlichting en overige inpassingsmaatregelen). Besteed hierbij aandacht aan:

- de specifieke kenmerken van het stedelijk gebied en het aangrenzende landelijk gebied;<sup>11</sup>
- 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.

## **4. EVALUATIE**

Geef aan wanneer en op welke wijze een oplevtoets wordt uitgevoerd, en op basis van welke criteria (extra) maatregelen zullen worden genomen. Beschrijf in welke volgorde deze maatregelen zullen worden ingezet, welke effecten verwacht mogen worden, en wie verantwoordelijk is voor uitvoering ervan.

---

<sup>11</sup> Zie ook de reactie op MER fase 1 van de adviseur ruimtelijke kwaliteit van de provincie Utrecht.