



Rijkswaterstaat



30 september 2008

Startnotitie

Planstudie A28

Utrecht - Amersfoort

A28 Utrecht – Leusden-Zuid: 2x3 rijstroken

A28 Leusden-Zuid – knooppunt Hoevelaken: spitsstroken

Startnotitie

Planstudie A28

Utrecht – Amersfoort



Inhoudsopgave

Samenvatting	7	3. Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen	17	5. Alternatieven	31	7. Procedure en planning	39
1. Inleiding	9	3.1 Verkeer	17	5.1 Selectie-overwegingen voor de alternatieven	31	7.1 Afstemming procedures en andere regelingen	39
1.1 Aanleiding voor de studie	9	3.1.1 Nationaal beleid	17	5.2 Technische overwegingen bij de alternatieven	32	7.2 Gezamenlijke aanpak	40
1.2 Welke procedure wordt gevolgd?	10	3.1.2 Karakteristiek van de A28	18	5.3 De alternatieven	32	7.3 Relatie tussen Spoedwet- en Tracéwetprocedure	40
1.3 Wat is een Startnotitie?	10	3.1.3 Verkeerskundige analyse van de A28 tussen Utrecht en Amersfoort	18	5.3.1 Nulalternatieven	33	7.4 Stappen in de procedure	41
1.4 U kunt reageren	10	3.2 Ruimtegebruik	19	5.3.2 Voorkeursalternatief	34	7.5 Planning	43
1.5 Voorgeschiedenis	11	3.2.1 Nationaal beleid	19	5.3.3 Meest Milieuvriendelijk Alternatief	34	7.6 Nieuwe wetgeving	43
1.5.1 A28 Utrecht – Leusden-Zuid	11	3.2.2 Ruimtelijke ontwikkeling	19	5.3.4 Overzicht van de alternatieven	34		
1.5.2 A28 Leusden-Zuid – Hoevelaken	11	3.3 Woon- en leefmilieu	20	6. Te onderzoeken effecten	35		
1.6 Leeswijzer	11	3.3.1 Nationaal beleid en wetgeving	20	6.1 Hoe de (milieu)effecten worden bepaald	35		
2. Regionale samenwerking	13	3.3.2 Huidige situatie	21	6.2 Verkeer	36		
2.1 Achtergrond VERDER	13	3.4 Natuurlijke omgeving	23	6.3 Ruimtelijke ordening	36		
2.2 Hoe worden de integrale maatregelpakketten opgesteld?	13	3.4.1 Nationaal beleid en wetgeving	23	6.4 Economie	37		
2.3 De A28 als onderdeel van het programma VERDER	15	3.4.2 Huidige situatie	25	6.5 Milieu	37		
2.4 De A28 Leusden-Zuid – Hoevelaken als onderdeel van de spoedwetprocedure	15	4. Probleemstelling en doel	27	6.5.1 Woon- en leefomgeving	37		
		4.1 Probleemstelling	27	6.5.2 Natuurlijke omgeving	37		
		4.2 Doelstellingen	27	6.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten	37		
		4.3 Relatie met andere projecten en studies	29	6.7 Kosten-batenanalyse	37		

Samenvatting



Dit is de Startnotitie voor de *planstudie* A28 Utrecht – Amersfoort. Om precies te zijn betreft de planstudie het tracé van rijksweg A28 tussen Utrecht en knooppunt Hoevelaken, met een korte uitloper door knooppunt Hoevelaken tot op rijksweg A1 bij aansluiting Hoevelaken. Met de officiële publicatie van de Startnotitie start de eerste inspraakronde voor deze Tracé-*m.e.r.*-procedure. Alle voorgaande procedures op dit tracé komen hiermee te vervallen.

Reden om de planstudie uit te voeren is dat de bereikbaarheid op dit traject te wensen overlaat. Het streven is om in 2020 de bereikbaarheid op een aanmerkelijk hoger niveau te hebben. Een niveau dat ook op langere termijn in de behoeften kan voorzien.

Het streven is dat in 2020 automobilisten op de A28 in de drukste uren hoogstens anderhalf maal zoveel reistijd kwijt zijn als in rustige uren. Momenteel is die reistijd langer. Het traject staat nu in de file-top-50 en er zijn nu en in de toekomst in de spits meer auto's die van deze weg gebruik willen maken dan er capaciteit is. Samen met het grote en nog steeds toenemende aantal voertuigverliesuren geven al deze gegevens aan dat het bereikbaarheidsprobleem nu en in de toekomst groot is als er niets gebeurt. De verkeersafwikkeling heeft negatieve effecten op de leefbaarheid. Het streven is om verslechtering van de luchtkwaliteit te voorkomen en waar mogelijk de luchtkwaliteit te verbeteren. Tevens is het streven te voorkomen dat de geluidshinder verergert. Bij voorkeur wordt de geluidshinder verminderd. De *barrièrewerking* van de A28 voor mens en dier wordt waar mogelijk verminderd. Bovendien is er aandacht voor natuurcompenserende maatregelen.

De planstudie A28 maakt deel uit van een groter geheel, namelijk het samenwerkingsprogramma *VERDER*. Binnen *VERDER* zijn twee overkoepelende Pakketstudies Ring Utrecht en *Driehoek* Utrecht – Hilversum – Amersfoort opgestart. In deze Pakketstudies is er aandacht voor een heel pakket aan maatregelen voor de bereikbaarheid van de regio vanuit de diverse modaliteiten (OV, fiets, *mobilitymanagement* etc.); deze planstudie is één van de maatregelen.

Na deze eerste openbare inspraakronde en een adviesronde onder deskundigen worden een Milieueffectrapport (*MER*), een *Ontwerp-tracébesluit* en een Ontwerp-wegaanpassingsbesluit opgesteld. In het *MER* onderzoekt Rijkswaterstaat vier *alternatieven* op hun oplossend vermogen. Naast deze *Startnotitie* is inspraak mogelijk op het *Ontwerp-tracébesluit*, *Ontwerp-wegaanpassingsbesluit* en *MER*.

De minister van Verkeer en Waterstaat stelt uiteindelijk het *Tracébesluit* en het *Wegaanpassingsbesluit* voor de A28 vast. Daarna kan de realisatie van de gekozen oplossing plaatsvinden.

1. Inleiding

De rijksoverheid verwacht in de hele provincie Utrecht problemen met de doorstroming op de weg in 2020. Nu zijn er al doorstromingsproblemen en deze nemen alleen maar toe. Er zijn files op het hoofdwegennet en knelpunten op het onderliggend wegennet. Utrecht is door de centrale ligging onderdeel van veel belangrijke doorgaande routes. Ook is er veel regionaal verkeer op het wegennet.

1.1 Aanleiding voor de studie

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

De *Nota Mobiliteit* constateert dat er in de regio Utrecht bereikbaarheidsproblemen zijn op het *hoofdwegennet*. Er wordt niet voldaan aan de normen voor reistijd, doorstroming en betrouwbaarheid. Als gevolg van de algemene verkeersgroei en de ontwikkeling van stedelijke gebieden in de regio voorziet de nota een verdere toename van het verkeer. De bereikbaarheidsproblemen zullen hierdoor verergeren.

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

Voor het Utrechtse hoofdwegennet staan diverse planstudies op stapel die oplossingen moeten bieden aan de problemen. Deze planstudies maken deel uit van een tweetal Pakketstudies; deze aanpak staat bekend als het samenwerkingsprogramma VERDER, Mobiliteit in Midden-Nederland (zie hoofdstuk 3)¹. Naast de Pakketstudies zijn in de regio diverse spitsstroken in voorbereiding. Deze spitsstroken vallen deels onder de Tracéwet en deels onder de Spoedwet. Ze zullen voor de korte tot middellange termijn oplossingen bieden aan de problemen op het hoofdwegennet.



¹ In de Bestuursovereenkomst bereikbaarheid Utrecht (november 2006) is afgesproken dat er twee Pakketstudies worden uitgevoerd: één voor het gebied binnen en rondom de Ring Utrecht en één voor het gebied binnen en rondom de Driehoek Amersfoort – Hilversum – Utrecht. VERDER bereidt in deze Pakketstudies concrete (investerings)beslissingen voor, ten behoeve van openbaar vervoer, fiets en auto. Met de Pakketstudies wil de regio besluiten over de uitvoering van maatregelen voor de verbetering van de bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en fiets in Midden-Nederland nemen. Mobiliteitsmanagement en prijsbeleid spelen daarbij een rol.

De studie waar deze Startnotitie over gaat, betreft de A28 en de A1 tussen Utrecht en aansluiting Hoevelaken (A1), via knooppunt Hoevelaken. In de rest van dit document wordt de benaming A28 gebruikt voor het tracé van de A28 tussen Utrecht en knooppunt Hoevelaken en de A1 tussen knooppunt Hoevelaken en aansluiting Hoevelaken.

1.2 Welke procedure wordt gevolgd?

Voor de besluitvorming over mogelijke maatregelen die de capaciteit van de A28 en de A1 tussen Utrecht, knooppunt Hoevelaken en aansluiting Hoevelaken vergroten, wordt de Spoedwetprocedure en de verkorte Tracéwetprocedure gevolgd. In het kader van de *Wet milieubeheer* wordt een Milieueffectrapport (MER) gemaakt. Het traject A28 Leusden-Zuid – Hoevelaken (zuidbaan) maakt deel uit van de Spoedwet wegverbreding. Hiervoor wordt de Spoedwetprocedure gevolgd. Voor de overige trajecten (A28 Utrecht – Leusden-Zuid en A28 Hoevelaken – Utrecht) zal de verkorte Tracéwetprocedure worden gevolgd. Omdat de maatregelen niet los van elkaar kunnen worden gezien, worden de milieu-

effecten in één gezamenlijk MER beschreven. Dit resulteert dus in één MER en twee besluiten: een Wegaanpassingsbesluit voor het traject Leusden-Zuid – Hoevelaken en een Tracébesluit voor de trajecten Utrecht – Leusden-Zuid en Hoevelaken – Utrecht.

Deze Startnotitie is het begin van de procedure om tot een MER te komen. Daarna volgt een Wegaanpassingsbesluit en een Tracébesluit. In die procedure is op twee momenten inspraak mogelijk (bij deze Startnotitie en bij de ontwerp-besluiten). Bovendien staat na vaststelling van het Wegaanpassingsbesluit en het Tracébesluit een beroepsmogelijkheid open. Ook zal op verschillende momenten advies worden gevraagd aan deskundigen.

De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor het uiteindelijke Wegaanpassingsbesluit en het Tracébesluit. De minister vertolkt in die procedure de rol van *Bevoegd Gezag*. *Rijkswaterstaat* vervult de rol van *Initiatiefnemer*. Provincies, regionale besturen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken.

Een volledige beschrijving van de stappen van de procedure staat in hoofdstuk 7.

1.3 Wat is een Startnotitie?

De Startnotitie is de eerste stap op weg naar een MER. Het doel van een Startnotitie is om de achtergronden, uitgangspunten en onderzoeksmethoden van het project op een rij te zetten en te beschrijven welke zaken in het MER moeten worden onderzocht. Daarnaast bakent de Startnotitie het aantal oplossingsrichtingen, alternatieven genoemd, af. Tot slot geeft ze aan op welke (milieu)effecten de alternatieven worden onderzocht. Op deze Startnotitie is inspraak mogelijk.

1.4 U kunt reageren

De Startnotitie ligt vanaf de publicatiedatum van de desbetreffende advertentie in de media zes weken ter inzage. Gedurende deze periode kan eenieder die dat wenst, schriftelijk of mondeling reageren op deze Startnotitie. Uw inspraakreactie kan leiden tot veranderingen in het onderzoek naar de (milieu)effecten van de capaciteitsvergroting van de wegen in dit planstudiegebied.

Als u wilt reageren op deze Startnotitie, stuur uw reactie dan binnen 6 weken na aanvang van de inspraakprocedure (in dit geval voor 10 november) naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
o.v.v. *Startnotitie planstudie A28 Utrecht – Amersfoort*
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

U kunt mondeling inspreken. Indien u van deze gelegenheid gebruik wilt maken, kunt u dit doen via het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon: 070 - 351 96 03.

U kunt uw zienswijze ook kenbaar maken via internet of e-mail:
Internet: www.inspraakpunt.nl
E-mail: inspraakpunt@inspraakpunt.nl

Als u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw gegevens.

Informatiebronnen:
Meer informatie is te vinden op de website: www.rijkswaterstaat.nl/A28.

Of u kunt telefonisch contact opnemen via: 0800 - 8002.

Informatie over het programma VERDER is te vinden op: www.ikgaverder.nl.

Tijdens twee voorlichtingsavonden zal de informatie over het project, zoals in deze Startnotitie is beschreven, worden gepresenteerd. Regionale dagbladen en lokale huis-aan-huisbladen maken melding van de locatie en tijden van deze avonden. U kunt op deze avonden uw vragen voorleggen aan medewerkers van Rijkswaterstaat. Ook is inspraak op de startnotitie tijdens deze avonden mogelijk.

1.5 Voorgeschiedenis

Op de genoemde trajecten van de A28 zijn in het verleden reeds procedures gestart voor capaciteitsuitbreiding. De huidige planstudie vervangt deze studies, maar maakt wel gebruik van het werk dat er al voor verricht is. Hieronder een schets van de voorgeschiedenis van de huidige planstudie A28 toegespitst op twee deeltrajecten, te weten Utrecht – Leusden-Zuid en Leusden-Zuid – Hoevelaken.

1.5.1. A28 Utrecht – Leusden-Zuid

De studie A28 Utrecht – Leusden-Zuid had betrekking op een *spitsstrook* op de vluchtstrook in noordoostelijke richting van Utrecht naar Leusden-Zuid. Dit project maakte deel uit van de Spoedwet wegverbreding. Deze spoedwet voorziet in de realisatie van een aantal spitsstroken. Vanwege de urgentie van de specifieke bereikbaarheidsproblemen op een aantal wegen in het land kwam er een aparte wet die beoogde de procedures te versnellen. Een spitsstrook is te beschouwen als een tijdelijke maatregel om de doorstroming op een weg te verbeteren binnen de ruimte van die weg. De spitsstroken liepen daarmee vooruit op structurele maatregelen die later genomen konden worden.

De spoedwet is op 2 juni 2003 aangenomen. Voor de A28 Utrecht – Leusden-Zuid is de procedure volledig doorlopen en is een zogenaamd Wegaanpassingsbesluit (WAB) genomen. Naar aanleiding van uitspraken

van de Raad van State op andere projecten besloot de minister van Verkeer en Waterstaat het WAB A28 Utrecht – Leusden-Zuid in te trekken en een nieuwe procedure te starten.

In plaats van de studie naar de spitsstrook te hervatten, wordt nu voor een studie naar een toekomstvast oplossing gekozen. De studie naar de spitsstrook wordt beëindigd. Op deze manier is het mogelijk om, in het kader van de nu opgestarte planstudie, de bereikbaarheidsproblemen beter en fundamenteeler aan te pakken.

1.5.2. A28 Leusden-Zuid – Hoevelaken

De studie A28 Leusden-Zuid – Hoevelaken had betrekking op een spitsstrook aan de linkerkant van de *rijbaan* (met behoud van de vluchtstrook) in noordoostelijke richting van Leusden-Zuid naar Hoevelaken. Dit project maakte deel uit van de Spoedwet wegverbreding. In 2003 is een Startnotitie gepubliceerd die de start van een m.e.r.-procedure aankondigde.

In plaats van de m.e.r.-studie naar de spitsstrook te hervatten, wordt nu gekozen om de studie naar de (milieu)effecten voor de A28 in één m.e.r.-studie te bestuderen. Daardoor is het mogelijk om, in het kader van de nu opgestarte planstudie A28, de (milieu)effecten beter en fundamenteeler aan te pakken.

1.6 Leeswijzer

Een globale indruk
Wie snel een globale indruk van de inhoud van de Startnotitie wil krijgen, kan zich beperken tot de hoofdstukken 4, 5 en 6. Daarin staat uitgelegd wat de problemen en het doel zijn (hoofdstuk 4), welke oplossingen wel en niet worden onderzocht (hoofdstuk 5) en hoe de effecten worden onderzocht (hoofdstuk 6).

Wat is de huidige situatie?
Wat is het beleid en wat zijn de ontwikkelingen in de toekomst?
De huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen op en rond de A28 zijn weergegeven in hoofdstuk 3. Aan de orde komen de aspecten verkeer, ruimtelijke

ordering en milieu (woon-, leef- en natuurlijke omgeving).

Wat zijn de problemen? Wat is het doel?
Hoofdstuk 4 inventariseert de problemen op de A28 in de huidige situatie. Tevens is kort te lezen welke problemen er in 2020 spelen wanneer maatregelen achterwege blijven. Uit die probleemstelling valt af te leiden welk doel het project moet realiseren.

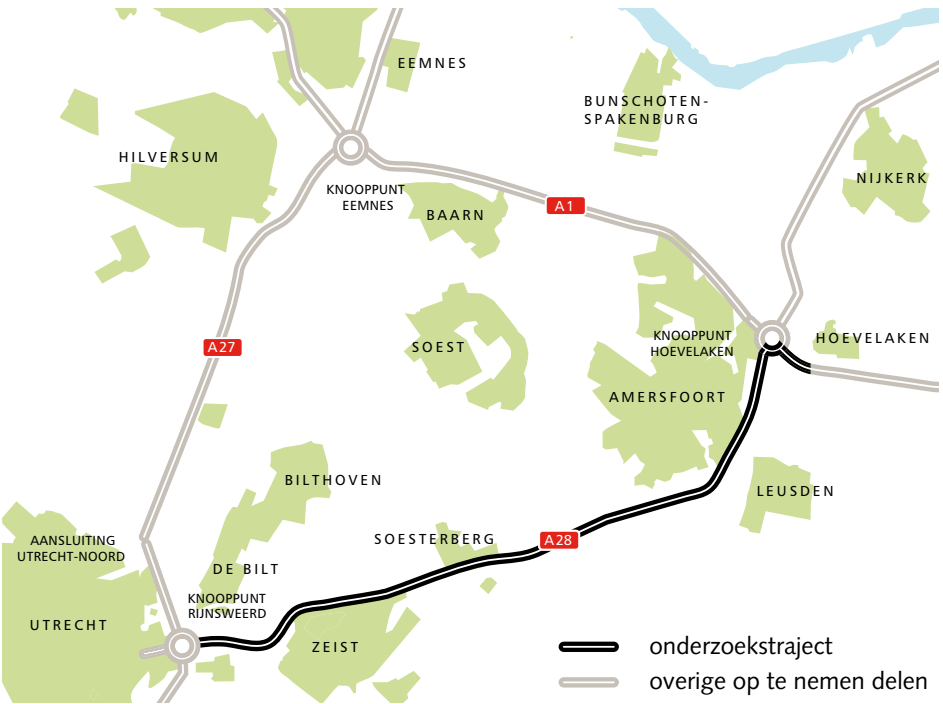
Welke alternatieven worden onderzocht?
Hoofdstuk 5 geeft weer welke oplossingen wel en niet onderzocht worden.

Welke effecten worden in kaart gebracht?
Maatregelen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren, kunnen verschillende soorten effecten met zich meebrengen. Het gaat daarbij om effecten op het verkeer, de ruimtelijke ordening, het woon- en leefmilieu en de natuurlijke omgeving. Hoofdstuk 6 bevat een voorstel voor de te onderzoeken (milieu)effecten.

Hoe zit de procedure in elkaar?
Wat is de planning?
Het project volgt zowel de verkorte Tracéwetprocedure als de Spoedwetprocedure. De stappen van deze procedure staan beschreven in hoofdstuk 7. Een globale planning is eveneens in dit hoofdstuk opgenomen.

Wat betekent...?
Rijkswaterstaat heeft geprobeerd de tekst van deze Startnotitie voor iedereen toegankelijk te maken. Vanwege het technische karakter van de studie is het gebruik van jargon echter niet uit te sluiten. In de bijlagen zijn daarom een afkortingenlijst en een verklarende woordenlijst opgenomen. Deze woorden zijn door de Startnotitie heen eenmalig cursief weergegeven.

Kaart studiegebied



2. Regionale samenwerking

Deze Startnotitie A28 is onderdeel van twee Pakketstudies, bekend als het samenwerkingsprogramma VERDER. Daarin wordt het gebied van de Ring Utrecht en Driehoek Utrecht – Hilversum – Amersfoort nader bestudeerd. Dit hoofdstuk geeft uitleg over het samenwerkingsprogramma en wat de positie van de planstudie erin is.

2.1 Achtergrond VERDER

De verwachting is dat de regio Midden-Nederland de komende jaren een flinke economische ontwikkeling doormaakt. De vraag naar woningen en bedrijven blijft groeien, ondanks de landelijke afname in bevolkingsgroei. Bij een gezond leef-, woon- en werkklimaat hoort een goede bereikbaarheid. Juist op dat punt kent de regio problemen, nu en in de toekomst.

Daarom kondigde de minister van Verkeer en Waterstaat in 2006 een verkenning aan van de bereikbaarheidsproblemen in de regio Utrecht en Amersfoort. De verkenning diende het karakter van een netwerk-analyse te hebben. Dit houdt in dat het hele infrastructuursysteem onderwerp van studie was, en niet alleen de hoofdwegen. In samenhang met uitbreiding van de wegcapaciteit zijn tevens andere mogelijke oplossingsrichtingen, zoals openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, stimulering van het fietsgebruik en eventueel prijsbeleid, beschouwd.

De probleemanalyse die in de verkenning/netwerkanalyse uit de bus kwam, bevestigt dat er een hardnekkig bereikbaarheidsprobleem in deze regio bestaat. De Landelijke Markt en Capaciteits-Analyse-

Weg (LMCA, was een landelijke studie naar toekomstige bereikbaarheidsproblemen voor heel Nederland), opgesteld in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, bevestigde dat nog eens. De regio Midden-Nederland blijkt landelijk een belangrijk knelpunt te zijn en te blijven als er niets gebeurt.

Oplossingsrichtingen zoals mobiliteitsmanagement, (regionaal) openbaar vervoer en prijsbeleid of alleen uitbreiding van de infrastructuur blijken elk op zichzelf onvoldoende te zijn om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen. De problematiek in de Ring en de Driehoek vereist maatregelen op elk van de genoemde gebieden. Oftewel 'en-en', en geen 'of-of'. Het gaat derhalve om het opstellen van integrale maatregelpakketten.

Mobiliteit in Midden-Nederland
↑ verder

2.2 Hoe worden de integrale maatregelpakketten opgesteld?

In het programma VERDER zijn alle relevante regionale partijen vertegenwoordigd:



² In 2006/2007 uitgevoerd als onderdeel van het programma Noordvleugel.



Provincie Utrecht, Rijkswaterstaat, Bestuur Regio Utrecht, gewest Eemland, gewest Gooi- en Vechtstreek, gemeente Amersfoort, gemeente Hilversum en gemeente Utrecht. VERDER zorgt voor integrale besluitvorming over pakketten van maatregelen op basis van de twee Pakketstudies Driehoek en Ring.

In het VERDER-pakket moeten de verschillende onderdelen allemaal vertegenwoordigd zijn. Anders gezegd, elk pakket moet een logisch geheel zijn van ruimtelijke ordening, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en benutting en uitbreiding van infrastructuur.

Een voorbeeld: één van de mogelijke maatregelen binnen het pakket kan zijn het koppelen van regionale buslijnen aan het *Randstadspoor*. Dat kan door middel van betere aansluitingen, beter afgestemde dienstregelingen en/of het aanleggen van fietstransferia. Verder valt te denken aan het uitbreiden van de OV-fiets. Bij mobiliteitsmanagement kan worden gedacht aan afspraken met bedrijven over OV-gebruik en het stimuleren van tele-

werken (vergelijkbaar met Utrecht West Bereikbaar of de A10 Ring Amsterdam). Binnen de pakketten is geen sprake van de aanleg van grootschalige nieuwe spoorinfrastructuur; het optimaliseren van het bestaande systeem is wel degelijk onderwerp van studie.

Het is niet acceptabel en ook niet noodzakelijk, met de uitvoering van maatregelen te wachten tot de besluitvorming over het totale programma is afgerond. Het gevaar bestaat dan dat de maatregel die de meeste tijd gaat kosten het tempo van de uitvoering van het totale programma bepaalt. Om die reden hebben de regio en de minister inmiddels een achttal maatregelen afgekondigd die elk op zich bijdragen aan de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek, onafhankelijk van het uiteindelijk nog te kiezen geheel aan maatregelen. Het starten van de planstudie A28 door het uitbrengen van een Startnotitie is één van deze maatregelen.

Procedure

Elke maatregel doorloopt zijn eigen pad van procedures en besluitvorming. Gedurende

de procedures blijft afstemming tussen de verschillende onderdelen van de Pakketstudies noodzakelijk om ervoor te zorgen dat het programma in zijn geheel gerealiseerd kan worden.

De beschreven aanpak van VERDER is vastgelegd in de bestuursovereenkomst van november 2006. In die overeenkomst hebben alle betrokken partijen (rijk, regio en gemeenten) aangegeven mee te werken. Elk vanuit haar eigen expertise en verantwoordelijkheden.

Studies naar uitbreiding van de wegcapaciteit kunnen alleen worden gestart als ze zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) en als ze de Tracéwetprocedure of de Spoedwetprocedure volgen. In het MIRT zijn deze planstudies aangekondigd.

Dat neemt niet weg dat de planstudie inhoudelijk onlosmakelijk is gekoppeld aan het hele maatregelenpakket zoals dit in het programma wordt voorgesteld. Ook zal tijdens deze procedure steeds de samenhang met de andere oplossings-

mogelijkheden in beeld moeten worden gebracht. Voor deze andere onderdelen zal, onder verantwoordelijkheid van de betrokken partij, eveneens besluitvorming moeten plaatsvinden.

2.3 De A28 als onderdeel van VERDER

Het studiegebied van VERDER is een te groot gebied om in één enkele planstudie te kunnen bestuderen. Het gaat dan eigenlijk om alle snelwegen en knooppunten van vrijwel de hele regio Midden-Nederland. Daarom is gezocht naar een praktische onderverdeling van het gebied van de Driehoek en de Ring, zonder dat de inhoudelijke samenhang daarbij verloren gaat. De A28 is de tweede in de reeks. De eerste was de Startnotitie (Utrecht – knooppunt Eemnes – Amersfoort). De Startnotities van de andere planstudies (Ring en Hoevelaken) volgen later in 2008.

Volgorde bestudering versus volgorde uitvoering

De volgorde van bestudering van de

verschillende snelwegen en wegvakken heeft te maken met de te volgen procedures en de verwachte complexiteit. Hoewel de ene procedure sneller doorlopen kan worden dan de andere, zegt de volgorde van studies nog niets over de volgorde van uitvoering. Aangezien het niet mogelijk is om aan alle wegen in de Ring en Driehoek tegelijk te bouwen zonder problemen met de doorstroming te veroorzaken, is het belangrijk de plannen in de uitvoering goed op elkaar af te stemmen.

Beoordeling van effecten

Voor de planstudie A28 wordt in de volgende fase van de studie een MER opgesteld. Ook worden de effecten getoetst aan het beoordelingskader van de Pakketstudies en wordt per alternatief aangegeven bij welke pakketten deze aan kan sluiten.

2.4 De A28 Leusden-Zuid – Hoevelaken als onderdeel van de spoedwetprocedure

De afgelopen jaren is de filedruk op de Nederlandse snelwegen sterk toegenomen.

In 2002 heeft het toenmalige kabinet besloten een aantal knelpunten versneld aan te pakken middels het doorvoeren van beperkte maatregelen. Dit heeft geleid tot de Spoedwet wegverbreding. In de Spoedwet wegverbreding staan 34 trajecten genoemd waar met kleinschalige maatregelen het fileprobleem sterk kan worden verminderd. De ingreep moet voor een periode van tenminste vijf jaar een oplossing voor het fileprobleem op deze trajecten bieden.

Het traject A28 Leusden-Zuid – Hoevelaken staat op deze lijst van spoedwetprojecten. Op de rijbaan (van aansluiting Leusden-Zuid richting knooppunt Hoevelaken) is in de Spoedwet wegverbreding een spitsstrook aan de linkerkant van de rijbaan voorzien.

3. Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

Dit hoofdstuk beschrijft de aspecten die een rol spelen bij de bereikbaarheidsproblemen op de A28 tussen Utrecht en Amersfoort. Aan de orde komen het beleid en de wetgeving, de beschrijving van de huidige situatie van het gebied rondom de weg en de toekomstige ontwikkelingen tot 2020. Het doel van deze beschrijving is de probleem- en doelstelling scherp te krijgen en inzicht te verwerven in de aspecten die in het effectenonderzoek aan bod moeten komen.

3.1 Verkeer

3.1.1. Nationaal beleid

In 2006 is de Nota Mobiliteit in werking getreden. Uitgangspunt daarin is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Bereikbaarheid

Wat betreft bereikbaarheid over de weg heeft de Nota Mobiliteit de ambitie in 2020 over de gehele reis een betrouwbare en vlotte doorstroming te realiseren. Het doel is de files te verminderen, de betrouwbaarheid te vergroten en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Het rijk heeft de ambitie de *filezwaarte* op het hoofdwegenet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. Voor de betrouwbaarheid is de ambitie dat in 2020 in de spits 95 procent van de verplaatsingen op het hoofdwegenet op tijd is. Voorts is het streven dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits.

De Nota Mobiliteit geeft prioriteit aan het inhalen van onderhoudsachterstanden en het verbeteren van de bereikbaarheid op de hoofdverbindingssassen voor de weg, het water en het spoor. Deze assen worden in samenhang gezien. Tevens heeft het kabinet de ambitie om uiterlijk in 2012 een landelijke *kilometerprijs* in te voeren. Hoewel de definitieve besluitvorming over invoering van prijsbeleid nog moet worden genomen, worden in deze studie al wel de verwachte effecten van prijsbeleid in een gevoeligheidsanalyse meegenomen.

Randstad Urgent

De problemen voor de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland die naar voren kwamen in de netwerkanalyse, worden door de Nederlandse regering als urgent ervaren. Daarom heeft ze aangegeven dat de Pakketstudies, bekend als het samenwerkingsprogramma VERDER, met spoed moeten worden uitgevoerd. Het programma is opgenomen in het zogenoemde Randstad Urgent, een programma van 35 projecten om de grootste problemen in de Randstad aan te pakken. VERDER, en dus ook deze planstudie, is in dit programma opgenomen als 'draaischijf Nederland'. De naam geeft aan dat het netwerk in de provincie Utrecht niet alleen van belang is voor de bereikbaarheid van de provincie en de steden daarbinnen, maar ook een nationaal belang heeft. Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en gedeputeerde Ekkers van de provincie Utrecht zijn een bestuurlijk duoschap aangegaan.

Robuustheid

De 'draaischijf Nederland' is zo'n cruciaal stuk van het Nederlandse wegennet dat bij het optreden van een calamiteit vaak lange files ontstaan. Het huidige wegensysteem is zo overbelast dat een kleine *verstoring* al tot veel overlast leidt. Een gekantelde vrachtwagen in de spits kan leiden tot kilometerslange files. In deze studie wordt daarom niet alleen gekeken naar de bereikbaarheid, maar ook hoe het wegensysteem op lange termijn robuust te maken is. Vragen die daarbij meespelen, zijn of er bij calamiteiten omleidingsroutes voorhanden zijn en of er geen soepele oplossingen bestaan voor kleine verstoringen zodat onnodige files worden voorkomen.

Verkeersveiligheid

De Nederlandse overheid werkt aan een permanente verbetering van de verkeersveiligheid. Het streven is om in 2010 en 2020

in de top-4 van ‘verkeersveilige landen’ van de Europese Unie te blijven. Nederland staat momenteel op de tweede plaats (gemeten naar aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners). In de Nota Mobiliteit is opgenomen dat het beleid voor 2010 erop is gericht het aantal doden en ziekenhuisgewonden terug te brengen tot respectievelijk 750 en 17.000. Dit is een daling van respectievelijk 30 procent en 7,5 procent ten opzichte van de periode 2001-2003. Voor 2020 is in de Nota Mobiliteit een maximum gesteld van 580 doden en 12.250 ziekenhuisgewonden. Dat betekent een daling van respectievelijk 45 en 34 procent ten opzichte van 2001-2003. Deze permanente verbetering van de verkeersveiligheid is alleen te realiseren met bepaalde maatregelen, zoals verregaande verbetering in Europees verband in de voertuigtechnologie.

3.1.2. Karakteristiek van de A28

De A28 begint in Utrecht en loopt via Amersfoort, Zwolle, Hogeveen en Assen tot aan Groningen. De A28 tussen Utrecht en Amersfoort is, voor wat betreft het gedeelte vanaf Utrecht tot aan de aansluiting Leusden-Zuid, opengesteld in 1986.

De A28 is via het bij Utrecht gelegen knooppunt Rijnsweerd verbonden met de A27 (Almere – Breda), en bij het bij Amersfoort gelegen knooppunt Hoevelaken met de A1 (Amsterdam – Deventer – Enschede). De autosnelweg heeft 2 rijstroken per richting.

Het deel van de A28 tussen Utrecht en Amersfoort maakt onderdeel uit van een belangrijke doorgaande route tussen de Rotterdamse haven en het Duitse achterland. Deze route loopt via de A20, A12, A27, A28 en de A1. Daarnaast vervult de A28 een belangrijke nationale functie als verbinding tussen de zuidvleugel van de Randstad/Utrecht en het noorden en oosten van Nederland. Ook wordt de A28 veel gebruikt als route voor verkeer tussen de regio's Utrecht en Amersfoort.

3.1.3. Verkeerskundige analyse van de A28 tussen Utrecht en Amersfoort

De kwaliteit van de doorstroming van het verkeer wordt beschreven met een

verkeerskundige maat. Het gaat hierbij om de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer (intensiteit) en de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken (capaciteit). Dit wordt intensiteit - capaciteitsverhouding genoemd, afgekort tot I/C-verhouding.

- Bij een I/C-verhouding kleiner dan 0,7 is er sprake van een goede verkeersafwikkeling, kortom er treedt geen filevorming op.
- Tussen de 0,7 en de 0,85 is de verkeersafwikkeling matig en is er kans op filevorming.
- Bij een I/C-verhouding tussen de 0,85 en 1,0 is er sprake van een slechte verkeersafwikkeling en treedt er filevorming op.
- Bij de I/C-verhouding boven de 1,0 is er sprake van een overbelaste verkeersafwikkeling en staat het verkeer vast.

Zuidbaan: A28 richting Amersfoort

In het jaar 2006 lag de I/C-verhouding op de zuidbaan in de avondspits tussen de Uithof en Den Dolder en tussen Leusden en Amersfoort rond de 1,0 (avondspits is maatgevend). Daarbij treedt regelmatig filevorming en vertraging op.

Noordbaan: A28 richting Utrecht

In het jaar 2006 lag de I/C-verhouding in de richting Utrecht in de ochtendspits tussen Amersfoort en Leusden rond de 0,9 en tussen Den Dolder en De Uithof,

met geopende spitsstrook, rond de 0,7 (ochtendspits is maatgevend). Het aantal auto's op de noordelijke rijbaan (richting Utrecht) is hoger dan op de zuidbaan tussen Den Dolder – De Uithof (richting Amersfoort), vanwege de reeds aangelegde proefspitsstrook (extra capaciteit) op de noordbaan. De I/C-verhouding voor het desbetreffende deel van de A28 is lager. Deze hoge intensiteiten in de spits houden steeds langer aan. Dit geeft aan dat er sprake is van een structureel probleem. Dit geeft tevens aan dat een oplossing met spitsstroken onvoldoende is om de problemen op te lossen. Spitsstroken worden opengesteld als de intensiteit stijgt tot boven de 3000 mvt/uur. Op dit moment ligt de intensiteit op de A28 op een gemiddelde dag tussen 7.00 uur en 19.00 uur boven de 3000 mvt/uur. Spitsstroken op de A28 zouden dus gedurende het grootste deel van de dag opengesteld moeten worden.

Uit de telcijfers (tabel 3.1) blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de A28 nauwelijks toeneemt. De tellingen tussen De Uithof en Den Dolder zijn in 2006 maar 5% hoger dan in 2000. Tussen Leusden en Amersfoort zijn de tellingen in 2006 zelfs vrijwel gelijk aan die in 2000. De oorzaak hiervan is dat de capaciteit van de weg vrijwel geheel

Tabel 3.1 Telcijfers geïndexeerd

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
De Uithof	Den Dolder	100	102	104	103	104	104	105
Leusden	Amersfoort	100	102	103	102	100	100	101

wordt benut. Het verkeer moet andere wegen (zoals de A1/A27 en de N237) zoeken om de bestemming te bereiken.

Betrouwbaarheid reistijden

Naast I/C-verhoudingen zijn in de Nota Mobiliteit streefwaarden geformuleerd voor een acceptabele reistijd. Wanneer de streefwaarde voor de reistijd wordt overschreden, is sprake van een knelpunt. De streefwaarde stelt dat de gemiddelde reistijd in de spits op autosnelwegen maximaal 1,5 keer zo lang mag zijn als de reistijd buiten de spits (bij een snelheid van 100 km/uur).

Op het traject van knooppunt Rijnsweerd tot knooppunt Hoevelaken is de reistijd in de avondspits 2,27 keer langer dan buiten de spits. Op de A28 van Hoevelaken naar Rijnsweerd is de reistijd in de ochtendspits 1,46 keer langer dan buiten de spits.

Onderliggend wegennet

Naast de rijkswegen zijn er relatief weinig wegen die verkeer over langere afstanden kunnen faciliteren. De belangrijkste verbinding is de N237 (Oude Utrechtseweg) tussen Utrecht en Amersfoort. Deze weg staat tijdens de spitsuren ook vast, deels met verkeer dat de A28 mijdt. De overige wegen op het onderliggend wegennet hebben vooral een functie voor bestemmingsverkeer.

Verkeersveiligheid

Over de periode 2000-2006 zijn op het traject Utrecht – Hoevelaken 1433 ongevallen gebeurd met in totaal 259 slachtoffers. Ten opzichte van 2000 is een positieve ontwikkeling opgetreden, met name in het aantal slachtoffers. In 2006 is het aantal slachtoffers met tweederde (66 procent) gereduceerd. In 2006 vielen nog 17 slachtoffers, waarvan 0 dodelijk, 5 ziekenhuisgewonden en 12 overig gewonden. Specifiek op het traject Leusden-Zuid – knooppunt Hoevelaken is het laatste jaar een verslechtering opgetreden in het aantal ongevallen.

Positief is dat het aantal slachtoffers niet dezelfde ontwikkeling heeft doorgemaakt. Op basis van deze cijfers kan worden geconcludeerd dat de A28 momenteel relatief gezien geen urgent verkeersveiligheidsprobleem heeft. Tot 2020 wordt beduidend meer verkeer verwacht, wat wel weer kan leiden tot een toename van het aantal ongevallen. Daarnaast kan de toenemende filedruk leiden tot meer sluipverkeer. Dat kan dan weer leiden tot meer ongevallen op het onderliggend wegennet, omdat dit wegennet relatief onveilig is.

3.2 Ruimtegebruik

3.2.1. Nationaal beleid

De Nota Ruimte, in 2006 in werking getreden, staat voor de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Deze nota is de opvolger van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra

(VINEX) en het Structuurschema Groene Ruimte. In de daarin beschreven nationale ruimtelijke hoofdstructuur zijn gebieden en netwerken opgenomen die in belangrijke mate structuurbepalend zijn voor Nederland.

3.2.2. Ruimtelijke ontwikkeling

Woningbouw

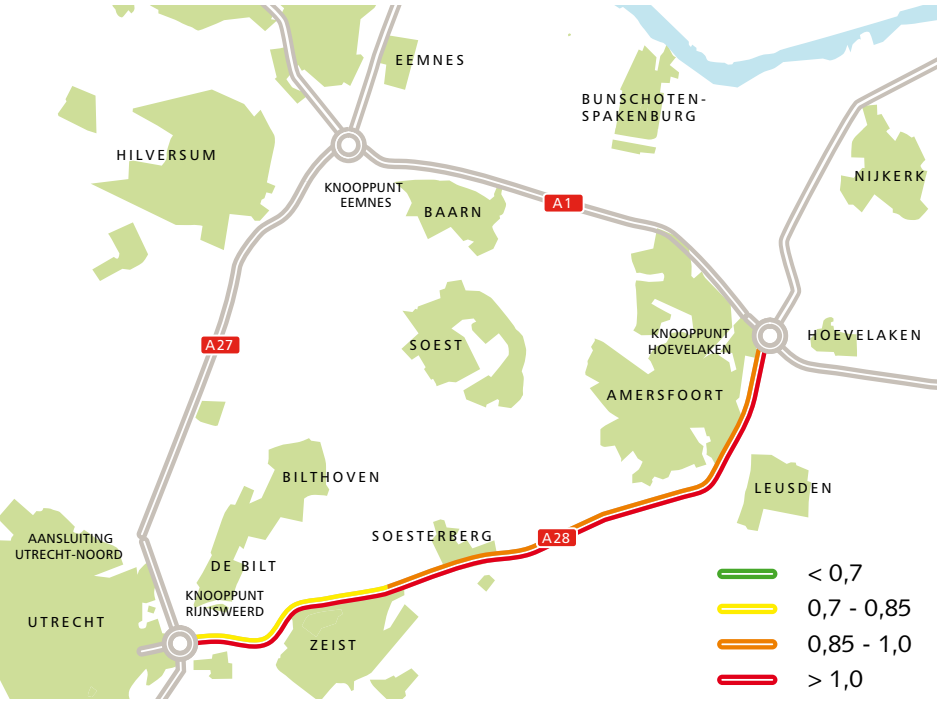
Op korte termijn

In het kader van de VINEX vindt groot-scheepse uitbreiding plaats in Leidsche Rijn aan de westkant van Utrecht, Houten-Zuid en Vathorst aan de noordkant van Amersfoort. Deze locaties zijn in verschillende stadia van uitvoering.

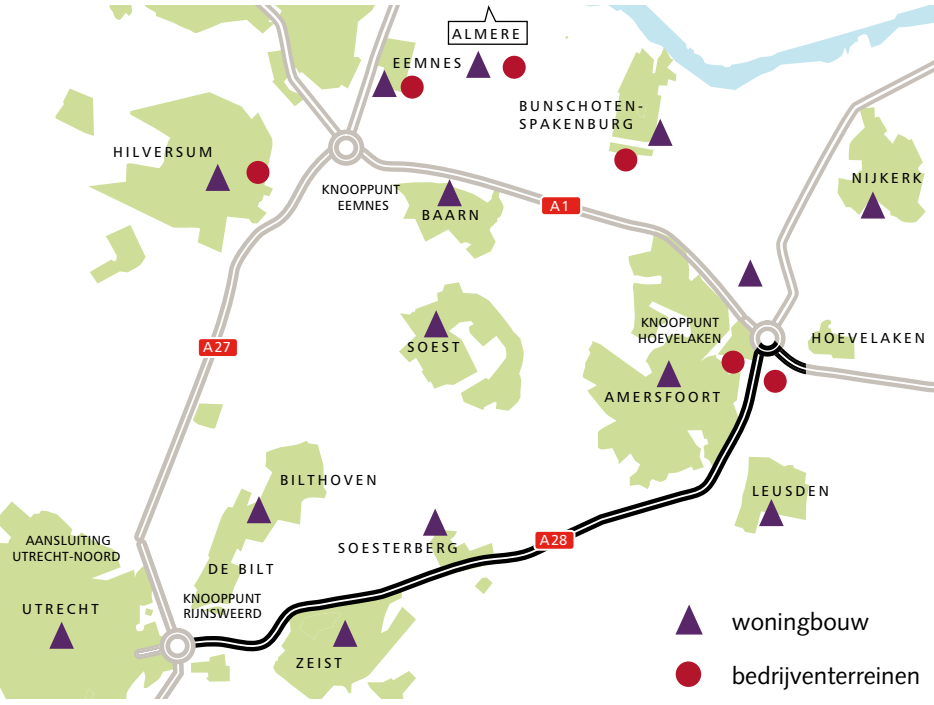
Op middellange termijn

Voor de totale periode 2005-2015 schetst het Streekplan Utrecht voor het gehele provinciale grondgebied de plannen. De grootste uitbreidingen zullen zich voordoen in de steden Utrecht (31.000 woningen) en Amersfoort (13.000 woningen). Daarnaast groeien enkele perifere gemeenten nog aanzienlijk zoals Nieuwegein en Houten rond Utrecht (samen 5.000 woningen) en Bunschoten en Leusden rond Amersfoort (samen 4.000 woningen). De overige gemeenten in de driehoek hebben in de streekplanperiode 2005-2015 nog een bouwcapaciteit van ruim 4.000 woningen.

Kaart IC-verhoudingen



Kaart ruimtelijke ontwikkelingen





In de streekplannen van de provincie Noord-Holland wordt de woningbehoefte tussen 2000 en 2020 weergegeven. Amsterdam heeft in deze periode behoefte aan 87.000 nieuwe woningen. Voor het gewest Gooi- en Vechtstreek gaat het in dezelfde periode om 10.000 woningen. Momenteel wordt voor het deel dat valt binnen de *Noordvleugel (NV) Utrecht* gewerkt aan een nadere fasering van deze aantallen. Het Ontwikkelingsplan Flevoland gaat tot 2020 voor Almere uit van de bouw van 11.000 woningen. Daar zijn ontwikkelingen in het kader van Randstad Urgent, zoals die hierna worden besproken met betrekking tot de NV Utrecht, nog niet in verwerkt.

Ruimtelijke ontwikkelingen op lange termijn

De NV Utrecht is het samenwerkingsverband van de provincie Utrecht, een drietal regio's (Bestuur Regio Utrecht, gewest Eemland en Gooi- en Vechtstreek) en een drietal grote gemeenten (Utrecht, Amersfoort en Hilversum). In het kader van het Randstad Urgent-project 'Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht' wordt voor de periode 2015-2030 in dit gebied ruimte gezocht voor 65.500 woningen bruto. Tevens wordt ruimte gezocht voor 432 hectare bruto aan werkgelegenheidslocaties. Een kleine 25.000 woningen en een kleine 200 hectare bedrijventerrein hierin zijn toe te schrijven aan de behoefte in de gewesten Eemland en Gooi- en Vechtstreek.

Van de woningopgave van de NV Utrecht in de periode 2015-2030 worden 15.000 woningen in Almere gebouwd. In het gehele gebied van de NV Utrecht zelf en dus ook in de steden rondom de A28 wordt fors ingezet op binnenstedelijk bouwen. Een belangrijke nieuwe woningbouwlocatie in het studiegebied van de A28 is Vathorst-West. Hier zullen maximaal 3.000 woningen worden gebouwd. Andere potentiële woningbouwlocaties in Eemland zijn nog niet concreet. Eind 2008 worden tussen Rijk en Regio bestuurlijke afspraken gemaakt over:

- de invulling van de verstedelijkingsopgave tot 2030 in de NV Utrecht
- rol en inzet van betrokkenen en middelen
- het proces van de vertaling van de verstedelijkingsopgave in provinciale, regionale en lokale ruimtelijke plannen

Bedrijventerreinen

Volgens het huidige Streekplan Utrecht is er voor de periode tot en met 2015 op een aantal locaties in de provincie ruimte om bedrijventerreinen te verwezenlijken. Deze uitbreiding bestaat uit zowel de huidige restcapaciteit als mogelijke nieuwe locaties. De grootste uitbreidingen vinden plaats in Utrecht (136 ha), Nieuwegein (99 ha), Amersfoort (95 ha), Houten (43 ha), Soest (18 ha), Bunschoten (16 ha), Eemnes (10 ha) en Vianen (Gaasperwaard). Locaties kleiner dan 10 ha zijn niet meegenomen in bovenstaande lijst.

3.3 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu omvat alle aspecten die de kwaliteit bepalen van de leefomgeving van mensen die in de buurt van de weg wonen. Het gaat om geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid (dat is de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen). Daarnaast kan de aanwezigheid van een snelweg van invloed zijn op bijvoorbeeld sociale veiligheid, visuele hinder en barrièrewerking (de zogenaamde sociale aspecten). Door de verwachte toename van het verkeer zijn vooral geluidshinder en luchtkwaliteit aandachtspunten.

3.3.1. Nationaal beleid en wetgeving

Het Nederlandse milieubeleid is vastgelegd in het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4). Het reduceren van geluidshinder, het verminderen van luchtvervuiling en het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid zijn daarin belangrijke doelstellingen. Hiervoor zijn verschillende wettelijke en beleidsmatige kaders vastgesteld.

Geluid

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen zoals woningen, scholen en ziekenhuizen, is vastgelegd in de Wet geluidhinder. Bij weg-aanpassingen geldt een zogenaamd 'stand still-beleid': de geluidsbelasting mag als gevolg van het project niet teveel toenemen. Er is geen sprake van een vaste *grenswaarde*. Deze wordt bepaald door de geluidsbelasting in het jaar voordat met de wegaanpassing wordt begonnen of door een eerder vastgestelde hogere waarde. Een geluidsbelasting van minder dan 48 decibel (dB) is altijd aanvaardbaar. Vanuit de Nota Mobiliteit is er aanvullende aandacht voor het oplossen van urgente knelpunten (geluidsbelasting boven de 65 dB). *Stiltegebieden* worden op basis van provinciaal beleid aangewezen in een zogenoemde Provinciale Milieu-verordening (PMV), die voortkomt uit de Wet Milieubeheer.

Luchtkwaliteit

In november 2007 is de wijziging van de Wet Milieubeheer ('Wet Luchtkwaliteit') in werking getreden. Deze wet implementeert de EU- kaderrichtlijn luchtkwaliteit³ en de daarbij behorende 1e en 2e EU-dochter-

richtlijn⁴ in de Nederlandse wetgeving en vervangt het Besluit Luchtkwaliteit van augustus 2005. In de nieuwe wet zijn de normen opgenomen voor de maatgevende luchtvervuilende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en *fijnstof* (PM₁₀). Recent is door het Europese Parlement een nieuwe richtlijn aangenomen die de bestaande richtlijnen vervangt en herzielt. Belangrijkste aanvulling is de vaststelling van een norm voor zeer fijn stof (PM_{2,5}).

Externe veiligheid

Voor het *externe veiligheidsbeleid* geeft het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) aan dat voor transport van gevaarlijke

stoffen de doelstellingen uit de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen overgenomen worden⁵.

Sociale aspecten

Uitgangspunt bij sociale aspecten als *sociale veiligheid*, *visuele hinder* en barrièrewerking is dat de situatie bij aanpassing van de weg niet mag verslechteren.

3.3.2. Huidige situatie

Geluid

In de gemeenten Zeist, Soest, De Bilt, Leusden en Amersfoort ligt een aantal woningen in de nabijheid van de A28.

Daarnaast ligt bebouwing verspreid langs het tracé. Bij Zeist is aan de zuidzijde een geluidsschermbank (de luifel) aanwezig en bij Soesterberg aan de noordzijde. Bij Amersfoort en Leusden is aan de noord- en zuidzijde deels een geluidsschermbank aanwezig.

Voor diverse woningen langs de A28 zijn *hogere grenswaarden* voor verkeerslawaaï vastgesteld. Bij Amersfoort is sprake van een saneringssituatie bij Dorrestein en de Verdiweg.

Zonder aanvullende maatregelen zal de huidige situatie niet verbeteren. Het wegverkeer zal weliswaar naar verwachting stiller worden door technische aanpassingen aan voertuigen en andere soorten asfalt, maar door de verwachte groei van het

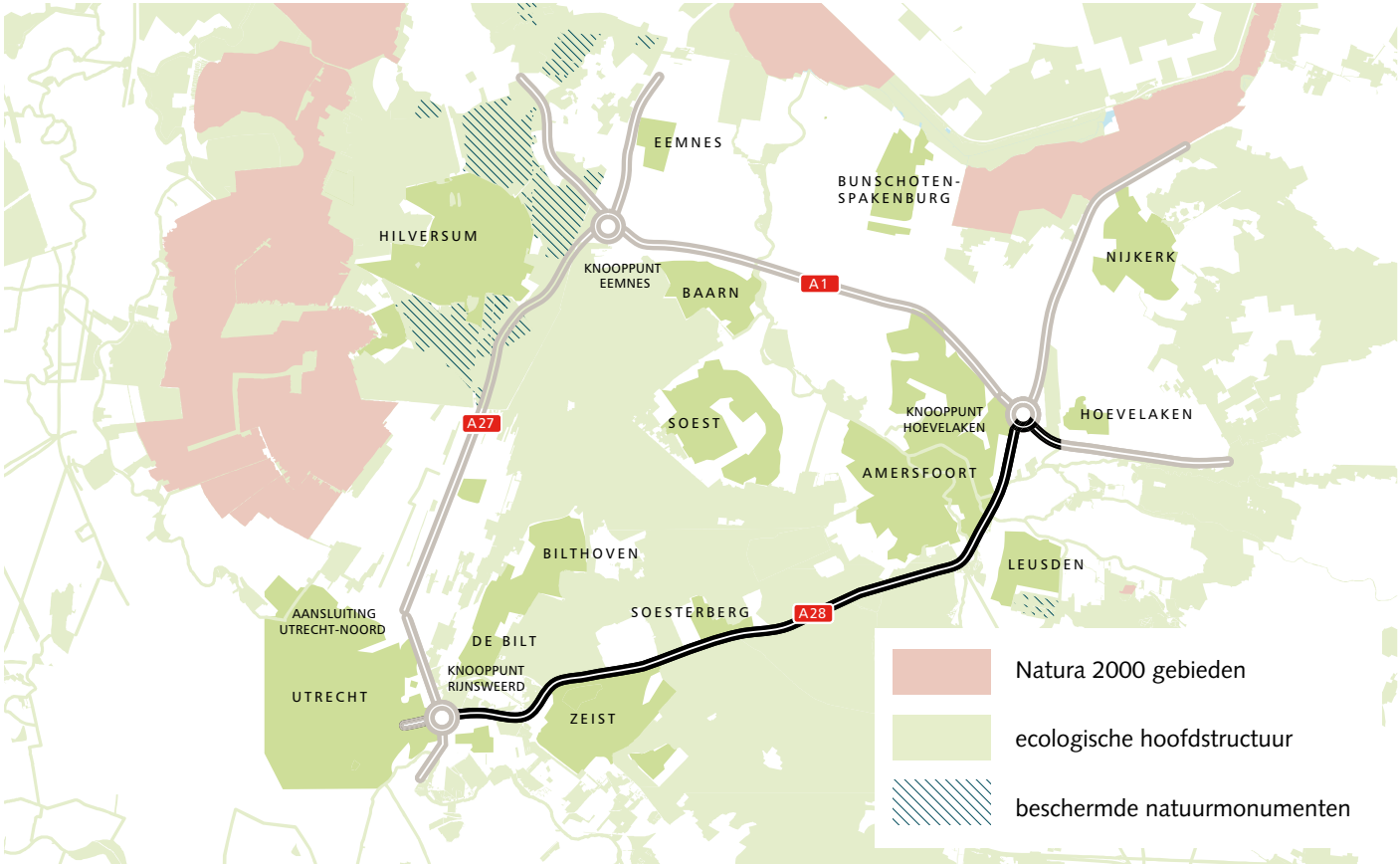


³ Richtlijn 1996/62/EG, 27-09-1996, PbEG L 296 (EU, 1996).

⁴ Richtlijn 1999/30/EG, 22-04-1999, PbEG L 163 (EU, 1999), Richtlijn 2000/69/EG, 13-12-2000, PbEG L 313 (EU 2000).

⁵ In de Circulaire Risiconormering 'vervoer gevaarlijke stoffen' worden normen vastgelegd en verduidelijkt. Momenteel wordt gewerkt aan een regelgeving Basisnet weg, water en spoor. Deze treedt volgens de huidige planning na de zomer in 2009 in werking.

Kaart natuurgebieden en ecologische verbindingzones



(zwarte) vrachtverkeer neemt het geluid toe. Hiertegen zullen noodzakelijke maatregelen getroffen worden.

Luchtkwaliteit

In de jaarrapportage Besluit luchtkwaliteit 2006 van Rijkswaterstaat (mei 2007) worden overschrijdingen van de jaar-gemiddelde grenswaarde voor stikstof-dioxide (NO₂) geconstateerd op verschillende locaties op het A28-traject. Voor fijnstof (PM₁₀) wordt de 24-uurgemiddelde grenswaarde overschreden op verschillende locaties langs het A28-traject. De uur-gemiddelde grenswaarde voor stikstof-dioxide (NO₂) en de jaargemiddelde grenswaarde voor fijnstof (PM₁₀) worden niet overschreden. Voor de overige lucht-verontreinigende stoffen (benzeen, zwavel-dioxide en koolmonoxide) zijn geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde geconstateerd.

Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat mensen in de omgeving van de weg lopen bij een ongeval met vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg. Dit wordt uitgedrukt

in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR). Voor het eerste geldt een grenswaarde, voor het tweede een oriënterende waarde.

Volgens het rapport ‘Anker veilig op weg (AVIV 2005)’ wordt momenteel de PR-grenswaardecontour langs de A28 niet

overschreden. Wel wordt de oriënterende waarde voor het GR overschreden bij Zeist. De nieuwste tellingen in 2006 wijken niet veel af van de gebruikte tellingen in het Ankeronderzoek.

Sociale aspecten

De sociale aspecten van onderdoorgangen



komen in het MER aan de orde, evenals de barrièrewerking van de weg.

3.4 Natuurlijke omgeving

Het onderwerp natuurlijke omgeving omvat zaken die de kwaliteit van de ruimte bepalen. Het gaat hierbij om natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, bodem en water.

3.4.1. Nationaal beleid en wetgeving

Natuur

In zowel de Nota Ruimte als de *Nota Natuur, Bos en Landschap* in de 21e eeuw (NBL21) is het streven vastgelegd waardevolle gebieden, objecten en plant- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting (verdroging, verzuring, verstoring, verontreiniging en versnippering) ervan tegen te gaan. In de Nota Ruimte is een ruimtelijke hoofdstructuur aangeduid die bestaat uit onder andere de *Ecologische Hoofdstructuur (EHS)*. Deze hoofd-structuur is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuur-gebieden, verbonden door verbinding-zones. De provincies hebben de door het Rijk aangegeven hoofdlijnen nader uitgewerkt in een *Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS)*. Dit beleid is vervolgens gedetailleerder uitgewerkt en vastgelegd in Natuurgebiedsplannen en het programma Ecologische Verbindings-zones en de Nota Groene wegen (provincie Noord-Holland, 1999).

Vanwege het belang van goede verbindingen tussen natuurgebieden is in de Nota Natuur, Bos en Landschap in de 21e eeuw aanvullend beleid geformuleerd in de vorm van ecologische verbindingzones. Deze verbindingen zijn essentieel voor een goed functioneren van de Ecologische Hoofdstructuur. Verzachtende maatregelen moeten aantasting van die structuur zo veel mogelijk voorkomen. Compensatie voor vernietigde natuur is verplicht volgens het compensatiebeginsel.

Voor rijksinfrastructuur geldt verder het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO), waarmee de knelpunten met bestaande en toekomstige natuurwaarden binnen de EHS worden opgelost.

De nationale natuurwetgeving is voor een belangrijk deel gebaseerd op internationale afspraken over natuurbescherming. Voorbeelden daarvan zijn de Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn, die zowel soorten als leefgebieden van dieren en planten beschermen. Deze EG-richtlijnen zijn in de Nederlandse wetgeving verankerd in de Flora- en Faunawet (soortbescherming) en de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming). Aantasting van deze ‘Europese’ (leef)gebieden is niet toegestaan, tenzij er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. Hieraan zijn strikte voorwaarden verbonden.

De Boswet beoogt het Nederlandse bosareaal en houtopstanden in stand te houden. Deze wet verplicht daarom tot het herplanten van bomen en struiken in geval deze voor uitvoering van een project verwijderd moeten worden.

Landschap

In de ruimtelijke hoofdstructuur in de Nota Ruimte zijn ook nationale landschappen aangeduid. Dit zijn gebieden met inter-nationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten en met bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. Provincies zijn verantwoordelijk voor de uitwerking van het beleid voor de nationale landschappen.

Archeologie en cultuurhistorie

Via de Monumentenwet worden oude gebouwen, historische stads- en dorps-

gezichten, historische landschappen en archeologische objecten beschermd. Dit vanwege de schoonheid, de betekenis voor de wetenschap en de cultuurhistorische waarde. Het Verdrag van Malta schrijft voor dat plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen het belang van het archeologisch erfgoed meewegen. De Nota Belvédère pleit ervoor dat er bij planvorming rekening wordt gehouden met de cultuurhistorie van het gebied waar de plannen voor gemaakt worden. Zo moet er rekening gehouden worden met bijzondere nationale land-schappen en bijzondere objecten zoals de *Nieuwe Hollandse Waterlinie*.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie was een verdedigingslinie die gebruikmaakte van het op grote schaal onder water zetten van velden om daarmee de vijand tegen te houden. Deze velden heten *inundatievlaktes*. De zwakke plekken in deze linie werden beschermd door forten, zoals bijvoorbeeld het bekende fort Rhijnauwen. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is beschermd *UNESCO*-erfgoed.

Bodem

Het huidige bodembeleid richt zich vooral op bodemverontreiniging met onder meer zware metalen en andere giftige stoffen. Daarin streeft de overheid ernaar om ernstig verontreinigde grond te saneren.

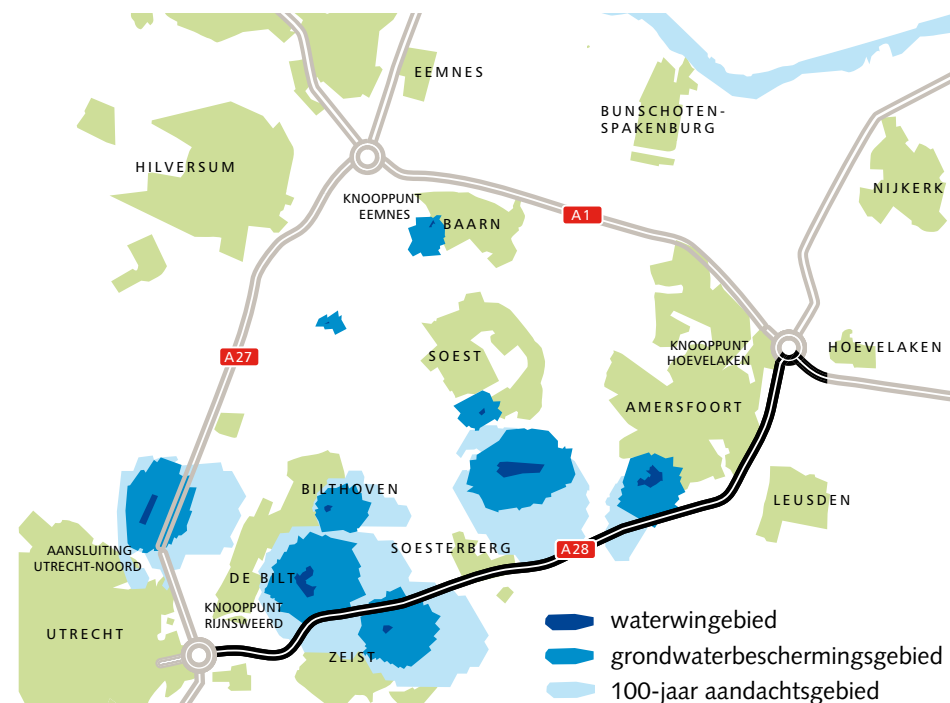
Water

Het vigerende waterbeleid is vastgelegd in de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW),





Kaart waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden



Waterbeleid voor de 21e eeuw (WB21) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW).

De Kaderrichtlijn Water is een Europese richtlijn, gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte en grondwater. De Kaderrichtlijn is sinds december 2000 van kracht en maakt het mogelijk om waterverontreiniging van oppervlaktewater en grondwater internationaal aan te pakken. De kaderrichtlijn is geen vrijblijvende richtlijn; ze vormt een Europese verplichting, waar de waterbeheerder (Rijk, waterschappen, provincies en gemeenten) niet omheen kan.

Wat de exacte gevolgen van de Kaderrichtlijn Water voor deze planstudie zijn, kan op dit moment nog niet worden aangegeven. Dat moet eind 2009 wel duidelijk zijn als de stroomgebiedbeheersplannen zijn opgesteld.

Doelstellingen en maatregelen vastgelegd in stroomgebied- beheersplannen moeten als resultaatverplichting worden beschouwd. Als blijkt dat de maatregelen

niet toereikend zijn voor het halen van de doelstellingen, dan verlangt de Kaderrichtlijn Water aanvullende maatregelen. Extra inspanningen worden verwacht voor maatregelen met betrekking tot het herstellen en inrichten van oppervlaktewateren en andere diffuse bronnen zoals afstromend wegwater.

Het plangebied A28 Utrecht – Amersfoort ligt in de deelstroomgebieden Rijn-West en Rijn-Midden. De kwaliteit van een groot deel van de oppervlakte- en grondwaterlichamen voldoet nog niet aan de normen.

De *Watertoets* is een voortvloeisel van het Waterbeleid voor de 21e eeuw. Bestuurlijk is de Watertoets vastgesteld op basis van de startovereenkomst WB21. De Watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit op de Ruimtelijke Ordening. Sindsdien moet in ruimtelijke plannen worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de waterhuishouding (de inhoud) en hoe rekening is gehouden met het advies van de waterbeheerder (het proces). Voor het Tracébesluit en het wegaanpassingsbesluit wordt ook een watertoets uitgevoerd.

3.4.2. Huidige situatie

Natuur

De A28 snijdt de Utrechtse Heuvelrug ongeveer dwars doormidden. De Utrechtse Heuvelrug is een kerngebied in de EHS en voor grote delen van de Randstad het dichtstbijzijnde grote bosgebied. De barrière die de A28 vormt, wordt op verschillende manieren beperkt. Zo zijn zeven fauna passages over en onder de weg aanwezig, waaronder een ecoduct bij Leusderheide. Een tweede ecoduct is gepland bij Huis ter Heide (2010-2012).

Het tracé van de A28 ligt niet in de nabijheid van gebieden die vallen onder de Natuurbeschermingswet (Vogel- of Habitatrichtlijngebieden, Beschermde Natuurmonumenten) of in de buurt van stiltegebieden. Wel is bekend dat er in de bermen soorten voorkomen die beschermd zijn in het kader van de Flora- en Faunawet (o.a. boommarter en zandhagedis).

Landschap

De A28 doorkruist geen nationale landschappen.

Cultuurhistorie en archeologie

Langs de A28 is geen sprake van waardevolle cultuurhistorische of archeologische objecten.

Bodem en water

Het beschouwde tracé van de A28 doorsnijdt een infiltratiegebied, waar het regenwater naar het grondwater zakt. Rondom Amersfoort is sprake van een kwelgebied.

Het tracé doorsnijdt geen waterkeringen, maar wel een drietal *grondwaterbeschermingsgebieden* (Beerschoten, Zeist, Soestduinen). Daarnaast raakt de rijksweg de twee waterwingebieden Amersfoort Berg en Amersfoort Hogeweg. Voor zover bekend bevinden zich op en langs de tracés van de A28 géén bodemsaneringslocaties die relevant zijn voor het project. Wel is de toplaag van wegbermen plaatselijk verontreinigd met zware metalen, olie en/of roetdeeltjes als gevolg van de uitstoot van het wegverkeer.

4. Probleemstelling en doel

In dit hoofdstuk komt de probleemstelling aan de orde. Deze mondt uit in een doelstelling voor het project. Tevens wordt de relatie met andere projecten en studies aangegeven.

4.1 Probleemstelling

Regio

Vanwege de verwachte economische ontwikkelingen in de regio is een goede bereikbaarheid van belang. Maar de bereikbaarheidsproblemen in en rond het stedelijk netwerk in Utrecht en Amersfoort zijn in 2020 aanzienlijk. Die conclusie staat in de verkenning/netwerkanalyse die mede ten grondslag ligt aan deze Startnotitie.

De Nota Mobiliteit stelt een heldere streefwaarde voor de verkeersdoorstroming op het hoofdwegenet. De gewenste kwaliteit, gemeten in maximale reistijd op deur-tot-deur-trajecten in de regio, wordt op diverse routes niet gehaald. Waar het verkeer in de ochtend met name moeite heeft om Utrecht en Amersfoort in te komen, kampt het verkeer 's avonds zowel richting de steden Utrecht en Amersfoort als richting de woonlocaties (veelal buiten de provincie Utrecht) met problemen. De knelpunten liggen geconcentreerd op het hoofdwegenet, waarvan tevens bijna alle aansluitingen en knooppunten overbelast zijn. Op het provinciale wegenet zijn diverse parallelwegen langs de snelweg overbelast. Als gevolg van sluipverkeer zijn er problemen op de gemeentelijke wegen die naar de snelweg leiden.

A28 Utrecht – Amersfoort

Dit deel van de A28 is in de file-top-50 van de afgelopen jaren gestegen. In 2007 stond de A28 Utrecht – Amersfoort op plaats 18 in de landelijke file-top-50 van de verkeersinformatiedienst. Dit is één plaats hoger dan in 2006.

De capaciteit van de A28 op zowel de noord- als zuidbaan is bij het huidige verkeersaanbod onvoldoende om de grote hoeveelheden verkeer te verwerken. Dit leidt tot langere reistijden voor de weggebruiker. Hierdoor is er sprake van een structureel verkeerskundig probleem over de hele dag.

In de richting Amersfoort staat zowel in de ochtend- als avondspits file tussen Utrecht en knooppunt Hoevelaken. Deze file slaat

in de avondspits zelfs terug tot in knooppunt Rijnsweerd waardoor doorgaand verkeer op de A27 wordt gehinderd. Tevens is er in de avondspits een file in knooppunt Hoevelaken, deze treft het verkeer dat via de A1 richting Apeldoorn rijdt.

Van Amersfoort richting Utrecht is in de ochtend sprake van filevorming. Deze file slaat terug op de A1 in knooppunt Hoevelaken waardoor op beide rijbanen van de A1 eveneens file ontstaat. Tussen Den Dolder en De Uithof traden tot de aanleg van de proefspitsstrook regelmatig files op. Capaciteitsvergroting tussen knooppunt Hoevelaken en Utrecht moet plaatsvinden om de doorstroming in de richting te bevorderen.

De reistijden op het in de Nota Mobiliteit genoemde traject waarvan deze wegvakken deel uitmaken voldoen niet aan de norm die is vastgelegd in die nota. Tijdens de spits neemt de reistijd op de A28 met ruim 100 procent toe in de richting van Amersfoort. In de richting van Utrecht neemt de reistijd in de spits toe met 50 procent. De komende jaren zal, als er niets gebeurt, de fileproblematiek op de A28 en daardoor ook op de A27 en de A1 verder verslechteren.

4.2 Doelstellingen

Bereikbaarheidsdoel

Het traject Utrecht – Leusden-Zuid (vice versa)

Het doel van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Utrecht. Dit om een voortgaande economische ontwikkeling van de regio en de Randstad mogelijk te maken. Het uitdrukkelijke streven is om een verkeersdoorstroming te bereiken die aansluit bij de norm uit de Nota Mobiliteit: een reistijd op de drukste uren die maximaal anderhalf keer de reistijd buiten de spits bedraagt. Voor de automobilist op de A28 betekent dat concreet:

- De verkeersdoorstroming voldoet in 2020 aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit.



- De gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits is maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits.
- De gemiddelde reistijd op snelwegen door en langs stedelijk gebied in de spits is maximaal tweemaal zo lang als buiten de spits.
- De filezwaarte (uitgedrukt in voertuig-verliesuren) op het hoofdwegenet is in 2020 terug op het niveau van 1992.

Het traject Leusden-Zuid – Hoevelaken (vice versa)
Voor het tracé Leusden-Zuid – knooppunt Hoevelaken is het op dit moment binnen de bestaande eigendomsgrenzen niet mogelijk een reguliere derde rijstrook aan te leggen. Omdat ook niet op voorhand duidelijk is dat een derde *rijstrook* hier voldoende toekomstvast is, zal hier een tijdelijke oplossing middels spitsstroken onderzocht worden.

Concreet betekent dit voor de doelstelling van de geplande maatregel, de spitsstrook, op dit traject dat:

- Als gevolg van de geplande maatregel de verkeersdoorstroming voor de korte tot middellange termijn sterk verbetert, en waar mogelijk voldoet aan de bovengenoemde reistijdnormen uit de Nota Mobiliteit.

- De filezwaarte (uitgedrukt in voertuig-verliesuren) op het hoofdwegenet sterk wordt teruggebracht.

Nevendoelstelling van dit project is de bereikbaarheid op het totale netwerk van de driehoek (Utrecht – Amersfoort – Hilversum, zowel op het hoofdwegenet als op het onderliggend wegenet) te verbeteren door verkeer dat nu de A28 mijdt weer naar de A28 terug te trekken.

Inpassingsdoel

De verkeersafwikkeling op de A28 heeft negatieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving. Het geluidsniveau zorgt voor knelpunten in een aantal woonkernen. Ook kan het geluid tot verstoring binnen natuurgebieden leiden. Daarnaast zijn er knelpunten op het vlak van de luchtkwaliteit. Verder vormt de snelweg een barrière die landschappen doorsnijdt en versnipperd. Het doel is de inpassing/vormgeving van de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg. Dat betekent concreet:

- Voorkomen dat de luchtkwaliteit verslechtert en de geluidshinder verergert.

- Dit wordt getoetst aan de wettelijke bepalingen. Waar mogelijk wordt een verbetering bewerkstelligd.
- Kansen benutten om bestaande knelpunten te verbeteren, bijvoorbeeld het beter benutten van grondwater en het verminderen van de barrièrewerking door het waar mogelijk opheffen van de barrièrewerking van de snelwegen voor mens en dier en het optimaliseren van dwarsverbindingen.
 - Zorgen dat de aan te leggen infrastructuur veilig is. Het aantal slachtoffers op de weg mag niet toenemen.
 - Aantasting en verstoring van natuur compenseren.

Tenslotte dient de A28 bij te dragen aan een structureel gezond wegennetwerk; dat wil zeggen dat het netwerk verstoringen, zoals files als gevolg van een ongeval, kan opvangen.

4.3 Relatie met andere projecten en studies

Tijdens de planstudie houdt Rijkswaterstaat voortdurend rekening met de ontwikkelingen bij projecten en studies die een sterke relatie hebben met de A28.

Relevante studies voor aanpassingen aan de weginfrastructuur

A27/A1 Utrecht – knooppunt Eemnes – Amersfoort

Onderzoek naar capaciteitsuitbreiding van de A27/A1 tussen Utrecht – knooppunt Eemnes en Amersfoort in beide richtingen. Valt onder het samenwerkingsprogramma VERDER.

Hoevelaken

Onderzoek naar de oplossingen van de verkeerskundige problemen van knooppunt Hoevelaken, inclusief aangrenzende wegvakken van de A1 (Amersfoort Noord – Barneveld) en A28 (Nijkerk – Leusden-Zuid). Valt onder het samenwerkingsprogramma VERDER.

Ring Utrecht (A2/A12/A27)

Onderzoek naar de oplossingen van de verkeerskundige problemen op de gehele ring Utrecht. Valt onder het samenwerkingsprogramma VERDER.

A1 Hoevelaken – Barneveld

Openstelling spitsstrook (aansluiting Hoevelaken en Barneveld). Valt onder Spiedwet wegverbreding.

A27 Everdingen – Lunetten

Aanleg van een spitsstrook (aansluiting Hagestein – Houten) en weefvakken (knooppunt Everdingen – aansluiting Hagestein; aansluiting Houten – knooppunt Lunetten) richting Utrecht. Valt onder de Spiedwet wegverbreding.

A27 Lunetten – Rijnsweerd

Onderzoek naar capaciteitsuitbreiding richting A28 op de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd.

A27 Lunetten – Hooipolder

Onderzoek naar capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Hooipolder in beide richtingen.

Relevante onderzoeken voor Openbaar Vervoer

HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) verbinding Utrecht – Zeist

Onderzoek naar het verlengen van de HOV-lijn Utrecht – De Uithof naar Zeist. HOV is hier een snelle busverbinding met weinig stops.

Verbetering huidig spoorvervoer

Er is een aantal initiatieven binnen de Driehoek Utrecht – Hilversum – Amersfoort dat zich richt op verbetering in het spoorvervoer:

- quick scan versnelling Utrecht – Baarn
- haalbaarheidsstudie viermaal per uur een sprinter Utrecht – Harderwijk
- haalbaarheidsstudie versnelling treindienst Utrecht – Almere

OV Utrecht – Almere (Stichtse Lijn)

Over het al dan niet onderzoeken van een extra openbaarvervoerslijn tussen Almere en Utrecht is nog geen besluit genomen. Deze te onderzoeken OV-lijn wordt meestal aangeduid als de Stichtse Lijn.

HOV lijn Hilversum – Huizen

Er wordt met diverse regionale partijen een studie verricht naar de mogelijkheid voor een HOV Hilversum – Huizen. Een reële optie is dat de HOV-lijn deels langs de A27 zal gaan lopen.

5. Alternatieven

Dit hoofdstuk laat de oplossingsrichtingen ofwel alternatieven zien die in het MER voor het Ontwerptracébesluit en het Ontwerpwegaanpassingsbesluit worden onderzocht. Het MER vergelijkt de effecten van die alternatieven met de situatie waarin niets gebeurt (het nulalternatief). Ook is er een vergelijking met de situatie waarin alleen de overige maatregelen uit de gekoppelde pakketstudie gerealiseerd zouden zijn (het 0+VERDER-alternatief). Het alternatief 'driestrooks' (2x3 rijstroken) omvat een vergroting van de verkeerscapaciteit door middel van een wegverbreding. Voor dit alternatief is gekozen omdat deze naar verwachting de problemen oplost. Tot slot wordt het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) beschreven. In dit hoofdstuk staat beschreven welke *varianten* in beeld zijn en naar welke alternatieven geen onderzoek plaatsvindt. Van één van de alternatieven wordt een Ontwerptracébesluit/Ontwerpwegaanpassingsbesluit uitgewerkt.

5.1 Selectieoverwegingen voor de alternatieven

De alternatieven die in dit hoofdstuk aan bod komen, vloeien voort uit een selectie die is gemaakt. Behalve deze alternatieven zijn er nog vele andere maatregelen te noemen die voldoen aan de doelstellingen van bereikbaarheid en inpasbaarheid (zie paragraaf 4.2). De argumenten die hebben geleid tot de selectie van alternatieven, komen in deze paragraaf aan de orde.

Verbreding van het bestaande tracé en geen nieuw tracé

Een nieuw tracé komt pas in beeld als op het huidige tracé geen adequate oplossing voorhanden is. De verkenning heeft aan-nemelijk gemaakt dat op het huidige tracé van de A28 een oplossing te vinden is die voldoet aan de gegeven doelstelling. Daarmee is een nieuw tracé op dit moment niet aan de orde. Het MER gaat dan ook in op uitbreiding van de bestaande rijksweg.

Opwaarderen onderliggend wegennet niet onderzocht

Ook de optie om het onderliggend wegennet op te waarderen als alternatief voor de A28, is niet opgenomen bij de te onderzoeken alternatieven. De provinciale wegen die hiervoor in aanmerking komen, lopen dwars door woongebieden en/of natuurgebieden (Utrechtse Heuvelrug). Om redenen van verkeersveiligheid en leefbaarheid is het beter het gebruik van

die wegen juist te verminderen. Het huidige sluipverkeer veroorzaakt overlast en het verminderen daarvan is een grote wens van de omwonenden. Verreweg de meeste van de huidige problemen op het onderliggend wegennet zijn terug te voeren op de bestaande knelpunten op het hoofdwegennet. Met het oplossen van de knelpunten op de A28 is daarmee direct het aantal knelpunten op het onderliggend wegennet gereduceerd.

Mogelijk worden lokaal wel delen van de wegenstructuur aangepast. Dit kan het geval zijn als:

- er geen gebruik van de bestaande kruisingen gemaakt kan worden en er nieuwe kruisingen gebouwd moeten worden. Deze komen buiten het huidige tracé te liggen en moeten weer worden aangesloten op de huidige wegen
- er te weinig ruimte is voor uitbreiding
- er aanpassing nodig is op grond van ecologische, leefbaarheids- of hydrologische gronden
- verbreding van de bestaande weg technische problemen en/of hoge kosten met zich meebrengt
- de verkeersoverlast tijdens de bouw onacceptabel hoog is

Bij de technische uitwerking van de tracés in het MER zal Rijkswaterstaat hier nader op ingaan. Uitgangspunt is dat verbreding plaatsvindt aan die kant van de weg waar de negatieve effecten zo beperkt mogelijk



zijn of waar reeds een ruimtelijke reservering is voorzien. Tevens komt er onderzoek naar de geschiktheid van bestaande bruggen voor hergebruik en/of verbreding.

Benuttingsalternatief (spitsstrook)

Deze studie streeft waar mogelijk een toekomstvaste oplossing na. Een zogenoemd *benuttingsalternatief*, zoals een spitsstrook, is een tijdelijke maatregel. De *verkeersintensiteit* op het hele traject is zo hoog dat de spitsstrook een groot deel van de dag, ook buiten de spits, open moet. Dit past niet binnen het karakter van spitsstroken. Een spitsstrook is ervoor bedoeld om alleen tijdens de spits een extra rijstrook ter beschikking te stellen. Maar de problemen van de A28 zijn structureel van aard. Dat zijn redenen om zo'n maatregel voor het traject Utrecht – Leusden-Zuid af te wijzen als realistische, structurele oplossing.

Voor het deel Leusden-Zuid – Hoevelaken (vice versa) geldt dat voor een oplossing met spitsstroken is gekozen (oplossing voor de korte tot middellange termijn) omdat een langetermijnoplossing vraagt om grootschalige aanpassingen aan knooppunt Hoevelaken. Deze aanpassingen kunnen niet worden gerealiseerd voor 2015. De fileproblematiek is echter dermate ernstig dat een oplossing op korte termijn noodzakelijk is. Structurele oplossingen voor de lange termijn (na 2015) worden onderzocht in de separate studie Hoevelaken.

Doelgroepstroken vrachtverkeer

De ervaring met doelgroepstroken in de regio Rotterdam leert dat het exclusief bestemmen van rijstroken voor een bepaalde doelgroep niet leidt tot een optimale benutting van de weg.

Als het aandeel vrachtverkeer hoog is kunnen problemen optreden met colonnevorming van vrachtwagens. Dit kan hinderlijk zijn voor gewone auto's, die daardoor afritten moeilijk kunnen bereiken. Aangezien het aandeel vrachtverkeer op de A28 met 10% in de dagperiode relatief gezien niet zo hoog is, worden doelgroepstroken verder buiten beschouwing gelaten.

Tunnels en verdiepte liggingen

Omdat er sprake is van een onderzoek naar uitbreiding van bestaande rijksinfrastructuur

waarbij om kostenoverwegingen zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de beschikbare ruimte en viaducten of bruggen, zijn tunnels en verdiepte liggingen niet aan de orde.

5.2 Technische overwegingen bij de alternatieven

Ontwerpen binnen het bestaande wegprofiel

Tussen Utrecht en Leusden-Zuid is het mogelijk het alternatief van 2x3 rijstroken te ontwerpen binnen de bestaande eigendomsgrenzen. Het streven is dan ook geen extra grond aan te kopen voor het uitbreiden van de weg.

Op het traject Leusden-Zuid – Hoevelaken geldt eveneens dat het mogelijk is de spitsstroken aan te leggen binnen het bestaande wegprofiel. Ook hier zal geen grond worden aangekocht voor de verbreding van de weg.

Optimalisatie aansluitingen op de A28

Het is de bedoeling zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande viaducten. Het verbeteren van aansluitingen kan dan bijvoorbeeld plaatsvinden door betere afstemming van de verkeerslichtinstallaties bij de aansluitingen op het onderliggend

⁶Raming volgens de methodiek van het Project Ramingen Infrastructuur (PRI-methodiek).

Figuur 3a: spitsstrook links geopend



wegennet. In een aantal gevallen zijn de bruggen of viaducten niet te gebruiken en vindt er onderzoek plaats naar manieren om de doorstroming op de aansluitingen te optimaliseren. Mogelijk dat hiervoor (beperkt) grondaankoop nodig kan zijn.

5.3 De alternatieven

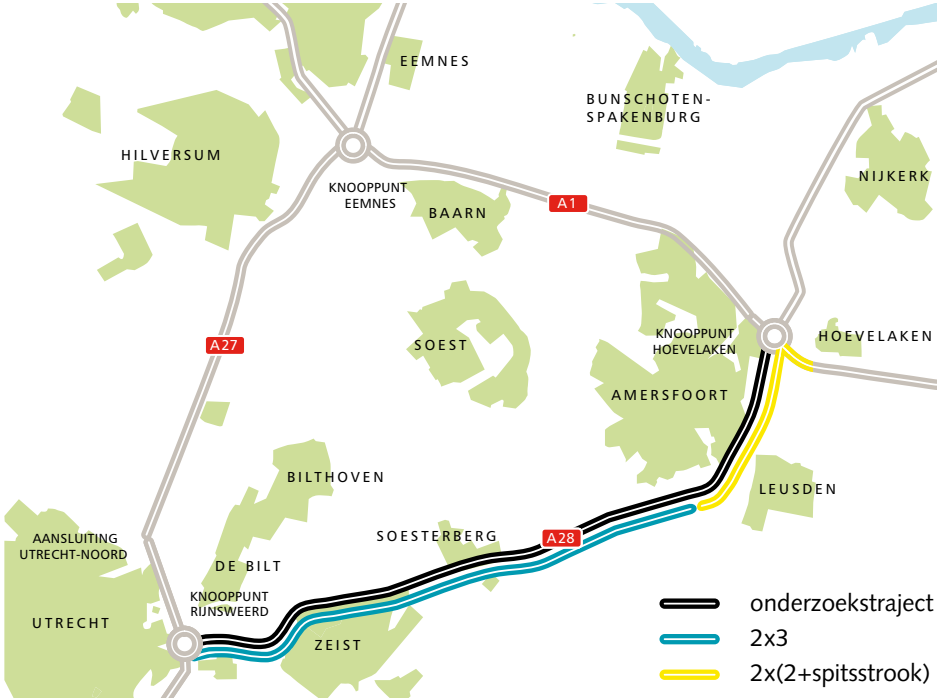
Algemeen

De volgende paragrafen geven een kwalitatieve beschrijving van de te onderzoeken alternatieven, met daarbij een concrete invulling van de voorstellen. Op basis van een actuele probleemanalyse zal het MER de definitieve formulering van de alternatieven bevatten.

In het MER worden alle alternatieven technisch gedetailleerd. Minimaal op schaal 1:10.000 en waar nodig gedetailleerder. Daarnaast vermeldt dat rapport de raming van de investeringskosten van de alternatieven⁶. Ook wordt het voorkeursalternatief in het Ontwerp-tracébesluit en het Ontwerp wegaanpassingsbesluit nader uitgewerkt.

Uitgaande van de oplossingsmogelijkheden en de genoemde vaste uitgangspunten en

Kaart voorkeursalternatief



Figuur 3b: spitsstrook links gesloten



randvoorwaarden worden verschillende alternatieven in het MER onderzocht. De alternatieven worden in de volgende paragrafen kort beschreven. In het MER zullen de alternatieven worden uitgewerkt.

Prijsbeleid

Het invoeren van prijsbeleid (zoals een kilometerheffing) zal een effect hebben op de mobiliteit en daarmee op de grootte van het probleem dat opgelost moet worden. In de loop van 2008 wordt hier meer duidelijkheid over verwacht. In het MER wordt door middel van een gevoeligheidsanalyse duidelijk gemaakt hoe groot het effect van prijsbeleid is op de A28.

5.3.1. Nulalternatieven

5.3.1.1. Het nulalternatief

Het is verplicht in het MER een vergelijking te laten zien van de voorgestelde oplossingen met de situatie zoals die er uit zou zien zonder de weg te veranderen. Dit heet het nulalternatief. Het nulalternatief beschrijft de situatie in 2020. Dat wil zeggen: zonder infrastructurele aanpassingen aan de A28 en zonder invoering van prijsbeleid. Uitgangspunt is wel dat alle andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen die in vastgestelde beleidsnota's beschreven staan, uitgevoerd zijn. Bijvoorbeeld dat de bouw van geplande woongebieden gereed is. De maatregelen vanuit het programma VERDER zijn in dit nulalternatief niet opgenomen.

5.3.1.2 Het 0+VERDER-alternatief

Omdat deze planstudie onderdeel is van het programma VERDER, is nog een andere vergelijking noodzakelijk. Namelijk de vergelijking van het verbredingsalternatief met de situatie dat alle andere maatregelen uit het programma VERDER zijn uitgevoerd. Uit die vergelijking tussen het nulalternatief en het 0+VERDER-alternatief worden de effecten van de overige maatregelen (dus zonder infrastructurele verandering op de A28) uit het programma duidelijk. Het programma VERDER stelt een integraal pakket aan maatregelen op. Bij het uitkomen van deze Startnotitie is het nog niet mogelijk om exact aan te geven welke maatregelen dit zijn. Dit wordt in oktober 2008 bekend. Wel is op voorhand aan te geven dat het pakket zal bestaan uit

maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fietsvoorzieningen, mobiliteitsmanagement en ruimtelijke ordening.

Variant bus op vluchtstrook

In de oproep voor ideeën (van begin 2008) voor het oplossen van bereikbaarheidsproblemen door samenwerkingsprogramma VERDER is een idee ingebracht over het maken van een busbaan of gebruik van een bus van de vluchtstrook. Dit voorstel wordt uitgewerkt als aanvulling op het O+Verder alternatief.

5.3.2. Voorkeursalternatief

Tracé Utrecht – Leusden-Zuid

Tussen Utrecht en aansluiting Leusden-Zuid zal een reguliere derde rijstrook worden gerealiseerd op beide rijbanen. De spitsstrook tussen Den Dolder en De Uithof op de noordbaan wordt vervangen door een reguliere derde rijstrook met vluchtstrook.

Uit de verkenning/netwerkanalyse komt naar voren dat dit alternatief de problemen op dit deel van de A28 kan oplossen, vandaar een onderzoek hiernaar in het MER. Daarbij komt ook een nadere verkeerskundige analyse aan de orde. Daarnaast is er in het MER aandacht voor de invloed van prijsbeleid op de verkeerscijfers.

Tracé Leusden-Zuid – Hoevelaken

Tussen aansluiting Leusden-Zuid en knooppunt Hoevelaken worden op beide rijbanen een spitsstrook links (aan de kant van de middenberm) en weefstroken gerealiseerd. Aansluitend op de spitsstrook op de zuidbaan wordt in knooppunt Hoevelaken de

afslag richting Apeldoorn voorzien van een extra rijstrook. Gedurende drukke perioden (vooral in de spits) worden deze extra rijstroken geopend. Voor de spitsstrook links is een beperkte fysieke uitbreiding van de bestaande weg nodig. Bij de uitwerking van de spitsstrook links (zie figuur 3) wordt aandacht geschonken aan belangrijke zaken op het gebied van veiligheid, zoals de bereikbaarheid voor hulpdiensten en het snelheidsregime gedurende de openstelling.

Zoals eerder vermeld is de fileproblematiek op dit traject ernstig. Uit de verkenning/netwerkanalyse is voor dit traject echter geen duidelijke, toekomstvast oplossing naar voren gekomen. Daarom is op dit traject gekozen voor een oplossing voor de middellange termijn. De oplossingen voor de lange termijn (na 2015) worden onderzocht in de separate studie Hoevelaken.

5.3.3. Meest Milieuvriendelijk Alternatief

In het MER wordt een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) gedefinieerd. Het MMA bestaat in de praktijk uit één van de beschreven alternatieven of een combinatie daarvan, aangevuld met extra maatregelen zoals duurzaam materiaalgebruik, extra faunamaatregelen en een optimale landschappelijke inrichting. Het MMA wordt niet van tevoren vastgesteld, maar aan de hand van de resultaten van de verschillende effectstudies opgesteld.

5.3.4. Overzicht van de alternatieven

In tabel 5.1 worden de alternatieven omschreven.

Tabel 5.1 Overzicht van de alternatieven

Alternatief	Omschrijving
Nulalternatief	Twee rijstroken in beide richtingen
O+VERDER-alternatief	Twee rijstroken in beide richtingen inclusief overige maatregelen uit programma VERDER
Voorkeursalternatief	Tussen Utrecht en Leusden-Zuid: Drie rijstroken in beide richtingen Tussen Leusden-Zuid en Hoevelaken: Twee rijstroken en een spitsstrook links (middenbermzijde) in beide richtingen
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Nog nader in te vullen

6. Te onderzoeken effecten

In het milieueffectrapport (MER) komen de (milieu) effecten van de alternatieven aan de orde. Sommige effecten staan in cijfers uitgedrukt, andere krijgen een kwalitatieve beschrijving. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken. Een samenvattend overzicht van de te onderzoeken aspecten staat in paragraaf 6.6. In het Ontwerptracébesluit/ Ontwerpwegaanpassingsbesluit, waarvan na het MER een beschrijving volgt, zijn met name voor lucht en geluid gedetailleerdere berekeningen nodig.

6.1 Hoe de (milieu)effecten worden bepaald

Studiegebied

De (milieu)effecten van aanpassingen aan de A28 verschillen in reikwijdte. Sommige effecten zijn lokaal en doen zich alleen voor binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg. Andere kunnen merkbaar zijn in de hele regio of zelfs in het hele land. Het verschil in reikwijdte van die effecten betekent dat er voor dit project niet één centrale afbakening van het studiegebied te kiezen is. In plaats daarvan bekijkt Rijkswaterstaat voor elk aspect apart in welk gebied de effecten van ingrepen op de A28 merkbaar zijn.

Vooruitblik

Het milieueffectrapport voorspelt de effecten in het jaar 2020. Om te kunnen aangeven of de alternatieven op lange termijn voldoen, maakt Rijkswaterstaat voor de verkeerseffecten een doorkijk naar de verdere toekomst. Bij de geluids- en luchteffecten gebeurt dit eveneens. Bij de doorkijk worden met name de ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening zoveel mogelijk meegenomen in een kwalitatieve beschouwing.

Werkwijze

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

- Dit betekent:
- Een vergelijking tussen het nulalternatief en het O+VERDER-alternatief geeft het antwoord of een capaciteitsuitbreiding nodig is en geeft inzicht in het effect van de andere maatregelen. Daarna worden het voorkeursalternatief en MMA vergeleken met het O+VERDER-alternatief om zo de effecten van een wegverbreding in beeld te brengen.
 - In de effectbeschrijvingen staat vermeld hoe de betreffende effecten zich verhouden tot streefwaarden, normen en criteria uit relevante wetten en beleidsnota's.
 - Bij elk alternatief moeten steeds dezelfde typen effecten bestudeerd worden. Dat gebeurt aan de hand van dezelfde methoden die dit kunnen voorspellen, en steeds voor dezelfde periode. Hierdoor zijn alternatieven vergelijkbaar.
 - Inzicht moet ontstaan op welke belangrijke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. Dat betekent dat de effectbeschrijvingen vooral die onderlinge verschillen duidelijk in beeld moeten brengen.
- In de studie maakt Rijkswaterstaat zo veel mogelijk gebruik van bestaande gegevens, modellen en studies.





Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven: kwantitatief en kwalitatief. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect uit in cijfers. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer 'beschouwend' karakter. Ze geeft bijvoorbeeld aan of er in vergelijking met de huidige situatie sprake is van een verbetering of een verslechtering, zonder vermelding van exacte cijfers. In het MER drukken cijfers zoveel mogelijk de effecten uit. Pas als er geen cijfers en/of methode(n) voorhanden zijn, geschiedt de bepaling van de effecten kwalitatief.

6.2 Verkeer

Bereikbaarheid

Rijkswaterstaat toetst in het MER de bereikbaarheid aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit voor betrouwbare, acceptabele reistijd en voor filezwaarte (reistijdverhouding en voertuigverliesuren). Daarnaast worden de verkeerseffecten op aangrenzende snelwegen (A1, A27, A28 ten noorden van Hoevelaken) in beeld gebracht.

Onderliggend wegennet

Ook bekijkt Rijkswaterstaat of de regionale wegen bij de aansluitingen het extra verkeer als gevolg van de voorgenomen maatregelen kunnen verwerken. Verder komt aan de orde of er effecten optreden op het regionale wegennet wanneer er meer capaciteit beschikbaar komt op de A28, zoals een verschuiving van het verkeer naar de snelweg. Tenslotte worden de bijdrage van de A28 aan een structureel gezond netwerk en de langetermijnverwachting van de alternatieven en varianten in beschouwing genomen.

Voor de onderbouwing van nut en noodzaak van verbreding is met name de vergelijking met zowel het nulalternatief als het VERDER-alternatief van belang. Uit deze vergelijking blijkt immers of naast de realisatie van het pakket ook verbreding van de snelweg noodzakelijk is om een betere bereikbaarheid te kunnen halen.

Verkeersveiligheid

Het MER geeft een kwalitatieve beschouwing van de effecten op de verkeersveiligheid in de toekomst. Bij de beoordeling houdt

Rijkswaterstaat onder andere rekening met het wegontwerp, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, het calamiteitenplan en de verkeersprognoses. Hiertoe wordt een 'afweging verkeersveiligheid' opgesteld. Daarin staan de te treffen verkeersveiligheidsmaatregelen en hun gevolgen genoemd, inclusief het resultaat van een toetsing daarvan aan de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen.

6.3 Ruimtelijke ordening

Bij ruimtegebruik beschrijft Rijkswaterstaat de effecten voor de deelaspecten wonen, werken, landbouw en recreatie. Daarbij wordt de blik gericht op het aantal hectaren dat verloren gaat voor de desbetreffende functie en op een eventueel gedwongen vertrek van bewoners en bedrijven. Wat betreft recreatie is er aandacht voor de eventuele doorsnijding van recreatieve routes. Ook wordt gezien in hoeverre de oplossing voor de weg aansluit bij de ruimtelijke ordening in de omgeving.

6.4 Economie

Rijkswaterstaat onderzoekt de effecten van reistijdwinst voor de economie. Daarnaast wordt per alternatief de bouwtijd vergeleken. Want die bepaalt het moment waarop de economische voordelen geïncasseerd worden. Ook in beeld komen de effecten op de werkgelegenheid en economische ontwikkelingsmogelijkheden.

6.5 Milieu

6.5.1. Woon- en leefomgeving

Geluid

Ten behoeve van het MER wordt het *akoestisch ruimtebeslag* (met behulp van *geluidscontouren*) en het aantal woningen en andere geluidsgevoelige objecten per geluidsklasse bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB voor zowel de autonome ontwikkeling in het nulalternatief als in de overige alternatieven. Tevens wordt ten behoeve van de Nota Mobiliteit inzichtelijk gemaakt welke woningen in de klasse boven 65 dB vallen.

Daarnaast wordt voor de verschillende alternatieven indicatief bepaald welke geluidsmaatregelen zouden moeten worden getroffen. Daarbij wordt zowel gekeken naar *bronmaatregelen* (stiller asfalt) als *overdrachtsmaatregelen* (afscherming). Naast het bepalen van het aantal woningen per geluidsklasse wordt tevens het effect van de verschillende alternatieven op de geluidsbelasting van stiltegebieden bepaald (aan de hand van aantallen hectaren geluidsbelast oppervlak). In het OWAB/OTB volgt voor het ontwerptraject gedetailleerd onderzoek naar de benodigde maatregelen.

Volgens de Spoorwet mogen de geluidsmaatregelen binnen twee jaar na openstelling worden bepaald en aangelegd. In dit project zullen de geluidsmaatregelen ook voor het Spoorwettraject Leusden-Zuid – Hoevelaken direct, zonder vertraging, worden aangelegd. Bij de openstelling wordt daarmee voldaan aan de Wet geluidhinder.

Luchtkwaliteit

De bepaling van het effect van de verschillende alternatieven op de lucht-

kwaliteit langs de weg geschiedt aan de hand van de te verwachten concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀). Er vindt toetsing van de concentraties plaats aan de normen in wet- en regelgeving.

Tevens wordt (kwalitatief) aandacht besteed aan de overige stoffen die van belang zijn voor de luchtkwaliteit (benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en benzo(a)pyreen). Bij het bepalen en toetsen van de effecten worden eventuele wijzigingen in wet- en regelgeving meegenomen.

Externe veiligheid

De overheid bepaalt voor de situatie in 2020 de externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A28. Een kwantitatief onderzoek moet het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) op dat moment in beeld brengen. Voor het eerste geldt een wettelijke grenswaarde, voor het tweede een oriënterende.

Sociale aspecten

Een beoordeling van de sociale aspecten moet uitwijzen in hoeverre de verschillende alternatieven leiden tot veranderingen in sociale veiligheid, visuele hinder en barrièrewerking.

6.5.2. Natuurlijke omgeving

Natuur

Rijkswaterstaat onderzoekt of de alternatieven natuur- of leefgebieden van beschermde soorten aantasten. Daarbij worden de factoren vernietiging, versnippering, verdroging en verstoring kwalitatief en kwantitatief (in hectaren) beschreven als ze relevant zijn. Ook doet Rijkswaterstaat onderzoek naar mogelijkheden om nadelige effecten te voorkomen of te beperken en om bestaande knelpunten op te lossen. Indien nodig komt er een lijst met maatregelen die nadelige gevolgen voor de natuur voorkomen, beperken of compenseren. Tevens wordt onderzocht of de natuur- en leefgebieden worden aangetast door verlichting van de rijkswegen. Tenslotte is er aandacht voor de verzuring (vermesting) van hiervoor gevoelige natuur langs de rijkswegen.

Landschap

Rijkswaterstaat geeft aan of de alternatieven al dan niet leiden tot aantasting van belangrijke landschappelijke elementen of gebieden. Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met een landschappelijke visie en is er aandacht voor locatiespecifieke oplossingen. Bij de uitwerking van dit onderdeel wordt in de OTB-fase aandacht geschonken aan de visuele en ecologische kwaliteiten van de wegbermen.

Cultuurhistorie en archeologie

Ook bepaalt Rijkswaterstaat of de alternatieven leiden tot aantasting van waardevolle cultuurhistorische en archeologische elementen of gebieden.

Bodem

Leiden de alternatieven tot aantasting van aardkundig waardevolle of beschermde gebieden? Ook daarop komt een antwoord in het MER. Tevens beoordeelt Rijkswaterstaat daarin of en in welke mate de alternatieven de bodemkwaliteit beïnvloeden.

Water

Tot slot geeft Rijkswaterstaat in het MER aan of de alternatieven het grondwater en het oppervlaktewater beïnvloeden. Aandachtspunten daarbij zijn aspecten als waterkwaliteit, grondwaterpeil en -afstroming, afstromend wegwater en waterberging. Bij de voorbereiding van infrastructurele werken hoort ook een Watertoets. Daarbij wordt de waterbeheerders om advies gevraagd over effecten van de alternatieven op de waterkwantiteit en -kwaliteit in het gebied. Dat advies van de waterbeheerders weegt Rijkswaterstaat mee bij de beoordeling van de alternatieven.

6.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten

Tabel 6.1 biedt een overzicht van aspecten die in het milieueffectrapport nader worden onderzocht en beoordeeld.

6.7 Kosten-batenanalyse

Om het economische rendement van de verschillende alternatieven en varianten te kunnen bepalen, wordt een kosten-

batenanalyse uitgevoerd. Die bestaat uit een systematische inschatting van de effecten van het project en uit een financiële waardering daarvan. Daarbij vindt een differentiatie van de effecten van het project plaats naar kosten, directe en indirecte effecten alsook externe effecten⁷. Een eerste analyse geeft aan dat de baten ruimschoots opwegen tegen de kosten. Dit wordt in het MER nauwkeuriger in beeld gebracht.

Kosten
Onder de rubriek kosten vallen de kosten van wegaanleg, -beheer en -onderhoud en van maatregelen die nadelige gevolgen voor natuur en milieu voorkomen of beperken.

Directe effecten
Door de realisatie van een alternatief kunnen weggebruikers profiteren van de verbeterde bereikbaarheid. De gevolgen daarvan voor de gebruiker zijn in te schatten en in geld uit te drukken. Een voorbeeld van een direct effect is reistijdwinst. Ook het tijdsbestek waarin de alternatieven tot oplossingen leiden, weegt Rijkswaterstaat mee.

Indirecte effecten
De gebruiker van de verbeterde infrastructuur kan de positieve gevolgen van de verbeterde bereikbaarheid (oftewel de directe effecten) ten goede laten komen aan derden die er géén gebruik van maken. Wanneer dat het geval is, is er sprake van indirecte effecten. Indirecte effecten kunnen bijvoorbeeld optreden op de arbeidsmarkt, grondmarkt en woningmarkt.

Externe effecten
Het infrastructuurproject heeft gevolgen voor natuur, lucht, geluid, water en bodem. Deze externe effecten, die vermeld staan in het Ontwerp-tracébesluit/Ontwerp-wegaanpassingsbesluit/MER, zijn in tabel 6.1 weergegeven. Afhankelijk van de beschikbare methoden zijn externe effecten af te lezen in de *kosten-batenanalyse*, op kwantitatieve dan wel kwalitatieve wijze.

Tabel 6.1

Thema's	Onderwerp	Wat wordt onderzocht?
Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid	• Reistijd binnen en buiten de spits • Filezwaarte (in voertuigverliesuren) • Effecten op het regionale wegennet (indicatief) • Robuustheid • Toekomstvastheid
	Verkeersveiligheid	• Aantal slachtoffers • Risicocijfer
Ruimtegebruik	Recreatie	• Ruimtebeslag • Doorsnijding recreatieve routes
	Ruimtelijke structuren	• Inpassing bij de logische structuur van de omgeving
	Wonen en werken	• Ruimtebeslag • Gedwongen vertrek
Economie	Landbouw	• Ruimtebeslag
	Economie	• Reistijdwinst • Bouwtijd • Werkgelegenheid • Economische ontwikkelingsmogelijkheden • Relatie economische kerngebieden
	Integraliteit	• Mogelijke koppeling met de diverse pakketten uit programma VERDER
Woon- en leefmilieu	Geluid	• Geluidsbelast oppervlak per geluidsklasse • Aantal belaste woningen en geluidsgevoelige objecten per geluidsklasse • Geluidsbelasting stiltegebieden
	Luchtkwaliteit	• Concentraties stikstofdioxide (NO₂) • Concentraties fijnstof (PM₁₀) • Concentraties overige stoffen
	Externe veiligheid	• Plaatsgebonden risico (PR) • Groepsrisico (GR)
	Sociale aspecten	• Sociale veiligheid • Visuele hinder • Barrièrewerking
Natuurlijke omgeving	Natuur	• Aantasting leefgebied beschermde soorten • Aantasting (beschermde) natuurgebieden • Beïnvloeding ecologische relaties
	Landschap	• Aantasting landschappelijke elementen en gebieden
	Cultuurhistorie en Archeologie	• Aantasting belangrijke cultuurhistorische en archeologische elementen en gebieden
	Bodem	• Aantasting aardkundig waardevolle gebieden • Beïnvloeding bodemkwaliteit
	Water	• Beïnvloeding grondwater • Beïnvloeding oppervlaktewater • Beïnvloeding waterkeringen

⁷ Voor de uitvoeringswijze van de kosten-batenanalyse fungeert het Overzicht Effecten Infrastructuur als leidraad.

7. Procedure en planning

Voor de besluitvorming over maatregelen die de capaciteit van de A28 en de A1 tussen Utrecht, knooppunt Hoevelaken en aansluiting Hoevelaken vergroten, wordt de verkorte Tracéwetprocedure en de Spoedwetprocedure gevolgd. De procedures op basis van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet bestaan uit een aantal stappen. Bij beide procedures is de publicatie van deze Startnotitie de eerste stap. De Startnotitie geeft aan welke alternatieven en milieueffecten Rijkswaterstaat wil onderzoeken in de m.e.r.-studie A28 Utrecht – Amersfoort.

In dit hoofdstuk passeert de procedure stap voor stap de revue. Verder is een globale planning opgenomen.

7.1 Afstemming procedures en andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een procedure om tot een Ontwerp-tracébesluit/Ontwerp-wegaanpassingsbesluit/MER te komen. Het opstellen van dat Ontwerp-tracébesluit/Ontwerp-wegaanpassingsbesluit/MER is verplicht met het oog op een besluit dat gebaseerd is op de Tracéwetprocedure en de Spoedwetprocedure. In deze procedures is op verschillende momenten inspraak mogelijk. Ook het op verschillende momenten inwinnen van advies van deskundigen is een verplichting.

De Tracéwet is op twee regelingen afgestemd:

- de regeling voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) uit de Wet milieubeheer
- de planologische regeling uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening

Verder gaat de Tracéwet in op vergunningen en ontheffingen die voor de uitvoering van een besluit nodig zijn.

De Spoedwet is afgestemd op dezelfde regelingen als de Tracéwet. Daarnaast bepaalt de Spoedwet wegverbreding de gevolgen van het wegaanpassingsbesluit en de procedure voor de *uitvoeringsbesluiten*. Bij het Ontwerp-wegaanpassingsbesluit worden tegelijkertijd de vergunningen aangevraagd die noodzakelijk zijn voor de verbreding van de weg. Tevens zijn de termijnen waarin de vergunningen moeten worden verleend aangegeven.

Voor de A28 Utrecht – Amersfoort wordt een gecombineerde procedure doorlopen, gebaseerd op de Spoedwet en de Tracéwet. Rijkswaterstaat Utrecht is initiatiefnemer van het MER.

De minister van Verkeer en Waterstaat is in het geval van de A28 verantwoordelijk voor het uiteindelijke Tracébesluit, en vertolkt daarmee de rol van ‘Bevoegd Gezag’. Dit is opgenomen in de *Aanvangsbeslissing*. Voor het wegaanpassingsbesluit is de minister van Verkeer en Waterstaat ook het Bevoegd Gezag.

Kaart Tracéwet/Spoedwet



7.2 Gezamenlijke aanpak

Het traject A28 Leusden-Zuid – Hoevelaken (richting Amersfoort) valt onder de Spoedwet wegverbreding. De overige delen (A28 Hoevelaken – Leusden-Zuid richting Utrecht en de A28 Utrecht – Leusden-Zuid, beide rijbanen) vallen onder de Tracéwet. Aangezien het een aaneengesloten traject betreft, is gekozen voor het voeren van een gezamenlijke aanpak. Hierdoor wordt voorkomen dat er onduidelijkheid ontstaat doordat dezelfde maatregelen naast elkaar onderzocht worden.

Het voeren van een gezamenlijke aanpak heeft als voordeel dat er één MER voor de twee besluiten wordt opgesteld. Hiermee worden de effecten en maatregelen in hun samenhang beter begrijpbaar en is er sprake van meer transparantie voor de burgers. Als voorbeeld kan genoemd worden de uitvoering van een volledig akoestisch onderzoek met een maat-

regelenpakket dat direct bij de realisatie van de wegaanpassing wordt gerealiseerd. Ook heeft de weggebruiker voordeel bij het voeren van een gezamenlijke aanpak doordat de wegaanpassingen gelijktijdig kunnen worden uitgevoerd. Hierdoor zal slechts éénmalig sprake zijn van overlast en verkeershinder door wegwerkzaamheden.

7.3 Relatie tussen Spoedwet- en Tracéwetprocedure

In het onderstaande schema is een overzicht weergegeven van de relatie tussen de Spoedwet- en de Tracéwetprocedure. Deze relatie is specifiek voor dit A28-project. Tot en met het gereed komen van het MER zijn de procedures van de Spoedwet en de Tracéwet gelijk. Vanaf de terinzagelegging van het MER zullen de proceduretermijnen van de Spoedwet en de Tracéwet van elkaar verschillen.

Tabel 7.1 Samengestelde procedure A28 op basis van Tracéwet en Spoedwet wegverbreding

				Procedure (samengevoegd)
				Procedure conform Tracéwet Verkort
				Procedure conform Spoedwet
start	Start procedure met opstellen Startnotitie			start
6 weken ter inzage	Terinzagelegging Startnotitie			6 weken ter inzage
	Vaststellen richtlijnen			
	Vorbereiden MER		Vorbereiden OWAB/OTB	
			Vorbereiden uitvoeringsbesluiten	
6 weken ter inzage	Ter inzage legging MER + OTB + aanvragen uitvoeringsbesluiten		Ter inzage legging MER + OWAB + aanvragen uitvoeringsbesluiten	6 weken ter inzage
Maximaal 5 maanden	Vaststellen Tracébesluit (TB) door minister van Verkeer en Waterstaat	Vaststellen en bekendmaken Wegaanpassingsbesluit (WAB) door minister van Verkeer en Waterstaat		Maximaal 10 weken
6 weken ter inzage	Bekendmaken en ter inzage leggen TB Tevens start beroepstermijn voor TB	Bekendmaken uitvoeringsbesluiten Tevens start beroepstermijn voor zowel WAB alsmede uitvoeringsbesluiten		
6 weken beroepstermijn				6 weken beroepstermijn
Raad van State: Binnen 1 jaar	Onherroepelijk Tracébesluit	Onherroepelijk Wegaanpassingsbesluit		Raad van State: Binnen 12 weken (+evt. 12 weken)

Inspraakmomenten

Tot aan het vaststellen van het Tracébesluit en het Wegaanpassingsbesluit gelden twee inspraakmomenten, te weten tijdens de terinzagelegging van deze Startnotitie en tijdens de terinzagelegging van het MER en OWAB/OTB.

Vanaf het vaststellen van het Tracébesluit en het Wegaanpassingsbesluit geldt een afzonderlijke terinzagelegging van beide besluiten. Er is alleen de mogelijkheid om beroep aan te tekenen op of het Tracébesluit en/of het Wegaanpassingsbesluit, indien er tijdens de terinzagelegging van het OTB/OWAB een zienswijze is ingediend.

Alle inspraakmomenten die in de verkorte Tracéwetprocedure aan de orde zijn, komen ook voor in de Spoedwetprocedure. In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste overeenkomsten en verschillen weergegeven.

Ad 1 Wet geluidhinder

Voor het A28-project (in beide richtingen) wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd zoals beschreven in de Wet geluidhinder. De eventueel te treffen geluidsmaatregelen worden direct meegenomen in de realisatiefase. Ook voor het “spoedwetdeel”.

Ad 2/4 Uitvoeringsbesluiten

Een Tracébesluit en een Wegaanpassingsbesluit gelden (in geval van strijd met bestemmingsplan) als vrijstelling in de zin van art. 19 WRO. Beide besluiten werken rechtstreeks door in het ruimtelijk beleid van de betrokken gemeenten. Daarnaast voorzien de verkorte Tracéwet en de Spoedwet in een gecoördineerde voorbereidingsprocedure ten aanzien van de benodigde uitvoeringsbesluiten onder regie van het Rijk. Uitvoeringsbesluiten zijn bijvoorbeeld bouwvergunningen en keurontheffingen.

Ad 3 Bijzondere situaties

Op grond van de Spoedwet en de Tracéwet kan de minister in bijzondere gevallen (bijvoorbeeld als andere overheden weigeren mee te werken) zelf in de vergunning/ontheffing voorzien (overrulen). Uitvoeringsbesluiten worden in het kader van de Tracéwet aangevraagd na het vastgestelde Tracébesluit. Omdat de mogelijkheid tot overrulen in beide wetten is verankerd en de voortgang van het project gewaarborgd moet worden, wordt er naar gestreefd de uitvoeringsbesluiten bij de Spoedwet en de Tracéwet tegelijk bij het WAB/TB ter inzage te leggen voor het indienen van zienswijzen en beroep.

Ad 5 Beroepsprocedure

Op grond van de verkorte Tracéwetprocedure beslist de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen 12 maanden na ontvangst van het verweerschrift op de ingediende beroepschriften met eventueel drie maanden verlenging. Op grond van de Spoedwet betreft dit een termijn van 12 weken met een eventuele verlenging van nogmaals 12 weken.

7.4 Stappen in de procedure

Er is sprake van twee besluiten gebaseerd op twee wetten (Spoedwet en Tracéwet). De procedures die beide wetten voorschrijven sluiten in grote lijnen op elkaar aan. Om de besluitvorming zo helder mogelijk te houden is ervoor gekozen één m.e.r.-procedure aan te houden en op basis hiervan twee besluiten te nemen. Hiervoor zijn de termijnen die beide wetten voorschrijven gekoppeld. Dit leidt tot de volgende procedure:

Stap 1: Publicatie aanvangsbeslissing

De Tracéwetprocedure start met de aanvangsbeslissing die de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) neemt.

Stap 2: Publicatie Startnotitie

Deze Startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer Rijkswaterstaat. Het Bevoegd Gezag legt de Startnotitie gedurende zes weken ter inzage, vanaf het moment van publicatie van de desbetreffende advertentie in de Staatscourant.

Stap 3: Inspraak en advies Startnotitie
Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen mondeling en/of schriftelijk reageren. De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen over de te onderzoeken alternatieven en effecten. De vraag welk besluit de minister moet nemen, komt pas later aan de orde. De inspraak betreft alleen deze planstudie. Voor vragen over inspraak en suggesties voor de overige programmaonderdelen van VERDER wordt verwezen naar de website van VERDER.

De inspraakreacties worden gebundeld, ter inzage gelegd en overhandigd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het Bevoegd Gezag advies uit over de ‘richtlijnen voor de inhoud van het MER’. Ze geeft haar advies negen weken na de publicatie van de Startnotitie.

Het Bevoegd Gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie m.e.r., vervolgens de richtlijnen vast. Deze vaststelling geschiedt uiterlijk dertien weken na de publicatie van de Startnotitie (eventueel is een verlenging van maximaal acht weken mogelijk). Daarna stelt Rijkswaterstaat het Ontwerp-tracébesluit/Ontwerp-wegaanpassingsbesluit/MER op.

Stap 4: MER/Ontwerp-wegaanpassingsbesluit/Ontwerp-tracébesluit
Het MER ligt 6 weken ter visie. Dit gebeurt tezamen met het OWAB/OTB en de benodigde aanvragen voor uitvoeringsbesluiten in het kader van de Spoedwet wegverbreding en de conceptuitvoeringsbesluiten in het kader van de Tracéwet. Gelijktijdig met het OWAB/OTB wordt het akoestisch onderzoek als bijlage ter visie gelegd.

Gedurende deze periode organiseert Rijkswaterstaat informatiebijeenkomsten waar de inhoud van het rapport wordt toegelicht. Voorts is er dan de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling. De centrale vraag tijdens deze inspraakronde is of de informatie in het MER, OWAB/OTB en

de benodigde aanvragen/concepten voor uitvoeringsbesluiten correct en volledig genoeg zijn om een besluit op te baseren.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie voor de milieu-effectrapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in het MER op juistheid en volledigheid. De Commissie presenteert haar oordeel in het ‘Toetsingsadvies’.

Stap 5: Vaststelling Wegaanpassingsbesluit/Tracébesluit
Op basis van de informatie uit het MER, de inspraakreacties en de adviezen, stelt de minister van Verkeer en Waterstaat het besluit (WAB/Tracébesluit) ten aanzien van het voorkeursalternatief vast. Voor het WAB gebeurt dit uiterlijk 10 weken na de laatste dag van terinzagelegging, voor het Tracébesluit (TB) geldt een periode van maximaal vijf maanden.

Als de minister een besluit heeft genomen, dan is dit besluit zelf de planologische vrijstelling voor het gekozen alternatief. Binnen één jaar na het WAB/TB wordt van de betrokken gemeenten verwacht dat zij het gekozen alternatief planologisch in hun bestemmingsplan inpassen.

Stap 6: Besluiten ter uitvoering van het WAB/TB
De benodigde uitvoeringsbesluiten komen zowel bij de Spoedwet als bij de Tracéwet tot stand door middel van een gecoördineerde voorbereidingsprocedure door de minister. De uitvoeringsbesluiten voor het WAB dienen uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het WAB te worden genomen door de diverse overheden (zoals gemeenten, provincies, waterschappen) en onmiddellijk te worden toegezonden aan de minister. Door bekendmaking van de uitvoeringsbesluiten start de beroepstermijn van zowel het WAB als de uitvoeringsbesluiten. Bij de weggedeelten vallend onder de Tracéwet kunnen na de terinzagelegging van het OTB zienswijzen worden ingediend ten aanzien van de ontwerpbesluiten. Vervolgens zullen na de vaststelling van het TB door de betrokken bestuursorganen de definitieve uitvoeringsbesluiten naar de minister worden gestuurd. De minister maakt deze dan bekend tegelijk met het TB.

Stap 7: Beroep en uitspraak Raad van State
Tegen het Wegaanpassingsbesluit/Tracébesluit en de uitvoeringsbesluiten is gedurende 6 weken beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (RvS). Op grond van de Tracéwet beslist de RvS binnen 12 maanden na ontvangst van het verweerschrift op de ingediende beroepschriften. Op grond van de Spoedwet is dit 12 weken met een eventuele verlenging van maximaal 12 weken. Beroep is alleen mogelijk indien door de betreffende persoon of organisatie is ingesproken op het OWAB/OTB.

Stap 8: Uitvoering en evaluatie
Indien een WAB/TB is genomen en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. Het Bevoegd Gezag moet dan de feitelijk optredende milieu-gevolgen van de activiteit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het WAB/TB een evaluatieprogramma opgesteld. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ernstiger blijken dan verwacht, kan het Bevoegd Gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

7.5 Planning

In het volgende schema staat de globale planning weergegeven. Aan de planning kunnen geen rechten worden ontleend.

7.6 Nieuwe wetgeving

Het kabinet zal overgaan tot een herziening van de Spoedwet wegverbreding uit 2003. Het wetsvoorstel is 11 juli 2008 in de ministerraad behandeld en in de zomerperiode ligt het wetsvoorstel voor advies bij de Raad van State. Wanneer de gewijzigde Spoedwet in werking treedt en er (tijds)-winst in de procedure kan worden behaald zal de A28 Utrecht – Amersfoort onder de gewijzigde Spoedwet worden gebracht.

Tabel 7.3
BG = Bevoegd Gezag, is de minister van Verkeer en Waterstaat;
IN = initiatiefnemer Rijkswaterstaat Utrecht;
Commissie m.e.r. = Commissie voor de milieueffectrapportage.

Fase	Activiteiten	Planning Spoedwet 2003	Tracéwet
Fase 1 Aanvangsbeslissing	• Publicatie aanvangsbeslissing	n.v.t.	September 2008
Fase 2 Startnotitie	• BG maakt de Startnotitie openbaar • Inspraak over de te onderzoeken milieueffecten • Commissie m.e.r. adviseert BG over richtlijnen MER • BG stelt richtlijnen voor inhoud MER vast	September 2008 Oktober 2008 November 2008 December 2008	September 2008 Oktober 2008 November 2008 December 2008
Fase 3 MER en Ontwerp-wegaanpassingsbesluit/Ontwerp-tracébesluit	• IN stelt MER op • BG stelt het OWAB/OTB en het MER vast en legt het ter inzage • Inspraak en hoorzitting over de inhoud van MER en OWAB/OTB • Commissie m.e.r. adviseert BG over kwaliteit van MER • Besturen adviseren BG over MER	2009	2009
Fase 4 Wegaanpassingsbesluit/Tracébesluit	• BG neemt wegaanpassingsbesluit • Beroepsprocedure • WAB onherroepelijk • BG neemt TB • Beroepsprocedure • TB onherroepelijk	2010 2010	2010 2011
Fase 5 Uitvoering en evaluatie	• Realisatie project en evaluatie milieugevolgen	2011/2012	2011/2012





Bijlagen

Bijlage A Afkortingenlijst

GR

Groepsrisico

De kans dat een groep personen tegelijkertijd overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

HOV

Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

M.E.R.

Milieueffectrapportage

De procedure en het proces.

MER of m.e.r.

Milieueffectrapport

Het rapport.

MIRT

Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport

Bijlage bij de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

MJPO

Meerjarenprogramma Ontsnippering

Hierin staat aangegeven hoe het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de komende jaren gaat inzetten op ontsnippering langs de rijksinfrastructuur.

MMA

Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Een van de te onderzoeken alternatieven in de milieueffectrapportage. Dit verplicht te onderzoeken alternatief bevat aanvullende, milieuvriendelijke maatregelen.

NMP

Nationaal Milieubeleidsplan

In dit beleidsplan licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Opgesteld door het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieu.

OEI

Overzicht Effecten Infrastructuur

Leidraad met methoden en uitgangspunten voor de uitvoering van een kosten-batenanalyse voor infrastructurele rijksprojecten.

OV

Openbaar Vervoer

In de Startnotitie is bijvoorbeeld sprake van de OV-fiets.

PMV

Provinciale Milieuverordening

Hierin wijst de provincie Stillegebieden en Grondwaterbeschermingsgebieden aan.

PR

Plaatsgebonden risico

De kans dat een persoon die langdurig en onbeschermd op een plaats nabij een risico-volle activiteit verblijft, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

VINEX

Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra

Beleidsnota uit 1992 met betrekking tot de ruimtelijke ordening van Nederland, waarin onder andere de door de overheid aangewezen locaties voor grootschalige woningbouw (ook wel VINEX-locaties genoemd) zijn opgenomen.

ZOAB

Zeer Open Asphalt Beton

Asfalt met een zeer goede waterafvoer en geluidseigenschappen.

Bijlage B Woordenlijst

Aanvangsbeslissing
Formele kennisgeving van de minister van Verkeer en Waterstaat dat een planstudie gestart wordt.

Akoestisch ruimtebeslag
Gebied waarbinnen de geluidbelasting van de weg de grens van 48 decibel overschrijdt, op een waarneemhoogte van 5 meter.

Alternatieven
In deze Startnotitie staan alternatieven voor een samenhangend pakket van maatregelen, die samen of individueel een mogelijke oplossing vormen.

Barrièrewerking
Belemmerende werking van wegen en andere infrastructurele voorzieningen voor dieren of mensen om zich van de ene naar de andere plaats te begeven.

Benuttingsalternatief
Een alternatief in een planstudie waarbij capaciteitsuitbreiding op de weg gerealiseerd wordt door de beschikbare ruimte beter te benutten.

Besluit m.e.r.
In het Besluit m.e.r. 1994 staat wanneer een m.e.r. moet worden toegepast.

Bevoegd Gezag
De instantie die bevoegd is tot het nemen van een besluit in het kader van de Tracé-wet, de Spoedwet en de Wet Milieubeheer.

Bronmaatregel
Een maatregel die de hoeveelheid geluid die door een weg wordt geproduceerd vermindert. Voorbeelden zijn geluidsarm asfalt, stille banden, stille voertuigen.

Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.)
Een landelijke commissie van onafhankelijke deskundigen. De commissie adviseert het Bevoegd Gezag over de richtlijnen voor het MER en over de kwaliteit en volledigheid ervan.

Driehoek
De driehoek gevormd door de snelwegen tussen Utrecht, Amersfoort en Hilversum bestaande uit de A27 van knooppunt Rijnsweerd tot knooppunt Eemnes, de A27 van knooppunt Eemnes tot knooppunt Hoevelaken en de A28 van knooppunt Hoevelaken tot knooppunt Rijnsweerd.

Ecologische hoofdstructuur
Samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de overheid.

Externe veiligheid
Het risico dat mensen op en rond de weg lopen door een ongeval bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg.

Filezwaarte
Om de files van verschillende lengte en duur vergelijkbaar te maken, is het begrip filezwaarte geïntroduceerd. De filezwaarte is het totale aantal uren extra reistijd vergeleken met de situatie zonder file. De filezwaarte wordt uitgedrukt in voertuigverliesuren.

Fijnstof
Fijnstof bestaat uit allerlei verschillende ultrakleine stofdeeltjes, die verschillen in grootte en chemische samenstelling.

Geluidscontour
Een denkbeeldige lijn (contour) op een kaart waarvan berekend is dat op deze lijn een bepaalde geluidsbelasting heerst.

Grenswaarde
Kwaliteitsniveau van water, bodem, lucht of geluid dat minimaal moet worden bereikt of gehandhaafd.

Grondwaterbeschermingsgebieden
Een door de grondwaterbeheerder aangewezen gebied waarvoor regels zijn opgesteld om de grondwaterkwaliteit te beschermen.

Hogere grenswaarde wegverkeerslawaaï
Een vastgestelde maximaal toelaatbare geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde.

Hollandse Waterlinïe en Nieuwe Hollandse Waterlinïe
Verdedigingslinïe uit de 17e eeuw die bestaat uit een aaneenschakeling van inundatievlakten en forten.

Hoofdwegennet
Stelsel van A-wegen dat de hoofdstructuur van het Nederlandse wegennet vormt. Deze wegen worden beheerd door Rijkswaterstaat.

Indirecte economische effecten
De doorwerking van directe projecteffecten van de eigenaar, exploitant of gebruikers van de betrokken infrastructuur op andere markten dan de transportmarkt (bijvoorbeeld arbeidsmarkt).

Initiatiefnemer
De organisatie die de studie uitvoert.

Initiatiefnemer Infrastructuur
Wegen, spoorwegen, vliegvelden.

Inundatievlakte
Een veld dat onder water gezet kon worden om als verdedigingslinïe tegen een aanvallende vijand te fungeren. Het stelsel van inundatievlaktes en forten op de zwakke plekken in deze linïe heet de Hollandse Waterlinïe.

Kilometerprijs/kilometerheffing
Een door de weggebruiker te betalen prijs per gereden kilometer, gedifferentieerd naar plaats, tijd en milieu. Ook bekend onder de term prijsbeleid.

Kosten-batenanalyse (KBA)
Een analyse van voor- en nadelen (kosten en baten) die alle partijen in de nationale samenleving ondervinden van de uitvoering van een project. De kosten-batenanalyse is een instrument om het economische rendement van een project(alternatief) te bepalen.

Ladder van Verdaas
In de Nota Mobiliteit vastgelegde volgorde waarin maatregelen worden overwogen om een mobiliteitsprobleem op te lossen.

Langzaam verkeer
Fietzers en wandelaars.

M.E.R. of m.e.r.
Milieueffectrapportage. Met kleine letters wordt de in de wet voorgeschreven procedure aangeduid, die bestaat uit het maken van de Startnotitie, inspraak, richtlijnen, adviezen, Milieueffectrapport, het beoordelen en gebruiken van het Milieueffectrapport in de besluitvorming en de evaluatie.

MER
Milieueffectrapport. Met de hoofdletters MER wordt het document aangeduid waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven daarvoor systematisch en objectief staan beschreven.

Mobiliteitsmanagement
Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor inspanningen die gedaan worden om de mobiliteitskeuze van individuen te beïnvloeden.

Mvt/uur
Motorvoertuigen/uur.

Nieuwe Hollandse Waterlinïe
Aanpassing van de Hollandse Waterlinïe waartoe in 1815 werd besloten. Hierbij werd Utrecht binnen de linïe gelegd. De Nieuwe Hollandse Waterlinïe (NHW) is in 1995 toegevoegd aan de werelderfgoedlijst van UNESCO.

Noordvleugel Utrecht (NV Utrecht)
De Noordvleugel Utrecht is een vorm van bestuurlijke samenwerking die vooral gericht is op integrale ruimtelijk-economische samenwerking. De NV Utrecht streeft naar een ruimtelijk-economische ontwikkeling waarin wonen, werken, natuurwaarden (groen), waterbeheer (blauw) en infrastructuur volledig op elkaar zijn afgestemd.

Nota Mobiliteit (NoMo)
Nota waarin het Nederlandse mobiliteitsbeleid is vastgelegd (2004).

Nota Natuur, Bos en Landschap 21e eeuw (NBL21)
Deze nota van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit beschrijft het bosbeheer (2000).

Onderliggend wegennet
Alle wegen in Nederland die niet tot het hoofdwegennet behoren. Deze wegen zijn in beheer bij andere wegbeheerders dan Rijkswaterstaat.

Ontsnippering
Het tegengaan van de versnippering van natuurgebieden door het aanleggen van ecologische verbindingen over wegen en andere infrastructurele werken.

Ontwerp-tracébesluit
Voorstel voor het tracébesluit. Staat open voor inspraak en adviezen door deskundigen.

Oriënterende waarde van het groepsrisico (GR)
Maat voor het risico dat mensen op en rond de weg lopen door een ongeval bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg. Bij overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico dient een maatschappelijke belangenafweging plaats te vinden over de voorgestelde ruimtelijke ontwikkeling.

Planstudie
Een studie naar mogelijke uitbreiding van het hoofdwegennet en de gevolgen daarvan.

Overdrachtsmaatregel
Een maatregel die ervoor zorgt dat het geluid dat door een weg wordt geproduceerd niet bij de omgeving kan komen. Voorbeelden zijn geluidsschermen en -wallen, maar ook gebouwen.

Prijsbeleid
De minister van Verkeer en Waterstaat is bezig met plannen om automobilisten te laten betalen voor automobilitëit. Ook wel bekend onder de naam kilometerheffing.

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS).
De door het Rijk aangegeven hoofdlijnen van het natuurbeleid zijn door de provincie nader uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

Randstadspoor
De naam van het toekomstige stadsge-westelijke treinvervoer in de regio Utrecht. Doel: de reizigers sneller en comfortabeler vervoeren over afstanden tussen 10 en 30 kilometer. De treinen rijden frequenter en stoppen op meer plaatsen dan de huidige stoptreinen. De samenwerkende partijen in de regio hebben de handen ineengeslagen in de vorm van het projectbureau Randstadspoor.

Referentiesituatie
De situatie waarin de weg blijft zoals hij is en er niets extra's gebeurt.

Rode lijst soorten
Lijst van dier- en plantensoorten die zeldzaam zijn of (dramatisch) achteruitgaan in hun voorkomen.

Rijbaan
Aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer. De begrenzing ervan is een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard.

Rijkswaterstaat
Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In opdracht van de minister en de staatssecretaris werkt Rijkswaterstaat aan het aanleggen, beheren en ontwikkelen van de infrastructurele hoofdnetwerken van ons land. Rijkswaterstaat is de opsteller van deze Startnotitie.

Rijstrook
Begrensd gedeelte van de rijbaan dat breed genoeg is voor het berijden daarvan door autoverkeer. Een rijbaan kan meerdere rijstroken bevatten.

Risicocijfer
Het aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers (verkeersprestatie: weglengte x intensiteit). Het risicocijfer wordt per drie jaar berekend.

Robuustheid
Het vermogen van een netwerk om verstoringen op te kunnen vangen; denk hierbij aan de beschikbaarheid van alternatieve routes voor het geval zich calamiteiten op het wegennet voordoen.

Sociale veiligheid
De mate waarin men zich vrij van dreiging en/of confrontatie met/zonder geweld in een bepaalde omgeving kan bewegen.

Spitsstrook
De vluchtstrook wordt voor een beperkte tijd van de dag gebruikt als extra rijstrook.

Startnotitie
Formeel document uit de Tracéwetprocedure en de Wet milieubeheer waarin de planstudie wordt aangekondigd.

Stiltegebied
Een door de provincie aangegeven gebied waarin de geluidsbelasting door toedoen van menselijke activiteiten zo laag dient te zijn dat de natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord.

Tracébesluit
Besluit van de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM om een verbinding uit het hoofdwegennet aan te leggen of te verbreden.

Tracéwet
De wet die bepaalt hoe besluiten over uitbreiding of aanpassing van hoofdwegen gemaakt moeten worden. Het beschrijft de procedure die nodig is om te komen tot een besluit.

Uitvoeringsbesluit
Besluit (vergunning, ontheffing) ter uitvoering van het Tracébesluit.

UNESCO werelderfgoed
UNESCO staat voor United Nations Educational Scientific and Cultural Organization. Doel van dit onderdeel van de Verenigde Naties (VN) is het beschermen van erfgoed met een bijzondere waarde voor de mensheid. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is opgenomen in de UNESCO-werelderfgoedlijst.

Varianten
Meerdere mogelijkheden voor onderdelen van een alternatief.

VERDER
Het programma VERDER is de overkoepelende naam voor het opstellen en uitvoeren van de gehele pakketten van oplossingsmaatregelen voor de Ring Utrecht en de Driehoek Utrecht – Hilversum – Amersfoort. De regie is in handen van het programmabureau VERDER.

Verkeersintensiteit
De hoeveelheid verkeer op een snelweg. Deze wordt vaak berekend met verkeersmodellen die voor een toekomstjaar een inschatting van de hoeveelheid verkeer kunnen geven.

Versnippering
Doorsnijden van natuurgebieden, verbindingzones en leefgebieden van flora en fauna.

Verstoring
Negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woon- en leefmilieu als het natuurlijke milieu.

Visuele hinder
Uitzicht dat als lelijk wordt ervaren.

Voertuigverliesuren
Het aantal uren extra reistijd vergeleken met de situatie zonder vertragingen.

Watertoets
Methode om vast te stellen welke gevolgen ingrepen hebben op de waterhuishouding, waterkwaliteit en waterkwantiteit.

Weefstrook
Een rijstrook waar zowel invoegend als uitvoegend verkeer gebruik van maakt. Een weefstrook wordt gebruikt als een toerit en een afrit dicht bij elkaar liggen.

Wet Milieubeheer
Belangrijkste milieuwet die bepaalt welk (wettelijk) gereedschap ingezet kan worden om het milieu te beschermen.

Bijlage C Literatuurlijst

Bestuur Regio Utrecht
Kwaliteitsnet Goederenvervoer
Regio Utrecht
2006

Bestuur Regio Utrecht
Regionaal Structuurplan 2005-2015
2005

Centraal Bureau voor de Statistiek
Cijfers over inwonersaantallen over verschillende jaren per gemeente

Commissie Waterbeheer 21e eeuw
Waterbeleid voor de 21e eeuw
2000

GOVERA
Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad
2006

Europese Unie
Kaderrichtlijn Water
2000

Ministerie van LNV
Gebiedendatabase beschermde natuurgebieden Nederland (internet)

Ministerie van LNV
Nota Natuur, Bos en Landschap in de 21e eeuw - Natuur voor mensen, mensen voor natuur
2000

Ministerie van OC&W, Ministerie van VROM, Ministerie van LNV en Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Nota Belvédère - Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting
1999

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) ‘Wegen’ ‘Spoorwegen’ en ‘Vaarwegen’
2007

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Programma Randstad Urgent
2007

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van LNV en Ministerie van VROM
Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO)
2004

Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van VROM
Nota Mobiliteit - Naar een betrouwbare en voorspelbare reistijd
2004

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van VROM en Ministerie van BZK
Nota en Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen
1996/2004

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van VROM, Ministerie van EZ en Ministerie van LNV
MIRT projectenboek
2008

Ministerie van VROM
Nota Ruimte - Ruimte voor ontwikkeling
2006

Ministerie van VROM
Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) -Een wereld en een wil: werken aan duurzaamheid
2001

Nationaal Project Nieuwe Hollandse Waterlinie
Panorama Krayenhoff - Linieperspectief
2004

Noordvleugel Utrecht
Ontwikkelingsvisie NV Utrecht 2015-2030
2006

Programmabureau VERDER
MIT Verkenning/Netwerkanalyse regio Utrecht
2006

Provincie Noord-Holland
Gebiedsplan Gooi- en Vechtstreek
2003

Provincie Noord-Holland
Nota Groene wegen
1999

Provincie Noord-Holland
Provinciale Milieuverordening - vijfde tranche
2006

Provincie Noord-Holland
Streekplan Noord-Holland Zuid
2003

Provincie Utrecht
Beleidsplan Natuur en Landschap
1992

Provincie Utrecht
Natuurgebiedsplan Eemland
2002

Provincie Utrecht
Natuurgebiedsplan Vecht- en Plassengebied
2002

Provincie Utrecht
Provinciaal Milieubeleidsplan 2004-2008
2003

Provincie Utrecht
Provinciale Milieuverordening 2005
2004

Provincie Utrecht
Streekplan Utrecht 2005-2015
2004

Rijk, Provincies, Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging Nederlandse Gemeenten en Unie van Waterschappen
Nationaal Bestuursakkoord Water
2003

Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Anker Veilig op weg
2005

*Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer
en Vervoer*
Bereikbaarheidsmonitor Hoofdwegennet 2006
2007

*Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer
en Vervoer*
Filetop 50 2006
2007

Rijkswaterstaat DVS/DID
Bestand Geregistreerde Ongevallen
Nederland
2006

Rijkswaterstaat Utrecht
Grootschalige wegenenquête Utrecht
goederenvervoer
2004

Rijkswaterstaat Utrecht
Rijttijdenanalyse Hoofdwegennet Utrecht
in het jaar 2006
2007

Waterschap Vallei & Eem
Waterbeheersplan 2004-2007
2003

Colofon

Deze planstudie is onderdeel van het
samenwerkingsprogramma VERDER



Auteurs
Rijkswaterstaat Utrecht

Tekstredactie
Van Zandbeek communicatie & creatie

Coördinatie
Van Zandbeek communicatie & creatie

Fotografie
Dick Termijn, Roeland van Santbrink,
Stijn Decorte en Rijkswaterstaat

Vormgeving
Van Zandbeek communicatie & creatie

Druk
Drukkerij Valkenstadt bv, Valkenswaard



Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat, de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, werkt voor u aan droge voeten, voldoende en schoon water, vlot en veilig verkeer over weg en water en betrouwbare en bruikbare informatie. www.rijkswaterstaat.nl

