

1041-2
2c

Samen werken aan bereikbaarheid

Startnotitie A1

Traject Eemnes - Barneveld



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Utrecht

Inhoud

1	INLEIDING	
1.1	De aanleiding voor deze Startnotitie.....	3
1.2	De procedure in kort bestek.....	3
1.3	De functie van deze Startnotitie.....	5
1.4	Relaties met andere projecten en studies.....	6
1.5	Leeswijzer.....	7
2	VERKEER EN VERVOER	
2.1	Beleid.....	8
2.1.1	Nationaal beleid.....	8
2.1.2	Regionaal beleid.....	9
2.2	Huidige situatie.....	9
2.2.1	Beschrijving van de A1.....	9
2.2.2	De functie van de A1.....	11
2.2.3	Het verkeer op de A1.....	11
2.2.4	Beschrijving van het onderliggend wegennet.....	12
2.2.5	Openbaar vervoer.....	12
2.2.6	Verkeersveiligheid.....	13
2.3	Ontwikkelingen tot 2010.....	13
2.3.1	Overzicht van ontwikkelingen.....	13
2.3.2	Het verkeer op de A1.....	15
2.3.3	Openbaar vervoer.....	16
2.3.4	Verkeersveiligheid.....	16
2.4	Ontwikkelingen na 2010.....	16
3	RUIMTELIJKE ORDENING EN ECONOMIE	
3.1	Beleid.....	17
3.1.1	Nationaal beleid.....	17
3.1.2	Regionaal beleid.....	17
3.2	Huidige situatie.....	18
3.3	Ontwikkelingen.....	19
4	WOON- EN LEEFMILIEU	
4.1	Beleid.....	22
4.1.1	Nationaal beleid.....	22
4.1.2	Regionaal beleid.....	22
4.2	Huidige situatie.....	22
4.3	Ontwikkelingen.....	23
5	NATUUR EN LANDSCHAP	
5.1	Beleid.....	24
5.1.1	Nationaal beleid.....	24
5.1.2	Regionaal beleid.....	24
5.2	Huidige situatie.....	25
5.3	Ontwikkelingen.....	27
6	PROBLEEM- EN DOELSTELLING	
6.1	Probleemstelling.....	28
6.1.1	Kernprobleem: bereikbaarheid.....	28
6.1.2	Overige problemen.....	28
6.2	Doelstelling.....	29

7	ALTERNATIEVEN	
7.1	Werkwijze bij de selectie en samenstelling van alternatieven	30
7.2	Te onderzoeken alternatieven	31
7.2.1	Referentiesituatie ('niets extra's doen')	31
7.2.2	Benuttingsalternatief	33
7.2.3	Verbredingsalternatief (2 x 3 rijstroken)	33
7.2.4	Meest milieuvriendelijk alternatief	33
8	EFFECTEN	
8.1	Werkwijze bij de effectbeschrijving	35
8.2	Te beschrijven effecten	36
9	PROCEDURE EN PLANNING	
9.1	De Tracéwet en afstemming met andere regelingen	39
9.2	Stappen in de procedure	39
9.3	Hoe kunt u reageren?	42
	VERKLARENDE WOORDENLIJST	43
	LITERATUUR	47

1 Inleiding

Op de A1 tussen Eemnes en Barneveld ontstaan regelmatig files. Op dit moment speelt dit probleem vooral tussen Soest en knooppunt Hoevelaken, maar in de toekomst zullen ook de andere wegvakken overbelast raken, want er komt steeds meer autoverkeer. Welke oplossingen zijn er? En wat zijn de effecten van deze oplossingen? Dit zijn de centrale vragen in een onderzoek van Rijkswaterstaat directie Utrecht. Deze Startnotitie geeft aan welke specifieke onderwerpen in dit onderzoek aan bod zullen komen. Tijdens een inspraakronde kunt u op de Startnotitie reageren.

1.1 De aanleiding voor deze Startnotitie

Verkeer over achterlandverbindingen

De A1 loopt van Amsterdam via Amersfoort, Apeldoorn en Deventer naar de Nederlands-Duitse grens bij Oldenzaal. De A1 is een zogenoemde achterlandverbinding. Achterlandverbindingen zijn wegen die belangrijke economische centra onderling en met het Europese achterland verbinden (zie kaart 1.1 *Achterlandverbinding A1*).

Een goede doorstroming van het verkeer op de achterlandverbindingen is van vitaal belang voor het functioneren van de mainports Amsterdam / Schiphol, Rotterdam / Rijnmond en andere economische centra. Het Nederlandse beleid voor verkeer en vervoer is er dan ook op gericht om files op achterlandverbindingen zo veel mogelijk te beperken. Van al het verkeer dat in een etmaal over een wegvak rijdt, mag hooguit 2% in een file terechtkomen. Of anders gezegd, met gebruik van een technische term die u in deze notitie regelmatig zult tegenkomen: de *congestiekans* op wegvakken van achterlandverbindingen mag niet groter zijn dan 2%. Dat is aangegeven in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, afgekort: het SVV-II. In het verlengde van het SVV-II verscheen in 1996 de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB). Deze nota heeft onder meer als doel een impuls te geven aan een verbetering van de verkeersdoorstroming op de achterlandverbindingen.

Toenemende problemen wanneer maatregelen achterwege blijven

In Nederland zijn files aan de orde van de

dag, ook op achterlandverbindingen zoals de A1. Het autogebruik is in de afgelopen jaren sterk toegenomen en deze groei zet zich door in de komende jaren. Welke consequenties heeft dit voor de doorstroming van het verkeer? In het kader van SWAB is verkennend onderzoek uitgevoerd naar de situatie in het jaar 2010 op drie achterlandverbindingen:

- A1 (Amsterdam - Duitsland);
- A2 / A76 (Amsterdam - Aken);
- A4 / A16.

De verkenningen wezen uit dat op grote delen van deze verbindingen de congestiekans in het jaar 2010 (ruim) boven de 2% uitkomt wanneer maatregelen achterwege blijven. Dit houdt in dat het verkeer dagelijks hinder van files zal ondervinden.

Naar aanleiding van de verkenningen is besloten voor negen deeltrajecten op de genoemde achterlandverbindingen een procedure te starten in het kader van de Tracéwet. Zo'n procedure dient als voorbereiding op besluiten over mogelijke oplossingen. Het 32 kilometer lange stuk van de A1 tussen Eemnes en Barneveld is een van de deeltrajecten die deze Tracéwetprocedure gaan doorlopen.

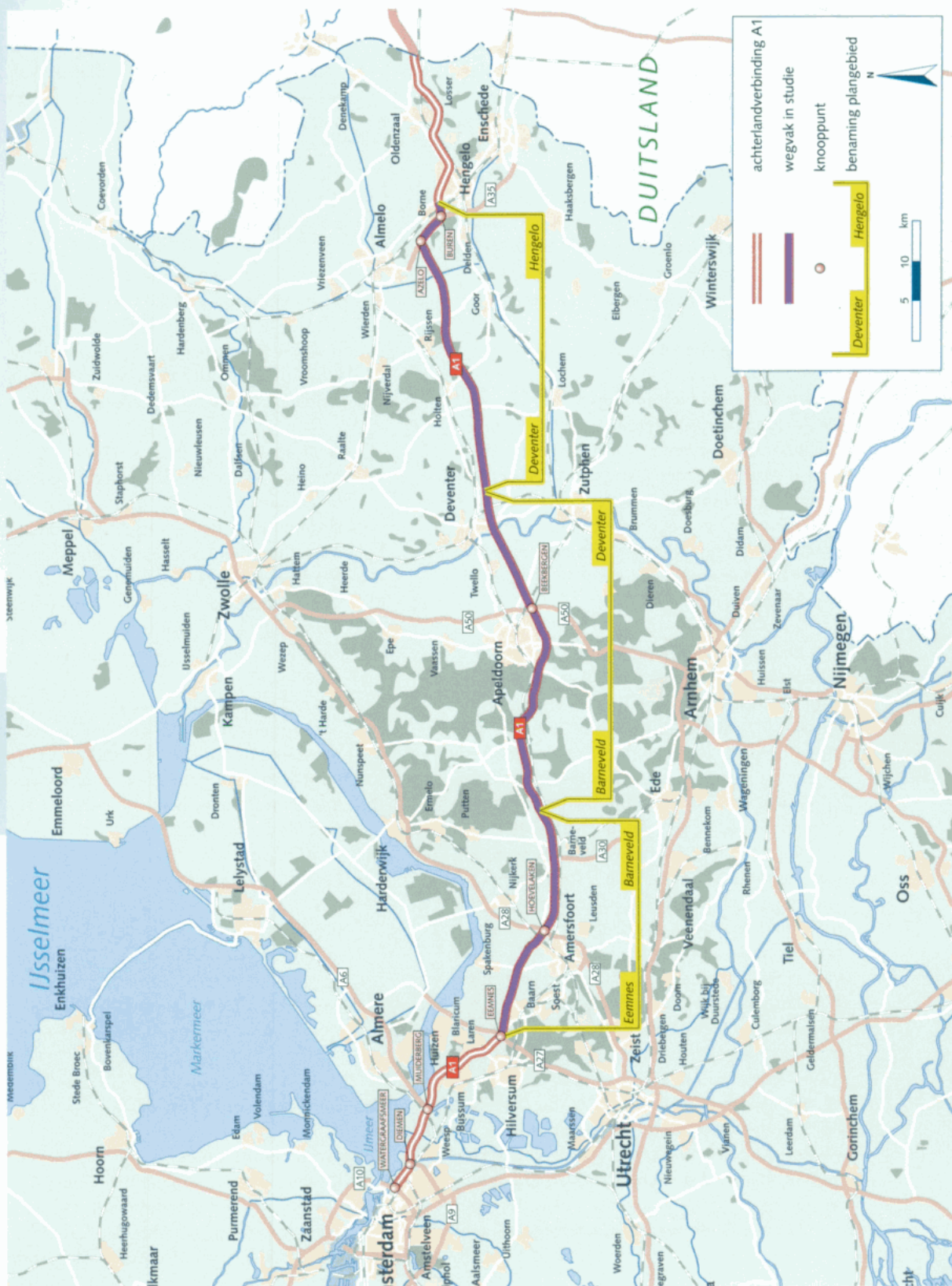
Op het betreffende deel van de A1 doen zich op dit moment vooral problemen voor tussen Soest en knooppunt Hoevelaken. Hier passeren tijdens een gemiddeld etmaal circa 80.000 motorvoertuigen, waarvan een groot aantal met files wordt geconfronteerd: de congestiekans is groter dan 5%. Tussen Soest en Eembrugge ligt de congestiekans zelfs tussen de 10 en 20%. Als maatregelen achterwege blijven, zullen vanwege het toenemend autogebruik de fileproblemen op de genoemde wegvakken verergeren, terwijl ook de andere wegvakken tussen Eemnes en Barneveld steeds zwaarder onder druk komen te staan.

1.2 De procedure in kort bestek

Regels voor zorgvuldigheid

De minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) neemt uiteindelijk samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een besluit over eventuele aanpassingen van de A1 Eemnes -

kaart 1.1 Achterlandverbinding A1



Barneveld (en de acht andere deeltrajecten die tegelijkertijd in procedure zijn gegaan). Deze ministers hebben in de procedure de rol van 'bevoegd gezag'. De Tracéwetprocedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zo zorgvuldig mogelijk verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

Trajectnota: informatie over problemen, alternatieven en effecten

Een belangrijke spelregel is voorts dat er aan de besluitvorming uitgebreid onderzoek voorafgaat. De resultaten daarvan worden gepresenteerd in een openbaar document: een Trajectnota. Een milieu-effectrapport (MER) is een onderdeel van zo'n Trajectnota. De drie belangrijkste onderwerpen in een Trajectnota zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen;
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven;
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

In het geval van de A1 Eemnes – Barneveld is Rijkswaterstaat directie Utrecht (de 'initiatiefnemer') verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota. Na voltooiing van de nota is er een inspraakronde en bestuurlijk overleg. Voorts krijgen adviserende instanties (zoals het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur en de onafhankelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage) de gelegenheid adviezen uit te brengen aan het bevoegd gezag.

De Trajectnota, de inspraakreacties en de adviezen komen vervolgens aan de basis van de besluitvorming te staan. Deze documenten voorzien de ministers van V&W en VROM van de informatie die zij nodig hebben om een zorgvuldig afgewogen besluit te nemen. Dit besluit wordt een 'Tracébesluit' genoemd. Een volledige beschrijving van de procedure is te vinden in hoofdstuk 9 van deze notitie.

1.3 De functie van deze Startnotitie

Afbakening van te onderzoeken alternatieven en effecten

In de Trajectnota worden verschillende mogelijke oplossingen met hun effecten gepresenteerd. Dat vereist onderzoek. Het is vanzelfsprekend niet wenselijk in het wilde weg van alles en nog wat te gaan onderzoeken. De vraag is dan ook: wat zijn in het specifieke geval van de A1 tussen Eemnes en Barneveld de meest kansrijke oplossingen en welke effecten van deze oplossingen moeten in kaart gebracht worden? Met andere woorden: waarop moet de studie zich toespitsen?

Voordat Rijkswaterstaat met het opstellen van de Trajectnota begint, wordt eerst de inhoud van het onderzoek afgebakend. Dit gebeurt door middel van de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota'. Het is de bedoeling dat deze richtlijnen zo goed mogelijk weerspiegelen welke wensen er leven bij de betrokkenen ten aanzien van de informatie die beschikbaar moet komen. Om dit te bereiken gaat aan het vaststellen van de richtlijnen inspraak en advisering vooraf. Deze Startnotitie vormt hiervoor het vertrekpunt.

Aanzet en uitnodiging

Met deze Startnotitie doet Rijkswaterstaat directie Utrecht een eerste aanzet tot de inhoudsafbakening van de op te stellen Trajectnota. Tegelijkertijd is de Startnotitie een uitnodiging aan belangstellenden en betrokkenen om mee te denken en desgewenst een inspraakreactie in te dienen.

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage. Gedurende deze periode kunnen burgers, belangengroeperingen en overheidsinstanties via inspraakreacties kenbaar maken op welke alternatieven en effecten het onderzoek zich volgens hen moet gaan richten. Belangrijk daarbij is dat het bij de inspraak in dit stadium nadrukkelijk nog niet draait om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, wanneer de Trajectnota afgerond is en ter inzage wordt gelegd. Op dit moment gaat het vooral om de vraag welke informatie op tafel moet komen om later een zorgvuldig afgewogen besluit te kunnen nemen.

Het bevoegd gezag gebruikt de inspraakreacties om de richtlijnen vast te stellen. Volgens de huidige planning zal dit in het voorjaar van 2000 gebeuren. Daarna gaat het werken aan de Trajectnota van start.

Hoe kunt u reageren?

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage, van 2 september 1999 tot 30 september 1999. Gedurende deze periode kan iedereen schriftelijk reageren. Bij de inspraak staat de volgende vraag centraal:

Welke alternatieven en effecten moeten bestudeerd worden om later een verantwoord besluit mogelijk te maken?

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 30 september 1999 naar:

Inspreekpunt A1 Eemnes - Barneveld
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Tijdens de inspraakperiode zijn er op verschillende plaatsen informatiebijeenkomsten. Advertenties in regionale dagbladen en huis-aan-huisbladen brengen u tijdig op de hoogte van data en locaties van deze bijeenkomsten.

De Startnotitie: stand van zaken per mei 1999

De zomermaanden zijn gebruikt om deze Startnotitie vorm te geven en te drukken. De tekst van deze Startnotitie geeft de stand van zaken in mei 1999 weer. Eventuele ontwikkelingen die zich nadien hebben voorgedaan, konden om praktische redenen niet meer in de notitie verwerkt worden. Als dit nodig is, dan zullen de 'richtlijnen voor de inhoud van Trajectnota' gebruikt worden voor actualisering.

1.4 Relaties met andere projecten en studies

De negen studies in het kader van SWAB

In paragraaf 1.1 is aangegeven dat er voor negen deeltrajecten (waaronder de A1 Eemnes - Barneveld) op drie achterlandverbindingen tegelijkertijd procedures gestart zijn. Het streven is deze procedures – waar

nodig – inhoudelijk op elkaar af te stemmen. Zo zullen bij de analyse van huidige en toekomstige problemen in beginsel steeds dezelfde methoden en technieken gebruikt worden. In de negen Startnotities die inmiddels zijn verschenen, worden voor een belangrijk deel ook steeds dezelfde uitgangspunten gehanteerd om de te onderzoeken alternatieven en effecten af te bakenen.

Het afstemmen van de negen procedures heeft verschillende voordelen. De studies kunnen daardoor bijvoorbeeld efficiënter verlopen. Ook wordt op deze manier gewaarborgd dat er goed inzicht ontstaat in de wijze waarop verkeersstromen op verschillende deeltrajecten per achterlandverbinding elkaar beïnvloeden. Verder ontstaat de mogelijkheid het onderwerp 'verkeer en vervoer op achterlandverbindingen' consequent vanuit een en dezelfde invalshoek te benaderen. Tegelijkertijd zorgt de opdeling in negen procedures ervoor dat elk afzonderlijk deeltraject bestudeerd kan worden met voldoende diepgang, zodat regiospecifieke omstandigheden goed uit de verf komen.

Studies naar de A1

De twee deeltrajecten ten oosten van de A1 Eemnes - Barneveld maken eveneens deel uit van het cluster van negen procedures. Het gaat om de deeltrajecten Barneveld - Deventer en Deventer - Hengelo, waarvoor Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland initiatiefnemer is. De directies Utrecht en Oost-Nederland van Rijkswaterstaat zullen de studies, die zij onder hun hoede hebben, nauw op elkaar afstemmen. De drie Trajectnota's voor het middendeel en het oostelijke deel van de A1 zullen tegelijkertijd verschijnen en gezamenlijk een compleet beeld geven van het verkeer en vervoer op deze achterlandverbinding.

De hoeveelheid en de samenstelling (auto's en vrachtwagens) van het verkeer over het oostelijke deel van de A1 is mede afhankelijk van de verkeersstromen op het westelijke deel van de A1, het deeltraject Amsterdam - Eemnes. Dit deeltraject is één van de verbindingen in de studie 'Corridors tussen de Regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi', de 'CRAAG-studie'. Voor de CRAAG is inmiddels een procedure in het kader van de Tracéwet

gestart. Ook met deze CRAAG-studie vindt afstemming plaats.

Overige projecten en studies

In de (wijde) omgeving van de A1 zijn verschillende projecten op het gebied van verkeer en vervoer in ontwikkeling en in uitvoering. Deze projecten beïnvloeden de verkeersstromen op de A1. Projecten die reeds in uitvoering zijn of waarover inmiddels definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, vormen uitgangspunten voor de studie naar de A1 Eemnes - Barneveld. 'Uitgangspunt' betekent in dit verband dat deze projecten bij de probleemanalyse, de alternatievenontwikkeling en de effectenbeschrijvingen als gerealiseerd worden beschouwd: de toekomstige consequenties van deze projecten voor verkeer en vervoer over de A1 tellen volwaardig mee, ook al zijn die consequenties op dit moment nog niet waarneembaar. Ook enkele belangrijke regionale plannen worden als gerealiseerd beschouwd.

Daarnaast zijn er projecten die momenteel nog in studie zijn, maar die te zijner tijd wel consequenties kunnen hebben voor het verkeer en vervoer over de A1. De ontwikkelingen rond deze projecten worden op de voet gevolgd en, waar relevant, verwerkt in de Trajectnota.

Een overzicht van de belangrijkste projecten en studies is te vinden in paragraaf 2.3.1.

1.5 Leeswijzer

Wat zijn de problemen? Wat is de doelstelling? (hoofdstuk 2 – 6)

Deze Startnotitie opent met een analyse van huidige en toekomstige problemen. Het gaat daarbij om:

- verkeer en vervoer (hoofdstuk 2);
- ruimtelijke ordening en economie (hoofdstuk 3);
- woon- en leefmilieu (hoofdstuk 4);
- natuur en landschap (hoofdstuk 5).

In de betreffende hoofdstukken wordt voor elk van de bovenstaande terreinen steeds aangegeven wat het beleid is van het Rijk en de andere overheden, wat de belangrijkste

karakteristieken zijn van de huidige situatie en welke ontwikkelingen te verwachten zijn in de periode tot aan 2010.

Hoofdstuk 6 bevat de conclusies die aan de beschrijvingen in de voorafgaande hoofdstukken verbonden kunnen worden. In hoofdstuk 6 wordt kort aangegeven welke problemen er zullen spelen in 2010 wanneer maatregelen met betrekking tot de A1 Eemnes - Barneveld achterwege blijven. Uit deze probleemstelling wordt afgeleid welke doelstelling gerealiseerd moet worden. In deze doelstelling staat centraal dat de A1 Eemnes - Barneveld ook na 2010 een degelijke schakel moet zijn in een goed functionerende achterlandverbinding.

Welke alternatieven worden onderzocht? (hoofdstuk 7)

Voor veel lezers van deze Startnotitie is hoofdstuk 7 waarschijnlijk het belangrijkste. Dit hoofdstuk laat zien welke oplossingen (de alternatieven) Rijkswaterstaat directie Utrecht wil gaan onderzoeken. Het voorstel is om het onderzoek vooral te richten op een 'benuttingsalternatief' (optimaal gebruik van het asfalt) en op 'verbredingsalternatieven' (extra rijstroken). Ook wordt een zogenaamd 'meest milieuvriendelijk alternatief' uitgewerkt.

Welke effecten worden in kaart gebracht? (hoofdstuk 8)

Maatregelen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren kunnen verschillende soorten effecten met zich meebrengen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om effecten op de ruimtelijke ordening, de economie, het milieu, de natuur en het landschap. Hoofdstuk 8 bevat een voorstel voor de te onderzoeken effecten.

Hoe zit de procedure in elkaar? Hoe kunt u reageren? (hoofdstuk 9)

De hoofdlijnen van de procedure zijn beschreven in paragraaf 1.2. Een compleet overzicht van alle procedurestappen en betrokken partijen is te vinden in hoofdstuk 9.

Wat is ook alweer...? (verklarende woordenlijst)

In een Startnotitie valt er helaas niet aan te ontkomen nu en dan vakjargon te gebruiken. Aan het eind van deze notitie is een verklarende woordenlijst te vinden.

2 Verkeer en vervoer

Het landelijk verkeers- en vervoersbeleid is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). De hoofdlijnen van het beleid zijn beperking van de groei van het autoverkeer én een goede bereikbaarheid, met name voor de achterlandverbindingen zoals de A1. Er staan op bepaalde gedeeltes van de A1 Eemnes - Barneveld nu al vaak files. Tussen Soest en knooppunt Hoevelaken ligt de congestiekans al ver boven de gestelde norm van 2%. Als er geen extra maatregelen worden genomen, dan is in 2010 de kans op files op deze weggedeeltes verdubbeld. Op sommige delen zal de congestiekans 20% bedragen; tussen Hoevelaken en Barneveld is de congestiekans tegen die tijd groter dan 20%.

2.1 Beleid

2.1.1 Nationaal beleid

Het SVV-II

Het Rijk heeft in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (het SVV-II) gekozen voor een beleid waarin het verkeers- en vervoerssysteem de economische ontwikkeling van Nederland als distributieland ondersteunt. Een goede bereikbaarheid van economische centra zoals Amsterdam / Schiphol en Rotterdam / Rijnmond is een belangrijke voorwaarde voor die economische ontwikkeling. In het SVV-II zijn grenzen gesteld aan de nadelige effecten die het verkeer en vervoer met zich meebrengen. Het gaat daarbij om zaken als luchtverontreiniging, geluidhinder, verkeersongevalligheid, ruimtebeslag, aantasting van natuur en landschap en barrièrewerking.

Beperking van de groei

Een belangrijk streven in het SVV-II is de groei van het autoverkeer te beperken. Tegelijkertijd moet een goede bereikbaarheid verzekerd worden voor de economisch belangrijke centra. De groei van de automobilititeit in 2010 moet landelijk beperkt worden tot 35% ten opzichte van 1986. Om dit doel te bereiken staat er in het SVV-II een pakket aan maatregelen om de automobilititeit te verminderen. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn parkeerbeleid en het stimuleren van het collectieve vervoer. Het openbaar vervoer wordt daartoe aanzienlijk verbeterd. Ook zijn

er diverse plannen voor stads- en streekvervoer. Het SVV-II streeft naar een verdubbeling van de prestaties van het openbaar vervoer.

Congestiekans

In het SVV-II is een norm vastgesteld voor de kans op filevorming op achterlandverbindingen, de *congestiekans*. De congestiekans wordt uitgedrukt in een percentage. Dit percentage geeft aan welk deel van het dagelijkse verkeer met files geconfronteerd mag worden. Voor achterlandverbindingen zoals de A1 is die norm gesteld op een maximum van 2%. Dit houdt dus in dat per etmaal niet meer dan 2% van het verkeer in een file terecht mag komen.

Veiligheid

Ook voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid is in het SVV-II een norm gesteld. Het aantal verkeersdoden en -gewonden vormt daarbij de maatstaf voor de mate van veiligheid op een bepaald weggedeelte. De norm wordt uitgedrukt in het percentage afname van het aantal verkeersslachtoffers. In het SVV-II is aangegeven dat het aantal verkeersdoden in de periode 1986 - 2010 moet afnemen met 50% en het aantal gewonden met 40%.

Rekeningrijden

Het Rijk is van plan - in eerste instantie vooral in de Randstad - rekeningrijden in te voeren. Hiermee wordt beoogd de hoeveelheid verkeer tijdens de ochtendspits te reduceren en daarmee files terug te dringen.

Aanvullingen op het SVV-II

Inmiddels is duidelijk geworden dat de uitvoering van de maatregelen uit het SVV-II achterligt op schema. Omdat de bereikbaarheid snel afneemt, is onderzocht hoe er toch tijdig oplossingen geboden kunnen worden. Daarom is het SVV-II in de loop der tijd aangevuld met een aantal nota's op specifieke onderdelen. Deze nota's geven aan hoe delen van het SVV-II beleid sneller en slimmer dan voorheen uitgevoerd kunnen worden. De belangrijkste nota's zijn:

- Transport In Balans (TIB) (1996). Het kabinet streeft naar verdere economische groei, om ruimte te scheppen voor een verdere groei van de werkgelegenheid. Toename van het goederenvervoer is daar onlosma-

kelijk mee verbonden. In deze nota geeft het kabinet aan hoe in de toekomst het vervoer van goederen op een meer evenwichtige wijze kan plaatsvinden door meer goederen via rail en water te laten verplaatsen;

- Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB) (1996). Door in een versneld tempo het wegennet, spoorwegennet en andere alternatieven voor de auto te verbeteren en de enorme groei van het autoverkeer af te remmen, wordt ernaar gestreefd zoveel mogelijk evenwicht te bereiken tussen vraag en aanbod van het personenverkeer. Het kabinet legt de prioriteit daar waar de problemen het grootst zijn. In het SWAB wordt een strategisch en samenhangend pakket aan maatregelen gepresenteerd als uitwerking en versnelling van het SVV-II.

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) (1999 - 2003) wordt aangegeven dat de belangrijkste knelpunten op de SWAB-achterlandverbindingen nog voor het jaar 2010 worden opgelost. Met het oplossen van alleen de belangrijkste knelpunten worden de doelstellingen uit het SVV-II echter niet gehaald. Daarom worden er aanvullend planstudies uitgevoerd voor de overblijvende knelpunten op de achterlandverbindingen. Het traject op de A1 Eemnes - Barneveld is één van die knelpunten: de eventuele uitvoering van plannen zal pas na 2010 plaatsvinden, tenzij er voor die tijd financiële middelen beschikbaar komen.

Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP)

Het NVVP is een actualisering van het SVV-II. Dat plan is nog in de maak. Verschenen is in dit kader de Perspectievennota. In deze discussienota wordt veel aandacht besteed aan prijsbeleid en -benutting. In de trajectstudie worden de inzichten met betrekking tot het NVVP meegenomen.

2.1.2 Regionaal beleid

Het landelijk beleid uit het SVV-II wordt uitgewerkt in Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen (PVVP's) en Regionale Verkeers- en Vervoersplannen (RVVP's). Sommige gemeenten hebben daarnaast een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan opgesteld. In al deze plannen wordt het verkeers- en vervoersbeleid op het eigen schaalniveau

gepresenteerd. In de studie wordt met dergelijke plannen ook rekening gehouden.

Van belang voor het traject A1 Eemnes - Barneveld zijn de provinciale verkeers- en vervoersplannen van de provincies Gelderland en Utrecht. Ook het stadsgewest Utrecht, het gewest Gooi- en Vechtstreek en gewest Eemland hebben een verkeers- en vervoersplan opgesteld. Het verkeers- en vervoersplan van het gewest Vallei en Veluwe is in voorbereiding. Het verkeers- en vervoersplan van Amersfoort is geactualiseerd.

2.2 Huidige situatie

2.2.1 Beschrijving van de A1

Het deeltraject dat onderwerp is van de studie, is weergegeven op kaart 2.2 *Huidige situatie*. Het traject begint ten westen van knooppunt Eemnes bij km 29 en loopt tot km 61, tussen de aansluitingen Voorthuizen en Stroe. Op het gehele traject is de A1 grotendeels uitgevoerd als een 2 x 2-strooks autosnelweg. Alleen ter plaatse van de knooppunten is de weg breder. Bij knooppunt Eemnes liggen naast 2 x 2 doorgaande rijstroken ook 2 x 1 parallelstroken. Tussen knooppunt Eemnes en aansluiting Soest en rondom knooppunt Hoevelaken is de A1 als een 4 x 2-strooks autosnelweg uitgevoerd.



Knooppunt Eemnes

In het traject bevinden zich de volgende zeven aansluitingen en twee knooppunten (van west naar oost):

- knooppunt Eemnes;
- aansluiting Soest;

kaart 2.2 Huidige situatie



- aansluiting Eembrugge;
- aansluiting Bunschoten;
- aansluiting Amersfoort-Noord;
- knooppunt Hoevelaken;
- aansluiting Hoevelaken;
- aansluiting Barneveld;
- aansluiting Voorthuizen.

2.2.2 De functie van de A1

Op internationaal niveau fungeert de gehele A1 als achterlandverbinding tussen de mainport Amsterdam / Schiphol en het achterland Noord-Duitsland, Scandinavië en Oost-Europa. Vanaf het knooppunt Hoevelaken komt daar het verkeer vanuit de mainport Rotterdam / Rijnmond bij.

Op nationaal niveau zorgt de A1 als onderdeel van het hoofdwegennet voor een verbinding tussen diverse bestuurlijke en economische centra, waartoe onder meer het stadsgewest Amersfoort behoort.

Op regionaal niveau is de A1 een belangrijke schakel tussen bijvoorbeeld Hilversum / 't Gooi en Amersfoort en tussen Amersfoort en Barneveld. Daarnaast zorgt de A1 voor de ontsluiting van de tussengelegen woonkernen, zoals Baarn, Bunschoten - Spakenburg, Hoevelaken en Voorthuizen. Op lokaal niveau wordt de A1 samen met de A28 gebruikt als halve rondweg om Amersfoort.

2.2.3 Het verkeer op de A1

Omvang van het verkeer en congestiekans

Op grote delen van de A1 tussen Eemnes en Stroe bedraagt de congestiekans momenteel 5 á 10 %. Alleen op de wegvakken Laren - Soest en Voorthuizen - Stroe voldoet de weg momenteel aan de norm van 2% congestiekans. Ook op het wegvak knooppunt Hoevelaken - aansluiting Hoevelaken blijft de berekende congestiekans beneden de 2%. Dat wil echter niet zeggen dat hier geen problemen zijn. Door terugslag van de file binnen het knooppunt (met name op de lus die de A1 vanuit het oosten verbindt met de A28 richting Utrecht) ontstaat momenteel op vrijwel elke werkdag congestie. Dit speelt zich hoofdzakelijk af op de noordelijke parallelbaan, die zich al voor de aansluiting Hoevelaken van de doorgaande rijbaan afsplitst, maar steeds vaker wordt ook het doorgaande verkeer op de A1 met dit verschijnsel geconfronteerd. Tussen de aansluiting Hoevelaken en de aansluiting Barneveld wordt net niet aan de 2%-norm voldaan; op de overige wegvakken wordt de norm ruimschoots overtreden.

Uit fileregistratiegegevens blijkt dat de congestie zich in de ochtendspits vooral voordoet op de zuidbaan tussen de aansluiting Bunschoten en het knooppunt Hoevelaken en op de noordbaan tussen de aansluiting Barneveld en het knooppunt Hoevelaken. In de avondspits doet de congestie zich voornamelijk voor op de zuidbaan tussen Soest en Eembrugge.

Tabel 1

Verkeersintensiteiten en congestiekansen op de A1 Laren - Stroe in 1995 en 1997.

Wegvak		1995		1997	
		Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal	Congestiekans %	Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal	Congestiekans %
Laren	- Kp. Eemnes	92.000	<2	94.000	<2
Kp. Eemnes	- Soest	94.000	<2	98.000	<2
Soest	- Eembrugge	75.000	5-10	80.000	>10
Eembrugge	- Bunschoten	73.000	5-10	78.000	5-10
Bunschoten	- Amersfoort N.	71.000	5-10	76.000	5-10
Amersfoort N.	- Kp. Hoevelaken	72.000	5-10	77.000	5-10
Kp. Hoevelaken	- Hoevelaken	77.000	< 2)*	81.000	< 2)*
Hoevelaken	- Barneveld	71.000	5-10	75.000	5-10
Barneveld	- Voorthuizen	70.000	2-5	63.000	2-5
Voorthuizen	- Stroe	55.000	<2	58.000	<2

) * congestie door terugslag is hierbij niet meegeteld.

(Bronnen: tellingen RWS 1995 en Verkenning achterlandverbinding A1 Amsterdam-Duitsland, augustus 1997)

Aard van het verkeer

In 1996 had het verkeer op de A1 tussen knooppunt Eemnes en knooppunt Hoevelaken de volgende samenstelling:

- 34% woon-werkverkeer;
- 20% zakelijk verkeer;
- 11% goederenvervoer;
- 35% sociaal / recreatief verkeer.

Tussen knooppunt Eemnes en knooppunt Hoevelaken is ongeveer 11% van het verkeer op de A1 vrachtverkeer. Ten oosten van het knooppunt Hoevelaken neemt dit toe tot circa 18%. De toevoer van goederenverkeer, afkomstig van de A28 richting buitenland, is hierin duidelijk merkbaar. In de corridor Amsterdam - Duitse grens werd in 1995 ruim 51 miljoen ton goederen vervoerd. Het overgrote deel van het goederenvervoer vindt plaats over de weg (ruim 77%). Ook de binnenvaart draagt aanzienlijk bij (21%). Ondanks de internationale spoorlijn Amsterdam - Oldenzaal - Duitsland neemt goederenvervoer per spoor slechts een kleine 2% voor zijn rekening.

Van het personenvervoer op de A1 bij Amersfoort heeft circa 40% zijn herkomst of bestemming in de regio Eemland. Ruim 10% van het verkeer heeft zowel de herkomst als bestemming in de regio. Dit betekent dat een kleine 50% doorgaand verkeer is ten opzichte van de regio Eemland. Dit relatief hoge percentage wordt verklaard door de centrale ligging binnen Nederland. Voor het goederenvervoer geldt deze doorrijfunctie nog veel sterker.

Van het personenvervoer op het wegvak Amersfoort-Noord - knooppunt Hoevelaken, maakte in 1996 25% een rit langer dan 60 km; 19% heeft een reisafstand van zelfs meer dan 100 km. 14% van de verplaatsingen betreft ritten korter dan 20 km.

2.2.4 Beschrijving van het onderliggend wegennet

Op kaart 2.2 *Huidige situatie* is te zien hoe het onderliggende wegennet zich verhoudt tot de A1. Parallel aan de A1 liggen de N344 (Apeldoorn - Amersfoort) en ten zuiden van de A1 de Hessenweg (Barneveld - Amers-

foort). Als er files staan op de A1 wordt het drukker op met name de parallel aan de A1 gelegen delen van het onderliggend wegennet, omdat automobilisten andere routes gaan zoeken.

De belangrijkste provinciale wegen die de A1 kruisen of op de A1 aansluiten zijn:

- de N221 Amersfoort-Soest-A1;
- de N199 Bunschoten - Amersfoort;
- de Hogeweg / Nijkerkerstraat (Amersfoort - Nijkerk);
- de N301 Nijkerk-A1;
- de N303 Putten - Voorthuizen - Barneveld.

2.2.5 Openbaar vervoer

Trein

Min of meer parallel aan de A1 ligt de spoorverbinding Amsterdam - Amersfoort - Enschede / Duitsland. Deze lijn heeft een belangrijke functie voor regionaal, nationaal en internationaal verkeer. Tussen Amsterdam en Amersfoort rijdt vier keer per uur een intercitytrein vice versa. Ook rijdt nog twee keer per uur een sneltrein vice versa. Tussen Amersfoort en Deventer rijdt twee maal per uur per richting een intercitytrein. Op deze trajecten rijden geen stoptreinen. Ook rijden dagelijks 5 internationale treinen tussen Schiphol / Amsterdam en Duitsland vice versa. Deze internationale treinen stoppen alleen in Amersfoort, Deventer en Hengelo.

Eenmaal per uur rijdt een stoptrein tussen Amersfoort en Ede via Barneveld. De spoorlijn



Amersfoort - Zwolle kruist de A1 nabij het knooppunt Hoevelaken.

In de onderstaande tabel staan de aantallen reizigers op het traject Hilversum - Barneveld voor een gemiddelde werkdag in 1996/1997.

Tabel 2

Aantallen treinreizigers in 1996/1997 per etmaal (vice versa).

Traject	Reizigers
Hilversum - Amersfoort	23.800
Amersfoort - Barneveld	19.000

Bron: NS-reizigers, oktober 1998 (cijfers 1996 / 1997)

Bus

Op het gedeelte Eemnes - Barneveld rijden geen lijnbussen over de A1. Wel ligt er een uitgebreid busnetwerk, waarmee vrijwel alle kernen tussen Hilversum en Barneveld bereikbaar zijn. In Hilversum en Amersfoort worden ook stadsdiensten gereden.

2.2.6 Verkeersveiligheid

De doelstellingen uit het SVV-II voor de reductie van het aantal verkeersslachtoffers worden niet gehaald op de A1 Eemnes - Barneveld. Zowel het aantal ongevallen als het aantal slachtoffers stijgt jaarlijks. Het jaarlijkse aantal slachtoffers bedroeg in 1986 nog 49. In de periode 1995-1997 is dit aantal bijna verdubbeld. Het aantal geregistreerde ongevallen op dit deeltraject van de A1 bedroeg in 1986 177; in de jaren 1995-1997 waren dat er gemiddeld 481 per jaar. Daar staat tegenover dat in dezelfde periode het aantal verreden voertuigkilometers is verdubbeld. Daardoor is het aantal slachtoffers per miljoen verreden voertuigkilometers (het risicocijfer) op de A1 Eemnes - Barneveld sinds 1986 nauwelijks gestegen.

2.3 Ontwikkelingen tot 2010

2.3.1 Overzicht van ontwikkelingen

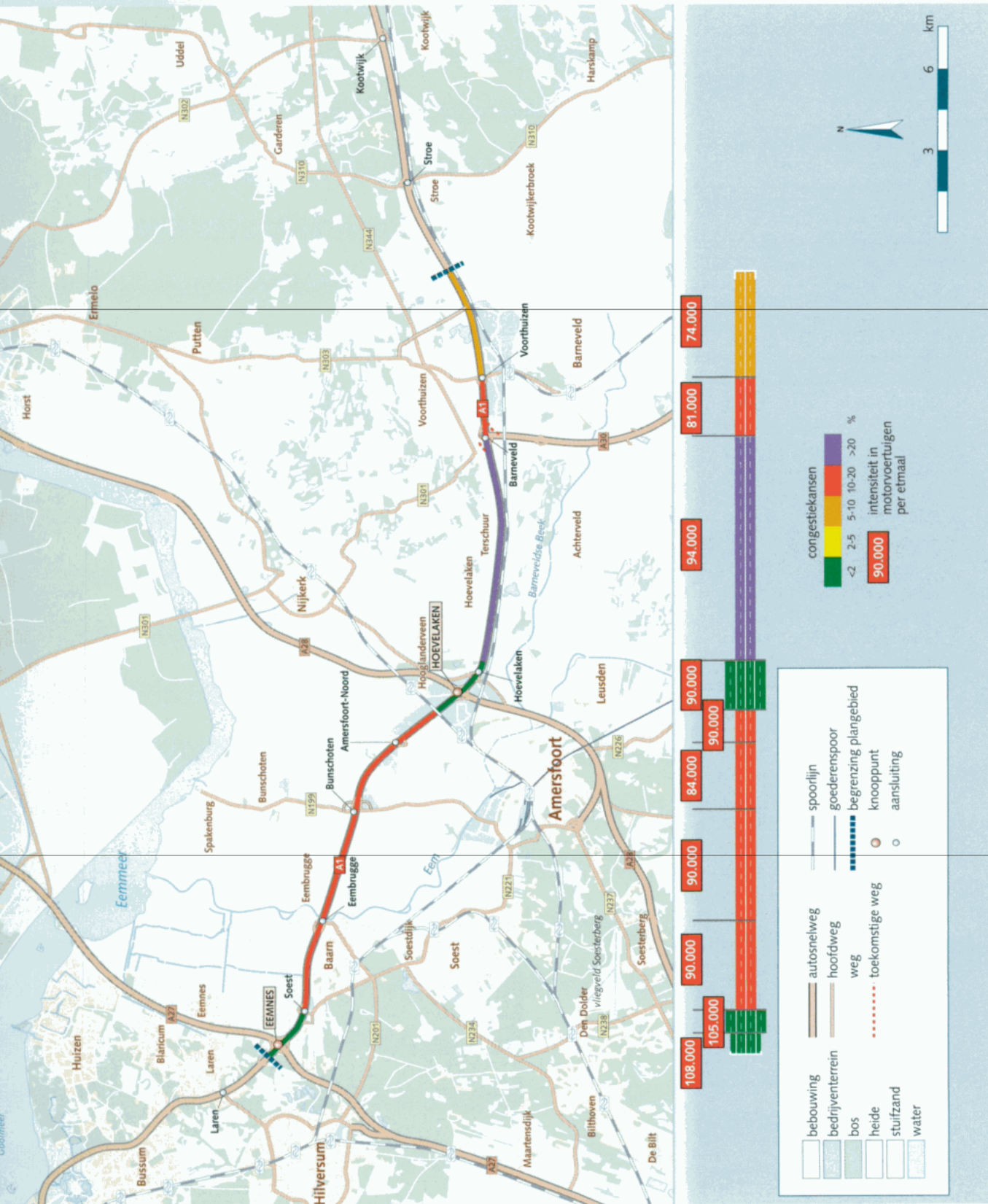
Projecten waarover reeds een besluit is genomen gelden in deze studie als uitgangspunt, dat wil zeggen dat wordt aangenomen dat ze

gerealiseerd zijn. De meest relevante projecten zijn:

- doortrekking van de A27 Eemnes - Almere naar de A6;
- verlenging van de invoegstrook bij de aansluiting Eembrugge;
- verbreding van de N199 tussen Amersfoort en de A1;
- ombouw van aansluiting Bunschoten tot een half klaverblad;
- uitbreiding van de aansluiting Amersfoort-Noord ten behoeve van de ontsluiting van de nieuwbouwwijk Vathorst;
- aanleg van een rechtstreekse verbinding tussen Vathorst en de aansluiting Hoevelaken;
- ombouw van de A30 tot autosnelweg en doortrekking naar de A12. Daardoor komt er na circa 2004 een goede verbinding tussen de A1 en de A12;
- omleiding van de N303 om de kern van Voorthuizen en een nieuwe aansluiting op de A1. De huidige aansluiting op de Zelderseweg vervalt hierdoor;
- invoering van rekeningrijden in de Randstad;
- invoering van diverse benuttingsmaatregelen. Er komen dynamische route informatiepanelen (DRIPs) bij knooppunt Hoevelaken (A28) en bij de aansluiting Barneveld, verkeerssignalering en mogelijk inhaalverboden voor vrachtverkeer en / of toeritdoseringen.



kaart 2.3 Intensiteiten en congestiekansen 2010



Met projecten die evenals de A1 Eemnes-Barneveld in studie zijn en waarover nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden, dient rekening gehouden te worden en afstemming plaats te vinden. De meest relevante projecten zijn:

- Trajectstudies A1 Barneveld - Deventer en A1 Deventer - Hengelo;
- Trajectstudie CRAAG (Corridors tussen de Regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi) van knooppunt Amsterdam Watergraafsmeer tot knooppunt Eemnes op de A1;
- gebiedsgerichte aanpak A28 Utrecht - Hoevelaken, als vervolg op de uitgevoerde verkenning A28;
- het vervolg op de verkenning A27 tussen Utrecht en Eemnes;
- de ontwikkelingen in de planvorming op landelijk niveau (ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer).

Ten aanzien van de CRAAG-studie wordt in de trajectstudie Eemnes - Barneveld als uitgangspunt gehanteerd dat op het gedeelte Watergraafsmeer - Eemnes in 2010 voldoende capaciteit beschikbaar zal zijn om de gewenste bereikbaarheid te garanderen. In de CRAAG-studie wordt het gedeelte van de A1 tussen de knooppunten Watergraafsmeer en Eemnes en tevens de A6 naar Almere en de A9 in Amsterdam - Zuidoost onderzocht. De studie wordt volgens de huidige planning in 2000 afgerond. In de trajectstudie Barneveld -

Deventer zal met een gevoeligheidsanalyse worden nagegaan in hoeverre er van beïnvloeding sprake is.

De situatie zoals die wordt in 2010, is aangegeven op kaart 3.3 *Situatie 2010* (hoofdstuk 3).

2.3.2 Het verkeer op de A1

De verwachte intensiteiten en congestiekansen in 2010 zijn in tabel 3 weergegeven. Uitgangspunt daarbij is dat het verkeer zich blijft ontwikkelen zoals nu het geval is, maar effecten op grond van maatregelen uit het reeds vastgestelde beleid zijn wel meegerekend. Dezelfde gegevens zijn ook afgebeeld op kaart 2.3 *Intensiteiten en congestiekansen 2010*.

Uit de tabel blijkt dat - als extra maatregelen achterwege blijven - op de meeste wegvakken de congestiekansen boven de in het SVV-II genoemde norm van 2% komt te liggen. Alleen tussen Laren en Soest en tussen het knooppunt Hoevelaken en Hoevelaken blijft de congestiekansen onder de 2%. Hoewel dit niet uit de berekende congestiekansen blijkt, mag verwacht worden dat de problemen zich door terugslag op de noordelijke rijbaan zullen blijven voordoen. De oorzaak hiervan (de lage capaciteit van de lus Apeldoorn richting Utrecht binnen het knooppunt) is immers in 2010 nog steeds aanwezig. Verwacht mag worden dat ook het doorgaande verkeer in

Tabel 3

Verkeersintensiteiten en congestiekansen op de A1 Laren - Stroe in 2010.

Wegvak	Intensiteit motorvoertuigen per etmaal	Congestiekansen %
Laren - Kp. Eemnes	108.000	<2
Kp. Eemnes - Soest	105.000	<2
Soest - Eembrugge	90.000	10-20
Eembrugge - Bunschoten	90.000	10-20
Bunschoten - Amersfoort N.	84.000	10-20
Amersfoort N. - Kp. Hoevelaken	90.000	10-20
Kp. Hoevelaken - Hoevelaken	90.000	<2)*
Hoevelaken - Barneveld	94.000	>20
Barneveld - Voorthuizen	81.000	5-10
Voorthuizen - Stroe	74.000	2-5

) * Congestie door terugslag is hierbij niet meegeteld.

(Bron: Verkenning achterlandverbinding A1 Amsterdam - Duitsland, augustus 1997)

toenemende mate hinder van deze terugslag-file zal ondervinden. Op het wegvak aansluiting Hoevelaken en Barneveld is de congestiekans het grootst: als 20% van het dagelijks verkeer in de file staat, betekent dit gemiddeld ongeveer 2 uur file per rijrichting per dag.

2.3.3 Openbaar vervoer

Er zijn voor 2010 verschillende plannen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. De belangrijkste zijn hieronder genoemd.



- Rail 21 vormt de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer. De uitvoering ervan is recent aangepast. NS-Reizigers heeft gedeeltelijk een andere koers ingezet als gevolg van de liberalisering van de markt en een grotere regiefunctie voor de regionale overheid. Het eigen toekomstplan gaat uit van een groei tot 2010 van 50% ten opzichte van 1998;
- op de lijn Amersfoort - Zwolle zal een nieuw station worden geopend (Amersfoort - Vathorst);
- het project Randstadspoor bevindt zich in de planstudiefase en zal leiden tot een verbeterd OV-systeem tussen Amersfoort en Utrecht;
- binnen het stadsgewest Amersfoort bestaan plannen voor nieuwe (H)OV-lijnen, onder meer tussen het nieuwe stadsdeel Vathorst en het stadscentrum.

Op welke wijze de inventarisatie en het onderzoek in de toekomst zullen leiden tot wijzigingen in of aanvullingen op het reeds geplande niveau, zullen de betreffende partij en tijdens de trajectstudie duidelijk moeten maken.

2.3.4 Verkeersveiligheid

Als de kans op een ongeval gelijk blijft, dan zal - door de toename van het verkeer - toch het aantal ongevallen toenemen. Hetzelfde geldt voor het aantal slachtoffers. Omdat het verkeer door de files op de A1 meer gebruik zal maken van het onderliggende wegennet, zal ook dáár het aantal ongevallen toenemen. Door de introductie van verkeersbeheersingsystemen kan de veiligheid op de A1 toenemen. Een filedetectiesysteem, waarmee verkeer vroegtijdig wordt gewaarschuwd voor filevorming of ongevallen, kan een bijdrage leveren aan de veiligheid op de weg. Ook op het onderliggende wegennet worden door provincies en gemeenten in het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig, maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Ondanks al die maatregelen, ziet het er toch naar uit dat de gewenste daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden niet wordt gehaald.

2.4 Ontwikkelingen na 2010

Het verkeers- en vervoersbeleid in het SVV-II reikt niet verder dan 2010. De ontwikkelingen van het verkeer gaan na 2010 wel door; het is echter nog niet duidelijk hoe. Momenteel wordt door het ministerie van V&W gewerkt aan een nieuw verkeers- en vervoersbeleid dat echter pas over een jaar of drie gereed is. In de Startnotitie is een doorkijk gemaakt voor de periode na 2010 - ook al is daar dan nog geen beleid voor - door de groei uit de periode voor 2010 door te trekken tot 2020. De alternatieven zijn hieraan getoetst (hoofdstuk 7).

3 Ruimtelijke ordening en economie

De overheden proberen in hun beleid een evenwicht te vinden tussen behoud van aantrekkelijke gebieden in de provincies en economische ontwikkeling. Daarbij moeten ze er rekening mee houden dat er door de provincies belangrijke (internationale) achterlandverbindingen lopen. Daarbij geldt nog dat de bevolkingsgroei in Utrecht ook in de toekomst hoger blijft dan gemiddeld. Dat zal ook gevolgen hebben voor Gelderland. De groei zal een positieve invloed hebben op de werkgelegenheid in de provincies. Door uitbreidingen zo veel mogelijk te concentreren op vastgestelde locaties, worden de effecten op de landschappelijk aantrekkelijke gebieden beperkt.

3.1 Beleid

3.1.1 Nationaal beleid

Het rijksbeleid is vastgelegd in het SVV-II en in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra, afgekort VINEX (1991). Op dit moment is een Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening in voorbereiding. Het rijksbeleid is er onder meer op gericht de positie van Nederland als distributieland te handhaven. Daarvoor is het wenselijk de mainports Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol te versterken en goede verbindingen met het achterland te garanderen. Dit geeft Nederlandse bedrijven ook een houvast voor de ontwikkeling van toekomstplannen.

De beleidsdoelstellingen van het Rijk zijn:

- de stedelijke knooppunten en de mainports Amsterdam / Schiphol en Rotterdam / Rijnmond dienen door achterlandverbindingen en hoofdtransportassen onderling verbonden te zijn. Daarnaast moeten de mainports en de knooppunten verbonden zijn met de belangrijkste buitenlandse centra;
- de open ruimten tussen stedelijke gebieden dienen gevrijwaard te blijven van ongewenste woningbouw en ongewenste bedrijfsvestigingen;
- voor de vestiging van bedrijven wordt locatiebeleid gevoerd. Locatiebeleid is erop

gericht bedrijven en instellingen de meest doelmatige keuze te laten maken in de plek waar ze zich vestigen;

- de toenemende woningbehoefte wordt opgevangen in de bestaande stadsgewesten (compacte verstedelijking) en in de vastgestelde VINEX-uitbreidinglocaties;
- er komt een gebundelde ontwikkeling van de openbaar vervoerassen tussen de steden met een optimale menging van wonen en werken (SVV-II);
- economische ontwikkelingen op het Centraal Veluws massief worden teruggedrongen, teneinde het landschap te beschermen.

Daarnaast voert het Rijk een terughoudend beleid waar het gaat om de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen langs de A1, behalve bij de stadsgewesten.

3.1.2 Regionaal beleid

Op regionaal niveau heeft er een uitwerking van de beleidsnota's van het Rijk plaatsgevonden in de vorm van streek- en structuurplannen. De belangrijkste punten daaruit die verband houden met de A1, worden hieronder beschreven.

Utrecht

Een centraal doel van het Streekplan Utrecht (1994) is het vinden van een evenwicht tussen de belangen van stedelijke ontwikkeling enerzijds en bescherming van het landelijk gebied anderzijds. Buiten de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort en een drietal regionale opvangkernen wordt daarom een restrictief beleid gevoerd ten aanzien van stedelijke uitbreiding. Met dit beleid wordt tevens beoogd een bijdrage te leveren aan de noodzakelijk geachte terugdringing van de groei van de (auto)mobiliteit.

Gelderland

Voor het regionaal beleid hanteert de provincie Gelderland de volgende uitgangspunten:

- de provincie probeert de mogelijkheden tot het beheersen van de groei van de mobiliteit optimaal te benutten. Richtlijnen voor geconcentreerde verstedelijking en stedelijke ontwikkelingsrichtingen zijn hierbij bepalend;

- aan de (bestuurlijke) regio's wordt het aantal woningen conform het woningbouwprogramma toegekend. Milieu- en waterhuishoudingsaspecten zijn bij stedelijke ontwikkelingen randvoorwaarden;
- aantasting van groene ruimten door stedelijke verdichting is voor de provincie Gelderland onaanvaardbaar. Kwetsbare functies als natuur, bos en drinkwaterwinning worden beschermd. Het landelijk gebied wordt zo veel mogelijk gevrijwaard van functies die daar niet op hun plaats zijn;
- cultuurhistorische en landschappelijke structuren en archeologische en aardwetenschappelijke waarden zijn van groot belang en zullen worden ontzien en waar mogelijk versterkt.

In het sociaal-economisch beleid van de provincie Gelderland zijn bedrijfsinnovatie en bedrijfsomgeving belangrijk. Centraal bij het bedrijfsomgevingsbeleid staan versterking van de economische structuur en bevordering van de werkgelegenheid door voldoende beschikbare bedrijventerreinen en een goede voers- en toeristische infrastructuur.

3.2 Huidige situatie

Wonen en werken

De belangrijkste bestemmingen en gebieden langs de A1 Eemnes - Barneveld zijn:

- het stadsgewest Amersfoort;
- de aan de A1 gelegen kernen Baarn, Hoevelaken, Barneveld en Voorthuizen en de plaatsen binnen het invloedsgebied van de A1, zoals Hilversum, Laren, Eemnes, Huizen, Bunschoten - Spakenburg, Leusden en Soest ;
- bedrijventerreinen bij Baarn, Amersfoort en Barneveld / Voorthuizen (Harselaar).

Het inwonertal in het studiegebied en in de aangrenzende gebieden is in de afgelopen jaren snel toegenomen en zal naar verwachting blijven stijgen. De totale bevolkingsgroei in de provincie Utrecht is 25% hoger dan de gemiddelde groei in Nederland. De groei wordt mede veroorzaakt door het aantrekkelijke woonklimaat en door de banengroei.

Het inwoneraantal van het stadsgewest Amersfoort bedroeg per 1 januari 1997 189.121. Worden de overige kernen rondom de A1 meegerekend komt het inwoneraantal per 1 januari 1997 op 306.896.

Landbouw

Eemland en de Gelderse Vallei zijn belangrijke landbouwgebieden. Zowel de externe productie-omstandigheden als de bedrijfseconomische omstandigheden zijn goed. In Eemland is de grond vooral in gebruik als weiland, terwijl in de Gelderse Vallei zowel akkerbouw als veehouderij voorkomen. In de Gelderse Vallei zijn met name de niet-grondgebonden vormen van landbouw sterk ontwikkeld.

Recreatie

De Veluwe is het grootste aaneengesloten natuurgebied in Nederland en sterk in trek voor recreatieve doeleinden. Aan de westrand van de Veluwe bevindt zich een groot aantal



Jachthaven aan de Eem

opvangpunten voor verblijfsrecreatie. Op en rond de Veluwe bevinden zich diverse attractie- en recreatieparken, camping- en hotelaccommodaties. De recreatieplas Zeumeren ligt direct naast de A1 nabij Voorthuizen. In het hele studiegebied vindt extensieve, routegebonden recreatie plaats, zoals wandelen en fietsen.

In het westelijk deel van het studiegebied vervullen met name de Utrechtse Heuvelrug en de randmeren een belangrijke recreatieve functie. De stad Amersfoort fungeert als toeristisch centrum in de regio Eemland. De rivier de Eem (met jachthaven vlak naast de A1) is een belangrijke recreatieve vaarroute.

Economie

Nationale economie

De Randstad met de mainports Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol vormt het kerngebied van de Nederlandse economie. Dit gebied is via achterlandverbindingen verbonden met andere belangrijke economische centra in Nederland en in het buitenland. De A1 is de achterlandverbinding, die Rotterdam / Rijnmond, Amsterdam / Schiphol en de verdere Randstad via Amersfoort met Duitsland verbindt.

Regionale economie

Het stadsgewest Amersfoort is het belangrijkste economische centrum in het directe invloedsgebied van de A1 op het weggedeelte Eemnes - Barneveld. De gemeente heeft net als de overige gemeenten in de regio Amersfoort de afgelopen jaren een snelle doorgroei meegemaakt. In de werkgelegenheidsstructuur van de regio zijn vooral de dienstverlenende sectoren en de handel sterk vertegenwoordigd.

De regio 't Gooi staat bekend als landelijk mediacentrum. Als gevolg hiervan heeft de dienstensector zich in het verleden hier relatief sterk ontwikkeld. Het aandeel van de diensten in de totale werkgelegenheid bedraagt ongeveer de helft. Ook de handel is in vergelijking met Nederland relatief sterk vertegenwoordigd.



Bedrijventerrein Harselaar bij Barneveld

De gemeente Barneveld heeft zich eveneens relatief snel ontwikkeld, met name op het pal aan de A1 gelegen bedrijventerrein Harselaar. De groei doet zich vooral voor in de dienstverlening en in de industrie.

3.3 Ontwikkelingen

Wonen en werken

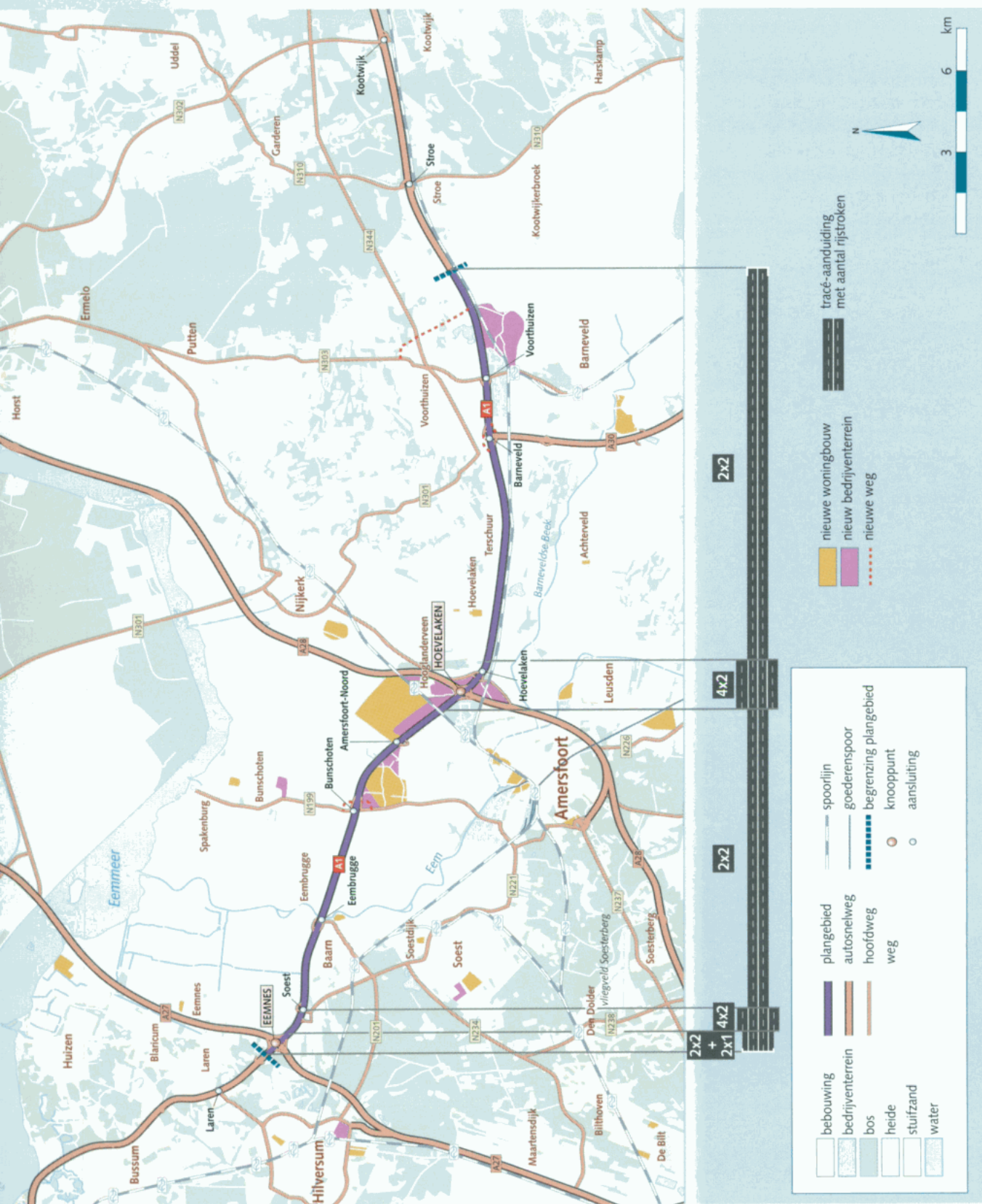
Op kaart 3.3 *Situatie 2010* zijn de belangrijkste nieuwe woon- en werkgebieden aangegeven. De bevolkingsgroei van de provincie Utrecht blijft ook in de toekomst hoger dan het landelijk gemiddelde. In het stadsgewest Amersfoort wordt een groei voorzien van 40.000 inwoners in de periode van 1994 - 2005; vooral de VINEX-locatie Vathorst (10.900 woningen, 45 hectare bedrijventerrein en 100.000 m² kantoren) ten noorden van de A1 draagt hieraan bij. Door de ontwikkeling van het Centraal Stadsgebied zal de werkgelegenheid in de bestaande stad sterk toenemen. Over een mogelijke ontwikkeling van een bedrijfsterrein direct ten oosten van het knooppunt Hoevelaken wordt momenteel door de gemeente Amersfoort de besluitvorming voorbereid.

Ook van ontwikkelingen op grotere afstand van de A1 zullen de gevolgen op de A1 merkbaar zijn, zoals de uitbreiding van Almere. Over de verdere ontwikkeling na de VINEX-periode zijn nog geen beleidskeuzes gemaakt. Een mogelijke verdere uitbreiding in Flevoland (Oostflank) is in studie.

In de Gelderse Vallei is de verstedelijkingsdruk vanuit de aangrenzende Randstad duidelijk merkbaar. Dit is vooral het geval rond en langs de A1 in de driehoek Amersfoort - Nijkerk - Barneveld. Verwacht mag worden dat de groeimogelijkheden die het provinciaal beleid biedt, zowel voor woningbouw als voor nieuwvestiging van bedrijvigheid, zeker zullen worden benut. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van de locatie Harselaar-Zuid nabij Barneveld.

Een en ander zal er toe leiden dat het aantal inwoners en de werkgelegenheid in en om het studiegebied zullen groeien en daarmee ook het aantal verplaatsingen.

kaart 3.3 Situatie 2010



Landbouw

De landbouwsector is volop in beweging. In het westelijk deel van het studiegebied speelt de landinrichting Eemland. Ook in Gelderland zijn ruilverkavelingen in uitvoering. Daarnaast is een deel van de Gelderse Vallei aangewezen als "strategisch actiegebied". Aan strategische actiegebieden wordt prioriteit gegeven terzake nieuwe landinrichting. In de Gelderse Vallei gebeurt dit mede via het ROM-gebiedenbeleid.



Weiland ter hoogte van Vathorst

bedrijven andere plaatsen in het land op. Vooral langs de hoofdtransportassen neemt de werkgelegenheid daardoor toe.

In de regio Hilversum wordt een gemiddelde economische groei voorzien; de werkgelegenheid neemt tussen 1993 en 2004 met 12% toe. De groei van de werkgelegenheid in de regio Amersfoort in dezelfde periode wordt geraamd op 19%. Daarmee is deze regio één van de sterkste groeiers van Nederland. Ook in het oostelijk deel van het studiegebied (Barneveld en omstreken) mag door deze ontwikkelingen een bovengemiddelde groei worden verwacht.

Recreatie

In Gelderland worden recreatieve ontwikkelingen vooral op en rond de Veluwe voorzien, zoals bijvoorbeeld nieuwe vestiging en uitbreiding van bestaande recreatiebedrijven. Het ROM-gebied Gelderse Vallei zal mede in recreatief opzicht verder ontwikkeld worden.

Ten noorden van Amersfoort, binnen het stadsgewest, bevindt zich een ontwikkelingszone voor bos- en recreatiegebied. In het Utrechtse deel van het studiegebied blijven de recreatieve functies in grote lijnen ongewijzigd.

Economie

In de Randstad wordt een flinke economische groei voorzien: Schiphol groeit sterk en het Rotterdamse havengebied heeft plannen voor grootschalige uitbreiding. Dit zal een toename van het verkeer veroorzaken tussen de Randstad en de overige economische centra in binnen- en buitenland. De groei van de Randstad heeft ook gevolgen voor de werkgelegenheid in andere gebieden in Nederland. Vanwege congestie en ruimtegebrek zoeken

4 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu omvat alle aspecten die bepalend zijn voor de kwaliteit van de leefomgeving, met name van de mensen die in de buurt van de weg wonen. Het gaat dan om zaken als luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en sociale aspecten. Door de verwachte toename van het verkeer zal met name geluidhinder en luchtvervuiling een probleem gaan vormen.

4.1 Beleid

4.1.1 Nationaal beleid

Het woon- en leefmilieu is een veelomvattend beleidsterrein, waarvoor in verschillende beleidsplannen doelstellingen zijn geformuleerd. De doelen hebben onder andere betrekking op een veilige en prettige leefomgeving. Hierbij horen bijvoorbeeld de reductie van het aantal geluidsgehinderden, het handhaven en bevorderen van de (externe) veiligheid, het verbeteren van de sociale veiligheid en het verminderen van de barrièrewerking. Ook het verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen vormt een belangrijke doelstelling. Daaronder valt bijvoorbeeld het terugdringen van het broeikaseffect en het terugdringen van de lokale luchtvervuiling.

Een aantal doelen is vastgelegd in wetten en verordeningen waaraan de oplossing voor de problemen op de A1 moet voldoen. De meest harde eisen zijn vastgelegd in de Wet Geluidhinder en de Wet Milieubeheer. Grenzen richtwaarden voor de luchtverontreiniging zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer.

4.1.2 Regionaal beleid

Vaak spelen bij het beleid op het gebied van woon- en leefmilieu ook de regionale en lokale omstandigheden en de specifieke situatie een rol. Per situatie verschilt het belang dat wordt gehecht aan bepaalde aspecten. In de provinciale milieubeleidsplannen is dit verder uitgewerkt.

4.2 Huidige situatie

Luchtkwaliteit

Voor een aantal vervuilende stoffen, zoals CO_2 , NO_x en koolwaterstoffen heeft de overheid reductiedoelen vastgesteld. Daarnaast zijn er maximale concentraties vastgesteld voor componenten die op lokaal niveau van negatieve invloed zijn op de volksgezondheid: SO_2 , zwevende deeltjes, CO, Pb, benzeen en NO_2 .

In de praktijk blijkt dat NO_2 de maximale breedte bepaalt van de strook langs de weg waarin grenswaarden worden overschreden. Langs de A1 heeft die strook een breedte van maximaal 200 meter vanaf de weg. De afstanden waarbinnen grenswaarden voor andere stoffen worden overschreden, zijn aanzienlijk korter. In Amersfoort, Hoevelaken en Terschuur zijn binnen deze afstand woongebieden gelegen, zodat hier mogelijk sprake is van een knelpunt op het gebied van de lokale luchtkwaliteit.

Geluid

Het wegverkeer veroorzaakt door geluidsproductie hinder in de aangrenzende gebieden. De volgende kernen zijn gelegen binnen de invloedssfeer van het geluid van de A1: Baarn, Eemnes (lintbebouwing), Amersfoort (Kattenbroek, Nieuwland), Vinkenhoef, Hoevelaken en Terschuur. Daarnaast komen er



Geluidsscherm bij Terschuur

langs de A1 verspreid liggende woningen voor. Ter hoogte van Amersfoort, Terschuur en Vinkenhoef zijn al geluidswerende voorzieningen geplaatst. De A1 is tussen knooppunt Hoevelaken en Barneveld voorzien van het zogenoemde ZOAB-wegdek (Zeer Open Asfalt Beton). Dit asfalt reduceert de geluidsemissie door het verkeer.

Ten noorden van de A1 bevindt zich het stiltegebied Eemland. Dit is een gebied waarin de geluidsbelasting zo laag hoort te zijn dat de natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord. Dit niveau wordt in dit gebied momenteel niet gehaald.

Externe veiligheid

Aangezien de A1 onderdeel uitmaakt van het hoofdwegenet worden over de A1 gevaarlijke stoffen vervoerd zoals benzine en gas. Bij externe veiligheid (veiligheid van de omgeving van de transportas) kan het *individueel* en *groepsrisico* worden onderscheiden. Bij het individueel risico gaat het om de overlijdenskans ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij het risico voor groepen gaat het om de kans dat een groep van een bepaalde grootte in één keer dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval.

Langs de A1 zijn momenteel geen knelpunten op het gebied van externe veiligheid. Dat wil zeggen dat er geen gebieden zijn met een risico dat hoger ligt dan de normen.

Sociale aspecten

De onderwerpen die bij sociale aspecten aan bod komen gaan over de door mensen ervaren kwaliteit van de leefomgeving. Relevante

onderwerpen zijn: bereikbaarheid voor langzaam verkeer, sociale veiligheid, visuele hinder en barrièrewerking.

De A1 doorsnijdt momenteel geen grote woongebieden, maar langzaam verkeer van noord naar zuid en terug voor bijvoorbeeld schoolbezoek, recreatie of woon-werkverkeer is afhankelijk van oversteekpunten. De weg wordt daarbij als een barrière ervaren.

Langs de A1 zijn enkele geluidsschermen aanwezig nabij de woonwijken van Amersfoort, Terschuur en Vinkenhoef. Daardoor kan er sprake zijn van visuele hinder bij de omwonenden. Ook lichthinder als gevolg van wegverlichting / voertuigverlichting kan zich voordoen.

4.3 Ontwikkelingen

De verwachte toename van het autoverkeer op de A1 draagt niet bij aan een snelle realisatie van de beleidsdoelen op het gebied van milieu. De verkeerstoeiname heeft een negatief effect op de milieukwaliteit in de aan de A1 grenzende gebieden, in het bijzonder de luchtkwaliteit en het geluidsniveau. Daar staat tegenover dat ook milieuverbeterende maatregelen worden genomen. Te denken valt aan brongerichte maatregelen als schonere motoren en stiller asfalt (ook tussen Eemnes en Hoevelaken zal dit asfalt (ZOAB) voor 2010 worden aangebracht), maar ook aan effectgerichte maatregelen als geluidsschermen. Per saldo worden de meeste beleidsdoelstellingen ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidhinder niet gehaald en zullen in de toekomst problemen blijven bestaan.

Door de aanleg van de Amersfoortse wijk Vathorst ten noorden van de A1, zal de snelweg in de toekomst een grote barrière vormen tussen verschillende delen van de stad. Mogelijk komen ook meer woningen binnen de invloedssfeer van de weg te liggen als het gaat om de luchtkwaliteit. Ter voorkoming van geluidhinder in de VINEX-locatie zullen ten noorden van de A1 geluidswallen of -schermen worden geplaatst.



Fietstunnel onder de A1 bij Amersfoort

5 Natuur en landschap

De A1 doorsnijdt een landschap dat zowel in natuurlijk als in historisch opzicht van grote waarde is. Een groot deel van het gebied valt onder de Ecologische Hoofdstructuur, een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden. Er zijn al maatregelen genomen om die gebieden weer met elkaar te verbinden (te 'ontsnippen'). In de toekomst zullen op meer plaatsen verbindingen worden aangelegd. Daarnaast zijn er maatregelen om waardevol cultuurlandschap te behouden of te herstellen door bijvoorbeeld de aanleg van bos. Als er meer verkeer over de A1 rijdt, heeft dit met name gevolgen voor de geluidhinder langs de weg. Tevens heeft het toenemende verkeer effect op de water- en bodemkwaliteit van gebieden direct naast de weg.

5.1 Beleid

5.1.1 Nationaal beleid

Het rijksbeleid voor natuur en landschap is onder meer vastgelegd in het Structuurschema Groene Ruimte en het Natuurbeleidsplan (NBP). Beoogd wordt waardevolle gebieden en plant- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting (verdroging, verzuring, verontreiniging en versnippering) tegen te gaan. Uitgangspunt in het natuur- en landschapsbeleid is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingzones. De begrenzing van de EHS is een provinciale taak. Een voorwaarde voor het behoud van de EHS is, dat de bestaande bodemkundige en waterhuishoudkundige situatie gehandhaafd blijft.

Aantasting van de EHS is alleen mogelijk in geval van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Bij aantasting van de EHS is het compensatiebeginsel van toepassing. Dat betekent dat verloren gegane natuur-, landschaps- en recreatieve waarden elders moeten worden gecompenseerd, zodat er per saldo geen kwaliteitsverlies optreedt.

In het SVV-II en het NBP is als doel geformuleerd om de versnippering van de natuur en het landschap terug te dringen. Het MIT 1999 - 2003 geeft aan dat het tussendoel voor 2000 voor het terugdringen van het aantal doorsnijdingen van de ecologische hoofdstructuur zal worden gehaald. Het meldt tevens dat ten aanzien van de doelen voor 2010 nog weinig is te zeggen, omdat de resterende knelpunten steeds moeilijker op te lossen zullen zijn.

Het beleid voor natuur en landschap is voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken, die dieren en / of planten beschermen. Verder zijn in diverse wetten, plannen en verordeningen doelen vastgelegd voor het behoud van onder meer landschappelijke en cultuurhistorische elementen die de ontstaansgeschiedenis van Nederland kenmerken.

5.1.2 Regionaal beleid

In de provincies Utrecht en Gelderland is het landelijk gebied verdeeld in zones, waarbinnen verschillende accenten zijn gelegd op de functies landbouw, natuur en recreatie. De bruto ecologische hoofdstructuur in de provincies Utrecht en Gelderland is nader uitgewerkt en weergegeven op kaart 5.2 *Natuur en landschap*. De nadere begrenzing van de ecologische hoofdstructuur is een provinciale taak. De provincie Utrecht heeft als doelstelling dat de Ecologische Hoofdstructuur in 2015 is gerealiseerd.

Het landschapsbeleid in het gebied ten noorden van Amersfoort (samenhangend met de VINEX-ontwikkeling) en in het oostelijk deel van de Gelderse Vallei (samenhangend met de ontwikkelingen in het ROM-gebied) is gericht op vernieuwing. In de zone langs de A1 tussen Baarn en Hilversum en tussen Hoevelaken en Nijkerk is een aanpassingsstrategie van toepassing.

Waterschappen

Het beleid van de waterschappen richt zich op de kwaliteit en kwantiteit van het water. Het waterschap 'Vallei en Eem' voert samen met de provincie Utrecht een onderzoek uit naar de mogelijkheden om de waterkwaliteit

in de Eem te verbeteren. Tevens streven ze ernaar dat er zodanige maatregelen worden getroffen dat de negatieve invloed van de rijkswegen op de Eem en de beken wordt voorkomen.

Het waterbeheersplan 2000 - 2004 van het waterschap 'Vallei en Eem' zal naar verwachting in 1999 worden vastgesteld.

5.2 Huidige situatie

Natuur

De polders in de regio Eemland zijn op nationaal niveau een belangrijk gebied voor weidevogels, ganzen en zwanen. De rivier de Eem vormt een verbindingszone van dit gebied met de polders tussen Baarn en Amersfoort (zie kaart 5.2). Het kerngebied van de Utrechtse Heuvelrug / 't Gooi raakt nabij het knooppunt Eemnes aan het studiegebied.



Weidevogelgebied Eemland

In de Gelderse Vallei zijn zowel ten noorden als ten zuiden van de A1 natuurgebieden gelegen (heide, vennen en bosgebieden). De verbindingszone tussen deze gebieden kruist de A1 tussen Terschuur en Barneveld. Verder zijn diverse beken in dit gebied van belang als verbindingszone.

Voor beide regio's geldt dat de A1 een barrière vormt voor dieren, mede omdat de ecologische verbindingszones, zoals aangegeven in diverse beleidsplannen, nog niet volledig zijn gerealiseerd.

Landschap en cultuurhistorie

Het studiegebied beslaat twee landschappelijk

ke regio's: Eemland en de Gelderse Vallei.

De regio Eemland is een open en slotenrijk veenweidelandschap met primair een landbouwkundige functie. De grootschalige openheid van dit gebied is van grote landschappelijke betekenis.

Het hoeven- of kampenlandschap van de Gelderse Vallei is een gevarieerd gebied op zandgrond, met weide, bos en natuurterreinen en veel kleinschalige houtbeplantingen. In de zone tussen Nijkerk en Leusden is een aantal landgoederen gelegen, waaronder het Hoevelakense bos.

Er zijn geen gegevens bekend over archeologisch waardevolle plekken in de directe omgeving van de A1.

Bodem en water

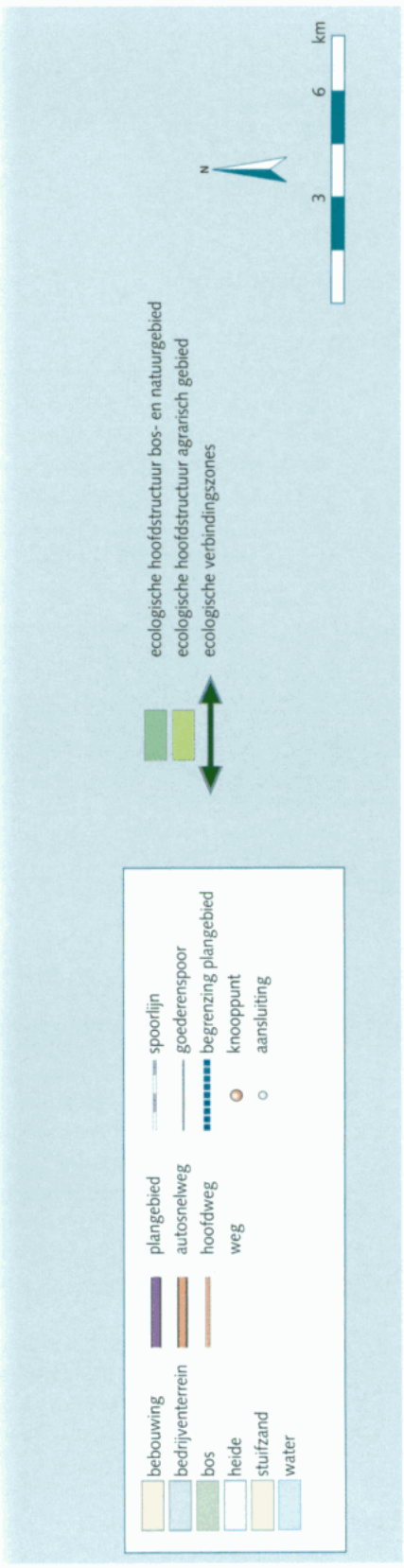
Het studiegebied kan, wat betreft de bodemopbouw, grofweg in tweeën worden gedeeld: het veengebied dat het westelijk deel van Eemnes tot Amersfoort omvat en het zandgebied in het oostelijk deel.

De hoge delen van de Veluwe vormen een groot infiltratiegebied met zeer diepe grondwaterstanden en een relatief lange verblijftijd van het grondwater. Dit grondwater komt in de Gelderse Vallei als kwel aan de oppervlakte in beken en sprengen. De lager gelegen randen in de Gelderse Vallei bestaan deels uit dekzandruggen waar zich lokale kwel- en infiltratiesystemen hebben ontwikkeld boven op het regionale kwelsysteem uit de Veluwe.

De kwel uit de Utrechtse Heuvelrug, 't Gooi en de Veluwe, met kalk- en mineraalrijk grondwater, treedt op in de Eempolders. Tevens wordt in de Eempolders gebiedsvreemd (Rijn)water ingelaten.

De belangrijkste watergang die door de A1 wordt gekruist is de rivier de Eem. De waterkwaliteit van deze watergang laat te wensen over. Aan de zuidkant loopt op korte afstand, parallel aan de A1, de Esvelder beek door de Gelderse Vallei. Iets verder weg stroomt, eveneens van oost naar west, de Barneveldse Beek. Op korte afstand van de A1 bevinden zich waterwingebieden, ten zuiden van Baarn, ten oosten van Amersfoort en wat verder weg ten westen van Nijkerk en ten zuiden van Putten.

kaart 5.2 Natuur en landschap





Barneveldse Beek

Langs de A1 liggen enkele locaties met verontreinigde bodem. Bodemverontreiniging als gevolg van het verkeer is alleen aanwezig in de bovengrond van de wegbermen.

Landschap en cultuurhistorie

Landschappelijke ontwikkelingen zijn met name te verwachten in gebieden waar het beleid gericht is op landschapsaanpassing of landschapsvernieuwing. In de Gelderse Vallei wordt bosaanleg ingezet ter versterking van het landschappelijk raamwerk.

Bodem en water

Door gericht beleid zal de kwaliteit van bodem en water verbeteren. Het uitrusten van de gehele A1 met ZOAB draagt hier - door de filterende werking van dit asfalt - aan bij.

5.3 Ontwikkelingen

Natuur

Er wordt gewerkt aan de nadere begrenzing van de ecologische hoofdstructuur. In de directe nabijheid van de A1 loopt een zestal verbindingszones (zie kaart 5.2), die in de komende periode zullen worden gerealiseerd.

Door de groei van het verkeer zal de kwaliteit van natuurgebieden vlak naast de snelweg afnemen door toenemende verstoring.

De overgangszone van de Utrechtse Heuvelrug naar de lager gelegen polders van Eemland biedt kansen voor natuurontwikkelingen. In de Gelderse vallei wordt sterk ingezet op realisering van de ecologische hoofdstructuur (met name langs beekdalen en landgoedzones), herstel van het landschappelijke raamwerk en bosaanleg.

6 Probleem- en doelstelling

De huidige en toekomstige fileproblemen op de A1 tussen Eemnes en Barneveld zijn de directe aanleiding voor de studie. De alternatieven in de Trajectnota moeten er in elk geval toe leiden dat er ook na 2010 een soepele verkeersdoorstroming is op dit gedeelte van de A1. Dat is het belangrijkste doel. Maar er wordt ook gekeken naar verkeersveiligheid en leefbaarheid (milieu, natuur en landschap).

6.1 Probleemstelling

6.1.1. Kernprobleem: bereikbaarheid

In hoofdstuk 1 is aangegeven dat er tegelijkertijd negen Startnotities zijn gepubliceerd voor verschillende deeltrajecten op drie achterlandverbindingen. De directe aanleiding hiervoor is de constatering dat de doorstroming van het verkeer over deze achterlandverbindingen op verschillende plaatsen nu al problematisch is en in de toekomst nog verder onder druk komt te staan. Verslechtering van de bereikbaarheid van de mainports Amsterdam / Schiphol, Rotterdam / Rijnmond en de andere economische centra in Nederland is het kernprobleem waarvoor in de negen gestarte procedures een oplossing gevonden zal moeten worden. Ook voor de A1 Eemnes - Barneveld is bereikbaarheid de kern van de zaak.

In de afgelopen jaren is de A1 steeds drukker geworden. In de toekomst zal het verkeer verder groeien, ondanks allerlei maatregelen om deze groei af te remmen (het maatregelenpakket uit het SVV-II). Vooral tussen de knooppunten Eemnes en Hoevelaken zijn er nu al regelmatig files, terwijl er in de nabije toekomst ook fileproblemen zullen ontstaan op bijna alle andere wegvakken van de A1 Eemnes - Barneveld. De files spelen niet alleen het doorgaande verkeer parten, ze hebben ook gevolgen voor het regionale en lokale verkeer. Bij het zoeken naar oplossingen voor het kernprobleem wordt de regionale en lokale functie van de A1 in de beschouwing betrokken.

Voor de Nederlandse economie is een goede verkeersdoorstroming op achterlandverbindingen van vitaal belang. In het SVV-II is als norm gesteld dat de congestiekans op de

achterlandverbindingen niet groter mag zijn dan 2%. Deze norm wordt nu al gedeeltelijk en in de nabije toekomst (vóór 2010) over nagenoeg de gehele lengte van het traject Eemnes - Barneveld overschreden. Daarom zijn er maatregelen nodig om de congestiekans op dit deel van de A1 op een aanvaardbaar niveau te houden.

6.1.2 Overige problemen

Verkeersveiligheid

Door files op de A1 neemt de verkeersveiligheid af. Niet alleen op de A1, maar vooral ook op het onderliggend wegennet. Als er files staan op de A1 wordt het ook drukker op het onderliggend wegennet, omdat automobilisten andere routes gaan zoeken. Dit zorgt voor een toename van verkeersonveilige situaties en is ook hinderlijk voor de omgeving. Verwacht wordt dat het oplossen van dit probleem hand in hand kan gaan met het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de A1.

Leefbaarheid

Na de aanleg van de A1 zijn op enkele plaatsen geluidswerende maatregelen getroffen. Daardoor wordt op die locaties aan de wettelijke normen voldaan. Op andere locaties is de geluidsbelasting op woningen hoger dan de wettelijk toegestane waarde. Deze locaties worden in het vervolg van de studie als aandachtspunt meegenomen.



Door de aanleg van de A1 is in het verleden een barrière ontstaan. Met aanvullende maatregelen als de bouw van ecoducten en (klei-

nere) wildtunnels is al verbetering aangebracht. In de studie wordt onderzocht of de barrièrewerking verder verminderd kan worden.

6.2 Doelstelling

Tijdens de studie worden verschillende alternatieven uitgewerkt. Maatgevend voor de selectie en de uitwerking van de alternatieven is het te bereiken doel.

De doelstelling voor de A1 Eemnes - Barneveld luidt als volgt:

- de alternatieven moeten een oplossing bieden voor de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblemen op de A1 tussen Eemnes en Barneveld. Concreet betekent dit dat alternatieven eraan moeten bijdragen dat de congestiekans op de A1 op dit weggedeelte aan de norm van 2% uit SVV-II voldoet of deze norm zo dicht mogelijk benadert. Dit geldt in elk geval voor het doorgaande verkeer;
- de alternatieven moeten eventuele nieuwe verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen zo veel mogelijk voorkomen en, indien mogelijk, bestaande problemen verminderen.

In een aantal gevallen gaat verbetering van de bereikbaarheid goed samen met de verbetering van bijvoorbeeld verkeersveiligheid en leefbaarheid. Zo kan bij een reconstructie de barrièrewerking worden verminderd door de aanleg van veilige onderdoorgangen of de aanleg van ecologische verbindingen.

De praktijkervaring met recente vergelijkbare infrastructuurprojecten leert echter dat er soms tussen de verschillende doelen een zekere spanning bestaat. Het is uitermate moeilijk alternatieven te ontwikkelen die volledig aan alle doelen tegemoet komen. Daarom zal gezocht worden naar alternatieven waarbij de doelen zo veel mogelijk worden benaderd. Het garanderen van een goede doorstroming voor het doorgaande verkeer blijft evenwel het belangrijkste uitgangspunt.

7 Alternatieven

Welke mogelijkheden zijn er om het verkeer over de A1 tussen Eemnes en Barneveld ook na 2010 goed te laten doorstromen? Dat kan op twee manieren: het reeds aanwezige asfalt beter benutten, of de weg verbreden. Tijdens de studie wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief uitgewerkt.

7.1 Werkwijze bij de selectie en samenstelling van alternatieven

Uitgangspunten

In hoofdstuk 1 is aangegeven dat deze Startnotitie tegelijkertijd met acht andere Startnotities ter inzage is gelegd – een initiatief in het kader van de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB). Bij het opstellen van deze Startnotities zijn algemene uitgangspunten gebruikt als leidraad voor de selectie van alternatieven. Van deze algemene uitgangspunten zijn de volgende van belang in het geval van de A1 Eemnes - Barneveld:



Vrachverkeer op de A1

1. Als verbreding noodzakelijk is, wordt alleen gekeken naar aansluitende verbreding van de huidige weg. Hiermee wordt voorkomen dat er extra ruimte tussen wegen wordt ingesloten en verloren gaat. Nieuwe wegen en omleggingen zijn niet aan de orde.
2. Als verbreding noodzakelijk is, wordt uitgegaan van verbreding op de huidige hoogte

van de weg. Verdiepte liggingen zijn niet aan de orde.

- Een eventuele verbreding van de A1 op de huidige hoogteligging en het huidige tracé levert naar verwachting geen onoverkomelijke problemen op.
3. Van alle alternatieven wordt de toekomstvastheid aangegeven. Indien verbredingsalternatieven (zie paragraaf 7.2) met één extra rijstrook in de periode 2010 - 2020 niet probleemoplossend zijn, worden ook verdere verbredingen of andersoortige maatregelen onderzocht.
 - voor de A1 geldt dat op basis van de huidige inzichten tussen Eemnes en Barneveld één extra rijstrook (van 2 x 2 naar 2 x 3) ook in 2020 nog probleemoplossend is. Verdere verbredingen blijven dan ook buiten beschouwing, tenzij geactualiseerde prognoses tijdens de studie een ander beeld opleveren.
 4. Voor de weggedeelten met meer dan drie rijstroken per richting wordt onderzocht of het scheiden van verkeer een betere doorstroming oplevert. Bijvoorbeeld het scheiden van korte- en lange-afstandsverkeer, of het scheiden van vrachtverkeer, bussen en overig verkeer.
 - voor de A1 Eemnes - Barneveld betekent dit uitgangspunt dat er geen oplossingen worden onderzocht met scheiding van verkeerssoorten.
 5. Wisselstroken (dit zijn stroken die voor de drukste richting worden ingezet) zijn alleen aan de orde bij sterk ongelijke verkeersdrukten (per richting) in de spits.
 - voor de A1 Eemnes - Barneveld geldt dat hier geen sprake is van sterke spitsongelijkheid; wisselstroken blijven derhalve buiten beschouwing.

Extra verbetering openbaar vervoer: geen probleemoplossend alternatief

Van het totaal aan verplaatsingen per spoor en over de A1 op het traject Eemnes - Amersfoort neemt het openbaar vervoer op dit moment circa 20% voor zijn rekening. Voor het traject Amersfoort - Barneveld ligt het aantal openbaar vervoerreizigers op circa 18% van de verplaatsingen. In het SVV-II is een aanzienlijk verbeterd stelsel voor openbaar vervoer opgenomen. Rail 21 maakt daarvan onderdeel uit, net als verbetering van het regionale openbaar vervoerstelsel.¹ In de ver-

keersprognoses is verondersteld dat deze verbeteringen van het openbaar vervoerstelsel zijn gerealiseerd.

Om de congestiekans naar het niveau van 2% te brengen, zouden op het traject Eemnes - Amersfoort tussen 2010 en 2020 zo'n 19.000 auto's per etmaal minder moeten rijden. Dit betekent voor het openbaar vervoer een extra aanbod van circa 20.000 tot 25.000 reizigers per etmaal. Dat is een verdubbeling van het aantal reizigers in 1997 (23.800 per etmaal, zie tabel 2).

Op het traject Amersfoort - Barneveld moeten, om de congestiedoelstelling te bereiken, per etmaal 25.000 tot 30.000 reizigers overstappen op de trein. Dit extra aanbod aan reizigers zou leiden tot ca. 2,5 maal zoveel reizigers als zich in 1997 per etmaal op dit traject per trein verplaatsten (19.000 per etmaal, zie tabel 2).

De mogelijkheden om met extra verbetering van het openbaar vervoer (dus met aanvullende maatregelen bovenop de reeds voorziene verbeteringen) het fileprobleem op te lossen, lijken dus beperkt. De provincie Gelderland en de regio Amersfoort zijn van mening dat meer openbaar vervoer weliswaar een belangrijke betekenis heeft voor de reductie van het autoverkeer, maar dat uitsluitend extra verbetering van het openbaar vervoer niet toereikend is. Ook de huidige vervoerders, NS-reizigers en Verenigd Streekvervoer Nederland, zien onvoldoende mogelijkheden om een duidelijk groter marktaandeel te realiseren. Aanwezige potenties worden benut om Rail 21 te kunnen realiseren.

Het voorstel is dan ook om een alternatief dat voornamelijk inzet op verbetering van het openbaar vervoer buiten beschouwing te laten. Wel kunnen de gevolgen van extra openbaar vervoer voor andere alternatieven worden verwerkt. Door gevoeligheidsanalyses kunnen eventuele bijdragen aan de oplossing van de bereikbaarheidsproblemen duidelijk worden gemaakt.

¹ Concrete railprojecten in en om het studiegebied zijn: ongelijkvloerse kruisingen en aanpassingen rangeerterrein Amersfoort, verlening perron station Hilversum, hogere treinfrequentie Amersfoort - Hilversum - Amsterdam, aanleg Gooiboog (bij Weesp), Randstadspoor Nijkerk - Amersfoort - Utrecht, aanleg station Vathorst, transferpunt bij Hoevelaken.

Rekeningrijden: praktijkervaringen worden afgewacht

Het Rijk is van plan - in eerste instantie vooral in de Randstad - rekeningrijden in te voeren. Hiermee wordt beoogd de hoeveelheid verkeer tijdens de ochtendspits sterk te reduceren en daarmee files terug te dringen. Hoe effectief rekeningrijden is, is bij gebrek aan praktijkervaringen op dit moment nog niet goed aan te geven. De praktijkervaringen met rekeningrijden worden nauwlettend in de gaten gehouden. Mocht tijdens de studie meer inzicht ontstaan in de daadwerkelijke reductie, dan zullen de resultaten betrokken worden bij de ontwikkeling van de uit te werken alternatieven en varianten en de beschrijving daarvan in de Trajectnota.

7.2 Te onderzoeken alternatieven

Voorgesteld wordt om in de studie de volgende alternatieven uit te werken (zie ook kaart 7.2 *Alternatieven en dwarsprofielen*):

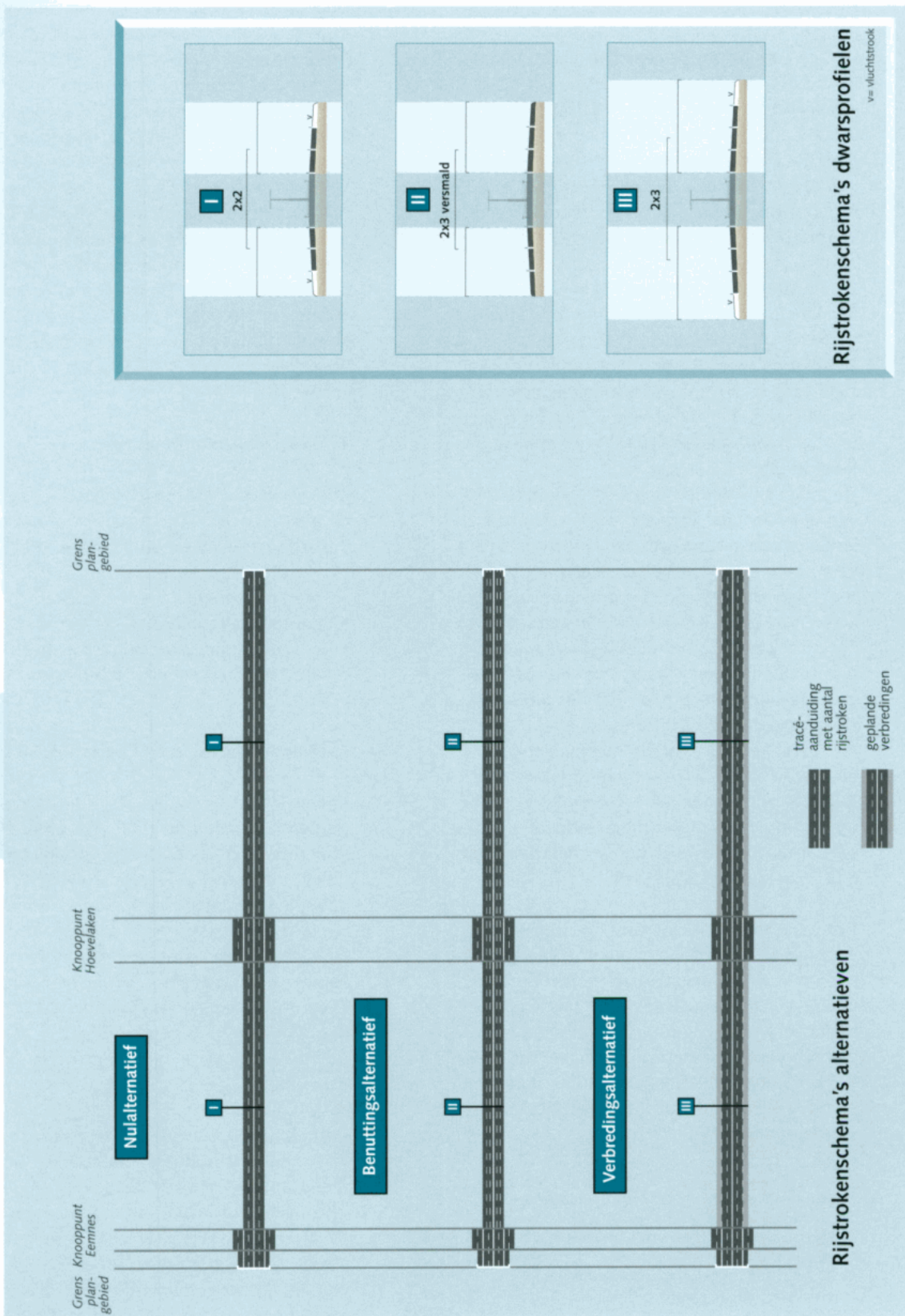
- Referentiesituatie;
- Benuttingsalternatief;
- Verbredingsalternatief (2 x 3 rijstroken);
- Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).

7.2.1 Referentiesituatie ('niets extra's doen')

In een Trajectnota moet altijd de zogenoemde referentiesituatie beschreven worden. Deze referentiesituatie staat gelijk aan 'niets extra's doen': maatregelen waarover al besluiten genomen zijn worden uitgevoerd, maar er worden geen specifieke nieuwe maatregelen ingezet om de verkeersdoorstroming tussen Eemnes en Barneveld te verbeteren. Er komen bijvoorbeeld geen extra rijstroken. Het doel dat in hoofdstuk 6 gepresenteerd is, wordt in de referentiesituatie niet bereikt en ook niet benaderd.

De beschrijving van de referentiesituatie heeft vooral een methodologische functie: de referentiesituatie vormt de basis voor de onderlinge vergelijking van de andere alternatieven. De effecten van deze alternatieven kunnen steeds systematisch tegen de referentiesituatie worden afgezet. Zodoende wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft

kaart 7.2 Alternatieven en dwarsprofielen



ten opzichte van de situatie waarin ingrijpen- de maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze manier zo zuiver mogelijk in beeld.

7.2.2 Benuttingsalternatief

Het is mogelijk de capaciteit van de weg te vergroten zonder grootschalige ingrepen aan de weg. Dit voorkomt dat er extra ruimte nodig is voor de weginfrastructuur en het kan ook kostenbesparend werken. Verbetering van de doorstroming van het verkeer op de reeds bestaande weginfrastructuur is de belangrijkste bouwsteen van het benuttingsalternatief.

In het benuttingsalternatief vindt geen verbreding plaats (al kan het wel nodig zijn lokaal asfalt toe te voegen of een kunstwerk te verruimen). De maatregelen zijn gericht op een optimaal gebruik van de aanwezige infrastructuur (doorstromings- en benuttingsmaatregelen). Maatregelen die in dit verband onder meer onderzocht zullen worden zijn:

- *Vluchtstrookgebruik*: in eerste instantie in de spits, maar ook wordt gezien in hoeverre een ruimer gebruik mogelijk is en wat de consequenties van vluchtstrookgebruik zijn voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid;
- *Toeritdosering*: deze techniek zorgt ervoor dat niet te veel verkeer tegelijkertijd de hoofdrijbaan op kan. Toeritdosering kan toegepast worden wanneer er regelmatig filevorming op de hoofdrijbaan ontstaat. Het voorkomt dat de doorstroming op de hoofdrijbanen verstoord wordt door invloegend verkeer. Het gaat hierbij om andere locaties dan de reeds in paragraaf 2.3 genoemde;
- *Dynamische rijstrookindeling*: afhankelijk van het aantal benodigde rijstroken wordt de rijbaan qua indeling aangepast.

Er zijn ook nog andere mogelijkheden aanwezig, die tijdens de opstelling van de Trajectnota worden onderzocht op hun voor- en nadelen, bijvoorbeeld een inhaalverbod voor het vrachtverkeer in de spits. Het benuttingsalternatief wordt in de loop van de studie concreet ingevuld.

7.2.3 Verbredingsalternatief (2 x 3 rijstroken)

Daar waar de A1 tussen Eemnes en Barneveld nu nog 2 x 2 rijstroken heeft, wordt de weg in het verbredingsalternatief omgebouwd tot 2 x 3 rijstroken. Uit berekeningen van Rijkswaterstaat blijkt dat verbreding van de A1 tot 2 x 3 rijstroken over de gehele lengte probleemoplossend is: de congestiekans is kleiner dan 2% in 2010, met voldoende restcapaciteit bij verdere groei van het verkeer tot 2020. Dat betekent dat er geen oplossingen worden meegenomen met meer dan drie rijstroken per richting. Wel wordt de mogelijkheid tot een eventuele verdere verbreding in de toekomst meegenomen als aandachtspunt bij het wegontwerp.

Naar de vorm en de plaats van de extra rijstroken (bijvoorbeeld: de extra rijstroken beide aan één kant, of één extra rijstrook aan beide zijden) zal tijdens de studie nader onderzoek worden verricht. De relatie van de weg met de omgeving krijgt hierbij veel aandacht. In het westelijke deel van het plangebied (knooppunt Eemnes - knooppunt Hoevelaken) kan de uitbreiding grotendeels binnen het huidige profiel gerealiseerd worden. In het oostelijke deel van het plangebied (knooppunt Hoevelaken - Barneveld) zal de uitbreiding in hoofdzaak buiten het huidige profiel worden gezocht.

Op knooppunt Hoevelaken doen zich vooral problemen voor bij het verkeer vanuit de richting Apeldoorn in de richting Utrecht, vanwege de beperkte capaciteit van de klaverblad-vorm en van de A28. De vormgeving van dit knooppunt is een belangrijk aandachtspunt in de studie.

Uit de voorlopige resultaten van de CRAAG-studie blijkt dat voor het knooppunt Eemnes geen ingrijpende wijzigingen nodig zijn.

7.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het is een wettelijke verplichting om in een Trajectnota een zogenoemd meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) te presenteren. In zo'n MMA moeten nadelige gevolgen voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap voorkomen worden of tot een minimum beperkt blijven. Tegelijkertijd moet

een MMA ook een realistisch alternatief zijn. Het heeft bijvoorbeeld weinig zin een MMA uit te werken dat in vergelijking met de andere alternatieven zeer kostbaar is. Een belangrijke eis is ook dat het MMA het doel uit hoofdstuk 6 moet kunnen bereiken of op z'n minst benaderen. Het MMA is, kortom, een redelijk alternatief dat de verkeersproblemen oplost met de minste belasting voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap.

Op dit moment is nog niet bekend hoe het MMA er concreet uit zal zien. Het wordt samengesteld op basis van inzichten die worden verkregen tijdens de effectenbepalingen.

8 Effecten

In de Trajectnota worden de effecten van de alternatieven beschreven. Uiteraard gaat daarbij veel aandacht uit naar de effecten op de doorstroming van het verkeer. Maar ook wordt in kaart gebracht welke gevolgen de verkeersstromen over de A1 hebben op de leefomgeving en op welke manier de natuur en het landschap beïnvloed worden. Sommige effecten worden 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.

8.1 Werkwijze bij de effectbeschrijving

Studiegebied

De Trajectnota moet inzicht geven in de effecten die de alternatieven hebben op:

- verkeer en vervoer;
- ruimtelijke ordening en economie;
- woon- en leefmilieu;
- natuur en landschap.

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidhinder). Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn.

Tijdshorizon

Voor elk alternatief wordt onderzocht welke effecten het heeft tijdens de aanlegfase en welke effecten er zouden zijn wanneer het betreffende alternatief gerealiseerd is (de eindsituatie). Wat een realistische termijn is voor de realisatie van de alternatieven, is op dit moment moeilijk aan te geven. In aansluiting op het MIT 1999 - 2003 is het uitgangspunt in de studie dat het alternatief dat uiteindelijk de voorkeur krijgt, gerealiseerd wordt in de periode tussen 2010 en 2020. Voor effecten waarbij de verkeersintensiteit maatgevend is (bijvoorbeeld geluidhinder en luchtverontreiniging) is het nodig een concreet richtjaar te gebruiken in de voorspelling.

gen. In die gevallen is het jaar 2020 uitgangspunt.

Aanpak: effectbeschrijving in dienst van besluitvorming

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten het mogelijk maakt de alternatieven te beoordelen en onderling te vergelijken. Dat heeft drie gevolgen voor de aanpak:

- in de effectbeschrijving moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante wetten en beleidsnota's (zie ook de hoofdstukken 2 tot en met 5). Zolang nog geen beleidsdoelen voor 2020 voorhanden zijn, zullen hiervoor de doelen voor 2010 worden gehanteerd;
- met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het nodig bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten te bestuderen, aan de hand van dezelfde effectvoorspellingsmethoden;
- voor de besluitvorming is het van belang te weten op welke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. De effectbeschrijving richt zich dan ook vooral op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven: 'kwantitatief' en 'kwalitatief'. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect uit in cijfers, bijvoorbeeld: '6.500 ernstig geluidsgehinderden', 'een congestiekans van 13%', '23 hectare areaalverlies voor de landbouw', 'kosten: f 390 miljoen'. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer beschouwend karakter. Een kwalitatieve beschrijving geeft bijvoorbeeld aan of er in vergelijking met de huidige situatie sprake is van een verbetering of een verslechtering, zonder dat er exacte cijfers gebruikt worden.

In de volgende paragraaf wordt bij verschillende soorten effectbeschrijvingen voorgesteld te volstaan met kwalitatieve beschrijvingen. Daar zijn verschillende redenen voor. In sommige gevallen is bijvoorbeeld bij de aanleg van een weg al rekening gehouden met een

mogelijke verbreding. Dat heeft dan als consequentie dat de ruimtelijke effecten van een verbreding beperkt zijn; een gedetailleerde becijfering van die effecten heeft dan weinig zin. Verder zijn er effecten die zich nu eenmaal moeilijk laten uitdrukken in harde getallen, zoals effecten op het landschap. Ook dan is een kwalitatieve beschrijving nodig.

Voorts speelt het gebruikelijke detailniveau in een Trajectnota een rol. Een Trajectnota beschrijft altijd alternatieven op hoofdlijnen. Het zou weinig efficiënt zijn alle alternatieven stuk voor stuk heel gedetailleerd in te vullen voordat er een keuze is gemaakt. De noodzakelijke detaillering – en dan uitsluitend voor het alternatief dat de voorkeur krijgt – vindt pas plaats tijdens de procedurestap ná de Trajectnota, de stap van het zogenoemde Ontwerp-Tracébesluit (zie ook hoofdstuk 9). In dat stadium moet er gewoonlijk het nodige aanvullende cijfermateriaal beschikbaar komen, terwijl deze cijfers nog niet nodig zijn voor de keuze op hoofdlijnen.

8.2 Te beschrijven effecten

Verkeer en vervoer

Verkeersafwikkeling

Voor elk alternatief worden de verkeerskundige effecten in kaart gebracht. Daarbij gaat het om te beginnen om de A1 zelf: is de doelstelling – een nagenoeg filevrij deeltraject op deze achterlandverbinding – haalbaar? Maar ook is van belang om te weten of de oplossing voor de A1 niet leidt tot ongewenste neveneffecten op andere delen van het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet. Tevens wordt een aanduiding gegeven van de restcapaciteit per alternatief. Voor het onderliggend wegennet wordt per alternatief de verhouding tussen intensiteit en capaciteit in de spitsperiode berekend (rekenmodel).

Dergelijk onderzoek heeft een tweeledig doel: het maakt een verkeerskundige beoordeling mogelijk en de uitkomsten dienen als invoer voor het onderzoek naar de milieueffecten die afhankelijk zijn van de hoeveelheid verkeer (zoals geluidhinder).

Verkeersveiligheid

Het effect van de verschillende alternatieven

op de verkeersveiligheid voor de weggebruiker zal worden onderzocht. Naast de hoofdweg zal daarbij, indien relevant, ook het onderliggende wegennet worden meegenomen. Dit onderzoek zal gebeuren op basis van kengetallen en streefrisicowaarden. Voor dit laatste wordt een inschatting gemaakt van het aantal slachtoffers, waarna op basis van het voertuigkilometrage een risicocijfer wordt berekend. Uiteraard wordt een relatie gelegd met de landelijke doelstellingen.

In paragraaf 7.1 is aangegeven waarom een oplossing met uitsluitend extra openbaar vervoer (bovenop het pakket uit het SVV-II) buiten beschouwing blijft. Criteria als de reistijdverhouding tussen openbaar vervoer en auto en aantallen reizigers in het openbaar vervoer zijn niet onderscheidend. Deze criteria blijven daarom buiten beschouwing.

Ruimtelijke ordening en economie

Onderscheidende effecten op het ruimtegebruik (stedenbouwkundige kwaliteit, bovenlokale ruimtelijke effecten, recreatie) worden globaal kwalitatief beschreven. De effecten op bestaande en geprojecteerde woningen en bedrijventerreinen en de effecten op landbouwgronden worden globaal kwantitatief beschreven. Hierbij geldt speciale aandacht voor de plannen Vathorst en De Wieken / Vinkenhoef, welke bij Amersfoort rondom knooppunt Hoevelaken worden ontwikkeld.

Economische effecten kunnen worden onderverdeeld naar nationale (directe) en regionale (indirecte) effecten. De nationale economie-



Knooppunt Hoevelaken

sche effecten worden per alternatief in beeld gebracht aan de hand van de congestiekans. Gezien de doelstelling van de studie - congestievrije achterlandverbindingen voor de mainports - wordt de kwaliteit van de verkeersafwikkeling beschouwd als een indicator voor het economisch nut. Op grond van de congestiekans kan het reistijdverlies (met als basis het aantal voertuigverliesuren) worden bepaald.

De regionaal-economische effecten zijn vooral kwalitatief van aard en betreffen de invloed van de weg op de economische structuur van de voornaamste werkgebieden in de omgeving van de weg. Verschillen in economische effecten zijn alleen dan te verwachten wanneer er in een deel van de alternatieven sprake is van hoofd- en parallelbanen, of bij verschillen in de locatie en het aantal aansluitingen. Dit is in deze studie niet het geval. Daarom zal in de Trajectnota niet worden ingegaan op de regionaal-economische effecten.

Woon- en leefmilieu

Geluid

Voor geluid wordt in de Trajectnota het akoestisch ruimtebeslag gepresenteerd met behulp van contouren. Bij het berekenen van de contouren wordt rekening gehouden met noodzakelijke geluidsafschermende maatregelen om overschrijding van de voorkeursgrenswaarde te voorkomen. In situaties waarin reeds hogere grenswaarden zijn vastgesteld, wordt uitgegaan van de noodzakelijke geluidsafschermende maatregelen om zoveel mogelijk deze hogere grenswaarden te halen. In de Trajectnota wordt het akoestisch ruimtebeslag besproken aan de hand van een contourkaart (met schaalniveau 1:25.000).

De geluidsbeperkende maatregelen worden kwalitatief beschreven in de Trajectnota. Het deelaspect geluidsgehinderden wordt kwalitatief besproken in relatie tot het akoestisch ruimtebeslag. Dit geldt ook voor de geluidsgevoelige bestemmingen (zoals scholen, ziekenhuizen e.d.). Geluidseffecten op aanwezige stiltegebieden krijgen specifieke aandacht. Gezien de beperkte relevantie voor verbredingen wordt geen aandacht besteed aan cumulatieve van geluid.

Het aspect trillingen wordt niet besproken in de Trajectnota, maar wordt meegenomen als voorwaarde bij het ontwerpen.

Lucht

Voor de lokale luchtkwaliteit richt de analyse zich op de stoffen waarvoor wettelijke normen bestaan: SO₂, zwevende deeltjes, CO, Pb, benzeen, NO₂. Voor totale luchtmissies van verkeer richt de analyse zich op de nationale beleidsnormen voor de uitstoot van CO₂, NO_x en koolwaterstoffen. De cijfermatige resultaten van deze berekeningen worden tezamen met een kwalitatieve analyse gepresenteerd in de Trajectnota.

Gezien de beperkte relevantie van geuraspecten bij weginfrastructuur wordt hieraan geen aandacht besteed in de Trajectnota.

Sociale aspecten

De beschrijving voor barrièrewerking en sociale veiligheid in de Trajectnota richt zich op bestaande knelpunten en eventuele nieuwe problemen die door de alternatieven veroorzaakt kunnen worden. Tijdens de volgende procedurestap (de uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit) wordt uitgebreider aandacht geschonken aan deze aspecten, evenals aan visuele hinder, in het kader van de inpassing van het wegontwerp.

Externe veiligheid

De beschrijving van externe veiligheid richt zich op het individueel risico en het groepsrisico.

Natuur, landschap, bodem en water

Natuur

De Trajectnota biedt inzicht in de relevante effecten op de natuur (flora, fauna en ecologie). Effecten als gevolg van toenemend ruimtebeslag worden globaal kwantitatief (in hoeveelheid hectares) beschreven. Bij diverse instanties wordt nagegaan of zij gegevens beschikbaar hebben over eventuele bijzondere gebieden of bijzondere soorten die vernietigd of bedreigd worden. Versnippering en verstoring wordt alleen beschreven voor die gebieden waar extra effecten op belangrijke ecologische verbindingen en / of waardevolle soorten zijn te verwachten. Indien ten behoeve van de alternatieven verlichting langs het traject of delen daarvan noodzakelijk is, zullen

de effecten daarvan op de fauna in beeld worden gebracht. De mogelijkheden ter voorkoming of beperking van effecten, maar ook ter vermindering van reeds bestaande knelpunten, zullen worden onderzocht in het licht van te nemen mitigerende en, indien nodig, compenserende maatregelen.

Landschap

Aan de hand van een inventarisatie van landschap, cultuurhistorie, archeologie en geomorfologie wordt verkend waar bijzondere of waardevolle objecten en gebieden liggen, welke mogelijk worden vernietigd of aangetast, dan wel dat extra negatieve effecten op deelaspecten zijn te verwachten. In de effectbeschrijving ligt het accent op deze objecten en gebieden. De landschappelijke inpassing is een belangrijk aandachtspunt tijdens de vervolgstappen in het besluitvormingsproces. Bij het gedetailleerde ontwerp wordt gebruik gemaakt van landschappelijke kennis en een landschappelijke visie.

Bodem en water

Relevante effecten op bodem en water worden beschreven in de Trajectnota. De grondwaterspiegel wordt in kaart gebracht teneinde te kunnen aangeven of, en zo ja waar, een eventueel te graven cunet de grondwaterspiegel doorsnijdt. In die gevallen worden de effecten van die doorsnijding(en) op de

grondwaterstand en de grondwaterhuishouding onderzocht en in de Trajectnota beschreven. Daarnaast worden de bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden alsmede waterwingebieden in kaart gebracht om mogelijke knelpunten te inventariseren. In de fase van het Ontwerp-Tracébesluit zal in het kader van mitigerende maatregelen worden aangegeven op welke wijze negatieve effecten op het gebied van bodem en water worden voorkomen.



Watertje in Eemland

9 Procedure en planning

De Tracéwet procedure bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotitie is de eerste stap. De Startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat directie Utrecht wil gaan onderzoeken in de studie naar het deel van de A1 tussen Eemnes en Barneveld. Tot 30 september 1999 kunt u schriftelijk op dit voorstel reageren.

9.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. De Tracéwet-procedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zo zorgvuldig mogelijk verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

In de Tracéwet zijn twee andere regelingen afgestemd:

- de regeling voor de milieu-effectrapportage 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 het besluit nodig zijn.

De minister van V&W is samen met de minister van VROM verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit. Beide ministers vertolken in de procedure de rol van 'bevoegd gezag'. Provincies, regionaal openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse geraken, dan biedt de Tracéwet de betrokken ministers de mogelijkheid om knopen door te hakken.

9.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de proce-

durestappen. Het schema in deze paragraaf laat deze stappen zien.

Stap 1: Startnotitie

De Startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat directie Utrecht. De Startnotitie wordt door het bevoegd gezag gedurende vier weken ter inzage gelegd.

Stap 2: Inspraak, advies, richtlijnen voor de Trajectnota

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 9.3 voor termijn en adres). De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen omtrent de alternatieven en effecten die onderzocht moeten gaan worden. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen, komt pas later aan de orde.

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden voorts overhandigd aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota'. Het bevoegd gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van de Trajectnota van start gaan.

Stap 3: Trajectnota

Rijkswaterstaat directie Utrecht is als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota. De richtlijnen uit stap 2 zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in deze Trajectnota zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen;
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven;
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven op onder meer het verkeer en het milieu.

Tijdens het opstellen van de Trajectnota wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen: gemeenten, provincies, water-

schappen, enzovoort. Is de Trajectnota gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, dan wordt hij ter inzage gelegd.

Stap 4: Inspraak, advies en toetsing

De Trajectnota ligt minimaal acht weken ter visie. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Voorts is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens speciaal daartoe georganiseerde hoorzittingen). De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

- is de milieu-informatie in de Trajectnota correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren;
- welk van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur?

In dit stadium wordt tevens overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, regionaal openbare lichamen, provincies en waterschappen. Aan de betrokken bestuursorganen wordt specifiek gevraagd aan te geven:

- welke alternatieven in het ruimtelijk beleid passen;
- naar welk alternatief de voorkeur uitgaat.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie voor de milieu-effectrapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in de Trajectnota op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een Rapport van bevindingen uit aan de minister van V&W. Het OVI is een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de minister van V&W beoordeeld worden.

Stap 5: Besluitvorming (Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit)

Op basis van de informatie uit de Trajectnota,

de inspraakreacties en de adviezen stelt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, een voorkeursalternatief vast. Dit wordt uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit. Aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen wordt gevraagd te reageren en, voor zover van toepassing, aan te geven of zij bereid zijn het gekozen alternatief in hun streek- en bestemmingsplannen op te nemen. Belangstellenden en betrokkenen kunnen in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling inspreken.

Daarna neemt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, het definitieve Tracébesluit. Wanneer er nog geen overeenstemming is bereikt met de andere betrokken bestuursorganen, geeft de minister van VROM tegelijkertijd een 'aanwijzing' tot planologische medewerking aan inpassing van het tracé. Tegen het Tracébesluit en de eventuele aanwijzing is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

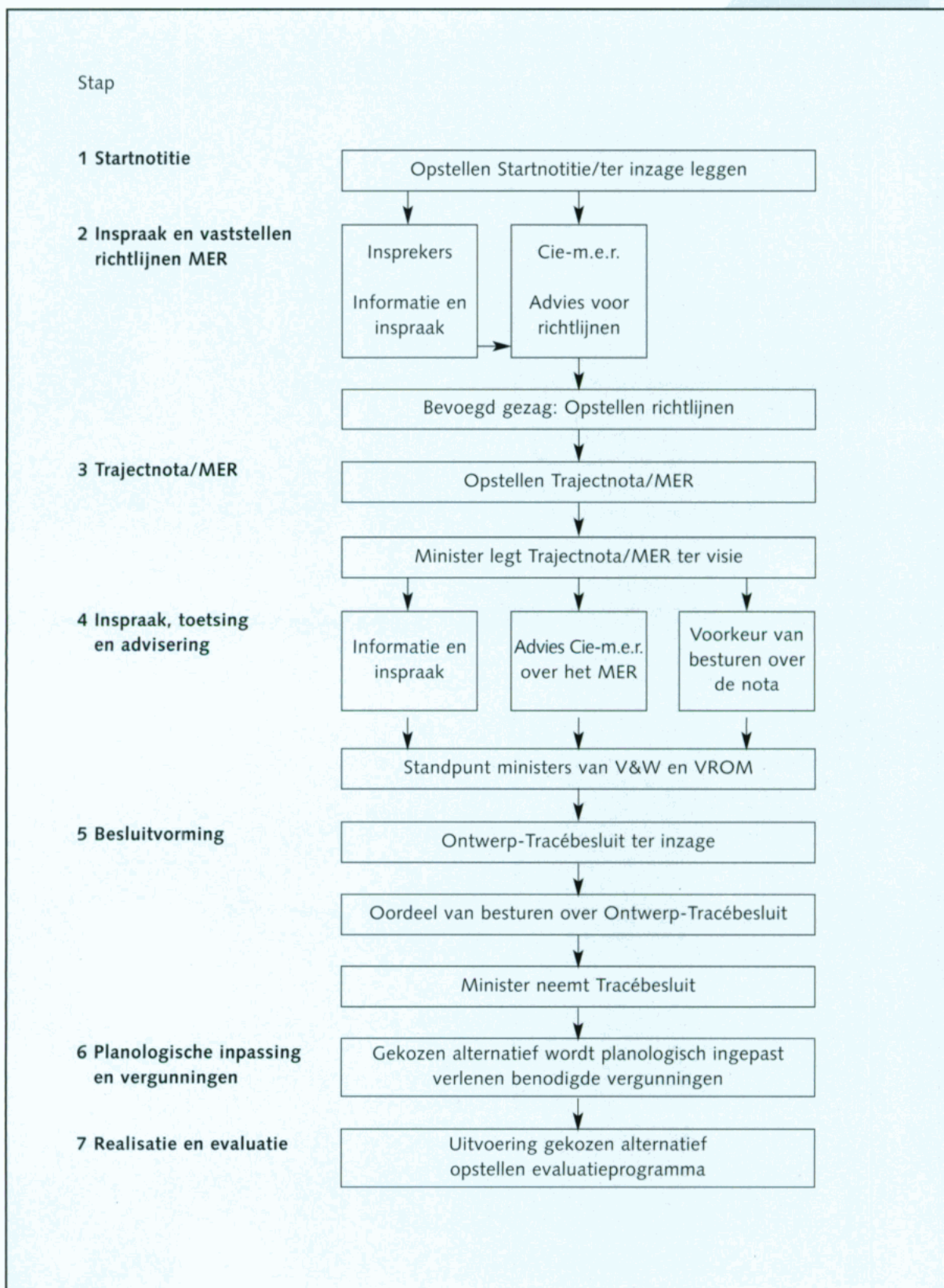
Stap 6: Planologische inpassing en vergunningen

Als de ministers besluiten tot reconstructie van de weg, dan moeten de betrokken provincies en gemeenten het gekozen alternatief planologisch inpassen. Verder moeten de benodigde vergunningen verleend worden. Tijdens deze procedurestap is geen bezwaar meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit. De afweging daarover heeft immers dan al plaatsgevonden (stap 5).

Stap 7: Realisatie en evaluatie

Indien een Tracébesluit tot reconstructie van de weg is genomen en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. Het bevoegd gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in de Trajectnota voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

9.2 Stappen in de procedure



9.3 Hoe kunt u reageren?

In deze Startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat directie Utrecht wil gaan onderzoeken in de studie naar de A1 Eemnes - Barneveld. Tijdens de inspraakronde over deze Startnotitie kunt u op dit onderzoeksvoorstel reageren. De inspraaktermijn loopt af op 30 september 1999. Vóór deze datum moet u uw inspraakreactie opsturen naar:

Inspraakpunt A1 Eemnes - Barneveld
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Zoals reeds vermeld in hoofdstuk 1: bij de inspraak in dit stadium van de procedure draait het nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, na de publicatie van de Trajectnota. Inspraakreacties naar aanleiding van deze Startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten. Uw reactie is van harte welkom!

Verklarende woordenlijst

Aansluiting	Plaats waar een autosnelweg aansluit op het onderliggend wegennet of op een andere autosnelweg.
Achterlandverbindingen	Term uit het SVV-II. Bepaalde autosnelwegen zijn aangewezen als achterlandverbinding. Deze wegen vormen verbindingen tussen de mainports (Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol) en het Nederlandse "achterland": Duitsland en België.
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.
Archeologie	Wetenschap van (oude) historie die zich baseert op bodemvondsten en opgravingen.
Barrièrewerking	Doorsnijding van landschappen en natuur door infrastructuur (wegen, spoorlijnen).
Benuttingsalternatief	Alternatief waarbij de capaciteit van de weg wordt vergroot door het reeds aanwezige asfalt intensiever te gebruiken, bijvoorbeeld door gebruik van de vluchtstrook voor het verkeer.
Bereikbaarheid	De manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor de Trajectnota wordt opgesteld. In dit geval de minister van V&W en de minister van VROM.
Bufferzone	Een langs een te beschermen gebied liggende zone die schadelijke invloeden tegenhoudt of verwerkt (bijvoorbeeld een bos of een reeks weilanden tussen een snelweg en een natuurgebied).
Capaciteit van een weg	Het maximale aantal motorvoertuigen dat in een bepaalde tijd een punt van een weg kan passeren.
CO	Koolmonoxide, voor de mens giftige stof.
CO ₂	Kooldioxide, stof die bijdraagt aan het groter worden van het broeikas-effect.
Commissie m.e.r.	M.e.r. = milieu-effectrapportage. De Commissie m.e.r. is een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de Trajectnota en over de kwaliteit en volledigheid van de milieu-informatie in het rapport.
Compenserende maatregel	Maatregelen waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan natuur, recreatie, landbouw of bosbouw op de ene plaats, (mogelijkheden voor) vervangende waarden elders worden gecreëerd.
Congestie	Snelheidsverlaging en filevorming.
Congestiekans	Percentage van de per etmaal passerende hoeveelheid verkeer dat hinder ondervindt van files. Voor het hoofdwegennet wordt als norm 5% aangehouden; voor achterlandverbindingen 2%.
Corridor	Een strook of gebied tussen twee kernen waarover vervoer via verschillende routes en met verschillende vervoerwijzen kan plaatsvinden.
Cultuurhistorie	Wetenschap die zich bezighoudt met het ontstaan van het cultuurlandschap en met de overblijfselen die naar de bewoningsgeschiedenis verwijzen.
dB(A)	Maat voor het geluidsdrukniveau waarbij een (frequentie-afhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.
Doelgroepenstrook	Rijstrook of oprit bestemd voor een bepaalde categorie verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld lijndienstbussen of vrachtwagens).
Doelgroepvoorziening	Voorziening bestemd voor speciale categorieën verkeer.
Ecologische verbindingzone	(Ecologisch) gebied of structuur die verbreiding, verplaatsing en uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maakt.

EHS	Ecologische Hoofd Structuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid.
Emissie	Uitstoot of lozing van stoffen, geluid of licht.
Externe veiligheid	Het risico op en rond de weg, door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.
GEA-object	In nationaal of regionaal opzicht zeer waardevol geologisch, geomorfologisch en / of bodemkundig object.
Geluidsbelasting	De waarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats (afkomstig van bepaalde geluidsbronnen).
Geluidsgehinderden	Mensen die last hebben van het geluid. Het aantal wordt berekend uit een gegeven verhouding tussen ernstig gehinderden, gehinderden en matig gehinderden per geluidsbelastingklasse van 5 dB(A).
Geomorfologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaanswijze, vorm en opbouw van het aardoppervlak.
Gevoeligheidsanalyse	Analyse van de mate waarin de uitkomsten van een analyse beïnvloed worden door verandering in hetzij de gebruikte feitelijke gegevens, hetzij de vooronderstellingen waarvan bij het gebruik van die gegevens is uitgegaan.
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat ten minste moet worden bereikt of gehandhaafd.
Groepsrisico	Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Zie ook 'individueel risico'.
Hydrologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de eigenschappen van het water op aarde.
Individueel risico	Kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.
Inpassingsgebied	Het gebied waarbinnen de mogelijke alternatieven en varianten toegepast kunnen worden.
Invloedsgebied	Het gebied waarbinnen de effecten kunnen optreden als gevolg van de wegverbinding tussen twee plaatsen of punten.
Kwel	Omhooggerichte grondwaterstroming.
Leefbaarheid	Term uit het SVV-II, waarmee de kwaliteit van de woon- en leefomgeving van mensen en andere organismen wordt aangeduid.
M.e.r.	Milieu-effectrapportage. Een in de wet voorgeschreven procedure, als hulpmiddel bij de besluitvorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben.
M.e.r.-procedure	Procedure van milieu-effectrapportage; bestaat uit het maken van het milieu-effectrapport, het beoordelen en het gebruiken van het milieu-effectrapport in de besluitvorming.
Maaiveld	Het natuurlijk terreinoppervlak.
Mainport	Belangrijke toegangspoort tot Europa; in Nederland zijn dit Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol.
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren.
MER	Zie: milieu-effectrapport.
Milieu-effectrapport	Een openbaar document als gevolg van de m.e.r.-procedure, waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven daarvoor systematisch en objectief worden beschreven. Afgekort MER. Bij grote infrastructuurprojecten wordt deze rapportage geïntegreerd opgenomen in de Trajectnota/MER.
Milieu-effectrapportage	Een in de wet voorgeschreven procedure, als hulpmiddel bij de besluit-

Ministerie van V&W	vorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Afgekort tot m.e.r.
Ministerie van VROM	Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Mitigerende maatregel	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Maatregel die de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu voorkomt of beperkt.
MMA	Meest milieuvriendelijk alternatief.
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen.
Mvt	Motorvoertuigen.
Natuurontwikkelingsgebied	Gebied, vastgelegd in EHS of GHS, dat kansen biedt voor het ontwikkelen van natuurwaarden van (inter)nationale betekenis of voor het aanzienlijk verhogen van de bestaande natuurwaarden.
NMP	Nationaal Milieubeleidsplan.
NO _x	Stikstofoxiden, betrokken bij onder meer verzuring.
NVVP	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan; een actualisering van het SVV-II. Dit plan is nog niet af, maar er zijn wel al gegevens beschikbaar voor studies.
Onderliggend wegennet	Alle wegen in het studiegebied, behalve de auto(snel)wegen (=hoofdwegen, lokale wegen en overige wegen).
OV	Openbaar vervoer.
OV-assen	Openbaar vervoerassen. Dergelijke assen bestaan bijvoorbeeld uit een hoogwaardige bus- of spoorverbinding.
OVI	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur.
Rail21	Landelijk plan voor de verbetering van het openbaar personenvervoer per trein.
Referentiesituatie	De situatie zoals die zou zijn als er niets extra's aan de weg gedaan zou worden en alleen het huidige beleid zou worden uitgevoerd.
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de Trajectnota/MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag.
ROM-gebied	Ruimtelijke Orderings- en Milieugebied.
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. Plan waarmee lokale overheden invulling geven aan het landelijk beleid.
SO ₂	Zwaveldioxide, betrokken bij onder meer verzuring.
Sociale veiligheid	De mate waarin mensen die fietsen of wandelen zich vrij van confrontatie met geweld ergens kunnen bewegen.
Stadsregio	Gebied van functioneel en / of ruimtelijk samenhangende kernen rond één of meer centrale steden, dat als beleidsmatig uitgangspunt is gekozen bij de formulering van het verstedelijkingsbeleid. (bijvoorbeeld: Stadsregio Eindhoven).
Startnotitie	Een notitie waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de m.e.r.-procedure.
Stedelijk knooppunt	Term uit de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra. Stad met een bijzondere betekenis op nationaal, provinciaal en / of regionaal niveau.
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.
Subjectieve verkeersveiligheid	De beleving van verkeersveiligheid.
SVV-II	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Een in 1990 verschenen rijksnota over het beleid op gebied van Verkeer en Vervoer in Nederland.
SWAB	Samen Werken Aan Bereikbaarheid (nota).

TIB	Transport In Balans, landelijke verkeersnota over de ontwikkeling van goederenvervoer en de rol daarin van spoorwegen en scheepvaart.
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein.
Tracébesluit	Besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de Trajectnota, adviezen en inspraakrondes.
Tracéwetprocedure	Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten; de m.e.r.-procedure is hierin opgenomen.
Trajectnota	Document waarin de studieresultaten van de infrastructuurprojecten zijn vastgelegd.
Trajectstudie	Studie waarin van alternatieve oplossingen de milieu- en andere effecten als verkeer, vervoer en economie worden onderzocht; wordt uitgevoerd als onderdeel van de Tracéwetprocedure.
Verbredingsalternatief	Mogelijkheid waarbij de huidige weg verbreed wordt.
Verkeersintensiteit	Hoeveelheid verkeer, uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert.
Verkenning	Document dat voorafgaand aan een Trajectnota wordt geschreven, waarin de huidige en toekomstige problemen worden geïnventariseerd.
Versnippering	Doorsnijding 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.
Verzuring	Proces waarbij zuurvormende stoffen, afkomstig van industrie, verkeer en landbouw invloed uitoefenen op ecosystemen.
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra.
Wegcapaciteit	Zie capaciteit.

Literatuur

Streekplan Provincie Utrecht, 1994

Streekplan Gelderland, 1996

Beleidsplan toerisme en recreatie, provincie Utrecht, 1994

CRAAG-studie: **basisrapport Ruimtelijke ordening fase 1**, 1998

Ruimte voor regio's: de deelrapporten: **Het ruimtelijk economisch beleid tot 2000; Ruimtelijke ontwikkelingspatronen in Nederland**, 1995

Inventarisatierapport verkenningen Directie Utrecht, 1997

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra, Deel 1, 1996.

AGV Netwerктоedeling vrachtverkeer, 1998

Grootschalig verkeersonderzoek RWS Utrecht, 1996

Verkenning Achterlandverbinding A1 Amsterdam – Duitsland, Rijkswaterstaat, 1997

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1989

Perspectievennota, ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1999

Structuurschema Groene Ruimte, ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1995

Natuurbeleidsplan, ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1990

Leefbaarheidsknelpunten op het Nederlandse hoofdwegennet, RWS / AVV 1997

Transport in Balans, ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1996

Samen Werken Aan Bereikbaarheid, ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1996

Plan Veiligstellen gebieden Ecologische Hoofdstructuur, Provincie Utrecht, 1996

Colofon

Uitgave

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Utrecht
Postbus 650
3430 AR Nieuwegein
Telefoon: (030) 600 95 00

Cartografie

Carto Studio BV
Amsterdam

Eindredactie

Berkenbosch & Koetsenruijter
Zeist

Fotografie

Meetkundige Dienst afdeling Grafische Technieken
M.C. Kiers

Productie

Beauchez Benelux Public Relations
Breda

Vormgeving

Shape grafische en ruimtelijke vormgeving
Amsterdam

Druk

Gianotten Drukkerij
Tilburg