1371-02

Startnotitie A28

Plusstrook

A28 Leusden-Zuid - A1 Hoevelaken
richting Hoevelaken

In het kader van de Spoedwet wegverbreding

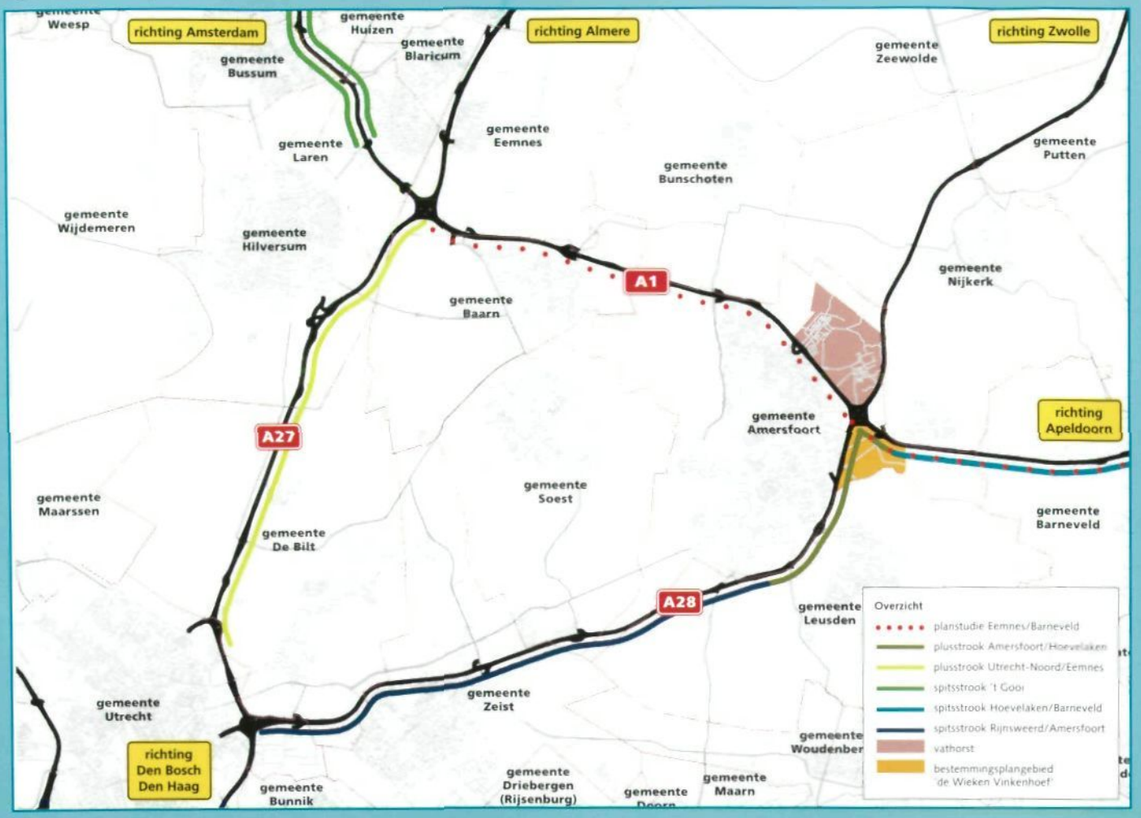
van A naar Beter

P 1371- 02

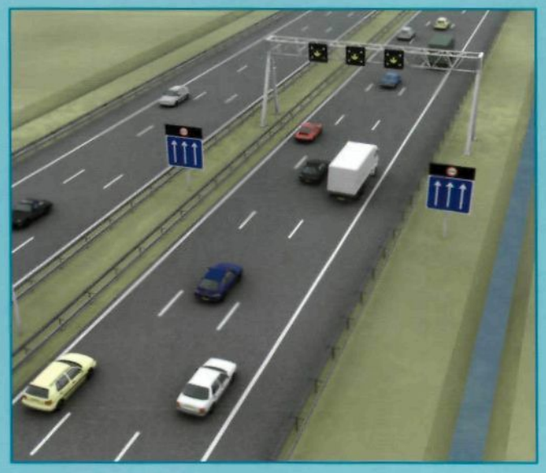
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat

A28

figuur A, overzicht plus- en spitsstroken

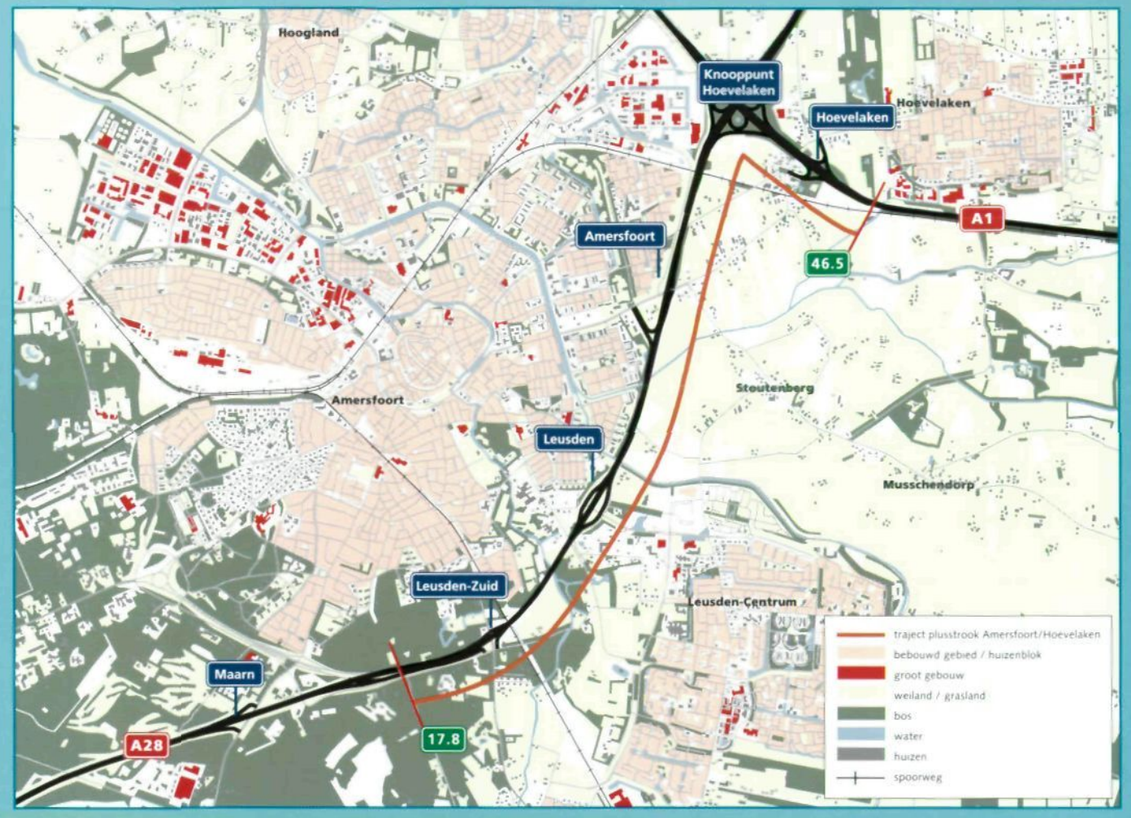


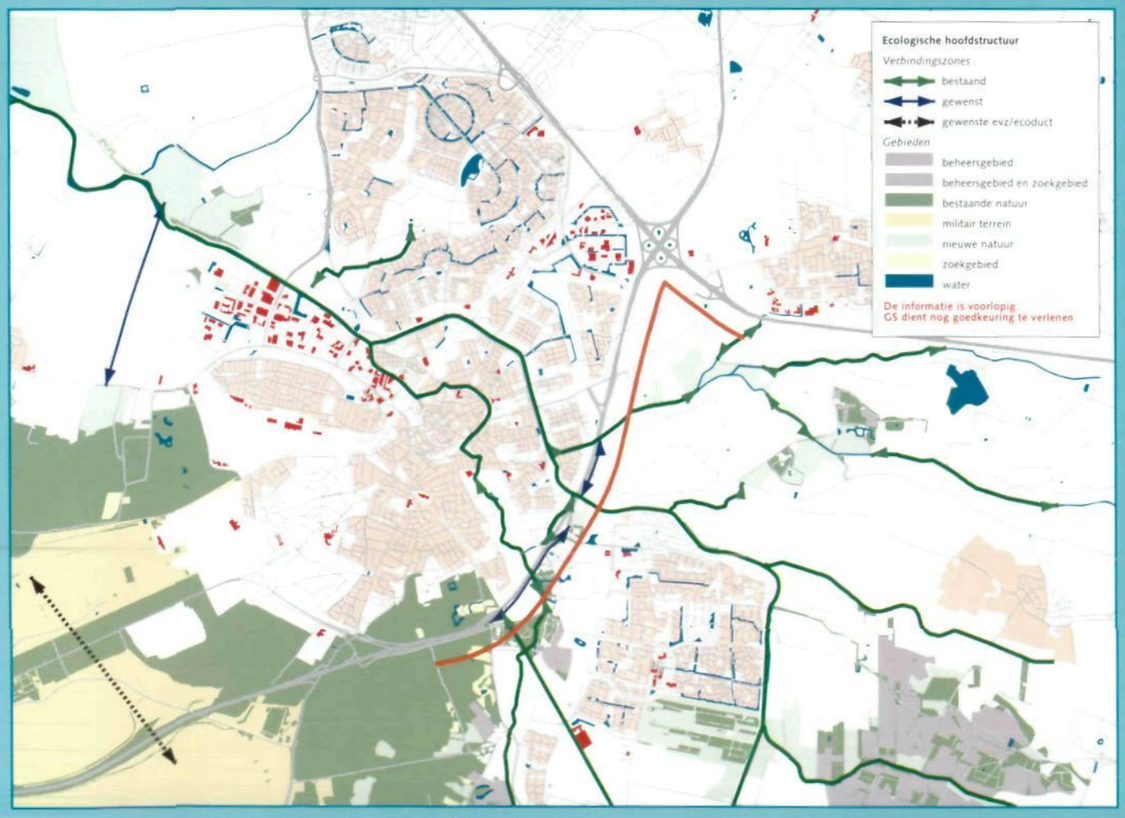
figuur B, plusstrook dicht



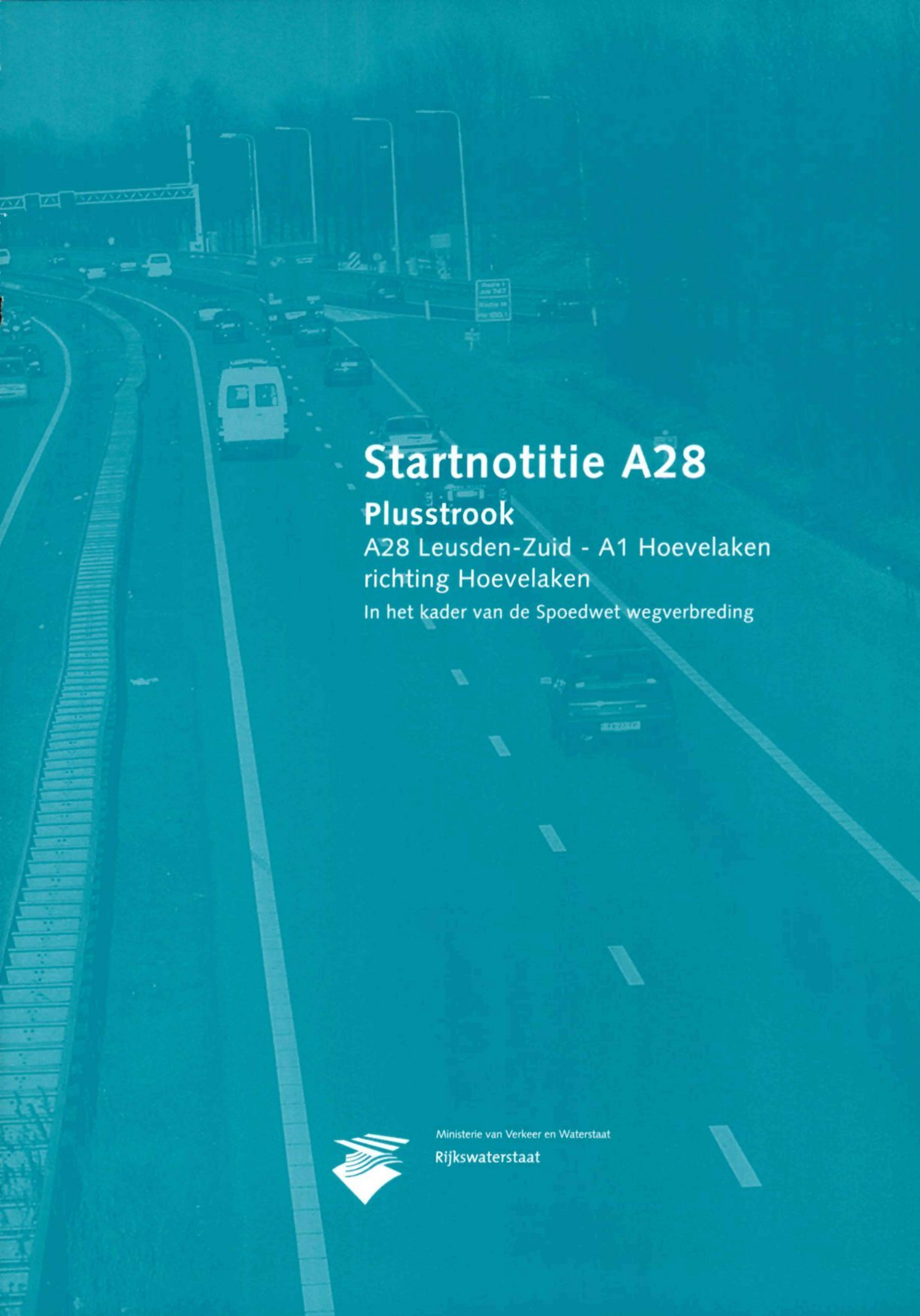
figuur C, plusstrook open

figuur D, plusstrook A28-A1 Leusden-Zuid richting Hoevelaken





figuur E, ecologische hoofdstructuur A28-A1 Leusden-Zuid richting Hoevelaken



Startnotitie A28

Plusstrook

A28 Leusden-Zuid - A1 Hoevelaken
richting Hoevelaken

In het kader van de Spoedwet wegverbreding

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat

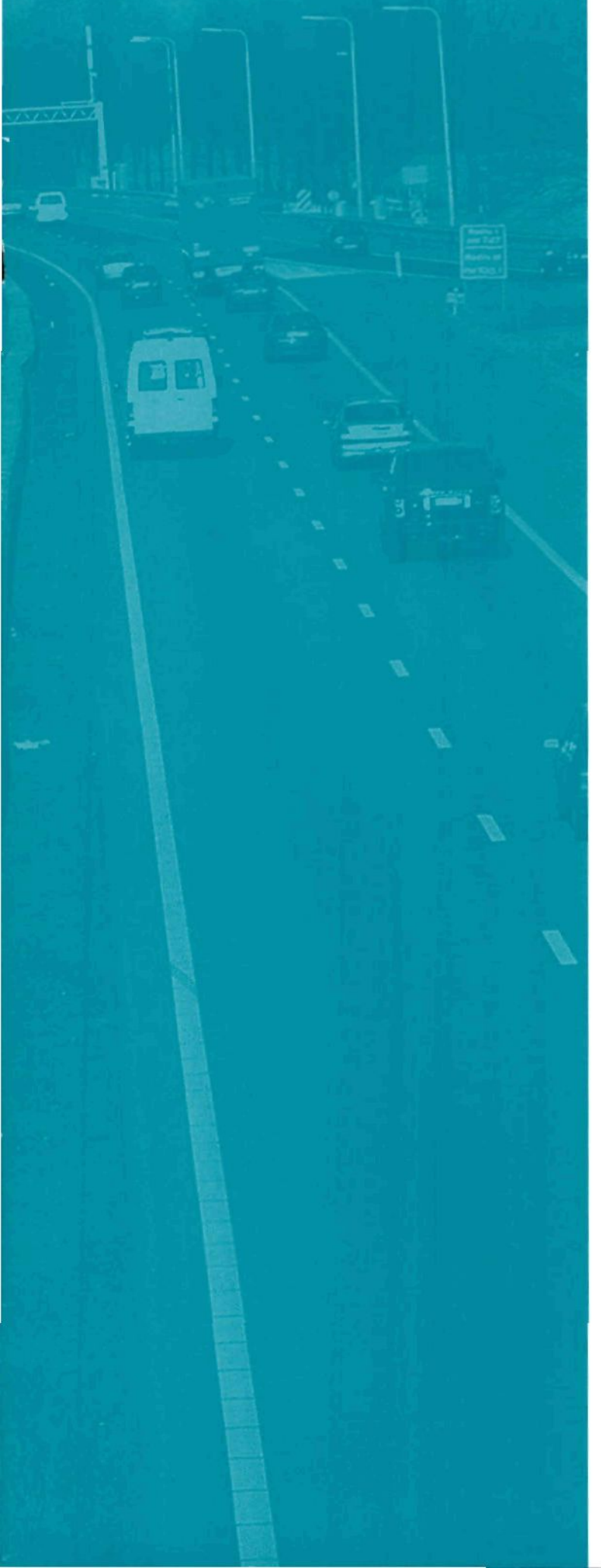
Anders dan in dit rapport vermeld, ligt de

Startnotitie A28

Plusstrook A28 Leusden-Zuid – A1 Hoevelaken

ter inzage van **16 juni 2003 tot en met 14 juli 2003**
in plaats van 10 juni 2003 tot en met 8 juli 2003.

INHOUDSOPGAVE



1 INLEIDING 5
1.1 Aanleiding voor deze startnotitie 5
1.2 Welke procedure wordt gevolgd? 7
1.3 Wat is een startnotitie? 7
1.4 U kunt reageren 7

2 PROBLEEMSTELLING EN DOEL 8
2.1 Probleemstelling 9
2.2 Het probleem nader verkend 9
2.3 Doel van de voorgestelde oplossing uit de Spoedwet wegverbreding 10
2.4 Invulling van de milieu-effectrapportage 11
2.5 Relatie met andere projecten 11

3 ALTERNATIEVEN 12
3.1 Uitgangspunten 13
3.2 Referentiesituatie 13
3.3 Voorgenomen activiteit 14
3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief 14

4 BELEID, HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE SITUATIE 15
4.1 Verkeer en vervoer 16
4.2 Ruimtelijke ordening, economie, natuur, milieu en landschap 17

5 TE ONDERZOEKEN EFFECTEN 20
5.1 Hoe de effecten worden bepaald 21
5.2 Verkeer en vervoer 22
5.3 Ruimtelijke ordening, economie, natuur, milieu en landschap 22
5.4 Kosten 24
5.5 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten 24

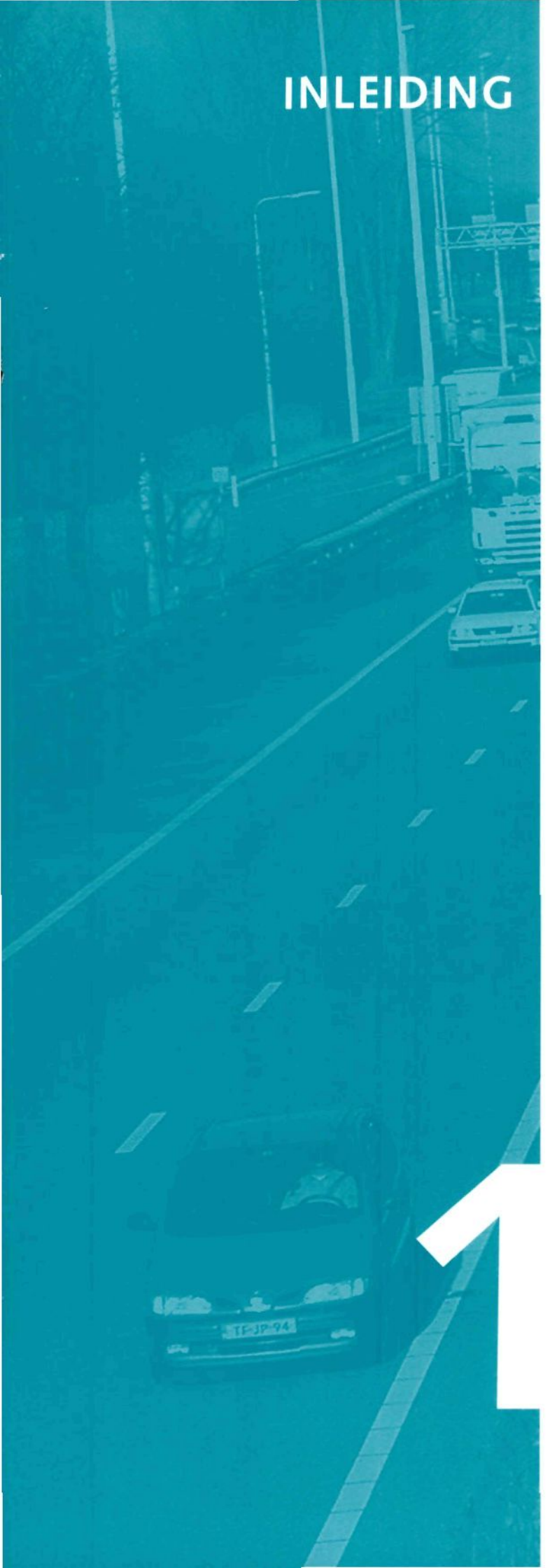
6 PROCEDURE EN PLANNING 26
6.1 De Spoedwet wegverbreding en afstemming met andere regelingen 27
6.2 Stappen in de procedure 28
6.3 Communicatie en planning 29

WOORDENLIJST 30

LITERATUUR 32

COLOFON 32

INLEIDING



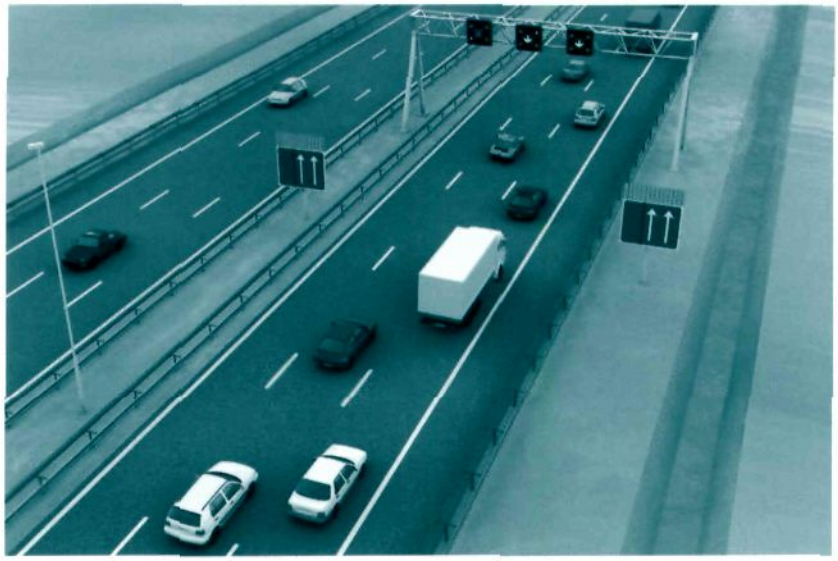
1.1 Aanleiding voor deze startnotitie

Het kabinet heeft in 2002 het voornemen geuit om versneld belangrijke knelpunten binnen het rijkswegennet te willen gaan aanpakken.

Ook rond Utrecht en Amersfoort bevinden zich enkele van deze knelpunten. Een daarvan is de A28 tussen Utrecht en Amersfoort. Het meest grote fileknelpunt op dit deel van A28 bevindt zich tussen de aansluiting Leusden Zuid en het Knooppunt Hoevelaken, en wel in noordelijke richting. Ook tussen het knooppunt Rijnsweerd en de aansluiting Leusden Zuid staan regelmatig files. Filevorming die de afgelopen jaren alleen maar is toegenomen en die, ten gevolge van de te verwachten verkeersgroei, de komende jaren alleen maar verder zal toenemen als er geen maatregelen genomen worden.

De provincie Utrecht en de gemeenten binnen de corridor A28 Utrecht - Amersfoort hebben ook diverse malen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat aangedrongen op een snelle verbetering van de doorstroming van het autoverkeer op de A28 tussen Utrecht en Amersfoort

Om het voornemen van het kabinet ook daadwerkelijk te kunnen bewerkstelligen is eind 2002 een wetsvoorstel voor de Spoedwet wegverbreding ingediend bij de Tweede Kamer. Dit wetsvoorstel is inmiddels door zowel de Tweede als de Eerste Kamer aangenomen.



figuur 1
plusstrook dicht

In deze Spoedwet wegverbreding is vermeld dat het eerder genoemde grootste fileknelpunt op de A28 wordt aangepakt door het realiseren van een plusstrook tussen kilometer 17,8 (A28) en 46,5 (A1). In grote lijnen het traject tussen de A28 aansluiting Leusden Zuid tot even voorbij de aansluiting Hoevelaken op de A1. Op figuur D op de binnenzijde van het omslag is dit traject nader aangegeven.

Het gaat hierbij alleen om de rechterrijbaan voor het verkeer in noordelijke richting. Dit hangt samen met een belangrijk uitgangspunt van de Spoedwet wegverbreding. Namelijk dat de 'ringen' rond de grote steden, zoals de 'Ring Utrecht', zoveel mogelijk rijdende gehouden moeten worden. Het goed kunnen functioneren van deze ringen is van groot belang gegeven de nationale knooppuntfunctie die deze ringen hebben. Door de capaciteit van de rijbanen, welke van deze ringen zijn afgericht te vergroten, wordt dit rijdende houden van de ring bevorderd.

Daarnaast staan in de Spoedwet wegverbreding ook spitsstroken aangekondigd op het voorafgaande traject op de A28 tussen het knooppunt Rijnsweerd en de aansluiting Leusden Zuid, op het vervolgtraject op de A1 tussen de aansluiting Hoevelaken en de aansluiting Barneveld en op A27 tussen Utrecht en Hilversum.

Door de komst van de plusstrook zal gedurende de momenten van grote verkeersdrukte, die zich voornamelijk tijdens de spitsuren zal voordoen, een extra rijstrook voor het autoverkeer ter beschikking komen. De capaciteit van dit deel van de A28/A1 zal daarmee gedurende die periode beduidend toenemen. Buiten deze momenten van grote verkeersdrukte zal deze plusstrook gesloten zijn voor de weggebruikers. In figuur B en C op de binnenzijde van het omslag is het principe van de werking van de plusstrook nader aangegeven.

Om de plusstrook tussen de A28 aansluiting Leusden Zuid en de A1 aansluiting Hoevelaken te kunnen realiseren zal over een gedeelte van het betreffende traject de huidige rijbaan moeten worden verbreed. Deze noodzakelijke verbreding is de concrete aanleiding voor het verschijnen van deze startnotitie. Op grond van categorie 1.4 onderdeel C van de Bijlage behorende bij het Besluit milieu-effectrapportage 1994 is een project waarbij sprake is van een wijziging van een weg m.e.r.-plichtig indien sprake is van een wijziging of uitbreiding van een hoofdweg (dat is een weg waarvoor de verbinding is aangegeven op een bij het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV 2) behorende plankaart) in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- de verbreding van een weg met 1 of meer rijstroken en
- het te verbreden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt.

De uitkomsten van dit MER zullen worden meegenomen in de besluitvorming over de voorgenomen wegaanpassing. Bij de procedure van de Spoedwet wegverbreding geldt voluit het besluit m.e.r.

figuur 2
plusstrook open

1.2 Welke procedure wordt gevolgd?

Voor de realisatie van de benuttingsmaatregelen uit dit project moeten twee procedures worden doorlopen. Deze procedures kunnen voor een groot deel parallel plaatsvinden. Om tot een definitief wegaanpassingsbesluit (WAB) te komen wordt de procedure op grond van de Spoedwet wegverbreding gevolgd. Voor het opstellen van het verplichte MER-rapport dient de procedure van het Besluit milieu-effectrapportage (Besluit m.e.r.) gevolgd te worden. Daarnaast zullen ook de nodige vergunningen- en ontheffingsprocedures gevolgd moeten worden. In hoofdstuk 6 van deze startnotitie worden deze Spoedwetprocedure en m.e.r.-procedure verder toegelicht.

1.3 Wat is een startnotitie?

Een startnotitie vormt de eerste fase van de m.e.r - procedure. Met het uitbrengen van deze startnotitie maakt de Rijksoverheid, in dit geval Rijkswaterstaat directie Utrecht als wegbeheerder van de A28, bekend dat er een m.e.r - studie wordt gestart naar de (milieu-) effecten van de voorgenomen oplossing in het kader van de Spoedwet wegverbreding, te weten het realiseren van een plusstrook op het eerder aangegeven trajectdeel van de A28. Ook worden deze effecten in beeld gebracht van de zogenaamde 'referentiesituatie' (het 'niets doen') en het 'meest milieuvriendelijk alternatief' (MMA). In hoofdstuk 3 wordt nader uitgelegd wat hieronder verstaan moet worden.
In de startnotitie wordt ook aangegeven, aan welke (milieu-)effecten het MER aandacht moet besteden, en wat niet onderzocht zal gaan worden. Doel van de startnotitie is verder om de uitgangspunten, randvoorwaarden en achtergronden (het kader) voor het op te stellen MER op een rij te zetten.

1.4 U kunt reageren

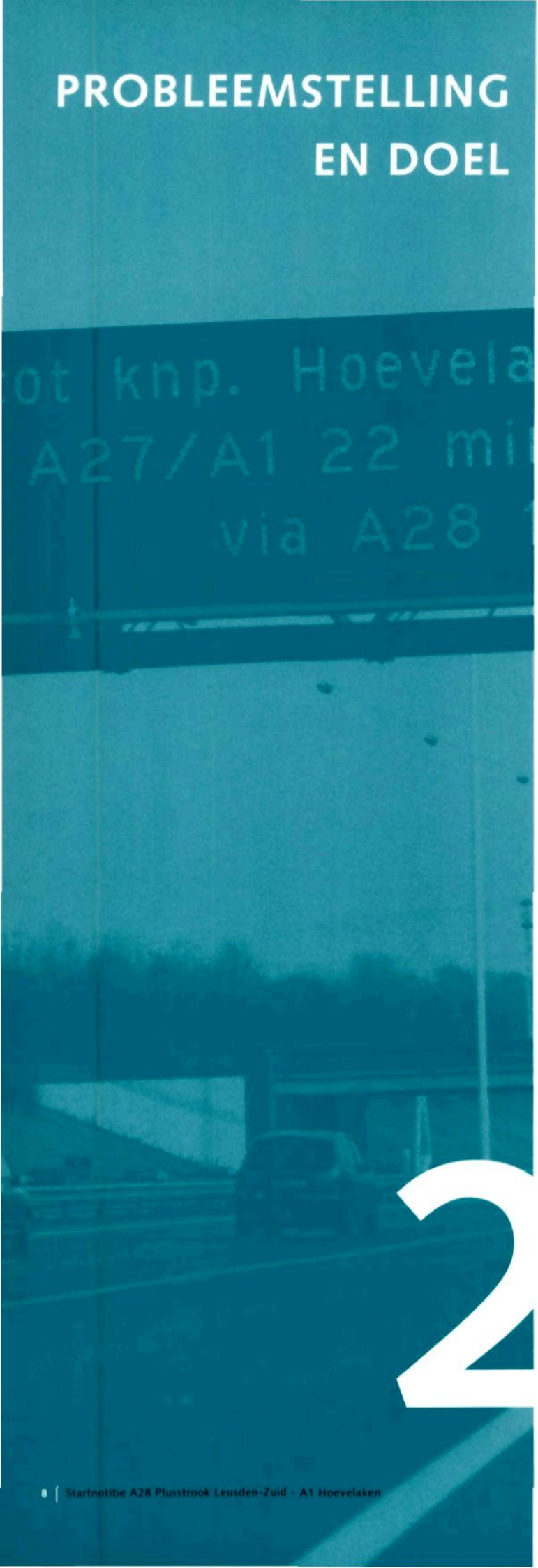
De startnotitie ligt vier weken ter inzage, van 10 juni 2003 tot 8 juli 2003. In juni zal een informatieavond gehouden worden.
Tijdens deze periode kan een ieder die dat wil schriftelijk reageren op de voorgenomen MER-studie.

Uw inspraakreactie zal worden meegenomen en kan leiden tot een aanpassing van de inhoud van de voorgenomen MER-studie. Het spreekt voor zich dat de Spoedwet wegverbreding hierbij het kader vormt. Met uw reactie draagt u bij aan een zorgvuldige besluitvorming.

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 9 juli 2003 naar:

Inspraakpunt Plusstrook A28
Leusden Zuid - A1 Hoevelaken
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

PROBLEEMSTELLING EN DOEL



Het centrale probleem vormt de vertragingen die optreden door de snel groeiende en structurele files tussen de aansluiting Leusden-Zuid op de A28 en de aansluiting Hoevelaken op de A1. Het gaat hierbij alleen om de rijbaan in noordelijke richting.
Door de voorgenomen activiteit in het kader van de Spoedwet wegverbreding, te weten het realiseren van de plusstrook, wordt deze filevorming versneld aangepakt. Bij de effectbepaling van de plusstrook wordt in de milieu-effectrapportage rekening gehouden met de verwachte toekomstige groei van het verkeer, met relevante projecten en ontwikkelingen in de omgeving. en met de inhoud van de Spoedwet wegverbreding.

2.1 Probleemstelling

Het centrale probleem is de structurele filevorming op het traject A28 Leusden Zuid - A1 Hoevelaken in noordelijke richting. De voorgenomen activiteit in het kader van de Spoedwet wegverbreding, te weten de realisatie van de plusstrook, moet deze filevorming dan ook versneld aanpakken De effecten van deze plusstrook zullen zal dan ook in de milieu-effectrapportage nader worden onderzocht.

2.2 Het probleem nader verkend

De hoeveelheid verkeer op de A28 is de laatste jaren fors toegenomen. Deze verkeersintensiteit, uitgedrukt in het aantal motorvoertuigen per etmaal dat gebruik maakt van de weg, vertoont vanaf de jaren negentig *een forse groei (zie figuur 3 op pagina 10). In die* periode zijn de intensiteiten flink toegenomen maar is de beschikbare capaciteit gelijk gebleven. Het gevolg hiervan is een congestieprobleem.

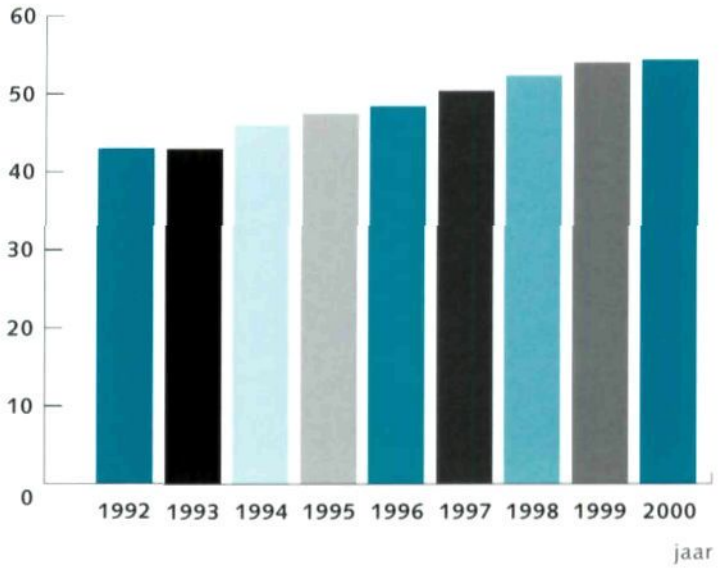
Intensiteit -capaciteitverhouding

De kwaliteit van de doorstroming van het verkeer wordt beschreven met een verkeerskundige maat. Het gaat hierbij om de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer (intensiteit) en de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken (capaciteit). Dit wordt intensiteit - capaciteitverhouding genoemd, afgekort tot I/C -verhouding. Bij een I/C -verhouding kleiner dan 0,8 treedt vrijwel geen congestie op. Tussen de 0,8 en 1,0 is er sprake van congestie. Nader onderscheid is te maken in congestie (I/C tussen 0,8 en 0,9) en zware congestie (I/C tussen 0,9 en 1,0) In het jaar 2001 is er op het gehele te onderzoeken A28 traject (in de richting van Knooppunt Hoevelaken) sprake van congestie tot zware congestie. Alleen in de verbindingsboog van de A28 (vanuit Utrecht) naar de A1 (richting Apeldoorn) ligt de I/C-verhouding nog net onder de 0,8. Schematisch is dit in figuur 4 op pagina 11 weergegeven.

Deze hoge intensiteiten in de spits houden steeds langer aan. Dit geeft aan dat er sprake is van een structureel probleem. Automobilisten hebben hun gedrag al aangepast door eerder of later te vertrekken. Ter illustratie, het betreffende knelpunt stond in 2001 op plaats 39 in de landelijke "filetop 50". In 2002 was deze 39ste plaats ingeruild voor een 20ste.

duizenden

Intensiteit motorvoertuigen per etmaal
A28 Leusden - Amersfoort



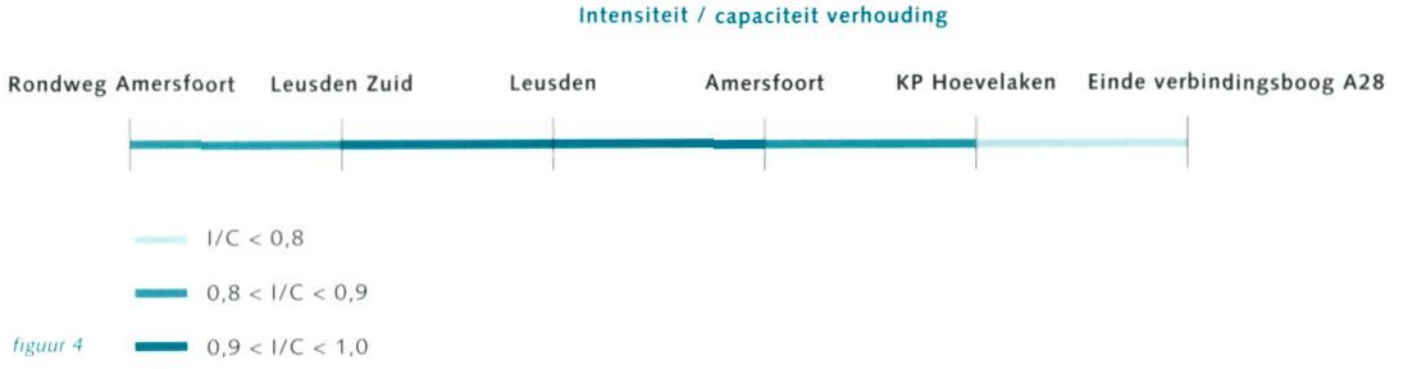
figuur 3

Voertuigverliesuren

Een andere maat voor de kwaliteit van de doorstroming is het 'aantal voertuigverliesuren'. Voertuigverliesuren geeft het aantal uren extra reistijd weer vergeleken met de situatie zonder vertragingen. Hiertoe wordt de vertraging van alle passerende voertuigen bij elkaar opgeteld. Deze indicator richt zich sterk op de economische schade van vertragingen van het verkeer door files. In 2000/2001 leidden de files op een gemiddelde werkdag in de avondspits (15:00-19:00 uur) tot ca. 2000 voertuigverliesuren.

2.3 Doel van de voorgestelde oplossing uit de Spoedwet wegverbreding

Zoals eerder is aangegeven is het voornemen, de congestie op dit deel van de A28 versneld te gaan aanpakken, aangekondigd in de Spoedwet wegverbreding . De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft hierin aangekondigd op het betreffende A28-traject een plusstrook te willen gaan realiseren. Het gaat hierbij alleen om de rechterrijbaan voor het verkeer in noordelijke richting. Dit hangt samen met een belangrijk uitgangspunt van de Spoedwet wegverbreding. Namelijk dat de 'ringen' rond de grote steden, zoals de 'Ring Utrecht', zoveel mogelijk rijdende gehouden moeten worden. Het goed kunnen functioneren van deze ringen is van groot belang gegeven de nationale knooppuntfunctie die deze ringen hebben. Door de capaciteit van de rijbanen, welke van deze ringen zijn afgericht te vergroten, wordt dit rijdende houden van de ring bevorderd. Het vergroten van de verwerkingscapaciteit van het betreffende wegvak is de enige mogelijkheid om op relatief korte termijn de congestie ook daadwerkelijk te lijf te gaan.



figuur 4

2.4 Invulling van de milieu-effectrapportage

Doel van de milieu-effectrapportage is te onderzoeken wat de (milieu-)effecten zijn van de oplossing zoals die in de Spoedwet wegverbreding is opgenomen, namelijk het realiseren van een plusstrook tussen de A28 aansluiting Leusden Zuid en eindigende even voorbij de A1 aansluiting Hoevelaken. Naast de voorgestelde oplossing, zullen ook de referentiesituatie en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) in de effectbepaling worden meegenomen. In hoofdstuk 3 wordt hierop nader ingegaan.

2.5 Relatie met andere projecten

Projecten die een belangrijke relatie hebben met het A28 spoedwet-project A28 Leusden Zuid - A1 aansluiting Hoevelaken zijn hieronder weergegeven.

- Het spoedwet-project spitsstrook A28 Rijnsweerd - Leusden Zuid
- Het spoedwet-project plusstrook A27 aansluiting Utrecht Noord - Knooppunt Eemnes
- Het spoedwet-project A1 aansluiting Hoevelaken - aansluiting Barneveld.

De eerste twee genoemde spoedwet - projecten zijn belangrijk in verband met uitwisselingsmogelijkheden van verkeer op de 'driehoek' A1/A27/A28. Het spoedwet-project A1 zorgt voor een betere afstroom van verkeer vanaf de A1 aansluiting Hoevelaken in oostelijke richting. Andere projecten die in de regio spelen hebben ook hun invloed. Zo zal door de ontwikkeling van het bedrijventerrein 'De Wieken Vinkenhoef' en de VINEX-locatie Amersfoort Vathorst de regionale hoofdwegenstructuur in de directe omgeving van de A28 wijzigen. Dit heeft gevolgen voor de verdeling van het verkeer over dit deel van het Amersfoortse hoofdwegennet. Ook zal de A28 aansluiting Amersfoort naar verwachting gereconstrueerd gaan worden.
Een andere belangrijke verandering is het te zijner tijd opheffen van de A1 aansluiting Hoevelaken zoals overeengekomen in het Bereikbaarheidsconvenant Amersfoort Vathorst. Onduidelijk is nog wanneer deze regionale projecten in uitvoering zullen komen.

Op figuur A op de binnenzijde van het voorblad zijn deze projecten nader aangegeven.

ALTERNATIEVEN

3

Er zijn veel oplossingen denkbaar voor het fileprobleem op het betreffende deel de A28. Vele daarvan zijn te duur (bijvoorbeeld oplossingen met hoofd - en parallelbanen) of ze lossen het probleem op korte termijn niet voldoende op (bijvoorbeeld het inzetten van meer openbaar vervoer). Als gekeken wordt naar de investeringen (geld) en resultaat is in de Spoedwet wegverbreding gekozen voor de plusstrook als maatregel. Om het effect van de plusstrook te kunnen bepalen, wordt ze vergeleken met de situatie waarin niets gebeurt (de referentiesituatie). Daarnaast wordt een meest milieuvriendelijk alternatief aangegeven (het MMA). Dit MMA is een plusstrook met een aantal extra milieuvriendelijke maatregelen.

3.1 Uitgangspunten

In een startnotitie voor een milieu-effectrapportage worden de te onderzoeken alternatieven beschreven. In de Spoedwet wegverbreding is al een concrete oplossing benoemd voor de A28, namelijk een plusstrook. In het besluit m.e.r. is aangegeven dat in een milieu-effectrapportage in ieder geval de referentiesituatie, de voorkeursoplossing en een MMA onderzocht moeten worden.

De Spoedwet wegverbreding is bedoeld om op de momenten dat het druk is, vooral in de spits, op korte termijn extra capaciteit toe te voegen in de vorm van extra rijstroken op een aantal trajecten die nu al sterk worden gehinderd door congestie en waar de congestie ook de komende jaren nog volop zal toenemen als geen maatregelen genomen worden.

Elke te bestuderen oplossing moet aan een aantal randvoorwaarden voldoen om voor serieuze studie in aanmerking te komen. In de Startnotitiefase worden ze globaal aangeduid; in een volgende fase van de procedure, de milieu-effectrapportage fase, worden ze preciezer uitgewerkt.

Er zijn drie *randvoorwaarden* waaraan oplossingen moeten voldoen. Ze moeten:
- het probleem van de filevorming op de zuidelijk rijbaan van de A28 Leusden Zuid - A1 Hoevelaken oplossen, of de oplossing minstens dicht benaderen;
- binnen redelijke grenzen technisch uitvoerbaar zijn;
- binnen de juridische en financiële kaders vallen van de Spoedwet wegverbreding.

Uitgangspunten bij de effectbepaling zijn:
- Alle overige projecten uit de Spoedwet wegverbreding zijn uitgevoerd opdat het maximale gunstige effect kan worden bereikt;
- Aanpassingen van het Amersfoortse hoofdwegennet ten gevolge van de gemaakte afspraken in het bereikbaarheidsconvenant Amersfoort-Vathorst en de ontwikkeling van het bedrijventerrein De Wieken Vinkenhoef;
- In alle alternatieven inclusief het nulalternatief wordt uitgegaan van het realiseren van kleinere dynamische verkeersmanagement maatregelen.

3.2 Referentiesituatie

In een milieu-effectrapportage moet altijd de zogenaamde referentiesituatie beschreven worden. Dat is de situatie waarin de weg blijft zoals die is en er niets extra's gebeurt. Maatregelen waarover al besluiten genomen zijn, worden in de referentiesituatie al wel meegenomen. De beschrijving van de referentiesituatie maakt het mogelijk om te bekijken hoe milieueffecten veranderen als gevolg van de voorgenomen activiteit.

3.3 Voorgenomen activiteit

Verbetering van de doorstroming van het verkeer met een beperkte uitbreiding is de belangrijkste bouwsteen van dit alternatief.
In bijlage b van de Spoedwet wegverbreding is gekozen voor een plusstrook. Een plusstrook is namelijk de enige maatregel om op dit deel van de A28 tijdens de spitsuren een extra rijstrook te kunnen toevoegen. De aansluitingen liggen namelijk zo dicht bij elkaar dat het realiseren van een spitsstrook verkeerskundig onmogelijk is. Bij een plusstrook wordt er een extra rijstrook gerealiseerd, terwijl er toch een vluchtstrook gehandhaafd blijft. Afhankelijk van de breedte van de plusstrook, de overige stroken en de vluchtstrook is een aangepast snelheidsregime noodzakelijk.

De plusstrook wordt geopend als de situatie op de weg daarom vraagt en is smaller dan een gewone rijstrook. De plusstrook wordt bediend en bewaakt vanuit de verkeerscentrale Oudenrijn, die het Utrechtse hoofdwegennet bestuurt. Op het plusstrooktraject worden voor de bewaking camera's geplaatst.
Op de A27 tussen de aansluitingen Houten en Hagestein is reeds enkele jaren een plusstrook operationeel. Deze heeft sterk bijgedragen aan het verminderen van de files op dat traject.

Bij de uitwerking van de plusstrook zal ook aandacht worden geschonken aan belangrijke zaken op het gebied van veiligheid zoals de rijtaakbelasting en de bereikbaarheid voor hulpdiensten.

3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het is een wettelijke verplichting om in een MER een zogenoemd Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te presenteren. Het MMA is een redelijk alternatief dat de verkeersproblemen oplost met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving. Bijzonder voor dit MER is, dat de nieuwe Spoedwet wegverbreding al de concrete oplossing - de voorgenomen activiteit - benoemt voor dit wegaanpassingsproject. Daarom zal in dit geval het MMA worden ontwikkeld door de voorgenomen activiteit te optimaliseren voor natuur en/of leefmilieu. Het MMA moet immers een realistisch alternatief zijn en dient de in de probleemstelling gesignaleerde problemen op te lossen.

BELEID, HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE SITUATIE

4

Dit hoofdstuk biedt een overzicht van beleidsnota"s voor zover die relevant zijn voor de voorgenomen activiteit. Daarnaast wordt de huidige situatie beschreven en aangegeven welke toekomstige ontwikkelingen verwacht worden.
Deze kunnen invloed hebben op de te onderzoeken aspecten, die in het volgende hoofdstuk worden beschreven.

4.1 Verkeer en vervoer

De A28 in vogelvlucht

De A28 heeft zijn beginpunt in Utrecht en loopt via Amersfoort, Zwolle, Hoogeveen en Assen tot aan Groningen. De A28 tussen Utrecht en Amersfoort is, voor wat betreft het gedeelte tot aan de aansluiting Leusden Zuid, opengesteld in 1986. Het trajectdeel waarop de plusstrook voorzien is is beduidend ouder en dateert vanaf de 60-er jaren van de vorige eeuw.

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

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

4.2 Ruimtelijke ordening, economie, natuur, milieu en landschap

Nationaal en regionaal beleid

Het nationaal ruimtelijk beleid wordt, net als het nationaal verkeers- en vervoersbeleid, vernieuwd. De Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) en de actualisatie hiervan (VINAC) zijn nog geldig, maar worden vervangen door de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Enkele belangrijke onderwerpen die van invloed zijn op de hoeveelheid verkeer zijn: of vooral gebouwd wordt in de bestaande steden of daarbuiten, of vooral het Rijk dit bepaalt of de provincies en gemeenten. De meest relevante ruimtelijke beleidsstukken uit de regio zijn het Streekplan van de Provincie Utrecht en het Regionaal Structuurplan van het Bestuur Regio Utrecht.

Het huidige streekplan en het regionaal structuurplan lopen nog tot 2005. Er wordt momenteel gewerkt aan opvolgers voor de huidige plannen. Voor het nieuwe streekplan is een zogenaamde Keuzenota op hoofdlijnen opgesteld; voor het Regionaal Structuurplan is in december 2002 de 'Nota Hoofdlijnen' vastgesteld.

Het nationale beleid voor natuur, milieu en landschap is vastgelegd in vele beleidsnota's en de daarbij behorende wetten.

Nu volgt een overzicht van de meest relevante nationale nota's. Hierbij is aangegeven welke onderwerpen uit de nota's voor de milieu-effectrapportage het meest van belang zijn. Met het beleid op deze onderwerpen wordt in de studie zoveel mogelijk rekening gehouden. Sommige onderwerpen staan meerdere keren vermeld; deze onderwerpen worden dan ook behandeld in verschillende nota's.

NOTA'S	RELEVANTE ONDERWERPEN
Het Nationaal Milieubeleidsplan 3 en 4 (NMP3 en 4)	Vervuiling van lucht, water en bodem, risico's bij vervoer gevaarlijke stoffen, lawaai, beleving van de leefomgeving
Het Structuurschema Groene Ruimte (SGR)	Behoud en ontwikkeling waardevolle gebieden en leefgebieden van (bijzondere) plant- en diersoorten, en onderling verbinden van natuurgebieden; Goede inpassing van wegen in het landschap; Gebruik van duurzame materialen bij wegaanpassingen; Goede inpassing van wegen in het landschap.
De Nota Waterbeleid 21e eeuw en de 4e Nota Waterhuishouding	Waterkwaliteit, waterhuishouding, watertoets.
De Nota Natuur, Bos en Landschap in de 21e eeuw (NBL21)	Tegengaan van versnippering van het landschap door wegen; terugdringen autoverkeer in natuurgebieden; Goede inpassing van wegen in het landschap
De Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS)	Risico's bij vervoer van gevaarlijke stoffen

figuur 5

Zoals uit het overzicht blijkt, zijn er veel raakvlakken tussen natuur, milieu en landschap aan de ene kant en verkeer en vervoer aan de andere kant.

Naast de nationale beleidsnota's bestaan er wetten en besluiten waarmee rekening moet worden gehouden. Er zijn wettelijke normen voor verkeerslawaai, gevaarlijke stoffen en vervuiling van bodem, water, lucht en natuurbescherming.

Eisen zijn vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit. Het Besluit luchtkwaliteit is een uitwerking van een nieuwe Europese richtlijn. De nieuwe normen zijn voor de meeste stoffen strenger dan de normen die tot 2001 in Nederland van kracht waren.

Voor geluidsaspecten is normaal gesproken de Wet geluidhinder van toepassing. De Spoedwet wegverbreding gaat op een bijzondere wijze om met het aspect geluid. In paragraaf 5.3 wordt uitgelegd hoe de Spoedwet wegverbreding omgaat met het geluidsaspect.

Regionaal beleid op het gebied van woon- en leefmilieu is uitgewerkt in de provinciale milieubeleidsplannen. De hoofdlijnen van het nationale natuurbeleid zijn door de Provincie Utrecht nader uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. De Utrechtse Heuvelrug en de Eempolders hebben de status van kerngebied in de ecologische hoofdstructuur verkregen. Dit betekent in grote lijnen dat het gebied behouden en beschermd moet worden, en dat aantasting van het gebied alleen mag plaatsvinden als er sprake is van een maatschappelijk belang, en dit niet elders kan plaatsvinden. Dit beleid is verder uitgewerkt en vastgelegd in het provinciale beleidsplan voor natuur en landschap. *Het Plan van aanpak ontsnippering* bevat maatregelen om o.a. de versnippering door bestaande infrastructuur te verminderen. Op figuur E op de binnenzijde van het omslag is de ecologische omgeving van dit deel van de A28 nader aangegeven.

De *Provinciale Milieuverordening* (PMV) vloeit voort uit de *Wet Milieubeheer*. In de Provinciale Milieuverordening worden Stiltegebieden en Grondwaterbeschermingsgebieden aangewezen. In het *Streekplan Utrecht* staan bodembeschermingsgebieden aangewezen. De Provincie werkt momenteel aan een geheel nieuw 'Provinciaal Milieubeleidsplan 2004-2008'.

Huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen

De A28, binnen de provincie Utrecht, bevindt zich bij Amersfoort en Utrecht in stedelijk gebied. De A28 begint bij de stad Utrecht (260.000 inwoners) en loopt langs Amersfoort met ongeveer 130.000 inwoners. De Utrechtse Heuvelrug, het gebied tussen de steden Utrecht en Amersfoort, is groen en bosrijk, maar zeker niet onbewoond: de plaatsen Leusden, Soesterberg en Zeist zijn direct aan de A28 gelegen. Op enige afstand van de A28 bevinden zich de plaatsen Soest en De Bilt.

In de provincie Utrecht is de laatste tientallen jaren veel bijgebouwd. Zo zijn in Amersfoort de wijken Zielhorst, Nieuwland en Kattenbroek verrezen, en worden in de wijk Vathorst de eerste woningen opgeleverd. Bij Utrecht verrijst nu de 'nieuwe stad' Leidsche Rijn met 30.000 woningen. Ook binnen de bestaande steden verandert er veel, zoals in het centrum- en stationsgebied van Amersfoort, waar veel kantoren zijn bijgebouwd.
In de nabijheid van de A28 bevinden zich diverse bedrijventerreinen, zoals daar onder andere zijn: bedrijventerreinen bij Soesterberg, Zeist, Leusden, Amersfoort De Isselt en de Hoef.

De belangrijkste ontwikkelingen die zich in het stadsgewest Amersfoort voordoen vinden plaats rondom Knooppunt Hoevelaken. De bouw van de wijk Vathorst met voorzieningen, kantoren e.d zal vooral in verkeerskundige zin zijn invloed doen gelden. Ten zuidoosten van het knooppunt wordt (met bijbehorende eigen infrastructuur) een groot bedrijventerrein De Wieken-Vinkenhoef ontwikkeld, dat direct grenst aan de A28. Grenzend aan deze beide stedelijke ontwikkelingen en gegeven de taakstelling voor Leusden in het streekplan, zal "Groen en Blauw rond Amersfoort", één van de tien sleutelprojecten van de Provincie Utrecht in het kader van de Agenda 2010 nader vorm krijgen.

De A28 snijdt het bosgebied van de Utrechtse Heuvelrug ongeveer dwars door midden. Het is voor grote delen van de Randstad het dichtstbijzijnde grote bosgebied. Ook in beleidsnota's wordt aangegeven dat het gebied waardevol is. Het is een zogenaamd 'kerngebied van de ecologische hoofdstructuur'. Dat betekent, dat het een belangrijk natuurgebied is, dat in verbinding moet blijven staan met andere natuurgebieden. Dieren kunnen de A28 op enkele plaatsen oversteken; er zijn enkele dassentunnels; er is een faunapassage onder de weg door bij De Bilt en Zeist.

Daar waar het spoedwet-project raakt aan grondwaterbeschermingsgebieden en/of bodembeschermingsgebieden zal in de milieu-effectrapportage worden nagegaan met welke specifieke maatregelen rekening gehouden moet worden.

Een andere belangrijke ontwikkeling op het gebied van natuur is de mogelijke realisatie van een ecoduct over de A28 ter hoogte van de Leusderheide.

TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

In het MER worden de milieu-effecten beschreven van de maatregelen behorende bij de verschillende alternatieven uit hoofdstuk 3. Er wordt onderzocht welke effecten veranderingen aan de weg hebben op zaken als leefomgeving en milieu. De meeste effecten worden in cijfers uitgedrukt (kwantitatief), een enkele krijgt een meer beschouwende beoordeling (kwalitatief). Alleen dié aspecten worden in het MER-rapport onderzocht die relevant *zijn in relatie tot de voorgenomen wegaanpassing.*

Voor een overzicht van te onderzoeken aspecten: zie de tabel aan het eind van dit hoofdstuk.

5.1 Hoe de effecten worden bepaald

De gebiedsafbakening

De effecten van ingrepen op de A28 verschillen in hun reikwijdte. Sommige effecten zijn meer lokaal, en doen zich alleen voor binnen de directe omgeving, aan weerszijden van de weg. Een voorbeeld hiervan is luchtverontreiniging. Andere effecten kunnen merkbaar zijn in de hele regio of zelfs het hele land; bijvoorbeeld files op de A28 die bij knooppunt Hoevelaken ook de A1 blokkeren. Het verschil in reikwijdte van de effecten betekent, dat voor dit project niet één centrale afbakening van het gebied wordt gekozen. In plaats daarvan wordt voor elk onderwerp apart bekeken, in welk gebied de effecten van ingrepen op de A28 merkbaar zijn.

De tijdshorizon

De milieu-effectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het jaar 2010. Dit is ongeveer 3 jaar na realisatie van de plusstrook.

De werkwijze

De beschrijving van de effecten moet een beoordeling en een onderlinge vergelijking van de alternatieven mogelijk maken. Dat heeft drie consequenties voor de werkwijze die moet worden gevolgd:

- In de effectbeschrijvingen moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot normen en criteria uit relevante wetten en beleidsnota's.
- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het van belang dat bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten bestudeerd worden, aan de hand van steeds dezelfde methoden die dit kunnen voorspellen, en steeds voor de zelfde jaren.
- Voor de besluitvorming is het vooral belangrijk om te weten op welke belangrijke punten de alternatieven en varianten wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. Dat betekent dat de effectbeschrijvingen vooral die onderlinge verschillen duidelijk in beeld moeten brengen.

Bij de effectbepaling wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens en verkeersmodellen en reeds uitgevoerde of lopende studies. Dit kan er toe leiden dat voor een enkele effectbepaling het in ogenschouw te nemen jaar afwijkt van 2010. Het dan te kiezen jaar moet in ieder geval een goed inzicht geven in de te verwachten effecten.

5.2 Verkeer en vervoer

Bereikbaarheid

De Minister heeft in zijn brief aan Tweede Kamer d.d. 17 december 2002 laten weten dat de inschatting van de verkeerskundige effecten plaats zal vinden door het bepalen van de voertuigverliesuren. De voertuigverliesuren vormen een indicatie voor de kwaliteit van de doorstroming. Deze gegevens zullen ook in geld uitgedrukt worden zodat de rentabiliteit van het project bezien kan worden. Ook zal de 'I/C- verhouding' bij de effectbepaling gehanteerd worden.
Daarnaast wordt de invloed op aansluitende delen van snelwegen in beeld gebracht bijvoorbeeld de A28 ten noorden van knooppunt Hoevelaken. Uitgangspunt hierbij is dat de andere spoedwet-projecten op of aansluitend aan de rijkswegen 'driehoek' A27/A1/A28 zijn gerealiseerd. Dit zijn de spitstrook A28 Rijnsweerd - Leusden Zuid, de plusstrook A27 Utrecht Noord - Eemnes, de spitsstroken A1 Hoevelaken - Barneveld en Het Gooi (Bussum - Laren).

Hierbij is er ook aandacht voor de overige wegen nabij de snelweg (het 'onderliggend wegennet') met name bij de aansluitingen (bijvoorbeeld: kunnen de wegen onderaan de afrit het verkeer wel goed verwerken?). Daarbij wordt ook bekeken of er effecten optreden op het onderliggend wegennet wanneer er meer capaciteit beschikbaar komt bij de A28. Dit zou mogelijk tot een verschuiving van verkeer van andere wegen naar de snelweg kunnen leiden.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid wordt onderzocht aan de hand van prognoses over het aantal ongevallen voor de verschillende alternatieven. Ook zal aan de verkeersveiligheid van de plusstrook zelf aandacht worden besteed. Daarbij is de verdeling van het verkeer over de snelweg en de overige wegen van belang, aangezien de ongevalkans op de overige wegen duidelijk hoger ligt.

5.3 Ruimtelijke ordening en economie, natuur, milieu en landschap

Wonen en werken

De voorgenomen realisatie van de plusstrook zal geen noemenswaardige invloed hebben op de ruimte voor bestaande en toekomstige gebieden, zoals woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Deze effecten liggen in het verlengde van de verandering van de bereikbaarheid èn van de milieueffecten. Vandaar dat het aspect wonen en werken niet in de milieu-effectrapportage zal worden onderzocht..

Recreatie

Mogelijke effecten van de voorgenomen maatregel op de recreatie zouden kunnen zijn:

- aantasting van recreatieve functies (b.v. fietspaden of recreatieve gebieden)
- betere bereikbaarheid van recreatieve functies.

Gegeven de aard van de ingreep in relatie tot zijn omgeving is er geen sprake van de aantasting van recreatieve functies. De bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen wordt ook niet nadelig beïnvloed, maar verbetert zelfs doordat de congestie afneemt. In de milieu-effectrapportage zal het aspect recreatie dan ook niet nader worden onderzocht

Economie

In de milieu-effectrapportage zal het aspect economie ingevuld worden door een kosten/batenanalyse per alternatief op te stellen. Bij de baten moet hierbij gedacht worden aan de behaalde reistijdwinst t.o.v het nulalternatief (de referentiesituatie) en bij de kosten de feitelijke realiseringskosten van de voorgenomen maatregel.

Geluid

De Spoedwet wegverbreding stelt dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is voor projecten die op de bijlage onder B van de spoedwet staan. Voor deze projecten geldt dat eerst een wegaanpassingsbesluit (WAB) genomen moet worden waarna 'een plan' moet worden opgesteld, overeenkomstig de regels van de Wet geluidhinder zoals die dan geldig is. Dit plan moet binnen 2 jaar na het door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde WAB gereed zijn. Het plan geeft aan wanneer de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen worden gerealiseerd.
In de milieu-effectrapportage wordt derhalve het aspect geluid niet diepgaand onderzocht. Dat komt immers pas in 'het plan' aan de orde. De Spoedwet wegverbreding stelt wel dat grote geluidsoverlast direct moet worden bestreden. In het MER wordt daarom de 70 dB(A) geluidscontour onderzocht. Mocht blijken dat binnen deze contourlijn geluidsgevoelige bestemmingen als woningen, scholen of ziekenhuizen staan, dan zal in het WAB aangegeven worden hoe bijvoorbeeld door middel van 'stillere wegdekken' en/of snelheidsverlaging deze overlast wordt verminderd.
De 70 dB(A) geluidscontour wordt berekend op basis van verkeersgegevens van het jaar 2000. Daarnaast zal een 70 dB(A) geluidscontour worden berekend op basis van prognoses van verkeersgegevens voor 2010.

Lucht

Het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). De concentraties in de verschillende alternatieven worden getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit. Bij overschrijding van een grenswaarde wordt ingeschat hoeveel woningen binnen het gebied vallen en waar overschrijding plaatsvindt (aantal woningen binnen luchtcontouren).

Externe veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A28, worden berekend. Hierbij wordt het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst.

Landschap, archeologie

De aard van de voorgenomen activiteit in relatie tot zijn omgeving is van dien aard dat er geen noemenswaardige aantasting van het landschap te verwachten is. Het aanliggende gebied heeft verder ook geen beschermende status. Effecten op het landschap zullen dan ook niet in het MER worden onderzocht. Wel heeft de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) op basis van een Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) geadviseerd bij de te verbreden kunstwerken, nader archeologisch onderzoek te doen door middel van boringen. In de milieu-effectrapportage zal hieraan aandacht worden besteed.

Natuur

Aangezien de A28 de Ecologische Hoofdstructuur doorsnijdt zal speciale aandacht worden besteed aan dit aspect. Ook de relatie met de Flora en Faunawet en de natuurbeschermingswet zal zorgvuldig worden bestudeerd. Daarbij gaat het om verstoring of vernietiging van beschermde soorten dan wel gebieden. Gegeven het feit dat het een verbreding van een bestaande weg betreft betekent dat geen sprake is van extra versnippering. De verbreding heeft mogelijk wel enige invloed op de barrièrewerking van de weg. Aan dit aspect zal in de milieu-effectrapportage dan ook, zij het kwalitatief, aandacht worden geschonken. In hoeverre sprake is van barrièrewerking wordt gemeten aan de hand van het aantal knelpunten van de rijksweg met de Ecologische Hoofdstructuur.

Bodem en water

Omdat door de wegverbreding het asfaltoppervlak wordt vergroot, neemt de opnamecapaciteit van de bodem af. Verder is Rijkswaterstaat als wegbeheerder verantwoordelijkheid voor voldoende waterbergingscapaciteit. Het Waterschap berekent welk percentage van de uitbreiding van het verhard oppervlak gecompenseerd moet worden door verruiming van het oppervlaktewater. Eventuele maatregelen, zoals bredere bermsloten, worden in het ontwerpproces meegenomen.

Bij infrastructurele werken wordt sinds kort een watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt m.b.t. de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. De watertoets wordt een onderdeel van de milieu-effectrapportage.

De kwaliteit van het van de weg afstromende regenwater (run-off) zal ook in de milieu-effectrapportage worden meegenomen, omdat delen van het A28 spoedwet-project in een grondwaterbeschermingsgebied liggen. Hiervoor is ook een ontheffing van de provinciale milieuverordening noodzakelijk.

5.4 Kosten

In de milieu-effectrapportage wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de alternatieven opgenomen. De kosten bestaan uit de kosten voor de maatregelen zelf, en de onderhoudskosten voor zover deze onderscheidend zijn.

5.5 Overzichtstabel te onderzoeken *aspecten*

De volgende tabel biedt een overzicht met aspecten die in de milieu-effectrapportage nader worden onderzocht en beoordeeld. Ook is aangegeven op welke manier dit zal gebeuren (beoordeling), of dit cijfermatig of kwalitatief (beschrijvend) zal gebeuren en welk criterium gehanteerd zal worden.

ASPECTEN	ONDERWERP	BEOORDELING	ONDERZOEK	TOETSINGSCRITERIA
Verkeer	Bereikbaarheid	Voertuigverliesuren	Cijfermatig	Voertuigverliesuren
		Capaciteit	Cijfermatig	I/C - verhouding
	Veiligheid	Aantal ongevallen	Cijfermatig	Risicocijfer
Economie	Kosten en baten	Kosten van de maatregel versus gekapitaliseerde reistijdvermindering	Cijfermatig	K/B-factor
Natuur en milieu	Geluidshinder	Geluidsbelasting groter dan 70 dB(A) van geluidsgevoelige bestemmingen	Cijfermatig	Aantal geluidsgevoelige objecten binnen 70 dB(A)-contour
	Luchtkwaliteit	NO_2 en fijn stof (PM_{10})	Cijfermatig	Aantal woningen met jaargemiddelde concentraties > 40 µg/m³ NO_2 en > 40 µg/m³ fijn stof
	Externe veiligheid (gevaarlijke stoffen)	Plaatsgebonden risico (PR)	Cijfermatig	Woningen en kwetsbare objecten binnen de contour 10^{-6} per jaar
		Groepsrisico (GR)	Cijfermatig	Bebouwing binnen de contour 10^{-4} per jaar voor 10 of meer doden
	Landschap	Inventarisatie archeologische waarden	Kwalitatief	Inventarisatie conform advies Rijksdienst voor Oudheidkundig onderzoek
	Natuur	Knelpunten verstoring / vernietiging van beschermde soorten en gebieden	Kwalitatief	Deskundigen oordeel
		Knelpunten barrièrewerking dieren (in relatie tot ecologische hoofdstructuur)	Kwalitatief	Deskundigen oordeel
	Bodem en water	Opnamecapaciteit bodem, Waterbergingscapaciteit	Watertoets	Toename verhard oppervlak / advies waterbeheerder
		Kwaliteit afstromend wegwater	Kwalitatief	Deskundigen oordeel

figuur 6

PROCEDURE EN PLANNING

De procedure op basis van de Spoedwet wegverbreding bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze startnotie is de eerste stap. De startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat, directie Utrecht wil onderzoeken in de MER-studie naar de plusstrook op de A28 Leusden Zuid - A1 Hoevelaken in noordelijke richting. Tot 9 juli kunt u schriftelijk op dit voorstel reageren.

6

6.1 De Spoedwet wegverbreding en afstemming met andere regelingen

Deze startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Spoedwet wegverbreding. De procedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming snel, maar ook zorgvuldig verloopt. Inspraak op de startnotitie is mogelijk voor alle betrokkenen zoals burgers, belangengroeperingen en betrokken overheidsinstanties. Verder bepaalt de Spoedwet wegverbreding de gevolgen van het wegaanpassingsbesluit; dat wil zeggen wat wel en niet in het besluit wordt geregeld, de procedure voor de uitvoeringsbesluiten enz.

Het bevoegd gezag wordt gevormd door de Minister van Verkeer en Waterstaat.
Provincies, regionale openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun bevoegdheden en belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse geraken, dan biedt de Spoedwet de Minister de mogelijkheid knopen door te hakken.

6.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. Het schema in deze paragraaf laat deze stappen zien.

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat vervult een belangrijke rol in de procedure. Het inspraakpunt verzorgt onder meer publicaties, terinzageleggingen en organiseert inspraakavonden.

• Stap 1: Startnotitie
De startnotitie is namens de Minister opgesteld door de initiatiefnemer, de directie Utrecht van Rijkswaterstaat. De startnotitie wordt door het bevoegd gezag gedurende vier weken ter inzage gelegd.

• Stap 2: Inspraak, advies, richtlijnen voor het MER
Zolang de startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 1.4 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 over de alternatieven en effecten die onderzocht worden.

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden voorts overhandigd aan de Commissie voor de milieu-effect-rapportage. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de MER'. 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 het MER van start gaan.

• Stap 3: Opstellen MER
Tijdens het opstellen van het MER wordt overlegd met verschillende partijen zoals gemeenten, provincies en waterschappen. Is het MER gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, wordt zij ter inzage gelegd. Tegelijkertijd met het opstellen van het MER worden het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de benodigde uitvoeringsbesluiten voorbereid.

• Stap 4: Inspraak, advies en toetsing
Het MER ligt 6 weken ter visie. Dit gebeurt tezamen met het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de benodigde uitvoeringsbesluiten. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van het rapport 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 vraag tijdens deze inspraakronde is of de informatie in het MER, het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de benodigde uitvoeringsbesluiten correct en volledig genoeg is om er een besluit op te kunnen baseren.

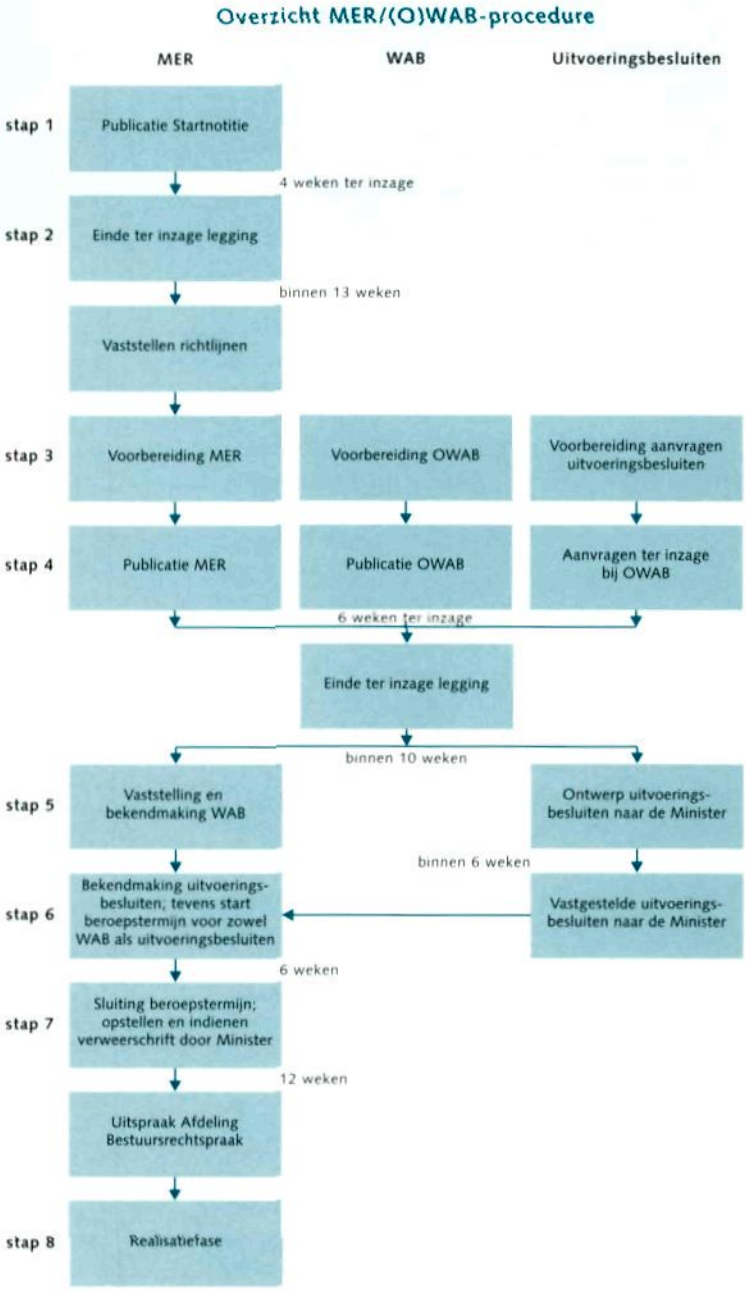
Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie voor de milieueffectrapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in het MER op juistheid en volledigheid. De Commissie kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

• Stap 5: Besluitvorming (wegaanpassingsbesluit)
Op basis van de informatie uit het MER, de inspraakreacties en de adviezen, stelt de Minister van V&W zijn besluit ten aanzien van het voorkeursalternatief vast. Dit gebeurt uiterlijk 10 weken na de laatste dag van ter inzage legging van het wegaanpassingsbesluit. Als de Minister een besluit heeft genomen, dan is dit besluit zelf de planologische vrijstelling voor het gekozen alternatief. Wel wordt binnen één jaar na het wegaanpassingsbesluit van de betrokken gemeenten verwacht dat zij het gekozen alternatief planologisch in hun bestemmingsplan inpassen.

• Stap 6: besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit
De benodigde uitvoeringsbesluiten komen tot stand door middel van een gecoördineerde voorbereidingsprocedure vanwege de Minister. De uitvoeringsbesluiten dienen uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het wegaanpassingsbesluit te worden genomen door de diverse overheden (zoals gemeenten, provincie, waterschap) en onmiddellijk te worden toegezonden aan de Minister. Tegen verlening van die besluiten is ook inspraak en beroep mogelijk. Inspraak gebeurt als de ontwerpen van de betrokken uitvoeringsbesluiten tegelijkertijd met het ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage liggen. Beroep is gedurende 6 weken mogelijk als alle uitvoeringsbesluiten door de Minister tegelijkertijd worden bekend gemaakt.

• Stap 7: Beroep
Tegen het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten van de Minister van V&W staat voor belanghebbenden beroep mogelijk bij de Afdeling bestuurs-rechtspraak van de Raad van State.

• Stap 8: Realisatie en evaluatie
Na het doorlopen van de (aanvullende) vergunningsprocedures kan met uitvoering van de eventueel noodzakelijke aanvullende werken worden gestart. Het bevoegd gezag (de Minister van Verkeer en Waterstaat) moet de feitelijk optredende milieugevolgen van het genomen besluit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het wegaanpassingsbesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden, zoals verplicht in elke MER-studie, de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In het evaluatieprogramma 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.



6.3 Communicatie en planning

Stap 1	Startnotitie ter inzage (inspraakmoment)	10 juni - 8 juli 2003
Stap 2	Informatieavond	juni 2003
Stap 3	Richtlijnen MER	september 2003
Stap 4	MER/OWAB gereed (inspraakmoment)	maart 2004

Deze startnotitie ligt ter visie van 10 juni tot 8 juli 2003. In die periode wordt ook een informatieavond gehouden.
U kunt uw reactie op de startnotitie tot 9 juli indienen. Door de initiatiefnemer van de MER-procedure, Rijkswaterstaat directie Utrecht, zal een reactie opgesteld worden.
Volgens planning zal de Commissie MER met een voorstel voor richtlijnen voor de MER-studie komen dat dan door het bevoegd gezag, de Minister van Verkeer en Waterstaat, dient te worden vastgesteld. Nadat het MER in december 2003 voltooid is, zal begin 2004 het MER samen met het OWAB en de aanvragen voor de uitvoeringsbesluiten ter visie gelegd worden. Dat is het volgende formele moment waarop u uw visie op de resultaten van het MER en de keuzen die in het OWAB worden gemaakt, kenbaar kunt maken.

Gezien de beperkte omvang en de snelle doorlooptijd van de MER zal de communicatie vooral gericht zijn op de bovengenoemde formele momenten van inspraak zoals die in een MER-procedure gelden.
In het kader van het MER zal waar nodig overleg gevoerd worden met de betrokken overheden over de nadere invulling van en aantal onderzoeksaspecten. Dit geldt bijvoorbeeld voor de waterschappen over de inrichting van de watertoets.

WOORDENLIJST

Autonome ontwikkelingen
Op zichzelf staande ontwikkeling (die ook plaatsvindt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd).

Commissie MER
Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. De commissie adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieu-effectrapportage en over de kwaliteit en volledigheid van het rapport.

Compenserende maatregelen
Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep/activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren.

Convenant
Niet bindende overeenkomst

Dynamisch verkeersmanagement (DVM)
Het informeren, adviseren, geleiden, sturen en regelen van het verkeer en de verkeersdeelnemers op basis van *actuele informatie, uit systemen in het voertuig,thuis of* langs of boven de weg.

Dynamisch Verkeersmodel
Een model dat het effect van maatregelen voorspelt en daarbij het individuele gedrag van voertuigen weergeeft.

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

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

Fijn stof
Fijn stof bestaat uit allerlei verschillende ultrakleine stofdeeltjes, die verschillen in grootte maar ook in chemische samenstelling.

Geluidscontour 70 dB(A)
een denkbeeldige lijn (contour) op een kaart waarvan berekend is dat op deze lijn de geluidsbelasting 70dB(A) is. Alle gebieden tussen deze lijn en de snelweg hebben een belasting hoger dan 70 dB(A).

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

Groepsgebonden risico (GR)
Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Grondwaterbeschermingsgebieden
Een door de grondwaterbeheerder aangewezen gebied waarvoor regels zijn op gesteld die tot doel hebben de kwaliteit van het grondwater te beschermen.

Kwalitatieve beoordeling
Beoordeling van de effecten van een mogelijke maatregel zonder cijfers. De beoordeling geeft meer een indicatie.

Kwantitatieve beoordeling
Cijfermatige beoordeling van de effecten van een mogelijke maatregel.

Mitigerende maatregelen
Maatregel die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomt of beperkt

Opnamecapaciteit
De mate waarin de bodem regenwater kan opnemen.

Oriënterende waarde
De norm van het groepsrisico heeft de status van een oriënterende waarde. Dit houdt in dat er een inspanningsverplichting is om (op termijn) te voldoen aan de norm. Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om gemotiveerd van de norm af te wijken.

Plaatsgebonden risico (PR)
Kans per jaar dat op een bepaalde plaats een continu aldaar aanwezig gedacht persoon komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen

Restrictief ruimtelijk ordeningsbeleid
Een terughoudend beleid ten aanzien van het toestaan van nieuwe bebouwing, met als doel het beschermen van het landschap.

Rijbaan
Aaneengesloten deel van de verkeersbaan dat bestemd is voor rijdend verkeer en begrensd wordt door een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard.

Rijstrook
Begrensd gedeelte van de rijbaan dat voldoende breed is voor het berijden daarvan door autoverkeer.

Run-off
Afstroming van neerslag over het wegoppervlak, waarbij ook eventuele verontreinigingen worden meegevoerd.

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.

Trajectsnelheid
Gemiddelde snelheid van het verkeer gemeten over een bepaalde trajectlengte

Uitvoeringsbesluit
Besluiten (vergunningen, ontheffingen) ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit

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

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

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

LITERATUUR

Landelijke beleidsnota's

- Actualisatie Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINAC), Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1998
- Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen (DUBO), 1999
- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX), Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1992
- Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VIJNO), concept, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2002
- Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS), 1996

Regionaal beleid

- Beleidsplan Natuur en Landschap Provincie Utrecht (1992)
- Provinciaal Milieubeleidsplan 2004 - 2008 (concept), provincie Utrecht 2002
- Regionaal Structuurplan (oude), Bestuur Regio Utrecht, 1994.
- Regionaal Structuurplan (nieuwe), Nota Hoofdlijnen, Bestuur Regio Utrecht, 2002.
- Streekplan Provincie Utrecht, provincie Utrecht 1994.

Wetten, verordeningen en besluiten

- Besluit Luchtkwaliteit
- Besluit milieu-effectrapportage 1994 (Besluit m.e.r.)
- Flora en Faunawet
- Provinciale Milieuverordening (PMV), provincie utrecht
- Wet geluidhinder
- Wet milieubeheer

COLOFON

Uitgegeven door

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Utrecht
Postbus 650, 3430 AR Nieuwegein

Datum

juni 2003

Ontwerp en Vormgeving

Tik Design bv, Apeldoorn/Amsterdam

Druk

De Rijn, Velp

Let op! *Stuur uw schriftelijke inspraakreactie niet naar bovenstaand adres, maar naar het adres zoals vermeld in paragraaf 1.4*