1371-09

Richtlijnen voor het MER Plusstrook A28

Leusden-Zuid-A1 Hoevelaken

i.h.k.v. de Spoedwet wegverbreding

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

P 1371- 09

Richtlijnen voor het MER Plusstrook A28 Leusden-Zuid – A1 Hoevelaken

Den Haag, 15 september 2003

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

Karla Peijs

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 1

2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING 2

2.1 PROBLEEMSTELLING 2
2.2 DOEL 2
2.3 BESLUITVORMING 2

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN 3

3.1 ALGEMEEN 3
3.2 ALTERNATIEVEN 3

4 BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN TE ONDERZOEKEN EFFECTEN 5

4.1 ALGEMEEN 5
4.2 VERKEER EN VERVOER 5
4.3 WOON EN LEEFOMGEVING 6
4.4 NATUURLIJKE OMGEVING 7
4.5 OVERIGE ASPECTEN 8

5 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN 9

6 LEEMTEN IN INFORMATIE 10

7 EVALUATIEPROGRAMMA 11

8 VORM EN PRESENTATIE 12

9 SAMENVATTING VAN HET MER 13

BIJLAGE 14

1 Inleiding

Het kabinet heeft in 2002 het voornemen geuit om versneld belangrijke knelpunten binnen het rijkswegennet te gaan aanpakken. Daarbij is een pakket van maatregelen samengesteld dat moet leiden tot een substantiële verbetering van de bereikbaarheid op korte termijn. Om het voornemen daadwerkelijk te kunnen bewerkstelligen is in juni 2003 de Spoedwet wegverbreding in werking getreden. In deze Spoedwet wegverbreding wordt o.a. de fileproblematiek op de A28 aangepakt door het realiseren van een plusstrook tussen Leusden-Zuid en Hoevelaken. Hiervoor is een milieu effectrapportage noodzakelijk.

Voor deze m.e.r.-studie wordt de procedure conform de Spoedwet wegverbreding gevolgd. Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Utrecht.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de Spoedwet, de startnotitie, de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie inspraakreacties in de bijlage).

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer
Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer
Een MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Probleemstelling

Het probleem is dat de doorstroming op het traject A28 Leusden-Zuid – A1 Hoevelaken onvoldoende is. Om de probleemstelling nader te kunnen kwantificeren dient in het MER de Intensiteit/Capaciteit -verhouding en het aantal voertuigverliesuren voor het betreffende weggedeelte in beeld te worden gebracht. Ook dient te worden aangegeven voor welke termijn de plusstrook een oplossing bieden voor de gesignaleerde knelpunten

Door de inwerkingtreding van de Spoedwet wegverbreding wordt dit traject versneld aangepakt. De A28 Leusden-Zuid – A1 Hoevelaken valt onder bijlage B bij de Spoedwet. De projecten onder bijlage B in de Spoedwet zijn van semi-permanente aard.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen worden afgeleid. Geef aan wat het probleemoplossend vermogen is van de maatregel en motiveer de projectbegrenzing. Het MER moet aangeven in welke mate de plusstrook een oplossing biedt voor de gesignaleerde knelpunten, welke plannen bestaan voor structurele aanpassingen aan de infrastructuur op de langere termijn (tot 2020), welke procedure en (bij benadering) welk tijdpad voor deze structurele aanpassingen gevolgd zal worden, en wat na aanleg van de plusstrook de resterende verkeersgroeiruimte op de betreffende wegtrajecten zal zijn.

2.3 Besluitvorming

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het Wegaanpassingsbesluit (WAB) door de Minister. Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moet het besluitvormingsproces om tot het WAB te komen, worden aangegeven

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer
Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer
"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

De milieueffecten van het in de Spoedwet beschreven benuttingsalternatief plusstrook worden onderzocht. Daarnaast wordt op grond van de Wet Milieubeheer de referentiesituatie en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) beschreven.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven, wordt gedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteit, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2010.

3.2 Alternatieven

In de Spoedwet wegverbreding is aangegeven dat gekozen is voor het benuttingsalternatief plusstrook.

Uitgewerkt dienen derhalve te worden:

- Referentiesituatie (autonome ontwikkeling)
- Voorgenomen Activiteit: plusstrook
- Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Voor het benuttingsalternatief plusstrook moet, ten behoeve van een beter begrip van de beoogde toekomstige situatie en de milieuaspecten daarvan in het MER worden aangegeven wat er fysiek zal wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie.

Bijzonder voor dit MER is, dat de nieuwe Spoedwet wegverbreding al de concrete oplossing, zijnde de voorgenomen activiteit, benoemt voor dit wegaanpassingsproject. Daarom zal in dit geval het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (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.

Het MMA zal tijdens de effectenanalyse worden ontwikkeld en bij de effectenbeschrijving worden meegenomen. Bij het uitwerken van een MMA voor het MER gaat aandacht uit naar het beperken van de meer lokale milieueffecten. Hierbij kan gedacht worden aan het beperken en/of compenseren van:

- aantasting van het woon- en leefmilieu (geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid);
- aantasting van natuurwaarden (biotopenverlies en versnippering);
- aantasting van landelijk gebied (aantasting van landschap en stiltegebieden);
- aantasting van het fysieke milieu

binnen de juridische en financiële kaders van de Spoedwet wegverbreding.

Bij de ontwikkeling van het MMA wordt nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de te verwachten milieueffecten, die ontstaan ten gevolge van de voorgenomen activiteit tegen te gaan, te verminderen of te compenseren.

Indien zich situaties voordoen waarbij bestaande leefbaarheidknelpunten kunnen worden verbeterd, kunnen dergelijke maatregelen onderdeel uitmaken van het MMA.

4 Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:
Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:
Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Algemeen

Beschrijving studiegebied
Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en zijn omgeving, voor zover daar effecten van de alternatieven kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling
Voor de beschrijving van de bestaande toestand dient het jaar 2000 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2010. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat het project wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten

4.2 Verkeer en vervoer

Het MER dient de huidige situatie van het wegverkeer en de autonome ontwikkeling hiervan te beschrijven, alsmede het effect van de alternatieven op de intensiteiten, doorstroming en verkeersveiligheid. Hiervoor kan de aanzet zoals gegeven in de startnotitie verder worden uitgewerkt, waarbij ook aan bod komen:

- een prognose voor de jaren 2010 op basis van de actuele situatie en gebaseerd op realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid voor het betreffende wegvak en de aansluitende wegvakken. Er zal daarbij ingegaan worden op de intensiteit/capaciteitverhouding en de voertuigverliesuren;

- de huidige variatie in verkeersintensiteit over de dag heen. Inzicht in deze variatie is van belang om na te gaan of er geen knelpunten optreden wanneer de plusstrook gesloten is, en daarmee ook om na te gaan wanneer deze geopend zou moeten zijn voor een goed probleemoplossend vermogen. Geef daarbij aan sprake zal zijn van een dynamische of statische openstelling van de plusstrook;
- de effecten op gebied van de verkeersveiligheid aan de hand van prognoses over het aantal ongevallen in 2010 voor de verschillende alternatieven en de verkeersveiligheid van de plusstrook zelf;
- In het MER dient aangegeven te worden waar, elders op het hoofdwegennet of het onderliggende wegennet (bijvoorbeeld op stedelijke in- en uitvalswegen), problemen met verkeerscongestie zullen ontstaan, verergeren of afnemen en welke maatregelen getroffen worden om deze problemen te voorkomen of te mitigeren;
- de eventuele verkeersaantrekkende werking van de plusstrook.

Verder dient er globaal ingegaan te worden op de gevolgen van:
- de ontwerp Nota Mobiliteit;
- de ontwerp Nota Ruimte;
- de ruimtelijke en mobiliteitsplannen op provinciaal niveau.

4.3 Woon en leefomgeving

Geluid
Voor het aspect geluid dient een akoestisch onderzoek (quick scan) te worden uitgevoerd, zoals voorgeschreven in de Spoedwet wegverbreding[1]. Identificeer de belangrijkste knelpunten (is gelijk aan 70 dB(A) contour) en geef aan welke mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Geef tevens aan hoe op termijn zal worden voldaan de Wet Geluidhinder. Geef hierbij aan hoe uitvoering wordt gegeven aan de motie Eversdijk.

Lucht
De doelstelling van het onderzoek naar lokale luchtkwaliteit is tweeledig:

- het geven van inzicht in de gevolgen van de verschillende alternatieven voor het aantal woningen en personen binnen zones waar de concentraties van luchtverontreinigende stoffen hoger zijn dan de wettelijke grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit ('vaststellen knelpunten').
- indien uit de luchtanalyse blijkt dat een of meer alternatieven kunnen leiden tot knelpunten, dient voor elk van deze alternatieven inzicht te worden gegeven in de mogelijke maatregelen om de knelpunten op te lossen, en de financiële consequenties van deze maatregelen.

De volgende aspecten dienen per alternatief in beeld te worden gebracht:

- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentraties (immissies) van NO2 en fijn stof (PM10) de jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram/m3 overschrijden, waarbij ook de woningen binnen dit 'overschrijdingsgebied' worden aangegeven;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM10) de jaargemiddelde grenswaarde van 30 microgram/m3 overschrijdt. Dit als indicator voor, en in plaats van de daggemiddelde

[1] De Europese Richtlijn Omgevingslawaai zal de komende jaren geïmplementeerd worden in de Nederlandse wetgeving. Beschrijf in het MER tevens hoe zal worden omgegaan met de verplichtingen die voortvloeien uit deze Richtlijn

PM10-norm van 50 microgram/m3 die in 2005 niet meer dan 35 dagen/jaar overschreden mag worden;

- Voor de grenswaarden voor de uurgemiddelde concentratie van NO_2 en de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO_2, CO, NO_x, Lood, Benzeen) die genoemd worden in het Besluit luchtkwaliteit, kan op grond van recente studies worden aangenomen dat deze grenswaarden langs snelwegen niet zullen worden overschreden;
- De keuze van het zichtjaar is afhankelijk van de jaren waarin uiterlijk aan de vastgestelde grenswaarde dient te worden voldaan. In ieder geval dient 2010 als zichtjaar meegenomen te worden.

Bij de analyse van de lokale luchtkwaliteit dient gebruik te worden gemaakt van het TNO-verkeersmodel.

Externe Veiligheid
De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A28, worden vastgesteld voor de huidige situatie en de situatie na ingebruikneming van de plusstrook. Voor beide studies 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.

4.4 Natuurlijke omgeving

Natuur
De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie worden kwalitatief en indien noodzakelijk kwantitatief beschreven in het MER.

Indien er een significante beïnvloeding is van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zal een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd. Deze bestaat uit het stapsgewijs beantwoorden van de volgende vragen:

1. Treden er significante gevolgen op voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van de EHS?
2. Zo ja, zijn er reële alternatieven die geen significante gevolgen hebben?
3. Indien er significante gevolgen zijn en geen reële alternatieven: is er sprake van groot openbaar belang dat deze aantasting rechtvaardigt?
4. Indien er sprake is van groot openbaar belang: welke mitigerende maatregelen worden genomen om de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden en welke compensatie wordt geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS?

Het MER dient in ieder geval in te gaan op de wenselijkheid en mogelijkheden van de aanleg van een faunapassage langs de Heiligenbergerbeek onder de A28.

Indien in het plangebied planten- of diersoorten voorkomen die beschermd worden op grond van de Flora- en Faunawet, dienen deze soorten – eventueel door middel van het opsommen van doelsoorten – in het MER vermeld te worden. Tevens dient er beoordeeld te worden of de voorgenomen activiteit zal leiden tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden handelingen. Indien dat het geval is, zal er een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. In het MER dient op hoofdlijnen aangegeven te worden op welke gronden de initiatiefnemer meent om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

Bodem en Water
Er dient een watertoets te worden uitgevoerd. Met betrekking tot de bergingscapaciteit van het waterhuishoudkundig systeem dient aangegeven te worden wat de gevolgen voor de waterbergingscapaciteit zijn en dient een indicatie te worden gegeven van de maatregelen hiervoor.

Archeologie
Geef, voor zover er sprake is van (mogelijke) beïnvloeding door het voornemen, in het MER de ligging van de cultuurhistorische en archeologische waarden aan, en besteed aandacht aan de consequenties die voortvloeien uit de Nota Belvedere, het verdrag van Malta en de Monumentenwet en provinciale cultuurhistorische beleidsnota's.

4.5 Overige aspecten

De overige aspecten zoals ruimtelijke ordening, wonen en werken, landschap en recreatie hoeven niet in beeld te worden gebracht. Dit dient kort te worden toegelicht in het MER.

5 Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:
Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling en met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en autonome milieu-ontwikkeling.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

6 Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:
Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

7 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:
"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Bij het wegaanpassingsbesluit dient aangeven te worden op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. Het verdient aanbeveling hierbij gebruik te maken van het rapport: "Werkwijzer evaluatie milieu-effecten hoofdwegenprojecten" van de DWW.

De te evalueren aspecten zien tenminste op geluid, lucht, externe veiligheid en mitigerende en compenserende maatregelen.

8 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt gevraagd om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

Het MER bestaat uit een samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota

9 Samenvatting van het MER

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:
Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit, de referentiesituatie en het MMA;
- de belangrijkste milieu-effecten van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het MMA (zo mogelijk in tabelvorm);
- eventuele cruciale leemten in kennis;
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage

Antwoorden op adviezen

1. Waterschap Vallei & Eem
2. Gemeente Amersfoort
3. Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat
4. Rijksdienst voor Oudheidkundig bodemonderzoek
5. Ministerie van landbouw, natuur en voedselkwaliteit
6. Commissie voor de milieu effect rapportage

Volgnummer:	1
Afzender:	Waterschap Vallei & Eem Fokkerstraat 16, Postbus 330, 3830 AJ Leusden
Kenmerk:	2003/4043
Gedateerd:	2 juli 2003

Kernpunt(en) van het advies	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
In de studie dient het aspect luchtverontreiniging en run off te worden meegenomen.	In het MER worden de effecten van de alternatieven op het milieu in kaart gebracht. Lucht- en waterverontreiniging zijn aspecten die in het MER aan de orde komen.
Naast het aangeven dat de kwaliteit van het afstromende wegwater van belang is i.v.m de aanwezigheid van een grondwaterbeschermingsgebied, dient te worden vermeld dat dit ook van belang is i.v.m de lozing op het oppervlaktewater.	Onderdeel van het MER is een Watertoets. Hierin wordt de kwaliteit en de kwantiteit van het water onderzocht. De lozing op het oppervlaktewater zal in deze Watertoets aan de orde komen.
De Wet Verontreiniging Oppervlaktewater moet aan het wettelijk kader worden toegevoegd.	De Spoedwet is uitgangspunt voor dit project. Bestaande wetten gelden, m.u.v. wetten die door de Spoedwet buiten werking worden gesteld. De Wet Verontreiniging Oppervlaktewater is van toepassing.
Het onderzoek naar afstromend wegwater dient kwantitatief i.p.v. kwalitatief te zijn, aangezien de Vierde Nota Waterhuishouding als toetsingskader dient.	Het onderzoek naar afstromend wegwater zal zowel kwantitatief als kwalitatief zijn.

Volgnummer:	2
Afzender:	Gemeente Amersfoort Postbus 4000 3800 EA Amersfoort
Kenmerk:	SOB/RUVK/1144483
Gedateerd:	15 juli 2003

Kernpunt(en) van het advies	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Milieu/ruimtelijke ordening Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) kan pas worden bepaald na het opstellen van het MER.	In het kader van de Spoedwet worden een drietal alternatieven onderzocht, te weten het referentiealternatief, het voorkeursalternatief en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Dit MMA bestaat uit het voorkeursalternatief, aangevuld met, door specialisten aangedragen, milieuvriendelijke maatregelen. Als zodanig is op voorhand bekend dat dit het MMA is. De uiteindelijke effecten en de mate waarin dit MMA de negatieve effecten van het milieu verminderd zal uit het onderzoek blijken.
Een gefaseerde oplossing naar een parallelbanenstructuur (3x2) lijkt ons ook een interessante oplossing om nu mee te nemen in het MER.	De voorgenomen activiteit t.w de plusstrook valt als B-project (semi-permanente oplossing) onder de Spoedwet wegverbreding. Het aanleggen van een volledige extra rijstrook is in het kader van de Spoedwet niet mogelijk. In het MER zal deze oplossing dan ook niet worden meegenomen.
Dringen erop aan om in het akoestisch onderzoek een integrale afweging van mogelijkheden tot geluidsreductie te maken en deze niet alleen conform de Spoedwet te beperken tot maatregelen als snelheidsverlaging en het toepassen van ZOAB voor zover nodig voor woningen boven de 70 dB(A).	In de Spoedwet wegverbreding wordt , voor de projecten genoemd in bijlage B, de Wet geluidhinder niet van toepassing verklaard. De plusstrook A28 Leusden Zuid – A1 Hoevelaken is zo'n bijllage B project. In de Spoedwet wegverbreding is wel bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Voor het MER wordt tevens inzicht gegeven in de situatie voor 2010, echter wederom alleen of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat er een plan dient te worden gemaakt waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Het streven is dit plan voortvarend voor te bereiden en moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven.
De zoneverbreding van 400 naar 600 meter brengt, indien de toekomstige belastingen op 400 meter meer bedragen dan de grenswaarde van 50 dB(A), forse consequenties voor het ruimtegebruik in de extra 200 meter aan weerszijden van de weg met zich mee.	Dit kan aan de orde zijn maar dit is zoals de Wet geluidhinder het voorschrijft.

Het effect van ZOAB is, indien er later schermen worden geplaatst, niet meer relevant in verband met het spectrale werkingsgebied van beide maatregelen.	Dit is een bekend feit .
Conform de Motie Eversdijk dienen bestaande hogere waarden te worden gerespecteerd. Graag treedt de gemeente hierover in overleg.	Ten aanzien van het opnemen van gegevens van het plan in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB), waaronder het opnemen van reeds vastgestelde hoger waarden kan het volgende worden opgemerkt. De Spoedwet wegverbreding gaat uit van een opzet waarbij eerst het wegaanpassingsbesluit wordt voorbereid en pas daarna het plan. Gelet op het wettelijk onderscheid tussen wegaanpassingsbesluit en het plan ligt het niet in de rede in het OWAB gegevens op te nemen die relevant zijn voor het plan.
Het is wenselijk om bijvoorbeeld in het wegaanpassingsbesluit (WAB) de bestaande wegrand van de hoofdinfrastructuur van Amersfoort als toekomstvast aan te duiden. Dit, gelet op de afstand van de weg tot de bestaande bebouwingsrand en de waarden van de lucht- en geluidskwaliteit.	Het WAB zal betrekking hebben op de zuidbaan de A28. De bestaande wegrand van de gemeente Amersfoort bevindt zich aan de noordbaan van de A28 en zal als zodanig niet in het WAB worden opgenomen.
Mist in de startnotitie aandacht voor de bermen van de A28 als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De berm wordt gezien als onderdeel van de verbindingszone Heiligerbergerbeek – Barneveldsebeek. De inrichting kan worden geoptimaliseerd en de gemeente zou willen dat deze kansen worden meegenomen.	In het MER zal aandacht geschonken worden aan de bermen van de A28 als onderdeel van de EHS. In figuur E van de startnotitie is deze als gewenste verbindingszone aangegeven.
Missen aandacht voor de hydrologische waarden van het gebied langs de A28. Onbekend is wat de effecten van kwel zijn.	In het MER zal zeker aandacht geschonken worden aan de hydrologische waarden van het gebied direct langs de A28. In het reeds gestarte watertoets-overleg met het Waterschap Vallei en Eem is dit een belangrijk onderwerp.
Verkeer Het is niet duidelijk op welke wijze de aansluiting A28 Hogeweg vorm wordt gegeven en hoe hierdoor de relatie met de Wieken/Vinkenhoef verandert.	In het ontwerp van de plusstrook wordt vooralsnog uitgegaan van de huidige aansluiting Hogeweg. In overleg met de gemeente Amersfoort wordt gepoogd de nieuwe te reconstrueren aansluiting Hogeweg tijdig gereed te hebben zodat daar het OWAB van de plusstrook op kan aansluiten. Wel wordt er voor het planjaar 2010 van uitgegaan dat de aansluiting Hogeweg gereconstrueerd.
Graag zou de gemeente de aansluiting op de Hogeweg met Rijkwaterstaat nader onderzoeken voor wat betreft de volgende aspecten: 1. de fasering van de uitvoering. 2. de verkeersafwikkeling.	Er is over deze onderwerpen reeds overleg gaande met Rijkswaterstaat en er zijn concrete afspraken gemaakt over het nadere onderzoek.
De gemeente spreek haar zorg uit voor de knoop Hogeweg. Door de aanleg van de plusstroken op de A1 zou de eventuele (gedeeltelijke) opheffing van de A1 aansluiting Hoevelaken in een stroomversnelling kunnen komen, zonder dat de effecten op de verkeersafwikkeling nader zijn onderzocht. Graag treedt de gemeente hierover in overleg.	Ook hierover is reeds overleg gaande met Rijkswaterstaat.. Bij de voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB) wordt er overigens niet van uitgegaan dat de A1 aansluiting Hoevelaken, conform de afspraak uit het Bereikbaarheids- convenant Vathorst, reeds is opgeheven. Wel wordt er voor het planjaar 2010 van uitgegaan dat deze A1 aansluiting is opgeheven.
De gemeente gaat ervan uit de in het MER de effecten op het onderliggende wegennet worden beschouwd en met hen zal worden besproken.	Ten behoeve van het MER wordt verkeersonderzoek gedaan naar de relatie tussen de hoofdwegen (A1, A27 en A28) en het onderliggende wegennet. Dit onderzoek heeft als

	planhorizon 2010 Tevens wordt mede op basis van de resultaten van het verkeersonderzoek de verkeersveiligheid bepaald. Dit gebeurt aan de hand van prognoses over het aantal ongevallen voor de verschillende alternatieven. Hierbij wordt zowel de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet als onderliggend wegennet - voor het deel van het OWN waarvoor effecten te verwachten zijn door de aanleg van de plusstrook - meegenomen.
De gemeente hoopt dat in de planvorming van de plusstrook rekening wordt gehouden met het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht. Hierin staat het voornemen om langs het Valleikanaal een fietsroute te realiseren. Met name de fietstunnel onder de A28 is van belang.	Op dit moment wordt bezien in hoeverre de realisatie van deze fietsverbinding afgestemd kan worden met de noodzakelijke verbreding ten behoeve van de te realiseren plusstrook.

Volgnummer:	3
Afzender:	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) Willem Witsenplein 6 2596 BK Den Haag
Kenmerk:	OVW-OVI-2003-222
Gedateerd:	10 juli 2003

Kernpunt(en) van het advies	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Reactie 3VO: In de startnotitie staat dat de verkeersveiligheid per wegvak wordt beschouwd. Onduidelijk is of de veiligheid rond de knooppunten wordt beschouwd.	De verkeersveiligheid van het project wordt onderzocht. Het project loopt via knooppunt Hoevelaken tot de A1 aansluiting Hoevelaken.
Er wordt extra aandacht gevraagd voor het korte termijneffect van plusstroken op de afname van het sluipverkeer en de verkeersonveiligheid in een groter gebied dan alleen het wegvak.	Ten behoeve van de MER wordt verkeersonderzoek gedaan naar de relatie tussen de hoofdwegen (A1, A27 en A28) en het onderliggende wegennet. Dit onderzoek heeft als planhorizon 2010. Het korte termijneffect is hiermee in beeld gebracht. Tevens wordt mede op basis van de resultaten van het verkeersonderzoek de verkeersveiligheid bepaald. Dit gebeurt aan de hand van prognoses over het aantal ongevallen voor de verschillende alternatieven. Hierbij wordt zowel de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet als onderliggend wegennet (OWN) - voor het deel van het OWN waarvoor effecten te verwachten zijn door de aanleg van de plusstrook - meegenomen.
Reactie Stichting Natuur en Milieu: Het uitbreiden van capaciteit op bestaande wegen door het aanleggen van extra asfalt lost het mobiliteitsprobleem niet op. Uit het MER dient naar voren te komen welke gevolgen de voorgenomen activiteit heeft op knooppunten verderop in het netwerk en op het onderliggende netwerk.	Als basis voor de selectie van de Spoedwet-projecten is de landelijke filetop 50 gehanteerd. De A27 richting Utrecht Noord scoort ook hoog in de Filetop 50. De keuze om alleen richting Eemnes een plusstrook aan te leggen is ingegeven door een belangrijk uitgangspunt bij de selectie van de spoedwetprojecten. 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. Er wordt ten behoeve van het MER een verkeersonderzoek gedaan naar de relatie tussen de hoofdwegen (A1, A27 en A28) en het onderliggende wegennet. Als zodanig worden de gevolgen verderop in het netwerk en op het onderliggende netwerk onderzocht.
Uit het onderzoek dient naar voren te komen in welke mate de plusstrook bijdraagt aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem.	De mate waarin de plusstrook bijdraagt aan het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem zal in het MER nader worden aangegeven.
Ten aanzien van snelheidsverlaging dienen zowel de verkeerskundige effecten als de effecten op luchtkwaliteit en geluidbelasting in het MER te worden beschreven.	In het MER worden de verkeerskundige effecten, de effecten op luchtkwaliteit en de geluidseffecten van het project beschreven. De maximum snelheid op het betreffende traject van de A28 is nu reeds permanent 100 km/uur. In het voorkeursalternatief, de plusstrook, wordt er tijdens de openstellingsuren van uitgegaan dat dan ook een maximum

	snelheid van 100 km/uur geldt. De milieueffecten m.b.t. lucht en geluid kunnen mogelijk resulteren in een verlaging van de voorgestelde maximum snelheid gedurende de openstellingsuren van de plusstrook. Ook in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) bestaat de mogelijkheid een verdere verlaging van de maximum snelheid op te nemen.
De mogelijkheden van rijstrookversmalling dienen te worden meegenomen.	Het voorkeursalternatief, de plusstrook, gaat uit van een bepaald dwarsprofiel en bijbehorend snelheidsregime. Indien een verdere verlaging van de maximum snelheid wordt voorgesteld kan dat consequenties hebben voor het dwarsprofiel
Conform de motie Eversdijk dient uit te worden gegaan van dubbellaags ZOAB wanneer er binnen 200 meter bebouwing is.	Bij de voorbereiding van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit dient te worden nagegaan op welke afstand van de wegas de geluidsbelasting van 70 dB(A) bij woningen e.d wordt overschreden. Indien zich zo'n overschrijding voordoet, zal een geluidsreducerend wegdek met de kwaliteit van dubbellaags ZOAB worden aangebracht, tenzij dit redelijkerwijs niet gevergd kan worden. Dit houdt in dat niet alleen wanneer binnen een afstand van 200 meter sprake is van een overschrijding van 70 dB(A), maar ook wanneer zich een dergelijke overschrijding buiten deze 200 meter voordoet, een geluidsreducerende wegdeklaag zal worden aangebracht tenzij uit het onderzoek blijkt dat dit onnodig of onmogelijk is.
Bestaande hogere waarden op woningen langs het traject dienen gerespecteerd te worden. Deze locaties dienen te worden gesaneerd tijdens het aanpassen van de weg.	In de Spoedwet wegverbreding wordt , voor de projecten genoemd in bijlage B, de Wet geluidhinder niet van toepassing verklaard. De plusstrook A28 Leusden Zuid – A1 Hoevelaken is zo'n bijllage B project. In de Spoedwet wegverbreding is wel bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Voor het MER wordt tevens inzicht gegeven in de situatie voor 2010, echter wederom alleen of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat er een plan dient te worden gemaakt waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Het streven is dit plan voortvarend voor te bereiden en moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven. Ten aanzien van het opnemen van gegevens van het plan in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB), waaronder het opnemen van reeds vastgestelde hoger waarden kan het volgende worden opgemerkt. De Spoedwet wegverbreding gaat uit van een opzet waarbij

	eerst het wegaanpassingsbesluit wordt voorbereid en pas daarna het plan. Gelet op het wettelijk onderscheid tussen wegaanpassingsbesluit en plan ligt het niet in de rede in het OWAB gegevens op te nemen die relevant zijn voor het plan.
De beoogde maatregelen en effecten in het kader van dynamisch verkeersmanagement dienen in het MER te worden beschreven.	Deze maatregelen en hun effecten zullen in het MER worden beschreven.
Het MER moet in beeld brengen wat de effecten zijn op lucht en geluid in bewoonde gebieden rondom de snelweg.	In het MER zullen de lucht- en geluidseffecten voor de bewoonde omgeving in beeld worden gebracht.
In het MER moet uit worden gegaan van de maximale grens van 65 dB(A). Conform de motie Eversdijk dienen de in het verleden vastgestelde hogere waarden voor geluid te worden gerespecteerd.	In de Spoedwet wegverbreding wordt , voor de projecten genoemd in bijlage B, de Wet geluidhinder niet van toepassing verklaard. De plusstrook A28 Leusden Zuid – A1 Hoevelaken is zo'n bijllage B project. In de Spoedwet wegverbreding is wel bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Voor het MER wordt tevens inzicht gegeven in de situatie voor 2010, echter wederom alleen of er sprake is van *woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die* een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat er een plan dient te worden gemaakt waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Het streven is dit plan voortvarend voor te bereiden en moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven. Ten aanzien van het opnemen van gegevens van het plan in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit (OWAB), waaronder het opnemen van reeds vastgestelde hoger waarden kan het volgende worden opgemerkt. De Spoedwet wegverbreding gaat uit van een opzet waarbij eerst het wegaanpassingsbesluit wordt voorbereid en pas daarna het plan. Gelet op het wettelijk onderscheid tussen wegaanpassingsbesluit en plan. ligt het niet in de rede in het OWAB gegevens op te nemen die relevant zijn voor het plan.

Volgnummer:	4
Afzender:	Rijksdienst voor Oudheidkundig bodemonderzoek Kerkstraat 1, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort
Kenmerk:	U03-816\ER
Gedateerd:	8 juli 2003

Kernpunt(en) van het advies	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Adviseert in het kader van de MER voor die delen van het tracé, waar de plusstrook een zone met een hoge trefkans of een terrein van hoge archeologische waarde doorsnijdt, een inventariserend veldonderzoek uit te laten voeren.	Wordt meegenomen in het MER zoals in de startnotitie vermeld staat.

Volgnummer:	5
Afzender:	Ministerie van landbouw, natuur en voedselkwaliteit Dalsteindreef 5, Postbus 603 1110 AP Diemen Zuid
Kenmerk:	
Gedateerd:	

Kernpunt(en) van het advies	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Gewezen wordt op de externe werking van het beschermingsregime de ecologische hoofdstructuur (ehs). Te denken valt aan neveneffecten van benutting, zoals geluid, licht, beweging en luchtkwalteit op de ehs.	In het MER worden de effecten van de drie alternatieven op geluid, licht en luchtkwaliteit in beeld gebracht. Beweging is geen onderdeel van de studie.
Het te inventariseren plangebied moet nauwkeurig in het MER aangegeven worden.	In het MER zal duidelijkheid verschaft worden over het te inventariseren plangebied.
Het MER dient duidelijkheid te verschaffen over het feit of er sprake zal zijn van extra ruimtebeslag, aanpassing van de middenberm, buitenberm, dichtgooien van sloten e.d.	In de MER zullen drie alternatieven worden uitgewerkt. De ontwerpen van deze alternatieven zullen een antwoord geven op uw vragen.
De startnotitie noemt het compensatiebeginsel niet. Het MER zal moeten ingaan op het beschermingsregime van de ehs conform de SGR en ook op dat van de Flora- en Faunawet/Habitatrichtlijn.	In het MER zal mitigatie en compensatie aan de orde komen. In het MER zal worden ingegaan het beschermingsregime (SGR) en de Flora- en Faunawet/Habitatrichtlijn.
Gewezen wordt op de externe werking van het beschermingsregime de ecologische hoofdstructuur (ehs). Te denken valt aan neveneffecten van benutting, zoals geluid, licht, beweging en luchtkwalteit op de ehs.	In het MER worden de effecten van de drie alternatieven op geluid, licht en luchtkwaliteit in beeld gebracht. Beweging is geen onderdeel van de studie.

Volgnummer:	6
Afzender:	Commissie voor de Milieu Effect Rapportage Postbus 2345 3500 GH Utrecht
Kenmerk:	1368-47/Dr/gl
Gedateerd:	29 augustus 2003

Kernpunt(en) van het advies	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De richtlijnen zijn grotendeels gebaseerd op het advies van de commissie m.e.r. De punten die niet op één of andere manier zijn overgenomen in de richtlijnen worden hieronder verwoord.	
De commissie adviseert om bij de ontwikkeling van het MMA in ieder geval mitigerende maatregelen mee te nemen zoals toepassing van snelheidsbeperking eventueel in combinatie met het minimaliseren van de benodigde rijstrookbreedte, dubbellaags ZOAB, geluidschermen en duurzame bouwmaterialen, als ook de inpassing van faunavoorzieningen	In het kader van het MMA zal in het MER gekeken worden of snelheidsbeperking, minimalisatie van de benodigde rijstrookbreedte, dubbellaags ZOAB, geluidschermen, duurzame bouwmaterialen en de inpassing van faunavoorzieningen onderdeel uit kunnen maken van een redelijk alternatief. In het MER zal beargumenteerd worden aangegeven wat er met dit advies gedaan wordt.

Antwoorden op inspraakreacties

Nr.	Inspreker
1	De heer A. Lozeman, Nijkerk
2	Anoniem
3	De heer M. Boks, Leusden
4	Gastransport Services, Groningen
5	Ing. H.J. van Roomen, Leusden Zuid
6	Anoniem
7	Provincie Utrecht, Utrecht
8	Stichting Heiligerbergerbeekdal, Amersfoort
9	Natuur en Milieu Federatie Utrecht, Utrecht
10	Hydron, Midden Nederland, Utrecht
11	P.F.M. Buters, Leusden
12	De heer J. Tjarks, Transport en Logistiek Nederland, Amsterdam
13	S.f. van der Weide, Amersfoort
Te laat binnengekomen inspraakreacties welke nog wel meegenomen worden in besluitvorming:	
14	Bestuur Regio Utrecht
15	Gemeente De Bilt
16	Actiegroep Nieuw Knal Groen Mevrouw Verduin-Munnik, Leusden

Nr.	Inspreker	Reactie/vraag	Antwoord
1	De heer A. Lozeman, Com. van Heemstrastraat 2 3861 AS Nijkerk	Wil A28 verbreden van 2 naar 4 rijstroken en Knooppunt Hoevelaken reconstrueren.	Een verbreding van de A28 van 2 naar 4 rijstroken inclusief een reconstructie van Knooppunt Hoevelaken is in deze studie niet aan de orde, omdat dit niet past binnen de kaders die de Spoedwet wegverbreding stelt.
2	Anoniem	Maakt bezwaar tegen de gevolgen die de plusstrook zal hebben voor het milieu. Met name vraagt men aandacht voor de geluidhinder.	In de Spoedwet wegverbreding wordt , voor de projecten genoemd in bijlage B, de Wet geluidhinder niet van toepassing verklaard. De plusstrook A28 Leusden Zuid – A1 Hoevelaken is zo'n bijllage B project. In de Spoedwet wegverbreding is wel bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Voor het MER wordt tevens inzicht gegeven in de situatie voor 2010, echter wederom alleen of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat er een plan dient te worden gemaakt waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Het streven is dit plan voortvarend voor te bereiden en moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven.
3	De heer M. Boks, Bitterschoten 3 3831 PC Leusden	Vindt extra rijstrook in richting Leusden Zuid even dringend	Als basis voor de selectie van de Spoedwet-projecten is de landelijke filetop 50 gehanteerd. Hoewel er op de A28 richting Leusden - Zuid ook dagelijks veel file staat, scoort deze richting niet in de Filetop 50. Verder is de keuze voor de richting Hoevelaken ook ingegeven door een belangrijk uitgangspunt wat bij de selectie van de spoedwetprojecten gehanteerd is. 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.
		Waarom geen volwaardige	De voorgenomen activiteit t.w. de plusstrook valt als

Nr.	Inspreker	Reactie/vraag	Antwoord
		3e rijstrook voor beide richtingen ? Verder worden vragen gesteld t.a.v. de effectiviteit.	B-project (semi-permanente oplossing) onder de Spoedwet wegverbreding. Het aanleggen van een volledige extra rijstrook is in het kader van de Spoedwet niet mogelijk. Ten aanzien van de effectiviteit kan vermeld worden dat de huidige capaciteit van dit deel van de A28 buiten de spits, nu en in de nabije toekomst, voldoende is om de groei van het verkeersaanbod te kunnen opvangen. Tijdens de spitsperiode zorgt de plusstrook voor voldoende capaciteit.
4	Gastransport Services, Postbus 19 9700 MA Groningen	Bij het vaststellen van de richtlijnen voor het MER dienen zodanige bepalingen te worden opgenomen dat bij de keuze van de maatregelen de belangen van het bedrijf worden meegewogen.	Ter voorbereiding van de werkzaamheden zullen alle kabels en leidingen worden geïnventariseerd. Momenteel wordt daaraan gewerkt d.m.v. zogenaamde KLIC-meldingen. In overleg met betrokken partijen zal aangegeven worden hoe met leidingen zal worden omgegaan.
5	Ing. H.J. van Roomen Schutterhoeflaan 37 3832 GR Leusden Zuid	Zorg dragen voor het terugdringen van de geluidsbelasting	In de Spoedwet wegverbreding wordt , voor de projecten genoemd in bijlage B, de Wet geluidhinder niet van toepassing verklaard. De plusstrook A28 Leusden Zuid – A1 Hoevelaken is zo'n bijllage B project. In de Spoedwet wegverbreding is wel bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Voor het MER wordt tevens inzicht gegeven in de situatie voor 2010, echter wederom alleen of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat er een plan dient te worden gemaakt waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Het streven is dit plan voortvarend voor te bereiden en moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven.
6	Anoniem	Zinvoller is een spitsstrook i.p.v. plusstrook (uit oogpunt van gebruik bij ongevallen, verlichting, werk in uitvoering en procedures)	In de afweging van plus- of spitsstrook hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld: Het kenmerk van een plusstrook is, dat er altijd (24 uur per dag) een vluchtstrook beschikbaar is. Dit wordt, met het oog op calamiteiten, als een groot voordeel gezien t.o.v. een spitsstrook.

Nr.	Inspreker	Reactie/vraag	Antwoord
			Daarbij komt dat het bij een plusstrook makkelijker is om aansluitingen te passeren. Dit is op dit deel van de A28, waar vele aansluitingen op korte afstand van elkaar gelegen zijn, een groot voordeel. Ingaande op uw overwegingen: Uit de praktijk blijkt niet dat, zoals u suggereert, een spitsstrook zich beter laat gebruiken bij ongevallen. Op de A28 is reeds verlichting aanwezig. Voor de plusstrook is slechts in zeer beperkte mate ondersteunende verlichting noodzakelijk. Voor wat betreft wegwerkzaamheden zijn er in het geval van de plusstrook juist meer mogelijkheden om wegwerkzaamheden veilig uit te voeren. De totale rijbaanbreedte is namelijk groter dan in het geval van een spitsstrook. Bij de keuze voor een plusstrook zijn de verkeerskundige overwegingen doorslaggevend geweest en niet de procedures.
		Wenst afsluiten toerit Leusden-Zuid en afrit Leusden en doorsteek *'Stichtse rotonde'*	Het afsluiten van toe- en afritten en de doorsteek 'Stichtse rotonde' zal een toename van het verkeer betekenen op het onderliggende wegennet. Gezien *de huidige druk op het onderliggend wegennet van* Amersfoort is dit niet wenselijk.
		Wenst plaatsing toeritdoseerinstalatie's (TDI's)	Het plaatsen van TDI's wordt als dynamische verkeersmanagement maatregel in de alternatieven onderzocht.
7	Provincie Utrecht Posbus 80300 3508 TH Utrecht	Ontbrekend nationaal beleidskader verkeer en vervoer is mede bepalend voor toekomstige verkeersomvang en vormt daarmee basis voor milieueffecten. Men gaat er van uit dat het ontwerp-NVVP het beleidskader vormt..	Het toenmalige kabinetsstandpunt over het NVVP is in 2002 niet goedgekeurd door het parlement. Veel beleid wat hierin was opgenomen is echter wel in samenspraak met andere overheden en maatschappelijke organisaties tot stand gekomen. Dit is opgenomen in de Concept Nota Mobiliteit. Hoewel formeel het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2) nog geldt, en niet uitgesloten moet worden dat een nieuw NVVP bepaalde accenten weer wat anders zal leggen, vormt momenteel de in procedure gebrachte Concept Nota Mobiliteit de beste leidraad voor het MER.
		Wijzen op provinciale strategische beleidsplannen als streekplan, PMP, SMPU en waterhuishoudingsplan als input voor de modelberekeningen	Idealiter zou de inhoud van deze strategische provinciale beleidsplannen de input moeten vormen voor de modelberekeningen. Echter gelet op het in het MER gehanteerde planjaar 2010 is dat slechts beperkt mogelijk, omdat de strategische beleidsplannen veelal een planhorizon hebben die voorbij 2010 ligt. Daar waar noodzakelijk zal in het MER e.e.a kwalitatief worden meegenomen.
		in tegengestelde richting zijn de problemen even groot	Als basis voor de selectie van de spoedwetprojecten is de landelijke filetop 50 gehanteerd. Hoewel er op de A28 richting Leusden - Zuid ook dagelijks veel file staat, scoort deze richting niet in de Filetop 50. Verder is de keuze voor de richting Hoevelaken ook ingegeven door een belangrijk uitgangspunt wat bij de selectie van de spoedwetprojecten gehanteerd is. Namelijk dat de 'ringen' rond de grote steden, zoals de 'Ring Utrecht', zoveel mogelijk rijdende gehouden

Nr.	Inspreker	Reactie/vraag	Antwoord
			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.
		Pleidooi voor afstemming realisatie fietsverbindingen tussen Amersfoort en recreatiegebied de 'De Schammer' en verbreding	Op dit moment wordt al bezien in hoeverre de realisatie van deze fietsverbindingen afgestemd kan worden met de voorziene verbredingen i.h.k.v de te realiseren plusstrook. Verwacht wordt echter dat door deze afstemming geen 'werk met werk' gemaakt kan worden.
		In MER geen onderscheid maken tussen bestaande en gewenste verbindingszones, maar wel rekening te houden met de inpassing van dergelijke faunavoorzieningen bij de aangegeven verbindingszones	Binnen het MER zal gekeken worden naar het effect van barrièrewerking als gevolg van de aanleg van de plusstrook. Daarbij zal een beoordeling worden gemaakt van de invloed van de plusstrook op de bestaande natuurwaarden en wordt aangegeven of de plusstrook gevolgen heeft voor de Ecologische Hoofdstructuur. Wanneer de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur worden aangetast zal beoordeeld worden of er mitigerende maatregelen getroffen dienen te worden.
		In de spoedwet is aangegeven dat binnen twee jaar na definitieve besluitvorming het plan gereed moet zijn. Inspreker pleit ervoor in het MER geluid wel volwaardig mee te nemen. Uitgangspunt is dat motie Eversdijk onverkort wordt uitgevoerd	In de Spoedwet staat in art 6 lid 5 aangegeven dat de Minister een plan opstelt voor de te treffen maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg. Het plan bevat voorts de vaststelling van de geluidsbelasting van de gevel van de woning of andere geluidsgevoelige bestemmingen (art 6 lid 6). Tevens bepaalt het plan de uitvoeringstermijn van de maatregelen (art 6 lid7) Naar aanleiding van de motie Eversdijk kan ik het volgende opmerken. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in de Eerste kamer gezegd de genoemde motie over te nemen. Dit houdt in dat er een geluidsreducerende wegdeklaag zal worden aangebracht tenzij dit onnodig of onmogelijk is. Het plan dat voor de geluidsproblematiek gemaakt moet worden, zal voortvarend worden opgesteld. Hiermee zal nadrukkelijk niet gewacht worden tot het WAB onherroepelijk is geworden. In het plan zullen vastgestelde hogere waardes als uitgangspunt dienen. Omdat in de Spoedwet wegverbreding duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen OWAB en plan ligt het niet in de rede al elementen van het plan in het OWAB op te nemen. De uitvoering van de geluidmaatregelen is afhankelijk van de beschikbaarheid van middelen in het MIT. Er wordt gestreefd naar snelle uitvoering van deze maatregelen.
		In het MER ook aangeven hoe voldaan zal worden aan de normen ten aanzien van lucht en externe veiligheid indien overschrijdingen al aanwezig zijn of dreigen.	In het MER wordt aangegeven wat de effecten zijn op het milieu bij uitvoering van de verschillende alternatieven. Zo ook wordt het effect van de verschillende alternatieven getoetst aan de normen voor lucht en externe veiligheid. Indien maatregelen nodig zijn zullen deze in ieder geval in het

Nr.	Inspreker	Reactie/vraag	Antwoord
			Ontwerpweg-aanpassingsbesluit (OWAB) worden genoemd. Bij overschrijding van de luchtnormering ten gevolge van de voorgenomen wegaanpassing worden maatregelen genomen zodat aan de norm wordt voldaan. De al aanwezige lucht-knelpunten worden aangepakt door maatregelen in een op te stellen plan door de gemeente conform het Besluit luchtkwaliteit. Voor externe veiligheid wordt bij overschrijding van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico (PR) bekeken of woningen binnen de PR contour vallen. Zo niet dan zijn geen maatregelen nodig. Wanneer wel woningen aanwezig zijn binnen de PR contour moet bekeken worden welke maatregelen genomen kunnen worden zodat aan de grenswaarde van het PR kan worden voldaan. Wanneer de oriënterende waarde (OW) van het groepsrisico (GR) wordt overschreden is een inspannings-verplichting vereist. Bekeken wordt dan of maatregelen mogelijk zijn of anders mag gemotiveerd van de OW worden afgeweken.
		Inspreker gaat ervan uit dat het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) een serieuze uitwerking krijgt, waarbij de optimalisatie van het planalternatief voor natuur en milieu uit meer bestaat dan alleen reguliere beleidsmaatregelen.	In het MER zal naast het nulalternatief en het plusstrookalternatief een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden vastgesteld. De maatregelen die hiervoor worden genomen, worden ingegeven door beleid en praktische ervaringen.
8	Stichting Heiligerberger-beekdal Secretariaat Johannes Bosboomstraat16 3817 DR Amersfoort	Onderzocht dient te worden of de toename van het asfalt gecompenseerd kan worden door de aanleg van een passage voor flora, fauna en mens langs de beek (Heiligerbergerbeek) onder de A28.	Binnen het MER zal gekeken worden naar het effect van barrièrewerking als gevolg van de aanleg van de plusstrook. Daarbij zal een beoordeling worden gemaakt van de invloed van de plusstrook op de bestaande natuurwaarden en wordt aangegeven of de plusstrook gevolgen heeft voor de Ecologische Hoofdstructuur. Wanneer de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur worden aangetast zal beoordeeld worden of er mitigerende maatregelen getroffen dienen te worden.
9	Natuur en Milieu Federatie Utrecht Emmalaan 41 3581 HP Utrecht	Uitbreiden capaciteit lost mobiliteitsprobleem niet op, het te onderzoeken gebied dient groot genoeg te zijn (incl. aansluitende snelwegen en onderliggend wegennet)	Met de Spoedwetprojecten uit bijlage B , waaronder de plusstrook A28 Leusden Zuid - A1 Hoevelaken, zijn de files niet volledig opgelost, maar zal de doorstroming naar verwachting wel zichtbaar en concreet verbeteren. In het MER zal ook de invloed op aansluitende delen van snelwegen in beeld gebracht worden, o.a. ten noorden van knooppunt Hoevelaken. Hierbij is ook aandacht voor de overige wegen nabij de snelweg (het 'onderliggend wegennet') met name bij de aansluitingen. In welke mate de maatregel bijdraagt aan het oplossen van het bereikbaarheids-probleem wordt kwantitatief aangegeven met de verkeerskundige maat::

Nr.	Inspreker	Reactie/vraag	Antwoord
			"voertuigverliesuren" (geeft het aantal uren extra reistijd weer vergeleken met de situatie zonder vertragingen) en "I/C-verhouding" (geeft verhouding weer tussen de hoeveelheid verkeer die gebruik wil maken van de weg en de hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken).
		Effecten van 'dynamisch verkeersmanagement' dienen expliciet beschreven te worden	In alle alternatieven (incl. het nulalternatief) wordt uitgegaan van het realiseren van kleinere dynamische verkeersmanagement maatregelen, o.a. toeritdoseer-iInstallaties. Deze maatregelen en hun effecten zullen in het MER beschreven worden.
		Het MER dient de effecten op geluid en lucht in beeld te brengen voor bewoonde gebieden rondom de snelweg. Pleidooi om ook de effecten van een eventuele toename van verkeer op de toegangswegen naar de snelweg aan te geven.	In het MER worden van het nulalternatief, het plusstrookalternatief en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief de effecten in beeld gebracht t.a.v geluid en lucht.. Ook de op- en afritten zijn hierbij betrokken.
		In de verschillende alternatieven dient aandacht besteed te worden aan de manier waarop de *barrièrewerking van de A28* op dit traject opgeheven kan worden	Binnen het MER zal gekeken worden naar het effect van barrièrewerking als gevolg van de aanleg van de plusstrook. Daarbij zal een beoordeling worden gemaakt van de invloed van de plusstrook op de *bestaande natuurwaarden en wordt aangegeven of* de plusstrook gevolgen heeft voor de Ecologische Hoofdstructuur. Wanneer de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur worden aangetast zal beoordeeld worden of er mitigerende maatregelen getroffen dienen te worden.
		Met betrekking tot geluid dienen bestaande hogere waarden meegenomen te worden	In de Spoedwet wegverbreding wordt , voor de projecten genoemd in bijlage B, de Wet geluidhinder niet van toepassing verklaard. De plusstrook A28 Leusden Zuid – A1 Hoevelaken is zo'n bijllage B project. In de Spoedwet wegverbreding is wel bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging *toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden* gevergd. Voor het MER wordt tevens inzicht gegeven in de situatie voor 2010, echter wederom alleen of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat

Nr.	Inspreker	Reactie/vraag	Antwoord
			er een plan dient te worden gemaakt waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Het streven is dit plan voortvarend voor te bereiden en moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven.
		In het MER uitgaan van 65 dB(A)	Zoals eerder vermeld wordt in het MER uitgegaan van de in de Spoedwet Wegverbreding genoemde 70 dB(A).
		In de MER dienen t.a.v. snelheidsverlaging de effecten op de luchtkwaliteit te worden beschreven. De mogelijkheid tot rijstrookversmalling moet hierbij worden meegenomen.	De maximum snelheid op het betreffende traject van de A28 is nu reeds permanent 100 km/uur. In het voorkeursalternatief, de plusstrook, wordt er tijdens de openstellingsuren van uitgegaan dat dan ook een maximum snelheid van 100 km/uur geldt. In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) bestaat de mogelijkheid een verdere verlaging van de maximum snelheid op te nemen, eventueel gecombineerd met een andere rijstrookbreedte.
		Aandachtlocaties voor lucht en geluid zijn: in Amersfoort, de wijken Dorrestein, Randebroek, Schuilenburg en Rustenburg en ook de bebouwing rond knooppunt Hoevelaken zoals de Vinkenhoef.	Zowel bij het lucht- als het geluidsonderzoek worden ook nauwkeurige dwarsprofielberekeningen uitgevoerd juist op de locaties met woonbebouwing langs de weg. Toekomstige bebouwing wordt ook meegenomen.
10	Hydron, Midden Nederland, Postbus 40205 3504 AA Utrecht	Gevraagd wordt belangen van Hydron te waarborgen	Tot het moment dat de waterwinning bij de Driftakkerweg zal worden verlaten zullen de belangen van Hydron worden gewaarborgd. Bij de (voorbereiding van de) noodzakelijke verbreding wordt al rekening gehouden met de aanwezige waterleidingen van Hydron.
11	P.F.M. Buters, Schuuterhoeflaan 32 3832 GS Leusden	Wenst versterking van de natuur langs en in het dal van de Heiligerbergerbeek	Binnen het MER zal gekeken worden naar het effect van barrièrewerking als gevolg van de aanleg van de plusstrook. Daarbij zal een beoordeling worden gemaakt van de invloed van de plusstrook op de bestaande natuurwaarden en wordt aangegeven of de plusstrook gevolgen heeft voor de Ecologische Hoofdstructuur. Wanneer de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur worden aangetast zal beoordeeld worden of er mitigerende maatregelen getroffen dienen te worden.
		Speciale aandacht voor deze doorsnijding in verband met Flora en faunawet.	In het MER wordt onderzoek gedaan naar de effecten van de plusstrook op de in de directe omgeving aanwezige flora en fauna en de effecten op beschermde gebieden. Bij eventuele effecten op gebieden zal een passende beoordeling worden gemaakt. Bij eventuele effecten op aanwezige beschermde soorten zal een ontheffing worden aangevraagd ingevolge de Flora- en faunawet. Mogelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen kunnen deel uitmaken van de ontheffing
		Toepassen van stillere wegdekken en	In de Spoedwet wegverbreding wordt , voor de projecten genoemd in bijlage B, de Wet geluidhinder

Nr.	Inspreker	Reactie/vraag	Antwoord
		snelheidsverlaging	niet van toepassing verklaard. De plusstrook A28 Leusden Zuid – A1 Hoevelaken is zo'n bijllage B project. In de Spoedwet wegverbreding is wel bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Voor het MER wordt tevens inzicht gegeven in de situatie voor 2010, echter wederom alleen of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat er een plan dient te worden gemaakt waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Het streven is dit plan voortvarend voor te bereiden en moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven.
		Pleidooi om in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) een gecombineerde eco -voetgangerstunnel onder de A28 op te nemen gelegen direct naast de westelijk oever van de Heiligerbergerbeek	In het MER zal de nadere invulling van het MMA plaatsvinden. Hierbij zal worden bezien welke maatregelen, in relatie tot de voorziene wegaanpassing i.h.k.v de Spoedwet, het meest milieuvriendelijke effect zullen hebben. Het MMA moet echter wel een realistisch alternatief zijn i.r.t. het financiële kader dat de Spoedwet wegverbreding stelt.
		Geconstateerd wordt dat de ecologische verbindingszone langs de Heiligerbergerbeek ontbreekt in figuur E van de startnotitie.	Deze verbindingszone staat in figuur E aangegeven als 'bestaande' verbindingszone.
		Waarom A28 niet in beide richtingen benut?	Als basis voor de selectie van de Spoedwet-projecten is de landelijke filetop 50 gehanteerd. Hoewel er op de A28 richting Leusden-Zuid ook dagelijks veel file staat, scoort deze richting niet in de Filetop 50. Verder is de keuze voor de richting Hoevelaken ook ingegeven door een belangrijk uitgangspunt wat bij de selectie van de spoedwetprojecten gehanteerd is. 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

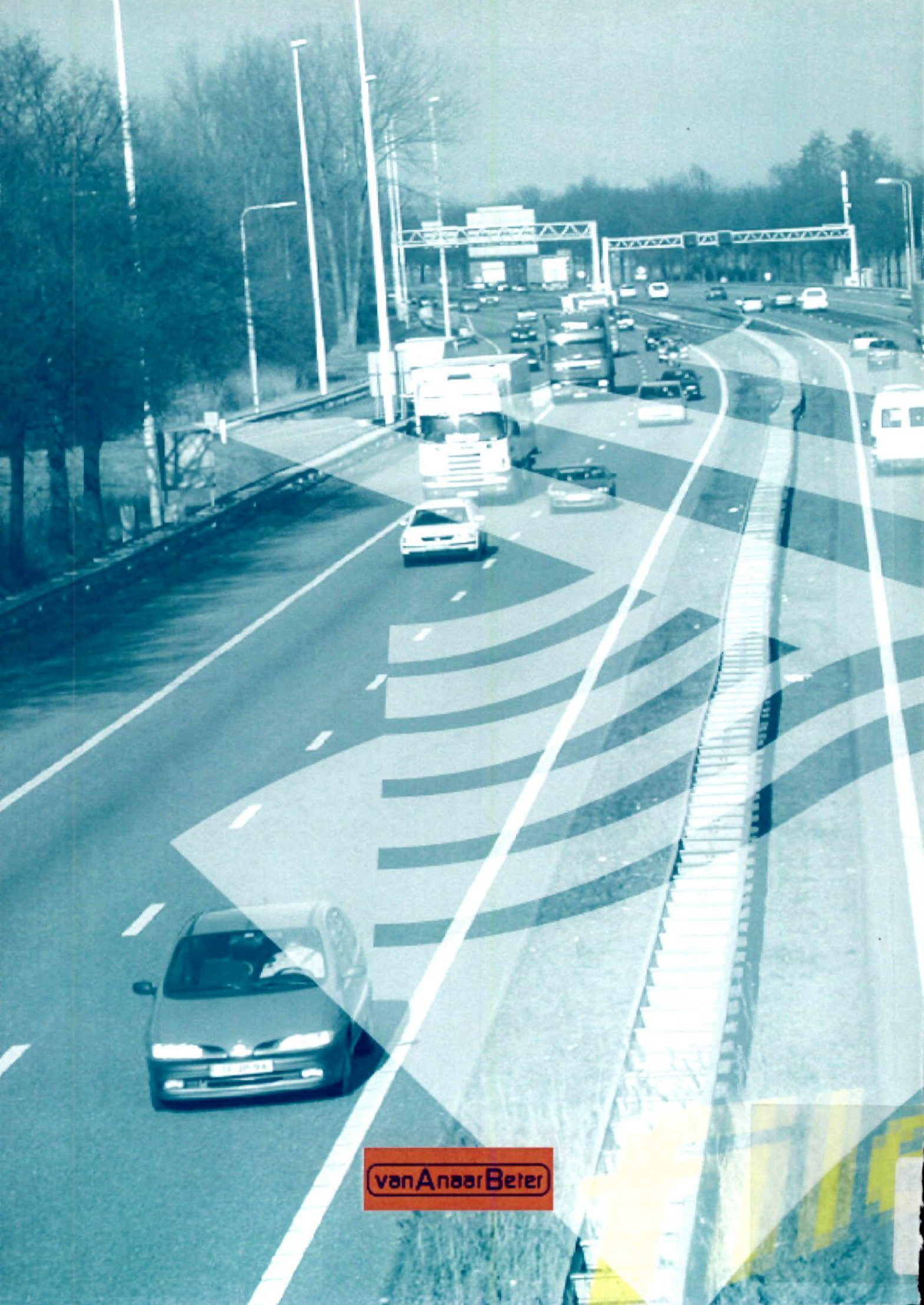
Nr.	Inspreker	Reactie/vraag	Antwoord
			afgericht te vergroten, wordt dit rijdende houden van de ring bevorderd.
12	De heer J. Tjarks, Transport en Logistiek Nederland, Donauweg 8c 1043 AJ Amsterdam	Pleit voor rijstrookbreedte van minimaal 3,25 en liefst 3,50 m	In het ontwerp-wegaanpassingsbesluit zal aangegeven worden welke rijstrookbreedtes gehanteerd zullen worden. Hierbij zal rekening gehouden worden met gebruik door het goederenvervoer.
		Graag dynamische openstelling van plusstroken	Is nu al praktijk
13	S.f. van der Weide Bankastraat 52 3818 CJ Amersfoort	In de besluitvorming van de MER dient het resultaat van de commissie Luteijn te worden meegenomen.	De commissie Luteijn gaat uit van een gebiedsgerichte benadering van de verkeersproblematiek. Hierbij wordt zowel naar het hoofd- als naar het onderliggende wegennet gekeken. Het MER wordt geschreven in het kader van de Spoedwet wegverbreding. Deze Spoedwet richt zich op het verbeteren van de landelijke knelpunten op het hoofdwegennet. In de verkeerssimulatie ten behoeve van het MER is het hoofdwegennet (A28) en het onderliggende wegennet opgenomen.
		Bekijken van mogelijkheden om lokaal verkeer niet via de Rondweg te laten rijden	Het afsluiten van de A28 voor het lokale verkeer (bijvoorbeeld door het opheffen van aansluitingen) zal niet mogelijk zijn zonder grote infrastructurele aanpassingen op het onderliggende wegennet. Op korte termijn is een dergelijke oplossing niet uitvoerbaar. Dit alternatief zal daarom ook niet mee worden genomen in de MER.
		File verplaatst zich naar elders, en over een paar jaar is het knelpunt opnieuw terug	Met de huidige file op de A28 wordt maatschappelijk gezien veel tijd en daarmee geld verloren. Om de rentabiliteit van het project te bezien worden kosten en baten in beeld gebracht (besparing van voertuigverliesuren worden vergeleken met de investering van de maatregel). Hierbij worden ook de effecten op de aansluitende delen van het wegennet in beeld gebracht (zowel hoofd- als onderliggend wegennet). Waarbij onder meer aandacht is voor het ontstaan van eventuele nieuwe knelpunten
		Mist bij de te onderzoeken aspecten 'de beleving van de leefomgeving' . E.e.a. gerelateerd aan de geluidsgevoelige zones waar de geluidsbelasting < 70 dB(A).	In de Spoedwet wegverbreding wordt , voor de projecten genoemd in bijlage B, de Wet geluidhinder niet van toepassing verklaard. De plusstrook A28 Leusden Zuid – A1 Hoevelaken is zo'n bijllage B project. In de Spoedwet wegverbreding is wel bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging

Nr.	Inspreker	Reactie/vraag	Antwoord
			toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Voor het MER wordt tevens inzicht gegeven in de situatie voor 2010, echter wederom alleen of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat er een plan dient te worden gemaakt waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Het streven is dit plan voortvarend voor te bereiden en moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven.
		Waarom worden niet op alle stoffen, genoemd in het Besluit luchtkwaliteit, getoetst?	Voor de meeste van de stoffen die in het Besluit luchtkwaliteit worden genoemd blijven de concentraties langs rijkswegen ver onder de grenswaarden. Dit blijkt onder meer uit diverse recente TNO studies.[1] Uitzondering zijn stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Voor deze stoffen geldt dat de concentraties op diverse locaties langs rijkswegen de grenswaarden wel kunnen overschrijden. [1] Uit de gemeten waarden van het RIVM blijkt dat de Nederlandse grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofoxiden, lood, koolstofmonoxide en benzeen niet worden overschreden. De conclusie van het RIVM blijkt ook uit diverse (recente) studies van TNO naar de (toekomstige) concentraties van deze luchtverontreinigende stoffen langs rijkswegen (Voorbeelden: MER-studies A73 en A15; zonekaarten provincie Noord-Holland). Hieruit blijkt dat de concentraties van deze stoffen langs rijkswegen zeer ver onder de normen blijven.
Te laat binnengekomen inspraakreacties welke nog wel meegenomen worden in besluitvorming			
14	Bestuur Regio Utrecht Postbus 14107 3508 SE Utrecht	Oplossing slechts van tijdelijke aard. Pleidooi om ook structurele oplossing te realiseren. Hierbij totale netwerk van hoofdwegen betrekken conform advies Commissie Luteijn.	Betreffende plusstrook is opgenomen als een ' bijlage B -project' uit de Spoedwet wegverbreding en is als zodanig dan ook een semi - permanente oplossing voor de verkeersproblematiek. De commissie Luteijn gaat uit van een gebiedsgerichte benadering van de verkeersproblematiek. Hierbij wordt zowel naar het hoofd- als naar het onderliggende wegennet gekeken. Het MER wordt geschreven in het kader van de Spoedwet wegverbreding. Deze Spoedwet richt zich

Nr.	Inspreker	Reactie/vraag	Antwoord
		Bij effecten ook effecten voor onderliggende wegennet betrekken Vraagt aandacht voor verkeersveiligheid bij ontwerp plusstrook	op het verbeteren van de landelijke knelpunten op het hoofdwegennet. In de verkeerssimulatie ten behoeve van het MER is het hoofdwegennet (A28) en het onderliggende wegennet opgenomen. In het MER zal ook de invloed op aansluitende delen van snelwegen in beeld gebracht worden, o.a. ten noorden van knooppunt Hoevelaken. Hierbij is ook aandacht voor de overige wegen nabij de snelweg (het 'onderliggend wegennet') met name bij de aansluitingen. Een verkeersveilig ontwerp is een vereiste.
15	Gemeente De Bilt, Soestdijkseweg Zuid 173, Postbus 300, 3720 AH Bilthoven.	Geeft in overweging om gelijktijdig onderzoek te doen naar de verruiming van de capaciteit van de A28 tussen Amersfoort en Utrecht, door middel van het completeren van de spitsstrook langs het gehele noordelijke baanvak	Als basis voor de selectie van de spoedwetprojecten is de landelijke filetop 50 gehanteerd. Hoewel er op de A28 richting Leusden - Zuid ook dagelijks veel file staat, scoort deze richting niet in de Filetop 50. Verder is de keuze voor de richting Hoevelaken ook ingegeven door een belangrijk uitgangspunt wat bij de selectie van de spoedwetprojecten gehanteerd is. 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.
		Vraagt aandacht voor het veiligheidsaspect langs het tracé van de A28. Specifiek wordt gevraagd om maatregelen, die het verkeer komende van de A28 naar de A27, buiten de spitsperiode te attenderen op de verandering van rijbaanindeling.	De verkeersveiligheid van het project is onderzocht. In het ontwerp zal rekening worden gehouden met het attenderen op de verandering van rijbaanindeling.
		Wenst te vernemen volgens welke richtlijnen, gedurende de inspraakprocedure en het daarbij behorende MER, om wordt gegaan met het aspect geluidwerende maatregelen, als genoemd in de Wet Geluidhinder	In de Spoedwet wegverbreding wordt , voor de projecten genoemd in bijlage B, de Wet geluidhinder niet van toepassing verklaard. De plusstrook A28 Leusden Zuid – A1 Hoevelaken is zo'n bijllage B project. In de Spoedwet wegverbreding is wel bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd.

Nr.	Inspreker	Reactie/vraag	Antwoord
			Voor het MER wordt tevens inzicht gegeven in de situatie voor 2010, echter wederom alleen of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat er een plan dient te worden gemaakt waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Het streven is dit plan voortvarend voor te bereiden en moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven.
		Vraagt bevestiging, dat gebruik zal worden gemaakt van de telgegevens, zoals weergegeven in de beleidseffectrapportage voor Verkeer en Vervoer van de provincie Utrecht voor het jaar 2000.	Er wordt gebruik gemaakt van de feitelijke gegevens. Let wel, het basisjaar is 2000 en het planjaar is 2010
		Verwacht dat RWS haar uiterste inspanning zal doen om in het MER de effecten te onderzoeken van het instellen van een maximumsnelheid gedurende spitsperiode op het tracé langs de A28. Mede omdat dit de doorstroming zal verbeteren en de geluidsoverlast aanzienlijk zal doen verminderen.	De maximum snelheid op het betreffende traject van de A28 is nu reeds permanent 100 km/uur. In het voorkeursalternatief, de plusstrook, wordt er tijdens de openstellingsuren van uitgegaan dat dan ook een maximum snelheid van 100 km/uur geldt. In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) bestaat de mogelijkheid een verdere verlaging van de maximum snelheid op te nemen.
		Verzoekt om in het MER nauwkeurig onderzoek te doen naar de effecten van snelheidsverlaging op de uitstoot van fijn stof.	De effecten van de drie alternatieven op o.a. de uitstoot van fijn stof zal in het MER aan de orde komen. Afhankelijk van deze uitkomsten kan een verdere snelheidsverlaging dan in het voorkeursalternatief is onderzocht worden. Ook in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) bestaat de mogelijkheid een verdere verlaging van de maximum snelheid op te nemen.
		Verzoekt in het MER de ecologische verbinding (ecologische hoofdstructuur) te onderzoeken, op welke wijze deze waardevolle verbinding minimaal kan worden gewaarborgd en waar mogelijk worden versterkt.	In het MER zal een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden vastgesteld. In dit alternatief zullen maatregelen worden opgenomen die de effecten op het milieu verminderen. Een voorbeeld van een dergelijke maatregel zou het aanleggen van een ecologische verbinding kunnen zijn, maar dit is op dit moment nog niet aan te geven. Het MMA moet echter wel een realistisch alternatief zijn i.r.t. de kaders die Spoedwet wegverbreding stelt.

Nr.	Inspreker	Reactie/vraag	Antwoord
16	Actiegroep Nieuw Knal Groen Mevrouw Verduin-Munnik Maria Stuartlaan 1 3832 CP Leusden	Wil ecologische tunnel onder de A28 op westelijke oever van Heiligenbergerbeek als compensatie van verloren gegane natuur.	In het MER zal de nadere invulling van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) plaatsvinden. Hierbij zal worden bezien welke maatregelen, in relatie tot de voorziene wegaanpassing i.k.h.v de Spoedwet, het meest milieuvriendelijke effect zullen hebben. Het MMA moet echter wel een realistisch alternatief zijn i.r.t. de kaders die de Spoedwet wegverbreding stelt.


van A naar Beter