



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Spitsstrook A1 Hoevelaken- Barneveld Zuidbaan

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

16 februari 2009 / rapportnummer 1498-63



OORDEEL OVER HET MER

In het kader van de Spoorwet wegverbreding heeft de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Utrecht het voornemen om op de zuidelijke rijbaan van de A1 op het traject Hoevelaken-Barneveld de vluchtstrook in gebruik te gaan nemen als spitsstrook. Ten behoeve van de besluitvorming over het wegaanpassingsbesluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.¹ De minister van Verkeer en Waterstaat is hierbij bevoegd gezag.

De Commissie is van mening dat **de essentiële informatie voor besluitvorming ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit in het MER aanwezig is.**

Verkeer

Het knooppunt A1 - A30 bij Barneveld vormt in de huidige situatie een knelpunt waardoor regelmatig een terugslag op het wegvak A1 Hoevelaken-Barneveld plaatsvindt.² Bij de modellering van de verkeersafwikkeling is geen rekening gehouden met dit knelpunt waardoor verwacht kan worden dat de toekomstige doorstroming in de periode 2015-2020 lager zal zijn dan de gemodelleerde doorstroming in het MER.

Tijdens een overleg met Rijkswaterstaat en Verkeer en Waterstaat³ werd aangegeven dat een uitbreiding van de capaciteit van het knooppunt A1 - A30 is gepland door Rijkswaterstaat. Wanneer deze capaciteitsuitbreiding is gerealiseerd zal het resultaat van de verkeersanalyse in de periode 2015-2020 weer meer in overeenstemming zijn met de werkelijke optredende verkeerssituatie.

■ De Commissie adviseert om bij het wegaanpassingsbesluit een toelichting te voegen over de huidige status in de besluitvorming over plannen voor uitbreiding van de capaciteit van het knooppunt A1 - A30. In deze toelichting dient onderbouwd te worden dat de in het MER gehanteerde verkeersprognoses voor de periode 2015 tot 2020 hierdoor valide zijn.

Tijdens de toetsing van het MER heeft de werkgroep een asymmetrie in het aantal voertuigen in de oostelijke en westelijke richting geconstateerd. In Tabel 3-4 op pagina 11 van het akoestisch onderzoek staat dat de intensiteit op de rijstrook richting Apeldoorn toeneemt tot ca. 63.000 motorvoertuigen (mvt) in 2020, terwijl deze in de andere richting ca. 47.000 mvt bedraagt.⁴

■ De Commissie beveelt aan om bij het wegaanpassingsbesluit een verklaring voor deze asymmetrie in het aantal voertuigen in de oostelijke en westelijke richting toe te voegen.

¹ Voor technische informatie over de m.e.r.-procedure, de rol van de Commissie, samenstelling van de werkgroep en een overzicht van de door de initiatiefnemer aangeleverde stukken wordt verwezen naar bijlage 1. In bijlage 2 is een overzicht van de zienswijzen opgenomen.

² Inspreker van Elten schrijft dat zodra bij Ede de A30 op de A12 werd aangesloten de te verwachten verkeerstoename op de A30 door het toen nog gebrekkig uitgevoerde Knooppunt A1 - A30 niet verwerkt kon worden, zie zienswijze 5, bijlage 2.

³ Op 3 februari 2009 heeft de werkgroep van de commissie m.e.r. een overleg gehad met Rijkswaterstaat Utrecht en Verkeer en Waterstaat over het MER Spitsstrook A1 Hoevelaken-Barneveld.

⁴ Tijdens een overleg met de werkgroep van de commissie m.e.r. op 3 februari 2009 werd door Rijkswaterstaat Utrecht verklaard dat dit verschil wordt veroorzaakt doordat 16.000 voertuigen, op de noordelijke rijbaan van de A1, het knooppunt Hoevelaken omzeilen en via de A30 en de A12 of een andere route in westelijke richting reizen.

Geluidseffecten

Het geluidseffect van de spitsstrook in het MER is overschat doordat er bij de analyse van de geluidseffecten gebruik is gemaakt van een vaste verhouding tussen de etmaalintensiteiten en nachttintensiteiten. Deze vaste verhouding geldt in deze situatie niet.⁵

Bij het bepalen van de akoestische effecten van de spitsstrook is geheel in overeenstemming met de Spoedwet gebruik gemaakt van de “oude” meet- en rekensystematiek wegverkeerslawaaï, waarbij de geluidbelasting wordt uitgedrukt in L_{etmaal} . Uit de berekeningen uit het MER blijkt dat de nachtperiode bepalend is voor de etmaalwaarde. In de nachtperiode zal de spitsstrook in zijn geheel niet geopend worden waardoor er geen akoestische verschillen te verwachten zijn tussen de autonome situatie en de situatie met spitsstrook. De berekende toename van de geluidbelasting door de spitsstrook van een 0,5 dB(A) vergelijking met de autonome ontwikkeling 2020 zal in de praktijk niet optreden en de werkelijke geluidseffecten zullen aldus lager zijn.

Natuur

Bij de beschrijving van de effecten op natuur is onduidelijk of ter plaatse veldonderzoek heeft plaatsgevonden of dat de inventarisatiegegevens uit andere bronnen afkomstig zijn.

- De Commissie adviseert om de gebruikte ecologische informatiebronnen te vermelden en, indien aanwezig, het inventarisatierapport als bijlage bij het wegaanpassingsbesluit toe te voegen.

Als één van de in de directe omgeving van de weg aanwezige soorten wordt de veldspitsmuis genoemd. Deze soort is zwaar beschermd in het kader van de Flora- en faunawet. Aantasting van het leefgebied van deze soort op deze locatie zou de enige populatie in een straal van honderd kilometer bedreigen. Het is onzeker of in dat geval ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet verkregen kan worden. Aannemelijk is echter dat de vermelding van de veldspitsmuis op een vergissing berust.

- De Commissie adviseert het bronnenmateriaal inzake de veldspitsmuis te verifiëren en bij het wegaanpassingsbesluit toe te lichten of er een ontheffing voor deze soort in het kader van de Flora- en faunawet nodig zal zijn.

⁵ Verwacht mag worden dat verkeerintensiteiten in de nachtperiode voor de autonome ontwikkeling (geen spitsstrook) en een gesloten spitsstrook in de nachtperiode gelijk zijn.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Utrecht

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Besluit: Wegaanpassingsbesluit in het kader van de Spoedwet wegverbreding

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.4

Activiteit: het in gebruik nemen van de vluchtstrook als spitstrook op de zuidelijke rijbaan van de A1 Hoevelaken - Barneveld

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Milieueffectrapport behorende bij het (O)WAB A1 Hoevelaken – Barneveld Zuidbaan (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, november 2008).
- Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit A1 Hoevelaken – Barneveld Zuidbaan (Rijkswaterstaat, november 2008).
- Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit A1 Hoevelaken – Barneveld Zuidbaan (Kaartenset) (Rijkswaterstaat, november 2008).
- Toelichting gebruik verkeersmodellen A1 Hoevelaken – Barneveld Zuidbaan (Rijkswaterstaat, november 2008).
- Akoestisch onderzoek A1 Hoevelaken – Barneveld Zuidbaan (Rijkswaterstaat, november 2008).
- Rapport Luchtkwaliteit A1 Hoevelaken – Barneveld Zuidbaan (Rijkswaterstaat, november 2008).
- Projectspecifieke afwegingsnotitie Verkeersveiligheid A1 Hoevelaken – Barneveld/Zuidbaan (Rijkswaterstaat, november 2008).
- Calamiteitenplan Spitstrook A1 Hoevelaken – Barneveld (Rijkswaterstaat, oktober 2004).
- Incident Management bij spits- en bufferstroken. Advies voor de spoedwetprojecten (Rijkswaterstaat, november 2003).
- Veiligheid spitsstroken, plusstroken en bufferstroken (Rijkswaterstaat, september 2003).

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van: 10 januari 2005

aanvraag richtlijnenadvies: 26 januari 2005

ter inzage legging startnotitie: 11 januari tot en met 7 februari 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 15 maart 2005

richtlijnen vastgesteld: 22 april 2005

kennisgeving MER in de Staatscourant van: 12 december 2008

aanvraag toetsingsadvies: 15 december 2008

ter inzage legging MER: 15 december 2008 tot en met 26 januari 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 16 februari 2009

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een voldoende waardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. H.G. van der Aa
ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)
ing. E.H.A. de Beer
ir. J. Termorshuizen
dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Vereniging Milieudefensie, Amsterdam
2. Belangengroep Leefbaarheid Aanwonenden A1 Terschuur (Blaar), Terschuur
3. Gemeente Barneveld, Barneveld
4. Fam. G.A.B. van Daatselaar, Terschuur
5. G.J. van Elten, Voorthuizen
6. R.T. Wesselingh, Hoevelaken
7. Samenwerkende Groeperingen Leefbaar Amersfoort, Amersfoort
8. Gedeputeerde Staten van Gelderland, Arnhem

Verslag hoorzitting d.d. 7 januari 2009

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Spitsstrook A1 Hoevelaken-Barneveld Zuidbaan

In het kader van de Spoorwet wegverbreding heeft Rijkswaterstaat Utrecht het voornemen om op de zuidelijke rijbaan van de A1 op het traject Hoevelaken-Barneveld de vluchtstrook in gebruik te gaan nemen als spitsstrook. Ten behoeve van de besluitvorming is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister van Verkeer en Waterstaat is hierbij bevoegd gezag.

ISBN: 978-90-421-2630-5



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

