



Rijkswaterstaat



mei 2008

Startnotitie

Planstudie Utrecht - knooppunt Eemnes -
Amersfoort (A27/A1)

Deze planstudie is een onderdeel van het programma VERDER

Startnotitie

Planstudie Utrecht - knooppunt Eemnes -
Amersfoort (A27/A1)



Inhoudsopgave

1. Samenvatting	7	4. Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen	17
2. Inleiding	9	4.1 Verkeer	17
2.1 Aanleiding voor de studie	9	4.1.1 Nationaal beleid	17
2.2 Welke procedure wordt gevolgd?	10	4.1.2 Karakteristiek van de A1 en A27	18
2.3 Wat is een startnotitie?	10	4.1.3 Verkeerskundige analyse van de A1 en A27 tussen Utrecht-Noord, knooppunt Eemnes en Amersfoort	18
2.4 U kunt reageren	10	4.2 Ruimtegebruik	21
2.5 Voorgeschiedenis	11	4.2.1 Nationaal beleid	21
2.5.1 A27 Utrecht-Noord - Eemnes	11	4.2.2 Ruimtelijke ontwikkeling	22
2.5.2 A1 Eemnes - Voorthuizen	11	4.3 Woon- en leefmilieu	23
2.5.3 A1 Eemnes - Eembrugge	11	4.3.1 Nationaal beleid en wetgeving	23
2.6 Marktbenadering	11	4.3.2 Huidige situatie	24
2.7 Inspraak nieuwe stijl	11	4.4 Natuurlijke omgeving	24
2.8 Leeswijzer	11	4.4.1 Nationaal beleid en wetgeving	24
3. Regionale samenwerking	13	4.4.2 Huidige situatie	27
3.1 Achtergrond	13	5. Probleemstelling en doel	29
3.2 Hoe worden deze integrale maatregelpakketten voor de regio opgesteld?	13	5.1 Probleemstelling	29
3.3 De A27/A1 als onderdeel van het programma VERDER	15	5.2 Doelstellingen	29
		5.3 Relatie met andere projecten en studies	30



6. Alternatieven	33	8. Procedure en planning	43
6.1 Selectie-overwegingen voor de alternatieven	33	8.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen	43
6.2 Technische overwegingen bij de alternatievenvorming	34	8.2 Stappen in de procedure	43
6.3 De alternatieven	35	8.3 De planning	44
6.3.1 Nulalternatieven	35	Bijlagen	46
6.3.1.1 Het nulalternatief	35	1. Afkortingenlijst	47
6.3.1.2 Het 0+(VERDER)-alternatief	36	2. Woordenlijst	48
6.3.2 Driestrooks verbredingsalternatief	36	3. Literatuurlijst	51
6.3.3 Vierstrooks verbredingsalternatief	36	Colofon	53
6.3.4 Meest Milieuvriendelijk Alternatief	36		
6.3.5 Overzicht van de alternatieven	36		
7. Te onderzoeken effecten	37		
7.1 Hoe de (milieu)effecten worden bepaald	37		
7.2 Verkeer	38		
7.3 Ruimtelijke ordening	38		
7.4 Economie	38		
7.5 Milieu	38		
7.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten	40		
7.7 Kosten - baten analyse	40		



1. Samenvatting



Dit is de startnotitie van Rijkswaterstaat voor de planstudie Utrecht - knooppunt Eemnes - Amersfoort (A27/A1). Om precies te zijn betreft de planstudie het tracé van de rijksweg A27 tussen Utrecht-Noord en knooppunt Eemnes, het knooppunt zelf en het tracé van de rijksweg A1 tussen knooppunt Eemnes en Amersfoort. Met de officiële publicatie van de startnotitie start de eerste inspraakronde voor deze Tracé-m.e.r. procedure.

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

Het streven is dat in dat jaar 2020 automobilisten op de A27 en A1 in de drukste uren hoogstens anderhalf maal zoveel reistijd kwijt zijn als in rustige uren. Momenteel is die reistijd langer. De beide trajecten staan nu in de file-top-50 en er zijn nu en in de toekomst in de spits meer auto's die van deze weg gebruik willen maken dan er capaciteit is. Samen met het grote en nog steeds toenemende aantal voertuig-verliesuren geven al deze gegevens aan dat het bereikbaarheidsprobleem nu en in de toekomst groot is als er niets gebeurt.

De verkeersafwikkeling heeft negatieve effecten op de leefbaarheid. Het streven is verslechtering van de luchtkwaliteit te voorkomen en waar mogelijk de luchtkwaliteit te verbeteren. Tevens wordt gestreefd te voorkomen dat de geluidshinder verergert. Bij voorkeur wordt de geluidshinder verminderd. De barrièrewerking van A27/A1 voor mens en dier wordt waar mogelijk verminderd. Er is aandacht voor natuurcompenserende maatregelen.

De planstudie A27/A1 maakt deel uit van een groter geheel, namelijk het programma VERDER. Binnen VERDER zijn er twee overkoepelende pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort

opgestart. Deze aanpak zorgt ervoor dat er aandacht is voor een heel palet aan maatregelen voor de bereikbaarheid van deze regio vanuit de diverse modaliteiten (OV, fiets, mobiliteitsmanagement etc); deze planstudie is één van de maatregelen.

Na deze eerste openbare inspraakronde en een adviesronde onder deskundigen stelt Rijkswaterstaat een Milieueffectrapport (MER) en een Ontwerp-tracébesluit op. In het MER onderzoekt Rijkswaterstaat vier alternatieven op hun oplossend vermogen. Ook op het Ontwerp-tracébesluit en MER is inspraak mogelijk.

De minister van Verkeer en Waterstaat stelt samen met de minister van VROM uiteindelijk het Tracébesluit voor de A27/A1 vast. Daarna kan de realisatie van de gekozen oplossing plaatsvinden.



2. Inleiding

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

2.1 Aanleiding voor de studie

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

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

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

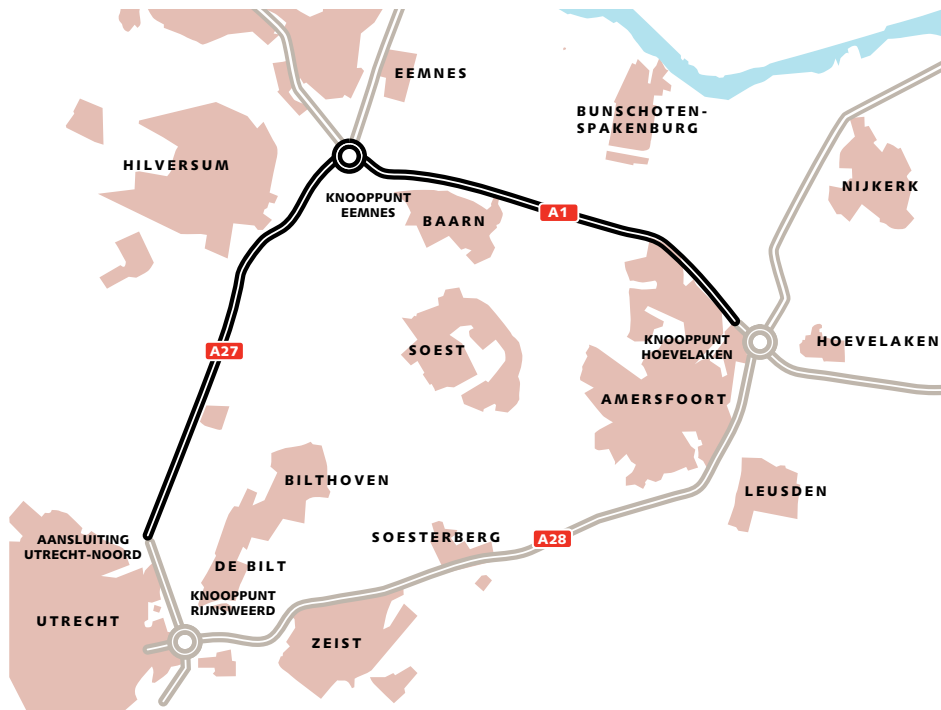
Voor het Utrechtse hoofdwegennet staan diverse planstudies op stapel die oplossingen moeten bieden aan de problemen. Deze planstudies maken deel uit van een tweetal pakketstudies; deze aanpak staat bekend als het programma VERDER (zie hoofdstuk 3)¹.

De studie waar deze startnotitie over gaat, betreft de A27 en de A1 tussen Utrecht en Amersfoort, via knooppunt Eemnes. In de rest van dit document wordt de benaming A27/A1 gebruikt voor het tracé van de A27 tussen Utrecht-Noord en knooppunt Eemnes en de A1 tussen knooppunt Eemnes en Amersfoort.



¹ In de Bestuursovereenkomst bereikbaarheid Utrecht (nov 2006) is afgesproken dat er twee pakketstudies worden uitgevoerd: één voor het gebied binnen en rondom de Ring Utrecht en één voor het gebied binnen en rondom de Driehoek Amersfoort - Hilversum - Utrecht. In deze pakketstudies worden concrete (investerings)beslissingen voorbereid voor openbaar vervoer, fiets en auto. Tevens is het doel van de pakketstudies te komen tot besluitvorming over de uitvoering van andersoortige maatregelen voor de verbetering van de bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en fiets in de regio Utrecht. Mobiliteitsmanagement en prijsbeleid spelen daarbij een rol.

figuur 2.1 Overzicht traject



2.2 Welke procedure wordt gevolgd?

Voor de besluitvorming over mogelijke maatregelen die de capaciteit van de A27 en de A1 tussen Utrecht-Noord, knooppunt Eemnes en Amersfoort vergroten, wordt de verkorte Tracéwetprocedure gevolgd. In het kader van de Wet milieubeheer wordt tevens een Milieueffectrapport (MER) gemaakt.

Deze startnotitie staat aan het begin van de procedure om tot een MER te komen en uiteindelijk volgt een Tracébesluit. In die procedure is op twee momenten inspraak mogelijk. Bovendien staat na vaststelling van het tracébesluit een beroepsmogelijkheid open. Ook zal op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

De minister van Verkeer en Waterstaat is samen met de minister van VROM verantwoordelijk voor het uiteindelijke Tracébesluit. Beide ministers vertolken in

de procedure de rol van 'Bevoegd Gezag'. Rijkswaterstaat vervult de rol van 'Initiatiefnemer'. Provincies, regionale besturen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken.

Een volledige beschrijving van de stappen van de procedure staat in hoofdstuk 8.

2.3 Wat is een startnotitie?

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

Op deze startnotitie is inspraak mogelijk.

2.4 U kunt reageren

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

Als u wilt reageren op deze startnotitie, stuur uw reactie dan binnen de in de advertentie genoemde termijn naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

o.v.v. A27/A1 Utrecht - knooppunt Eemnes - Amersfoort

Postbus 30316

2500 GH DEN HAAG

070 - 351 96 03

U kunt mondeling inspreken. Indien u van deze gelegenheid gebruik wilt maken, kunt u dit doen via het

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon: 070 - 351 96 03

U kunt uw zienswijze ook kenbaar maken via internet of e-mail:

internet: www.inspraakpunt.nl

e-mail: inspraakpunt@inspraakpunt.nl

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

Informatiebronnen:

Alle informatie is te vinden op de websites www.rijkswaterstaat.nl/A27 en www.rijkswaterstaat.nl/A1

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

Op vier voorlichtingsavonden zal de informatie over het project, zoals in deze startnotitie is beschreven, worden gepresenteerd.

Regionale dagbladen en lokale huis-aan-huisbladen zullen melding maken van de locatie en tijden van deze avonden. U kunt op deze avonden uw vragen voorleggen aan medewerkers van Rijkswaterstaat en programma VERDER.

2.5 Voorgeschiedenis

Op de genoemde trajecten van de A27 en de A1 zijn in het verleden reeds procedures gestart voor capaciteitsuitbreiding. De huidige planstudie vervangt deze studies, maar maakt wel gebruik van het werk dat er al voor verricht is. Hieronder een schets van de voorgeschiedenis van de huidige planstudie A27/A1.

2.5.1 A27 Utrecht-Noord - Eemnes

De studie A27 had betrekking op een spitsstrook in noordelijke richting van Utrecht-Noord naar Eemnes. Dit project maakte deel uit van de Spoedwet wegverbreding. Deze spoedwet voorzag in de realisatie van een aantal spitsstroken. Vanwege de urgentie van de specifieke bereikbaarheidsproblemen op een aantal wegen in het land kwam er een aparte wet die beoogde de procedures te versnellen.

Een spitsstrook is te beschouwen als een tijdelijke maatregel om de doorstroming op een weg te verbeteren binnen de mogelijkheden van het ruimtebeslag van die weg. De spitsstroken liepen daarmee vooruit op structurele maatregelen die later genomen konden worden.

De spoedwet is op 2 juni 2003 aangenomen. Voor de A27 is de procedure volledig doorlopen en is een zogenaamd Wegaanpassingsbesluit (WAB) genomen. Op dit WAB is echter beroep aangetekend, een beroep dat gegrond verklaard is. Volgens dit beroep was het aspect lucht niet voldoende berekend. Het WAB is door de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 13 april 2005 vernietigd.

In plaats van de studie naar de spitsstrook te hervatten, wordt nu gekozen om een toekomstvast oplossing in studie te nemen en de studie naar de spitsstrook te beëindigen. Daardoor is het mogelijk om, in het kader van de nu opgestarte planstudie, de bereikbaarheidsproblemen beter en fundamenteeler aan te pakken.

2.5.2 A1 Eemnes - Voorthuizen

Ook de A1 heeft een voorgeschiedenis. Voor het traject Eemnes - Voorthuizen is acht jaar geleden een planstudie gestart in het kader van 'Samen Werken Aan Bereikbaarheid' (SWAB). Voor de A1 is een tracé/m.e.r.-procedure gevolgd die geleid heeft tot een concept-Trajectnota/MER. In de voorbereidingsfase is veel gebruik gemaakt van informatie uit de omgeving en van bewoners. Ook deze studie is beëindigd. Een definitieve Trajectnota/MER is echter nooit gepubliceerd.

2.5.3 A1 Eemnes - Eembrugge

In 2004 is aansluitend op de spitsstrook voor de A27 een studie gestart naar een spitsstrook op de A1. Deze studie richtte zich op een capaciteitsuitbreiding op het traject A1 Eemnes - Eembrugge (in oostelijke richting). Deze procedure is eveneens beëindigd omdat een spitsstrook Eemnes-Eembrugge niet zinvol is zonder spitsstrook A27. Daarom is ook deze planstudie geïntegreerd in de planstudie waarop deze startnotitie betrekking heeft.

2.6 Marktbenadering

Voor de planstudie A27/A1 onderzoekt Rijkswaterstaat of vroegtijdige betrokkenheid van het bedrijfsleven meerwaarde heeft. Daartoe worden achtereenvolgens een marktscan en een marktconsultatie uitgevoerd. In de marktscan maakt Rijkswaterstaat een analyse of vroegtijdige inschakeling van het bedrijfsleven meerwaarde voor de oplossing van het

probleem heeft. In de marktconsultatie wordt onderzocht hoe het bedrijfsleven tegenover vroegtijdige betrokkenheid in dit project staat. Doel van de marktscan en marktconsultatie is informatie te verkrijgen die uiteindelijk leidt tot de maatschappelijk meest voordelige realisatie van het project.

In de marktconsultatie krijgen private partijen diverse vragen voorgelegd: of en hoe zij meerwaarde voor hun betrokkenheid zien, hoe die betrokkenheid moet worden georganiseerd en waaruit de uitvoeringsopdracht naar hun mening moet bestaan. Op basis van deze informatie kan de minister van Verkeer en Waterstaat afwegen of vroegtijdige betrokkenheid van het bedrijfsleven toegevoegde waarde heeft.

2.7 Inspraak nieuwe stijl

Het programmabureau VERDER (zie hoofdstuk 3) heeft onlangs al een oproep gedaan aan insprekers om via internet ideeën te ventileren over het hele maatregelenpakket. Mogelijk levert dat zinvolle ideeën op voor het traject van de A27/A1. Deze zinvolle ideeën kunnen in deze planstudie worden toegevoegd.

2.8 Leeswijzer

Een globale indruk

Wie snel een globale indruk van de inhoud van de startnotitie wil krijgen, kan zich beperken tot de hoofdstukken 5, 6 en 7. Daarin staat uitgelegd wat de problemen en het doel zijn (hoofdstuk 5), welke oplossingen wel en niet onderzocht worden (hoofdstuk 6) en hoe de effecten onderzocht worden (hoofdstuk 7).

Wat is de huidige situatie? Wat is het beleid en wat zijn de ontwikkelingen in de toekomst?

De huidige situatie en de toekomstige ontwikkelingen op en rond de A27/A1 zijn weergegeven in hoofdstuk 4. Aan de orde komen de aspecten verkeer, ruimtelijke ordening en milieu (woon-, leef- en natuurlijke omgeving).

Wat zijn de problemen? Wat is het doel?

Hoofdstuk 5 inventariseert de problemen op de A27/A1 in de huidige situatie. Tevens is kort te lezen welke problemen er in 2020 spelen wanneer maatregelen achterwege blijven. Uit die probleemstelling valt af te leiden welk doel het project moet realiseren.

Welke alternatieven worden onderzocht?

Hoofdstuk 6 geeft weer welke oplossingen wel en niet onderzocht worden.

Welke effecten worden in kaart gebracht?

Maatregelen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren, kunnen verschillende soorten effecten met zich meebrengen. Het gaat daarbij om effecten op het verkeer, de ruimtelijke ordening, het woon- en leefmilieu en de natuurlijke omgeving. Hoofdstuk 7 bevat een voorstel voor de te onderzoeken (milieu)effecten.

Hoe zit de procedure in elkaar? Wat is de planning?

Het project volgt de verkorte tracé/m.e.r.-procedure. De stappen van deze procedure staan beschreven in hoofdstuk 8. Een globale planning met mijlpalen is eveneens in dit hoofdstuk opgenomen.

Wat betekent...?

Rijkswaterstaat heeft geprobeerd de tekst van deze startnotitie voor iedereen toegankelijk te maken. Vanwege het technische karakter van de studie is het gebruik van jargon echter niet uit te sluiten. In de bijlage zijn daarom een afkortingenlijst en een verklarende woordenlijst opgenomen.

3. Regionale samenwerking

Deze startnotitie A27/A1 is onderdeel van twee pakketstudies, bekend als het programma VERDER. Daarin wordt het gebied van de Ring Utrecht en Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort nader bestudeerd. Dit hoofdstuk geeft een uitleg over dit programma en wat de positie van de planstudie erin is.

3.1 Achtergrond

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

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

De probleemanalyse¹ die in de verkenning/netwerkanalyse uit de bus kwam, bevestigt dat er een hardnekkig bereikbaarheidsprobleem in deze regio bestaat. De Landelijke Markt en Capaciteits-Analyse-Weg (LMCA), opgesteld in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, bevestigde dat nog

eens. Dit is een landelijke studie geweest naar toekomstige bereikbaarheidsproblemen voor heel Nederland. De regio Utrecht bleek landelijk een belangrijk knelpunt te zijn en te blijven als er niets gebeurt.

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

3.2 Hoe worden deze integrale maatregelpakketten voor de regio opgesteld?

Mobiliteit in Midden-Nederland

↑ verder

In het programma VERDER zijn alle relevante regionale partijen vertegenwoordigd: provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht,



¹ In 2006/2007 uitgevoerd als onderdeel van het programma Noordvleugel.



Bestuur Regio Utrecht, gewest Eemland, gewest Gooi- en Vechtstreek, gemeente Amersfoort, gemeente Hilversum en gemeente Utrecht. Het is aan het programma VERDER om te zorgen voor integrale besluitvorming over pakketten van maatregelen in de vorm van de twee pakketstudies Driehoek en Ring.

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

Een voorbeeld: een van de mogelijke maatregelen binnen het pakket kan zijn het koppelen van regionale buslijnen aan het randstadspoor. Dat kan door middel van betere aansluitingen, beter afgestemde dienstregelingen en/of het aanleggen van fietstransferia. Verder valt te denken aan het uitbreiden van de OV-fiets. Bij mobiliteits-

management kan worden gedacht aan afspraken met bedrijven over OV-gebruik en het stimuleren van telewerken (vergelijkbaar met Utrecht West Bereikbaar of de A10 Ring Amsterdam). Binnen de pakketten is geen sprake van de aanleg van groot-schalige nieuwe spoorinfrastructuur; het optimaliseren van het bestaande systeem is wel degelijk onderwerp van studie.

Het is niet acceptabel - en ook niet noodzakelijk - met de uitvoering van maatregelen te wachten tot de besluitvorming over het totale programma is afgerond. Het gevaar bestaat dan dat de 'tijdzwakste' schakel het tempo van de uitvoering van het totale programma bepaalt. Om die reden hebben de regio en de minister inmiddels een achttal maatregelen afgekondigd die elk op zich - onafhankelijk van het uiteindelijk nog te kiezen geheel aan maatregelen - bijdragen aan de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek. Het starten van de planstudie A27/A1 door het uitbrengen van een startnotitie is een van deze maatregelen.

Procedure

Elke maatregel doorloopt zijn eigen pad van procedures en besluitvorming. Gedurende de procedures blijft afstemming tussen de verschillende onderdelen noodzakelijk om ervoor te zorgen dat het programma in zijn geheel gerealiseerd kan worden.

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

Studies naar uitbreiding van de wegcapaciteit kunnen alleen worden gestart als ze zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) en als ze de Tracéwetprocedure volgen. In het MIRT 2007-2011 zijn deze planstudies aangekondigd.

Dat neemt niet weg dat de planstudie inhoudelijk onlosmakelijk gekoppeld is aan



het hele maatregelenpakket zoals dit in het programma voorgesteld wordt. Ook zal in de formele stappen tijdens deze procedure steeds de samenhang met de andere oplossingsmogelijkheden in beeld gebracht moeten worden. Voor deze andere onderdelen zal onder verantwoordelijkheid van de betrokken partij eveneens besluitvorming moeten plaatsvinden.

3.3 De A27/A1 als onderdeel van het programma VERDER

Het studiegebied van het programma VERDER is een te groot gebied om in één enkele planstudie te kunnen bestuderen. Het gaat dan eigenlijk om alle snelwegen en knooppunten van vrijwel heel Utrecht. Daarom is gezocht naar een praktische onderverdeling van het gebied van de Driehoek en de Ring, zonder dat de inhoudelijke samenhang daarbij verloren

gaat. De A27/A1 is de eerste in de reeks. De startnotities van de andere planstudies volgen later in 2008.

Volgorde bestudering versus volgorde uitvoering

De volgorde van bestudering van de verschillende snelwegen en wegvakken heeft te maken met de te volgen procedures en de verwachte complexiteit. Hoewel de ene procedure sneller doorlopen kan worden dan de andere, zegt de volgorde van studies nog niets over de volgorde van uitvoering. Aangezien het niet mogelijk is om aan alle wegen in de Ring en Driehoek tegelijk te gaan bouwen zonder grote problemen met de doorstroming te veroorzaken, zal één van de belangrijke opgaves in de uitvoeringsperiode zijn het opstellen van een goed afgestemde uitvoeringsplanning.

Beoordeling

Voor de planstudie A27/A1 zal in de volgende fase van de studie een uitgebreide MER-beoordeling plaatsvinden. Ook worden de

effecten getoetst aan het beoordelingskader van de pakketstudies en wordt per alternatief aangegeven bij welke pakketten deze aan kan sluiten.



4. Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

Dit hoofdstuk beschrijft de aspecten die een rol spelen bij de problemen op de A27/A1 tussen Utrecht-Noord, knooppunt Eemnes en Amersfoort. Aan de orde komen het beleid en de wetgeving, de beschrijving van de huidige situatie van het gebied rondom de weg en de toekomstige ontwikkelingen tot 2020. Het doel van deze beschrijving is de probleem- en doelstelling scherp te krijgen en inzicht te verwerven in de aspecten die in het effectenonderzoek aan bod moeten komen.

4.1 Verkeer

4.1.1 Nationaal beleid

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

Bereikbaarheid

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

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

Randstad Urgent

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

Robuustheid

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

Verkeersveiligheid

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

4.1.2 Karakteristiek van de A1 en A27

De A27 vormt een belangrijke noord-zuidverbinding. De weg verbindt het noordelijke deel van de Randstad (Amsterdam, Almere, Utrecht) en Noord-Nederland met Noord-Brabant (Breda) en België (Antwerpen en zuidelijker). De A27 vormt daarnaast de schakel tussen een aantal belangrijke oost-westverbindingen zoals de A1, A12, A15 en A59. Bovendien bestaat er ter hoogte van knooppunt Everdingen uitwisseling van verkeer met een andere noord-zuidverbinding, de A2.

De A1 op zijn beurt vormt een belangrijke oost-westverbinding. De weg loopt van Amsterdam via 't Gooi, Amersfoort, Apeldoorn en Deventer naar Oldenzaal, bij de Nederlands-Duitse grens. De A1 kruist de noord-zuidverbindingen A28 en A50.

De A1 en de A27 zelf kruisen elkaar bij het knooppunt Eemnes.

Deze startnotitie richt zich op de A27/A1 op het traject van de aansluiting Utrecht-Noord via knooppunt Eemnes tot Amersfoort.

4.1.3 Verkeerskundige analyse van de A1 en A27 tussen Utrecht-Noord, knooppunt Eemnes en Amersfoort

De verkeersintensiteit op de A1 tussen knooppunt Eemnes en knooppunt Hoevelaken varieert van 94.000 tot 118.000 motorvoertuigen per etmaal in 2006. De verkeersintensiteit op dit deel van de A1 is in de afgelopen tien jaar met ruim 25 procent gegroeid (zie figuur 4.1). Het drukste wegvak is tussen knooppunt Eemnes en aansluiting Soest; hier rijden op een gemiddelde werkdag 118.000 motorvoertuigen.

Op de A27 tussen Utrecht en knooppunt Eemnes varieert de intensiteit tussen de 91.000 en 107.000 motorvoertuigen per etmaal in 2006. De verkeersintensiteit is op de A27 nog iets harder gegroeid dan

op de A1, namelijk met ruim 30 procent (zie figuur 4.2). Het drukste wegvak is tussen de aansluitingen Utrecht-Noord en Bilthoven; hier rijden op een gemiddelde werkdag 107.000 motorvoertuigen.

Op basis van de huidige inzichten is de verkeersintensiteit in de toekomst hoger dan nu. Een van de oorzaken daarvan is dat mensen zich steeds meer gaan verplaatsen in Nederland en Europa, als gevolg van economische en sociaal-demografische ontwikkelingen. Daarnaast is de groei te verklaren door de specifieke ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, zoals bijvoorbeeld de bouw van de woonwijk Vathorst bij Amersfoort en de voorziene uitbreiding van Almere.

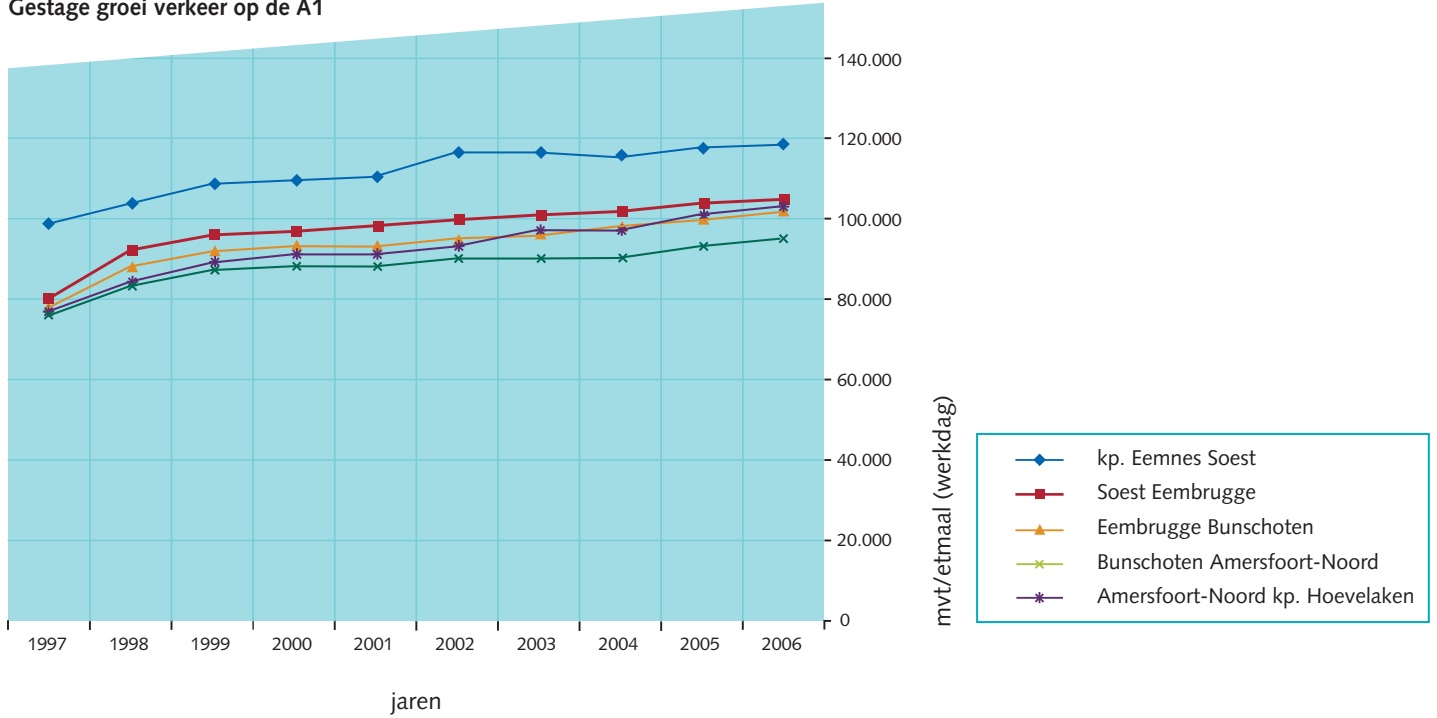
Vrachtverkeer

Op een gemiddelde werkdag in 2007 ligt het aandeel van het vrachtverkeer zowel op de A1 als op de A27 rond 11%. Beide snelwegen liggen daarmee onder het landelijk gemiddelde voor het hoofdwegenet van 14%.



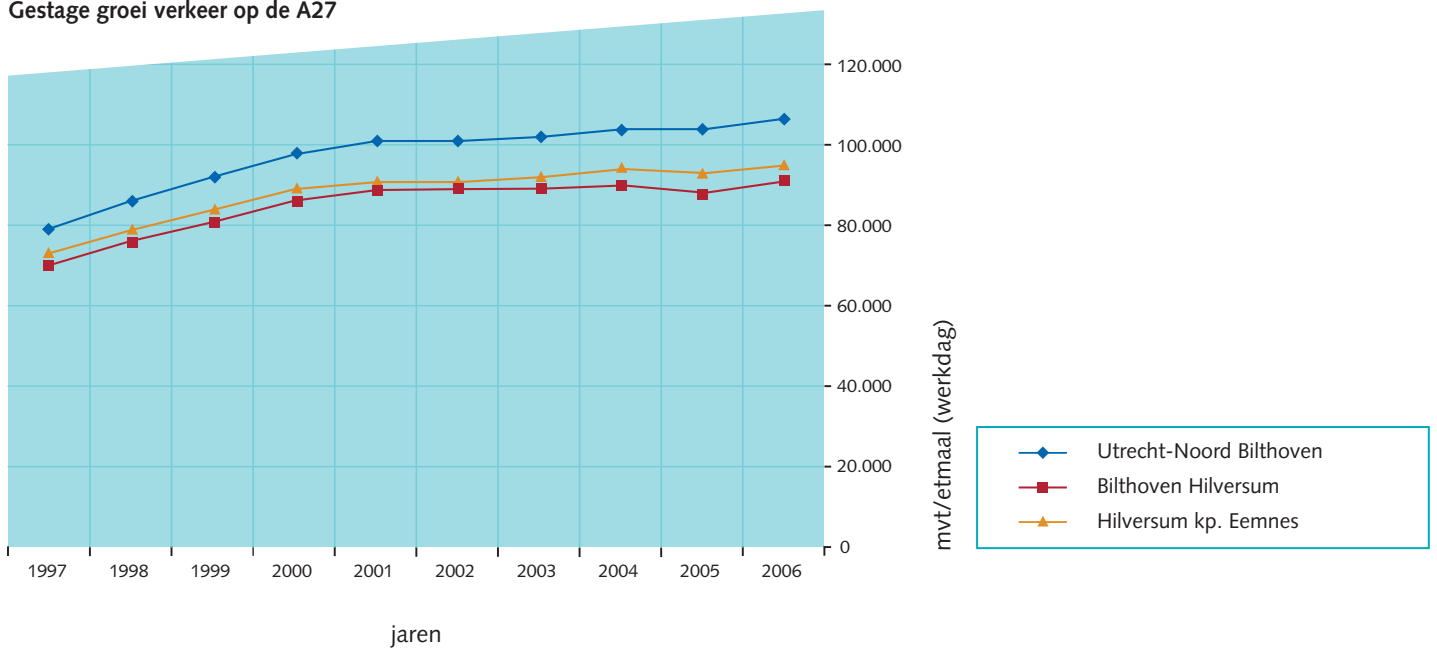
figuur 4.1

Gestage groei verkeer op de A1



figuur 4.2

Gestage groei verkeer op de A27



Uit de in het najaar 2004 gehouden Grootchalige Wegenenquête Utrecht Goederenvervoer is gebleken dat op de enquête dag 58,5% van de vervoerde goederen op de A1 een herkomst en bestemming had buiten de provincie Utrecht. Voor de A27 lag dit percentage op 64,5%. Van de vervoerde goederen via de A27 betrof 94% volledig binnenlands vervoer, voor de A1 lag dit percentage op 87%.

De A1 is cruciaal voor de vervoerstromen vanuit tuinbouwknooppunt Aalsmeer en het Amsterdam Noordzeekanaalgebied naar Midden- en Zuid-Duitsland. De A27 en A1 zijn infrastructureel voor het goederenvervoer van groot belang voor economische gebieden van de Noordvleugel Utrecht.

Amersfoort-Noord is voor goederenvervoer van groot belang vanwege de bedrijven-terreinen met een logistieke en productie-functie in dit gebied. Amersfoort-Centrum en Hilversum-Centrum zijn als winkelgebied belangrijk als bestemming voor de stedelijke distributiestromen.

Belangrijke economische gebieden buiten het studiegebied spelen in twee opzichten een wezenlijke rol. Als herkomst- of bestemmingsgebied van goederenvervoer van en naar de Noordvleugel Utrecht, maar ook als 'leverancier' van doorgaande vervoerstromen. Voor het goederenvervoer zijn vooral de mainports (luchthaven Schiphol, zeehaven Rotterdam) en greenports (Aalsmeer en het Westland) van belang. Daarnaast komt Almere-Zeewolde als logistieke toplocatie op, nu verschillende bedrijven uit 't Gooi en Eemland zijn verhuisd naar deze regio. De luchthaven Lelystad krijgt een plaats in de studie, mits deze luchthaven voor goederenvervoer als overloop voor Schiphol gaat fungeren.

Filevorming

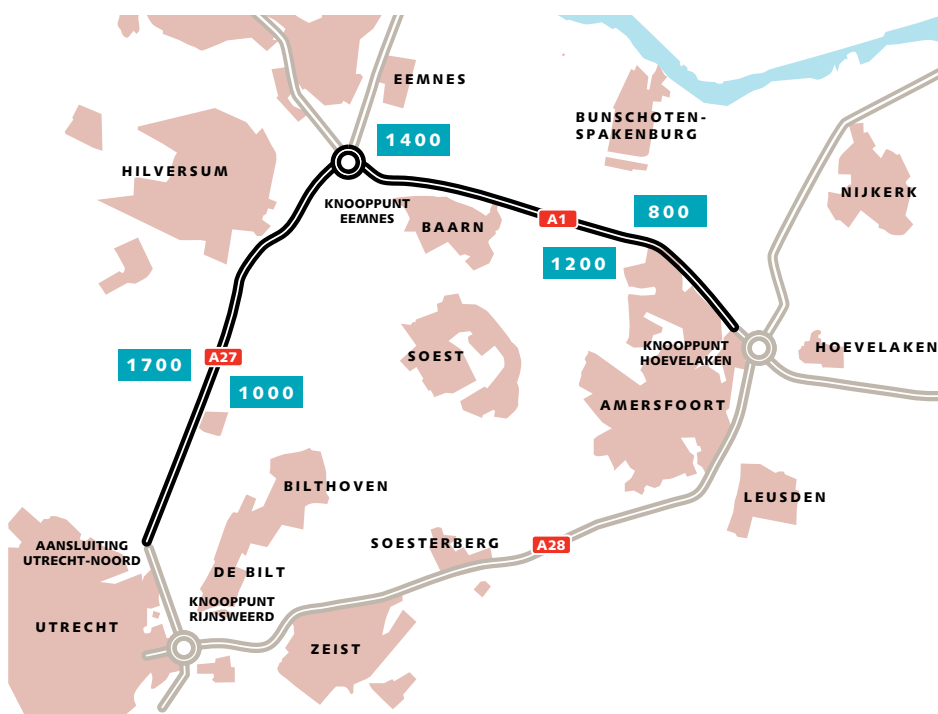
Uit de file-top-50 van de afgelopen jaren is op te maken dat de A27 en A1 grote knelpunten vormen. De A27 Almere-Utrecht

komt twee keer voor in de top-50. Zowel richting Utrecht (plaats 31) als richting Almere (plaats 33) staan ter hoogte van Bilthoven dagelijks veel files. De A1 tussen Amsterdam en Amersfoort is nummer 30 in de top-50. Met name in de avondspits richting Amersfoort staan er ter hoogte van Bunschoten dagelijks veel files. Ook op andere delen van de A1 en A27 is daar regelmatig sprake van.

Op het traject knooppunt Almere - Utrecht-Noord (afstand 35 km) duurt de reis buiten de spits nu en in de toekomst tot 2020 plusminus 19 minuten. Tijdens de spits neemt de reistijd met meer dan 50% toe. De A27 voldoet daarmee niet aan de streefwaarde volgens de Nota Mobiliteit (maximaal 1,5 keer zo lang)¹. Op de A1 tussen knooppunt Diemen en knooppunt Hoevelaken (afstand 35 km) duurt de reis buiten de spits plusminus 21 minuten. Tijdens de spits neemt de reistijd met ruim 60% toe. Dit gedeelte van de A1 voldoet daarmee evenmin aan de streefwaarde in de Nota Mobiliteit².

Een andere maat om de problemen aan te duiden is de zogenaamde intensiteit/capaciteit (I/C) verhouding. De intensiteit is het aantal auto's dat eigenlijk gebruik van de weg wil maken, de capaciteit is het aantal auto's dat een weg kan faciliteren. Als de I/C verhouding boven de 1 is, zijn er meer auto's dan capaciteit en is er dus sprake van files. Bij een I/C verhouding van 0,7 stroomt het verkeer goed door. Bij 0,8 beginnen de files. Bij 0,9 is er sprake van structurele problemen. Bij een I/C verhouding in de spits van meer dan 1 is er sprake van overbelasting; er is geen zwaardere indicatie voor bereikbaarheidsproblemen. Nu en in 2010 is de I/C verhouding zonder capaciteitsuitbreiding van vrijwel dit hele traject boven de 1, zelfs als rekening gehouden wordt met bijvoorbeeld prijsbeleid. Dit is ook de reden waarom de groei van het verkeer op de A27 en A1 de laatste jaren afneemt: er kan gewoon niets meer bij. Het verkeer zoekt andere wegen, bijvoorbeeld via sluiproutes.

figuur 4.3 Aantal voertuigverliesuren per werkdag (2006)



¹ In 2006 zijn reistijden op de zogenaamde NOMO-trajecten (specifieke trajecten op rijkswegen die in de Nota Mobiliteit genoemd worden) gemeten [Rijkswaterstaat AVV 2006].
De A27 Utrecht-Noord - knooppunt Eemnes maakt onderdeel uit van het langere NOMO-traject knooppunt Almere - Utrecht-Noord.

² De A1 knooppunt Eemnes - knooppunt Hoevelaken maakt deel uit van het langere NOMO-traject knooppunt Diemen - knooppunt Hoevelaken.

Het aantal voertuigverliesuren (dat is het aantal uren extra reistijd vanwege filevorming) bedraagt in 2006 op een gemiddelde werkdag 2700 uur tussen Utrecht en knooppunt Eemnes (A27) en 2000 uur tussen knooppunt Eemnes en knooppunt Hoevelaken (A1). In knooppunt Eemnes zelf is bovendien sprake van 1400 voertuigverliesuren (zie figuur 4.3).

Met name op de A1 is de afgelopen jaren een duidelijke groei te zien van het aantal voertuigverliesuren. Dat steeg tussen 2003 en 2006 met ruim 80%. Op de A27 en in knooppunt Eemnes stijgt het aantal nog slechts licht (circa 5-10% tussen 2003 en 2006).

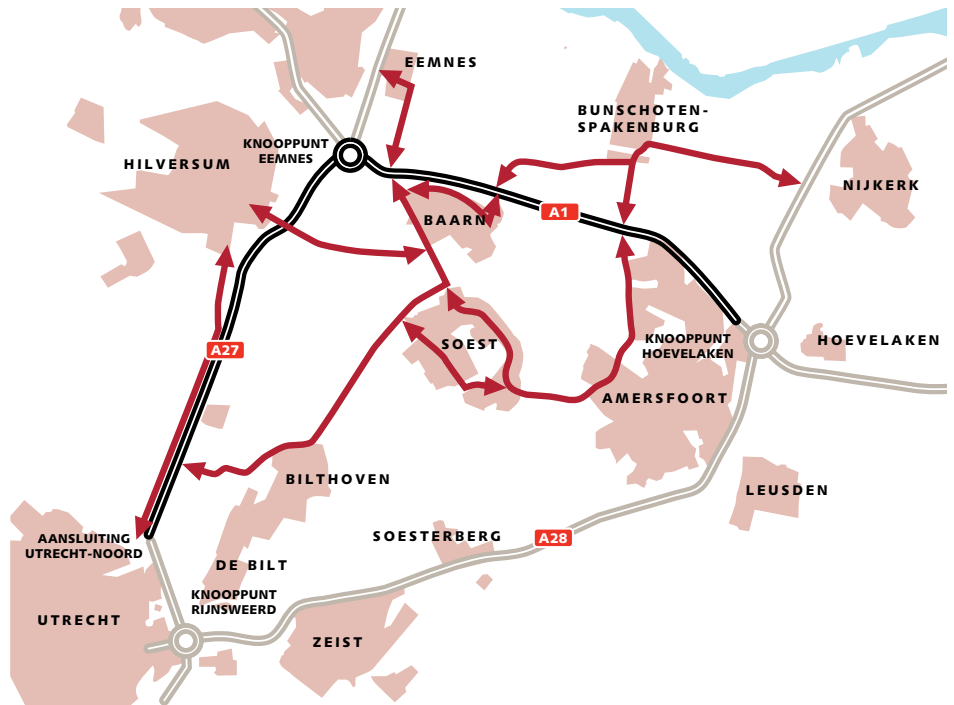
Betrouwbaarheid reistijden

In 2005 is onderzoek gedaan naar de betrouwbaarheid van reistijden op het hoofdwegenet¹. Hieruit bleek dat de betrouwbaarheid op de trajecten A27 knooppunt Almere - Utrecht-Noord en A1 knooppunt Diemen - knooppunt Hoevelaken respectievelijk minder dan 80% en 65% bedraagt. Dit is aanzienlijk lager dan de streefwaarde voor betrouwbare reistijden uit de Nota Mobiliteit (95% van de verplaatsingen in de spits op het hoofdwegenet is op tijd). Omdat op de A27 Utrecht - knooppunt Eemnes en A1 knooppunt Eemnes - knooppunt Hoevelaken veel files staan, zullen deze deeltrajecten in grote mate bijdragen aan de onbetrouwbaarheid van de reistijden. Zonder maatregelen valt te verwachten dat de situatie in 2020 is verslechterd als gevolg van de toenemende verkeersdruk op de A27 en A1.

Onderliggend wegennet

Beheerders van gemeentelijke wegen en provinciale wegen ervaren problemen doordat een deel van de automobilisten files op de A27 en de A1 probeert te ontlopen door naar het onderliggend wegennet uit te wijken. Zo ondervinden de N410 Hilversum-Baarn en de N234 Bilthoven-Soest last hiervan. Het gevolg is dat de ontsluiting van diverse steden en

figuur 4.4 Belangrijkste sluiproutes over het onderliggend wegennet



dorpen in het studiegebied in de spits een probleem is. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is het onwenselijk dat verkeer op de snelweg gebruik maakt van het onderliggend wegennet, omdat daar de kans op ongevallen groter is. Ook vanuit het oogpunt van leefbaarheid en natuur levert het problemen op als auto's door woon- en natuurgebieden rijden.

Verkeersveiligheid

Over de periode 2000-2006 vonden op het totale onderzoekstraject 889 ongevallen plaats met in totaal 167 slachtoffers. Ten opzichte van 2000 is gemiddeld genomen een positieve ontwikkeling opgetreden, met name in het aantal ongevallen. In 2006 is het aantal ongevallen met 40 procent gereduceerd. In 2006 vielen nog 25 slachtoffers, zonder doden². Op basis van deze cijfers luidt de conclusie dat het onderzoekstraject op de A27 en de A1 momenteel geen urgent verkeersveiligheidsprobleem heeft.

4.2 Ruimtegebruik

4.2.1 Nationaal beleid

De Nota Ruimte, in 2006 in werking getreden, staat voor de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Deze nota is de opvolger van de Vierde Nota Extra (VINEX) en het Structuurschema Groene Ruimte. In de daarin beschreven nationale ruimtelijke hoofdstructuur zijn gebieden en netwerken opgenomen die in belangrijke mate structuurbepalend zijn voor Nederland.

Tussen Utrecht, knooppunt Eemnes en Amersfoort kruisen de A27 en A1 de Nationale Landschappen Arkemheen-Eemland en Het Groene Hart. Deze maken allebei deel uit van de ruimtelijke hoofdstructuur. Het Arkemheen-Eemland staat vooral bekend vanwege het open veenontginningslandschap, met daarin historische binnendijken en een klassieke slagverkaveling.

¹ Bereikbaarheidsmonitor Hoofdwegenet 2006, Rijkswaterstaat AVV.

² Voor het aspect verkeersveiligheid zal voor de beschrijving van de huidige situatie gebruik worden gemaakt van de door de politie geregistreerde ongevallen. Deze zijn opgenomen in de bestanden van de Dienst Verkeer en Scheepvaart.

De kwaliteit die Het Groene Hart in deze omgeving laat zien, is voornamelijk de grote mate van openheid, met daarbij de strokenverkaveling en een hoog percentage waterland.

4.2.2 Ruimtelijke ontwikkeling

Woningbouw

Op korte termijn

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

Op middellange termijn

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

gemeenten langs de A27 en A1 hebben in de streekplanperiode 2005-2015 nog een bouwcapaciteit van 4.000 woningen.

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

Ruimtelijke ontwikkelingen op lange termijn

De Noordvleugel Utrecht is het samenwerkingsverband van de provincie Utrecht, een drietal regio's (Bestuur Regio Utrecht, gewest Eemland en Gooi- en Vechtstreek) en een drietal grote gemeenten (Utrecht, Amersfoort en Hilversum). In het kader van het Randstad Urgent project "Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht" wordt voor de periode 2015-2030 in dit gebied

ruimte gezocht voor 65.500 woningen bruto. Tevens wordt ruimte gezocht voor 432 hectare bruto aan werkgelegenheidslocaties. Een kleine 25.000 woningen en een kleine 200 hectare bedrijventerrein hierin zijn toe te schrijven aan de behoefte in de gewesten Eemland en Gooi- en Vechtstreek.

Van de woningopgave van de NV Utrecht in de periode 2015-2030 worden 15.000 woningen in Almere gebouwd.

In het gehele gebied van de NV Utrecht zelf en dus ook in de steden rondom de A27 en A1 wordt fors ingezet op binnenstedelijk bouwen.

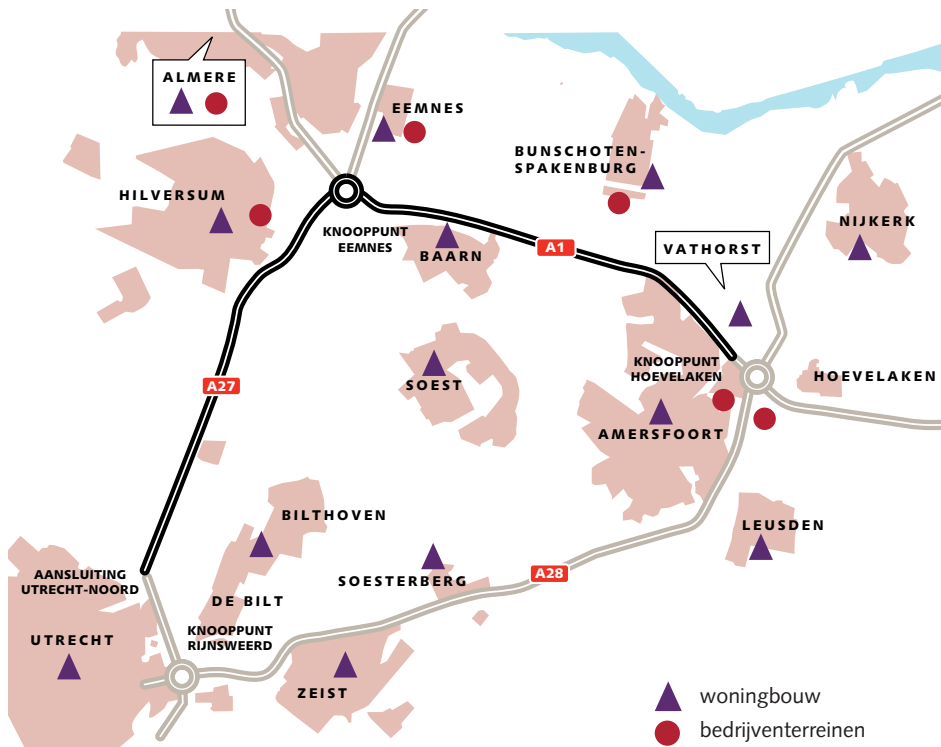
Een belangrijke nieuwe woningbouwlocatie in het studiegebied van de A27 en A1 is Vathorst West. Hier zullen maximaal 3.000 woningen worden gebouwd. Andere potentiële woningbouwlocaties in Eemland zijn nog niet concreet.

Eind 2008 worden tussen Rijk en Regio bestuurlijke afspraken gemaakt over:

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



figuur 4.5 Ruimtelijke ontwikkelingen



Almere

Voor Almere wordt een besluit over extra woningbouw voorbereid. Het Streekplan ontwikkeling Flevoland regelt hiervoor de besluitvorming. Aangezien het pas in de loop van deze studie duidelijk wordt waar ze neergezet worden (ten oosten of ten westen van Almere) is het in de verkenning nog niet goed mogelijk geweest om deze ontwikkeling goed in de uitgangspunten mee te nemen. In het MER zal naar verwachting wel een besluit gevallen zijn over Almere; deze gegevens zullen gebruikt worden in de berekeningen.

Bedrijventerreinen

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

Naast de uitbreidingen en nieuwe locaties zoals genoemd in het Utrechtse Streekplan, telt ook de provincie Noord-Holland een aantal locaties dat voor het project A1/A27 mogelijk van invloed is. In de omgeving van Amsterdam gaat het om een drietal locaties: Amstelveen (50 ha), Aalsmeer (50 ha) en Waterland/Zaanstad (100 ha).

4.3 Woon- en leefmilieu

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

4.3.1 Nationaal beleid en wetgeving

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

Geluid

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



Luchtkwaliteit

In november 2007 is de wijziging van de Wet Milieubeheer ('Wet Luchtkwaliteit') in werking getreden. Deze wet implementeert de EU-kaderrichtlijn luchtkwaliteit¹ en de daarbij behorende 1e en 2e EU-dochterrichtlijn² in de Nederlandse wetgeving en vervangt het Besluit Luchtkwaliteit van augustus 2005. In de nieuwe wet zijn de normen opgenomen voor de maatgevende luchtvervuilende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Recent is door het Europese Parlement een nieuwe richtlijn aangenomen die de bestaande richtlijnen vervangt en herzielt. Belangrijkste aanvulling is de vaststelling van een norm voor zeer fijn stof (PM_{2,5}) vanaf 2015.

Externe veiligheid

Voor het externe veiligheidsbeleid geeft het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) aan dat voor transport van gevaarlijke stoffen de doelstellingen uit de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen overgenomen worden³.

Sociale aspecten

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

4.3.2 Huidige situatie

Geluid

Langs de A27 tussen Utrecht-Noord en knooppunt Eemnes zijn op korte afstand van de rijksweg diverse woonkernen aanwezig. Ter hoogte van Groenekan (zowel oost- als westzijde), Maartensdijk (oostzijde) en Hollandsche Rading (oostzijde) zijn in het verleden geluidsafschermdende voorzieningen aangebracht. Daarnaast staan er sinds enkele jaren schermen ten behoeve van het klooster Stad Gods (Hilversum) en de gezondheidsinstelling Sherpa (Baarn). Voor diverse woningen langs de A27 zijn hogere grenswaarden voor wegverkeerslawaai vastgesteld. De woonkern van Baarn is op ruim 200 meter van de A1 gelegen. Daarnaast liggen langs de A1 tussen knooppunt Eemnes en aansluiting Bunschoten het dorp Eembrugge en losstaande huizen. Langs dit deel van de A1 zijn geen geluidsafschermdende voorzieningen aanwezig.

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

Luchtkwaliteit

Volgens de meest recente gegevens (over 2006) wordt langs het te onderzoeken tracé voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof (PM₁₀). Wel is er langs diverse delen van de A27/A1 sprake van overschrijding van de 24-uursgemiddelde norm. Tevens wordt de jaargemiddelde norm voor stikstofdioxide (NO₂), die in 2010 van kracht wordt, langs diverse delen van de A27/A1 overschreden. Er wordt wel voldaan aan de uurgemiddelde norm voor stikstofdioxide (NO₂).

Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat mensen in de omgeving van de weg lopen bij een ongeval met vervoer van gevaarlijke stoffen over die weg. Dit wordt uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR). Voor het eerste geldt een grenswaarde, voor het tweede een oriënterende waarde. In het MER zal indien nodig een risicoanalyse worden uitgevoerd.

Sociale aspecten

De sociale aspecten van onderdoorgangen zullen in het MER aan de orde komen, evenals de barrièrewerking van de weg.

4.4 Natuurlijke omgeving

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

4.4.1 Nationaal beleid en wetgeving

Natuur

In zowel de Nota Ruimte als de Nota Natuur, Bos en Landschap in de 21e eeuw (NBL21) is het streven vastgelegd waardevolle gebieden, objecten en plant- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting (verdroging, verzuring, verstoring, verontreiniging en versnippering) ervan tegen te gaan.

¹ Richtlijn 1996/62/EG, 27-09-1996, PbEG L 296 (EU, 1996)

² Richtlijn 1999/30/EG, 22-04-1999, PbEG L 163 (EU, 1999), Richtlijn 2000/69/EG, 13-12-2000, PbEG L 313 (EU 2000)

³ In de Circulaire Risiconormering 'vervoer gevaarlijke stoffen' worden normen vastgelegd en verduidelijkt.

Momenteel wordt gewerkt aan een regelgeving Basisnet weg, water en spoor. Deze treedt volgens de huidige planning na de zomer in 2009 in werking.

In de Nota Ruimte is een ruimtelijke hoofdstructuur aangeduid die bestaat uit onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Deze hoofdstructuur is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingzones. De provincies hebben de door het Rijk aangegeven hoofdlijnen nader uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Dit beleid is vervolgens gedetailleerder uitgewerkt en vastgelegd in Natuurgebiedsplannen en het programma Ecologische Verbindingszones en de Nota Groene wegen (provincie Noord-Holland, 1999).

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

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

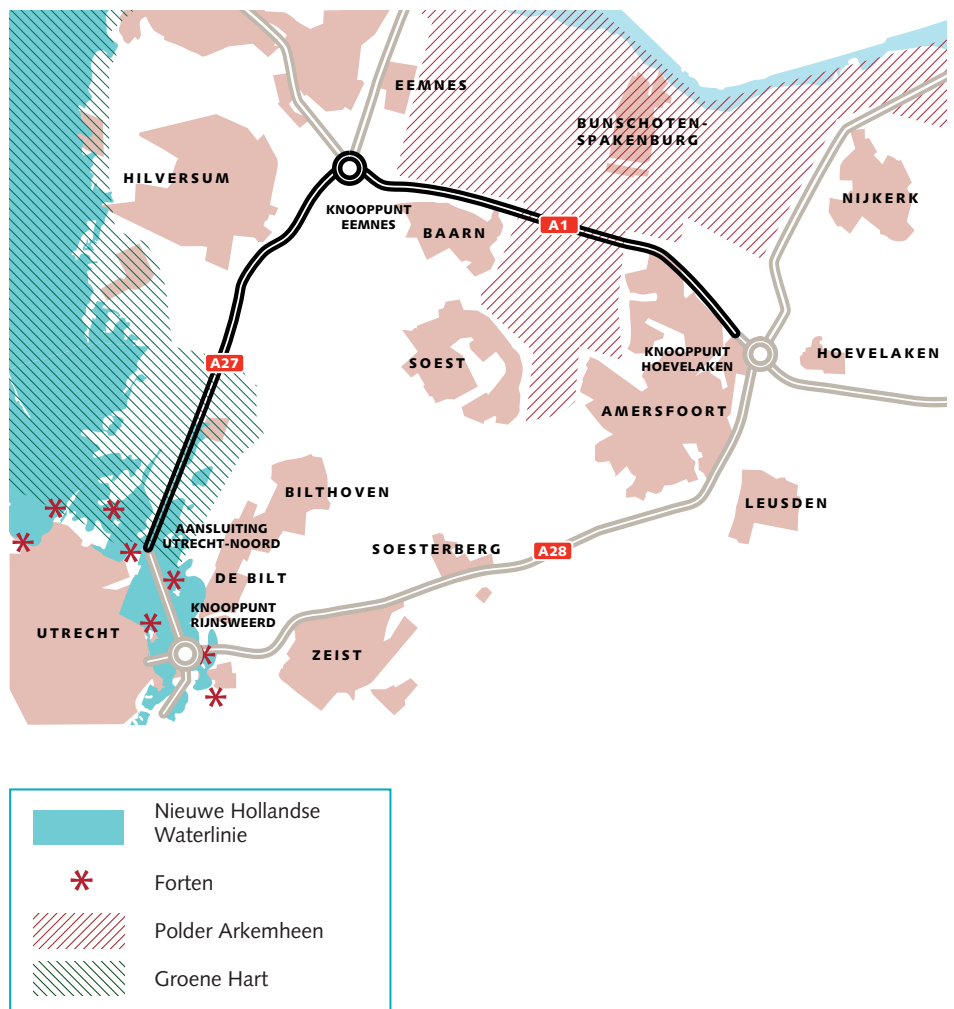
De nationale natuurwetgeving is voor een belangrijk deel gebaseerd op internationale afspraken over natuurbescherming. Voorbeelden daarvan zijn de Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn, die zowel soorten als leefgebieden van dieren en planten beschermen. Deze EG-richtlijnen zijn in de Nederlandse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

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

Landschap

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

figuur 4.6 Nationale landschappen





De A27 doorkruist het Nationaal Landschap Het Groene Hart, de A1 het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland. Dit is reeds het geval in de huidige situatie. Het betreft in beide gevallen een open gebied waar weidevogels voorkomen. In deze nog te begrenzen gebieden is de doelstelling 'behoud door ontwikkeling'. In algemene zin geldt dat binnen nationale landschappen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of versterkt (het 'ja, mits'-regime). Nieuwe grootschalige infrastructurele projecten zijn niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot nationaal belang.

Archeologie en cultuurhistorie

Via de Monumentenwet worden oude gebouwen, historische stads- en dorpsgezichten, historische landschappen en archeologische objecten beschermd. Dit vanwege de schoonheid, de betekenis voor de wetenschap en de cultuurhistorische waarde. Het Verdrag van Malta schrijft voor dat plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen het belang van het archeologisch erfgoed meewegen.

De Nota Belvédère pleit ervoor dat er bij planvorming rekening wordt gehouden met de cultuurhistorie van het gebied waar de plannen voor gemaakt worden. Zo moet er rekening gehouden worden met bijzondere nationale landschappen en bijzondere objecten zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De Nieuwe Hollandse Waterlinie

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

Bodem

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

Water

Het vigerende waterbeleid is vastgelegd in de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), Waterbeleid voor de 21e eeuw (WB21) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW).

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

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

Doelstellingen en maatregelen vastgelegd in stroomgebiedbeheersplannen moeten als resultaatverplichting worden beschouwd. Als blijkt dat de maatregelen niet toereikend zijn voor het halen van de doelstellingen, dan verlangt de Kaderrichtlijn Water aanvullende maatregelen. Extra inspanningen worden verwacht voor maatregelen met betrekking tot het herstel en inrichten van oppervlaktewateren, en andere diffuse bronnen zoals afstromend wegwater.

Het plangebied A27/A1 Utrecht - knooppunt Eemnes - Amersfoort ligt in de deelstroomgebieden Rijn-West en Rijn-Midden. De kwaliteit van een groot deel van de oppervlakte- en grondwaterlichamen voldoet nog niet aan de normen.

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

Routeontwerp

Op de A27 volgt Rijkswaterstaat voor de vormgeving en inpassing van de weg de visie uit het Routeontwerp A27. Het Routeontwerp streeft naar het verbinden van de verbeteringen van hoofdwegen met de kwalitatieve inrichting van de directe omgeving van deze wegen. Het Routeontwerp heeft een drievoudige doelstelling: het bevorderen van samenhang tussen het ontwerp van de weg en de omgeving, het versterken van de identiteit

van de omliggende landschappen en samenwerking tussen de partijen die betrokken zijn bij het hoofdwegenstelsel. Dit alles om Nederland mooier te maken. Deze uitgangspunten worden in de studie meegenomen met aandacht voor de specifieke lokale situaties.

4.4.2 Huidige situatie

Natuur

Op grotere afstand van het beschouwde gedeelte van de A27 (op ruim 2 km) ligt zowel het Vogel- als Habitatrictlijngebied Oostelijke Vechtplassen. Bij de A1 (op bijna 3 km) geldt iets dergelijks voor het Vogel-richtlijngebied Eemmeer & Gooimeer Zuidoever.

De Oostelijke Vechtplassen zijn aangemeld als Vogel- en Habitatrictlijngebied vanwege het zeer grote belang voor broedvogels van moerassen met veel waterriet en lange oeverlijnen en vanwege het grote belang voor broedvogels van rietmoerassen. Daarnaast zijn in de regio twee belangrijke overgangsgebieden te onderscheiden. Van

noord naar zuid loopt een gebied van meer besloten (bos) naar meer open landschap, terwijl van west naar oost een overgangsgebied is te zien van toenemende kwel.

Voor het gebied Eemmeer & Gooimeer Zuid loopt nu een aanwijzingsprocedure. Het gebied is aangewezen om er ten behoeve van een aantal soorten vogels een evenwichtiger systeem te bereiken, met een goede waterkwaliteit voor waterplanten, vissen en schelpdieren.

Tussen aansluiting Hilversum en knooppunt Eemnes bevinden zich op korte afstand van de A27 (vanaf enkele tientallen meters) diverse beschermde natuurmonumenten (Hilversums Wasmeer, Hoerneboegse Heide, Heide achter sportpark, Heidebloem, Zuiderheide/Laarderwasmeer). Deze vijf gebieden zijn in de jaren '80 en '90 aangewezen als beschermd natuurmonument vanwege de daar voorkomende flora en fauna. Andere redenen daarvoor zijn de geomorfologische opbouw, de geologische structuur, de opbouw van het bodemprofiel, de waterkwaliteit alsook de voor de

fauna noodzakelijke rust. Langs beide snelwegen komen soorten voor die beschermd zijn in het kader van de Flora- en Faunawet.

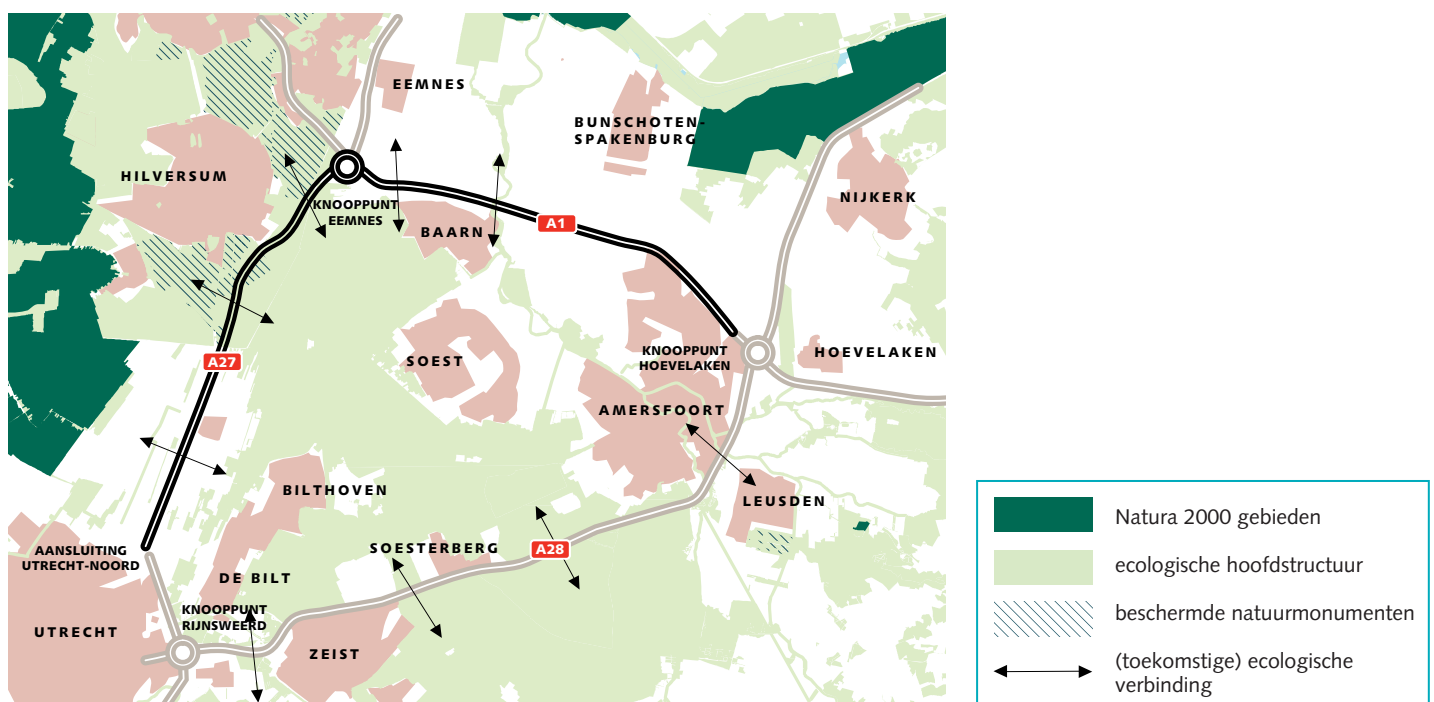
De A27 (tussen aansluiting Hilversum en knooppunt Eemnes) en de A1 (bij rivier de Eem¹) doorkruisen de Ecologische Hoofdstructuur. Tussen de natuurgebieden Zwaluwenberg/Uytwyck wordt een eco-corrridor aangebracht over de A27, het spoor en de provinciale weg.

Landschap

Langs het traject van de A27/A1 zijn verschillende gebieden te vinden die zich landschappelijk van elkaar onderscheiden. Het gaat van zuid naar noord om het Noorderpark, de Gooise stuwwal en het veengebied in Eemland.

Het Noorderpark vormt de overgang van de Utrechtse Heuvelrug en het Gooi naar de Vecht en het Vechtplassengebied. Daarin zijn in hoofdlijnen vier gebieden te onderscheiden met een eigen ruimtelijke karakteristiek, waarvan er twee grenzen aan de A27: een grootschalige gebied en een

figuur 4.7 Natuurgebieden en ecologische verbindingzones



¹ De eem is aangewezen als ecologische verbindingzone in het Meerjarenprogramma Ontsnippering

kleinschalig overgangsgebied. Het eerste gebied, hoofdzakelijk westelijk van de A27 gelegen, bestaat uit open weidegronden en open tot gesloten moerassen en trilvenen. De lintbebouwingen daarbinnen van Tienhoven, Westbroek en Maartensdijk hebben een besloten karakter. Het kleinschalige overgangsgebied naar de Heuvelrug, grotendeels oostelijk van de A27, bestaat uit een samenstel van kavelgrensbplantingen, bos, landgoedcomplexen en daardoor begrensde ruimten. De grond wordt er voornamelijk gebruikt als grasland en voor boomteelt.

De Gooise stuwwal is een afwisseling van bos, akkers, heide, stuifzanden en graslanden. Door de grote afwisseling van kleinschalige elementen heeft het gebied op veel plaatsen hoge landschappelijke waarden. Van bijzonder belang is het overgangsgebied de Egelshoek, tussen de stuwwal en de veengebieden aan de zuidkant van het plangebied.

Het veengebied in Eemland kenmerkt zich als zeer open polderlandschap met lange vergezichten en historische binnendijken. Het gebied bevat enkele aardkundig waardevolle elementen, de wielen in Noordpolder te Veld en een deel van de dekzandrug in Zuidpolder te Veld.

Cultuurhistorie en archeologie

In de nabijheid van de rijkswegen liggen enkele terreinen van archeologische betekenis.

De A27 doorsnijdt de Nieuwe Hollandse Waterlinie ter hoogte van aansluiting Utrecht-Noord. Het traject Utrecht Noord - Maartensdijk ligt in de inundatievlakte. Direct ten westen van de spoorlijn Utrecht Hilversum liggen enkele objecten (groepsschuilplaatsen) uit de linie.

Bodem en water

Het beschouwde tracé van de A27 doorsnijdt tussen de knooppunten Utrecht-Noord en Eemnes een infiltratiegebied, waar het regenwater naar het grondwater zakt. Het

tracé doorsnijdt geen waterkeringen, maar wel het grondwaterbeschermingsgebied van Groenekan. Het Noord-Hollandse deel van de A27 is gelegen nabij en binnen een gebied dat het Rijk heeft benoemd tot aardkundig monument.

Het beschouwde tracé van de A1 doorsnijdt tussen knooppunt Eemnes en Eembrugge een kwelgebied. Tussen Eemnes en Baarn is er sprake van verdroogd gebied.

Net ten oosten van de aansluiting Eembrugge worden twee waterkeringen door de A1 doorkruist. Eén ervan betreft een primaire waterkering, dat wil zeggen een kering die beveiliging biedt tegen overstromingen. Het is de dijk aan de oostzijde van de Eem. Hiervoor is een veiligheidsnorm gesteld op een gemiddelde overschrijdingskans van 1/1250 per jaar (dat betekent dat een overstroming een keer in de 1250 jaar voor kan komen). Daarnaast doorsnijdt de A1 een regionale waterkering aan de westzijde van de Eem. Maar er is geen doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden, aardkundige monumenten of waardevolle gebieden.

Voor zover bekend bevinden zich op en langs de tracés van zowel de A27/A1 géén bodemsaneringslocaties die relevant zijn voor het project. Wel is de toplaag van wegbermen plaatselijk verontreinigd met zware metalen, olie en/of roetdeeltjes (PAK) als gevolg van de uitstoot van het wegverkeer.

5. Probleemstelling en doel

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

5.1 Probleemstelling

Regio

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

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

A27/A1 Utrecht - knooppunt Eemnes - Amersfoort

Deze delen van de A27 en de A1 staan beide in de file-top-50 van de afgelopen jaren. De A1 tussen Amsterdam en Amersfoort is ter hoogte van Bunschoten dagelijks een knelpunt, met name in de avondspits richting Amersfoort. Op de A27 tussen Almere en Utrecht staan ter hoogte van Bilthoven dagelijks veel files in beide richtingen. De reistijden op de in de Nota Mobiliteit genoemde trajecten waarvan deze wegvakken deel uitmaken voldoen niet aan de norm die is vastgelegd in die nota. Tijdens de spits neemt de reistijd op de A1 met ruim 60 procent toe en op de A27 duurt de reis binnen de spits ruim 50 procent langer.

Zowel nu als in de toekomst is de intensiteit/capaciteit verhouding op vrijwel het gehele traject boven de 1.

Het traject is overbelast. Dit wordt ondersteund door het feit dat de verkeersgroei op de A27/A1 afvlakt ondanks het feit dat het aantal inwoners en de werkgelegenheid in deze regio is gegroeid. De grens van de capaciteit is bereikt.

5.2 Doelstellingen

Bereikbaarheidsdoel

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

Voor de automobilist op de A1 en A27 betekent dat concreet:

- De verkeersdoorstroming voldoet in 2020 aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit:
 - de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits is maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits;
 - de gemiddelde reistijd op snelwegen door en langs stedelijk gebied in de spits is maximaal tweemaal zo lang als buiten de spits.
- De filezwaarte (uitgedrukt in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet is in 2020 terug op het niveau van 1992.

Inpassingsdoel

De verkeersafwikkeling op de A27/A1 heeft negatieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving. Het geluidsniveau zorgt voor knelpunten in een aantal woonkernen. Ook kan het geluid tot verstoring binnen natuurgebieden leiden. Daarnaast zijn er knelpunten op het vlak van de luchtkwaliteit.



Verder vormt de snelweg een barrière die natuurgebieden en landschappen doorsnijdt en versnipperd.

Het doel is de inpassing/vormgeving van de weg dusdanig te verwezenlijken dat zij een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg.

Dat betekent concreet:

- Voorkomen dat de luchtkwaliteit verslechtert en de geluidhinder verergert. Dit wordt getoetst aan de wettelijke bepalingen. Waar mogelijk wordt een verbetering bewerkstelligd.
- Kansen benutten om bestaande knelpunten te verbeteren, bijvoorbeeld het beter benutten van grondwater en het verminderen van de barrièrewerking door het waar mogelijk opheffen van de barrièrewerking van de snelwegen voor mens en dier en het optimaliseren

van dwarsverbindingen.

- Zorgen dat de aan te leggen infrastructuur veilig is. Het aantal slachtoffers op de weg mag niet toenemen.
- Aantasting en verstoring van natuur compenseren.

Ook is het wenselijk dat nieuw aan te leggen rijstroken veilig zijn en op lange termijn in de behoeften voorzien, zodat ze ook geruime tijd na 2020 aan de criteria uit de Nota Mobiliteit voldoen. Tenslotte dient de A27/A1 bij te dragen aan een structureel gezond wegennetwerk; dat wil zeggen dat het netwerk verstoringen, zoals bijvoorbeeld files als gevolg van een ongeval, kan opvangen.

5.3 Relatie met andere projecten en studies

Tijdens de planstudie houdt Rijkswaterstaat voortdurend rekening met de ontwikkelingen bij projecten en studies die een sterke relatie hebben met de A27/A1. Daarbij is onderscheid te maken in twee soorten projecten.

Projecten binnen het programma VERDER

Zoals eerder beschreven (zie hoofdstuk 3) is de planstudie A27/A1 onderdeel van het programma VERDER. Voorzien wordt nog in planstudies voor de Ring Utrecht, knooppunt Hoevelaken en de A28.



Andere studies in regio Utrecht

Aanpalende studies voor aanpassingen aan de weginfrastructuur

A27 Everdingen - Lunetten

Aanleg van een spitsstrook (aansluiting Hagestein - Houten) en weefvakken (knooppunt Everdingen - aansluiting Hagestein; aansluiting Houten - knooppunt Lunetten) in noordelijke richting. Valt onder de Spoedwet wegverbreding.

A27 Lunetten - Rijnsweerd

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

A27 Lunetten - Hooipolder

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

Planstudie Schiphol - Amsterdam - Almere

Onderzoek naar capaciteitsuitbreiding op de A6 en A9 tussen Schiphol, Amsterdam en Almere.

A1/A27 Muiden-Eemnes - Almere

Er wordt nagedacht over een te starten onderzoek naar de bereikbaarheidsproblemen voor het gebied Muiden-Eemnes-Almere mede in relatie tot de ontwikkelingen van Almere.

Relevante onderzoeken voor Openbaar Vervoer

Verbetering huidig spoorvervoer

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

- quick scan versnelling Utrecht-Baarn;
- haalbaarheidsstudie viermaal per uur een sprinter Utrecht-Harderwijk;

- haalbaarheidsstudie versnelling treindienst Utrecht-Almere.

OV Utrecht-Almere (Stichtse Lijn)

Over het al dan niet onderzoeken van een extra openbaarvervoerslijn tussen Almere en Utrecht is nog geen besluit genomen. Deze te onderzoeken OV-lijn wordt meestal aangeduid als de Stichtse Lijn. De eventuele komst van deze lijn zal zijn weerslag kunnen hebben op de A27/A1 zowel verkeerskundig als ruimtelijk.

HOV lijn Hilversum-Huizen

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



6. Alternatieven

Dit hoofdstuk laat de oplossingsrichtingen ofwel alternatieven zien die in het Ontwerp-tracébesluit/MER worden onderzocht. Het MER vergelijkt de effecten van die alternatieven met de situatie waarin niets gebeurt (het nulalternatief). Ook is er een vergelijking met de situatie waarin alleen de overige maatregelen uit de gekoppelde pakketstudie gerealiseerd zouden zijn (het 0+(VERDER)-alternatief.) Beide alternatieven 'driestrooks' (2x3 rijstroken) en 'vierstrooks' (2x4 rijstroken) omvatten een vergroting van de verkeerscapaciteit door middel van een wegverbreding. Voor deze alternatieven is gekozen omdat ze naar verwachting de problemen oplossen. Tot slot wordt het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) beschreven. Verder staat in dit hoofdstuk aangegeven welke varianten in beeld zijn en naar welke alternatieven geen onderzoek plaatsvindt. Van een van de alternatieven zal een Ontwerp-tracébesluit uitgewerkt worden.

6.1 Selectie-overwegingen voor de alternatieven

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

Verbreding van het bestaande tracé en geen nieuw tracé

Een nieuw tracé komt pas in beeld als op het huidige tracé geen adequate oplossing voorhanden is. De verkenning heeft aanmerkelijk gemaakt dat op het huidige tracé van de A27 en de A1 een oplossing te vinden is die voldoet aan de gegeven doelstelling. Daarmee is een nieuw tracé op dit moment niet aan de orde. Het MER gaat dan ook in op uitbreiding van de bestaande rijkswegen.

Geen opwaarderen onderliggend wegennet

Ook de optie om het onderliggend wegennet op te waarderen als alternatief voor de A27 en A1, is niet opgenomen bij de te

onderzoeken alternatieven. De provinciale wegen die hiervoor in aanmerking komen, lopen dwars door woongebieden en/of natuurgebieden (Utrechtse Heuvelrug). Daar is het om redenen van verkeersveiligheid en leefbaarheid juist beter het gebruik van die wegen te verminderen. Het huidige sluisverkeer veroorzaakt overlast en het verminderen daarvan is een grote wens van de omwonenden.

Verreweg de meeste van de huidige problemen op het onderliggend wegennet zijn terug te voeren op de bestaande knelpunten op het hoofdwegennet. Met het oplossen van de knelpunten op de A27/A1 is daarmee direct het aantal knelpunten op het onderliggend wegennet gereduceerd

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

- er geen gebruik van de bestaande kruisingen gemaakt kan worden en er nieuwe kruisingen gebouwd moeten worden. Deze komen buiten het huidige tracé te liggen en moeten weer worden aangesloten op de huidige wegen;
- er te weinig ruimte is voor uitbreiding;
- er aanpassing nodig is op grond van ecologische, leefbaarheids- of hydrologische gronden;





- verbreding van de bestaande weg technische problemen en/of hoge kosten met zich meebrengt;
- de verkeersoverlast tijdens de bouw onacceptabel hoog is.

Bij de technische uitwerking van de tracés in het MER zal Rijkswaterstaat hier nader op ingaan. Uitgangspunt is dat verbreding plaatsvindt aan die kant van de weg waar de negatieve effecten zo beperkt mogelijk zijn of waar reeds een ruimtelijke reservering is voorzien. Tevens komt er onderzoek naar de geschiktheid van bestaande bruggen voor hergebruik en/of verbreding.

Benuttingsalternatief (spitsstrook)

Deze studie streeft een toekomstvaste oplossing na. Een zogenoemd benuttingsalternatief, zoals een spitsstrook, is slechts een tijdelijke maatregel.

De verkeersintensiteit is zo hoog dat de spitsstrook een groot deel van de dag, ook buiten de spits, open moet. Dit past niet binnen het karakter van spitsstroken. Een spitsstrook is ervoor bedoeld om alleen tijdens de spits een extra rijstrook ter beschikking te stellen. Maar de problemen

van de A27 en A1 zijn structureel van aard. Dat zijn redenen om zo'n maatregel af te wijzen als realistische oplossing.

Doelgroepstroken vrachtverkeer

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

Het is wel zo dat er, als het aandeel van het vrachtverkeer hoog is, problemen kunnen optreden met colonnevorming van vrachtwagens. Dit kan hinderlijk zijn voor gewone auto's, die daardoor afritten moeilijk kunnen bereiken. Aangezien het aandeel van het vrachtverkeer op de A27/A1 niet zo hoog is, worden doelgroepstroken verder buiten beschouwing gelaten.

Tunnels en verdiepte liggingen

Omdat er sprake is van een onderzoek naar uitbreiding van bestaande rijksinfrastructuur die over grote delen juist op hoogte ligt en waarbij om kostenoverwegingen zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de beschikbare ruimte en kunstwerken, zijn

tunnels en verdiepte liggingen niet aan de orde.

6.2 Technische overwegingen

bij de alternatievenvorming

Breedte van de weg

Bij de kunstwerken op de A27 en grote delen van de A1 is in het verleden al rekening gehouden met een mogelijke verbreding naar 2x3 rijstroken. In het driestrooms verbredingsalternatief is het uitgangspunt de kunstwerken, zoals viaducten, te benutten. Voor het vierstrooms verbredingsalternatief is een aanpassing hiervan nodig. In dat geval staat te bezien hoe de verbreding het beste kan plaatsvinden.

Optimalisatie aansluitingen op de A27 en A1

In een aantal alternatieven, met name bij de driestroomsverbreding, is het juist de bedoeling zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande viaducten. Het verbeteren van aansluitingen kan dan bijvoorbeeld plaatsvinden door betere afstemming van de

verkeerslichtinstallaties bij de aansluitingen op het onderliggend wegennet. In een aantal alternatieven zijn de kunstwerken niet te gebruiken en vindt er onderzoek plaats naar manieren om de doorstroming op de aansluitingen te optimaliseren.

Knooppunt Eemnes

Bij alle verbredingsalternatieven is er plaats ingeruimd voor een nader onderzoek naar de inrichting en omvang van knooppunt Eemnes.

6.3 De alternatieven

Algemeen

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

In het MER worden alle alternatieven technisch gedetailleerd. Minimaal op schaal 1:10.000 en waar nodig gedetailleerder. Daarnaast vermeldt dat rapport de raming van de investeringskosten van de alternatieven¹. Ook komt er een nadere uitwerking van het voorkeursalternatief in het Ontwerp-tracébesluit.

Het bestuderen van de alternatieven brengt op hoofdlijnen de effecten van de verschillende oplossingen in beeld. Voor het uiteindelijke Ontwerp-tracébesluit kan per trajectdeel een optimale combinatie gemaakt worden.

Om twee voorbeelden te geven: de combinatie van een driestrooks oplossing op de A27 en een vierstrooks oplossing op de A1 is mogelijk. Dit is de combinatie die in de netwerkanalyse duidelijk als goede oplossing naar voren kwam.

Een ander voorbeeld is een combinatie van een driestrooksoplossing met op sommige kunstwerken een ruimtereservering voor mogelijke toekomstige infrastructuur.

De opzet van het MER maakt het mogelijk dergelijke combinaties af te leiden uit de gepresenteerde effectbeoordeling.

De meest wenselijke combinatie wordt de definitieve voorkeursvariant die in het OTB wordt uitgewerkt.

Prijsbeleid

Het invoeren van prijsbeleid (zoals een kilometerheffing) zal een effect hebben op de mobiliteit en daarmee op de grootte van het probleem dat opgelost moet worden. Maar in het kader van deze planstudie zal en kan geen besluit vallen over hoe prijsbeleid toegepast zal worden. In de loop van 2008 wordt hier meer duidelijkheid over verwacht. In het OTB/MER zal door middel van een gevoeligheidsanalyse duidelijk gemaakt worden hoe groot het effect van prijsbeleid is op de A27/A1.

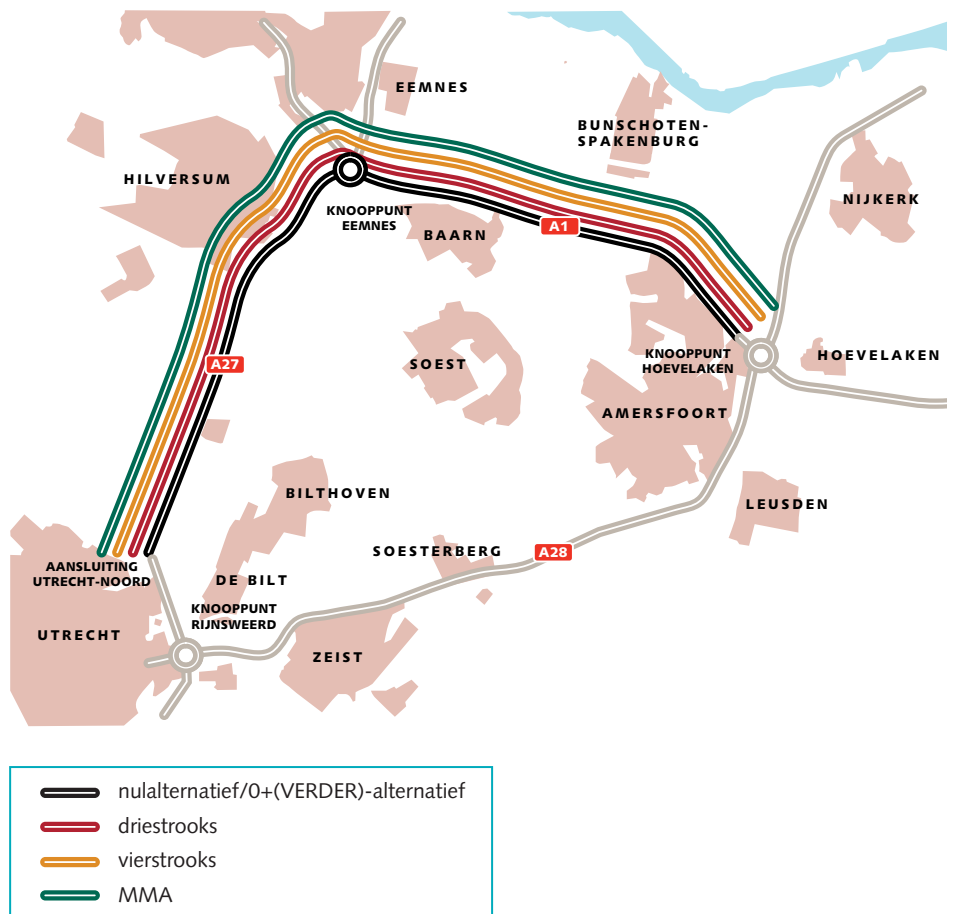
6.3.1 Nulalternatieven

6.3.1.1. Het nulalternatief

Het is verplicht in het MER een vergelijking te laten zien van de voorgestelde oplossingen met de situatie zoals de wereld er uit zou zien zonder de weg te veranderen. Dit heet het nulalternatief.

Het nulalternatief beschrijft de situatie in 2020. Dat wil zeggen: zonder infrastructuur aanpassingen aan de A27 en de A1 en zonder invoering van prijsbeleid. Uitgangspunt is wel dat alle andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen die in vastgestelde beleidsnota's beschreven staan, uitgevoerd zijn. Bijvoorbeeld dat de bouw van geplande woongebieden gereed is. De maatregelen vanuit het programma VERDER zijn in dit nulalternatief niet opgenomen.

figuur 6.1 Alternatieven



¹ Raming volgens de methodiek van het Project Ramingen Infrastructuur (PRI-methodiek)

6.3.1.2 Het 0+(VERDER)-alternatief

Omdat deze planstudie onderdeel is van het programma VERDER, is nog een andere vergelijking noodzakelijk. Namelijk de vergelijking van de verbredingsalternatieven met de situatie dat alle andere maatregelen uit het programma VERDER uitgevoerd zijn. Uit die vergelijking tussen het nul-alternatief en het 0+(VERDER)-alternatief worden de effecten van de overige maatregelen uit het programma duidelijk.

Het programma VERDER stelt een integraal pakket aan maatregelen op. Bij het uitkomen van deze startnotitie is het nog niet mogelijk om exact aan te geven welke maatregelen dit zijn. Dit wordt najaar 2008 bekend. Wel is op voorhand aan te geven dat het pakket zal bestaan uit maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement en ruimtelijke ordening.

Variant busbaan op vluchtstrook

In de oproep voor ideeën voor het oplossen van bereikbaarheidsproblemen door programma VERDER is een idee ingebracht over het maken van een busbaan op de vluchtstrook of gebruik van een bus van de vluchtstrook. Dit voorstel zal worden uitgewerkt als aanvulling op één van de alternatieven.

6.3.2 Driestrooks verbredingsalternatief

Het eerste verbredingsalternatief dat voor onderzoek in aanmerking komt, is een verbreding van de bestaande A27 en A1 met een extra rijstrook in beide richtingen. Dit komt neer op drie rijstroken in elke rijrichting. Dat vereist tevens aanpassing van knooppunt Eemnes.

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

6.3.3 Vierstrooks verbredingsalternatief

Het tweede verbredingsalternatief is een verbreding van de bestaande A27 en A1 met twee extra rijstroken aan beide zijden. Dit betekent vier rijstroken in elke rijrichting. Ook in dit geval vergt dat aanpassing van knooppunt Eemnes en aanpassing van diverse kunstwerken.

In de voorafgaande verkenning is nog geen rekening gehouden met de uitbreiding van Almere. Maar de verwachting is dat bij een substantiële toename van de woningbouw daar de A27 en de A1 extra capaciteit zullen moeten krijgen. Dit wordt verkeerskundig onderzocht in het MER.

Op voorhand is reeds te zeggen dat de beschikbare ruimte op de A27 niet geschikt is voor een vierstrooks oplossing. Met name de breedte van de kunstwerken (bijvoorbeeld viaducten) is niet toereikend. De impact en de kosten van deze oplossing zijn naar verwachting groter dan die van het driestrooks alternatief. In dit alternatief zal ook nagedacht moeten worden hoe mogelijke toekomstige OV-oplossingen ruimtelijk niet onmogelijk worden gemaakt.

tabel 6.1: De alternatieven per deeltraject

alternatief	omschrijving
nulalternatief	Twee rijstroken in beide richtingen
0+(VERDER)-alternatief	Twee rijstroken in beide richtingen Inclusief overige maatregelen uit programma VERDER
Driestrooks verbredingsalternatief	Drie rijstroken in beide richtingen
Vierstrook verbredingsalternatief	Vier rijstroken in beide richtingen
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Nog nader in te vullen

6.3.4 Meest Milieuvriendelijk Alternatief

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

6.3.5 Overzicht van de alternatieven

In tabel 6.1 worden de alternatieven omschreven.

7. Te onderzoeken effecten

In het Milieueffectrapport (MER) komen de (milieu) effecten van de alternatieven aan de orde. Sommige effecten staan in cijfers uitgedrukt, andere krijgen een kwalitatieve beschrijving. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken. Een samenvattend overzicht van te onderzoeken aspecten staat hieronder in paragraaf 7.6.

In het Ontwerp-tracébesluit, waarvan na het MER een beschrijving volgt, zullen met name voor lucht en geluid gedetailleerdere berekeningen nodig zijn.

7.1 Hoe de (milieu)effecten worden bepaald

Studiegebied

De (milieu)effecten van aanpassingen aan de A27 en A1 verschillen in reikwijdte. Sommige effecten zijn lokaal en doen zich alleen voor binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg. Andere kunnen merkbaar zijn in de hele regio of zelfs in het hele land. Het verschil in reikwijdte van die effecten betekent dat er voor dit project niet één centrale afbakening van het studiegebied te kiezen is. In plaats daarvan bekijkt Rijkswaterstaat voor elk aspect apart in welk gebied de effecten van ingrepen op de A27/A1 merkbaar zijn.

Planhorizon

Het milieueffectrapport voorspelt de effecten in het jaar 2020. Om te kunnen aangeven of de alternatieven op lange termijn voldoen, maakt Rijkswaterstaat voor de verkeerseffecten een doorkijk naar de verdere toekomst. Bij de geluid- en lucht-effecten gebeurt dit eveneens. Er komt ook een doorkijk naar de verdere toekomst. Daarin worden met name de ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening

zoveel mogelijk meegenomen in een kwalitatieve beschouwing. Een voorbeeld hiervan is Almere, waar na 2020 de bouw van een flinke hoeveelheid extra woningen voorzien is.

Werkwijze

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

- Een vergelijking tussen het nulalternatief en het 0+(VERDER)-alternatief geeft het antwoord of een capaciteitsuitbreiding nodig is en geeft inzicht in het effect van de andere maatregelen. Daarna worden de verbredingsalternatieven driestrooks, vierstrooks en MMA vergeleken met het 0+(VERDER)-alternatief om zo de effecten van een wegverbreding in beeld te brengen. Tenslotte wordt op basis van deze uitkomsten gekeken welke mogelijke combinatie van een driestrooks- of vierstrooksoplossing het eigenlijke voorkeursalternatief wordt.
- In de effectbeschrijvingen staat vermeld hoe de betreffende effecten zich verhouden tot streefwaarden, normen en criteria uit relevante wetten en beleidsnota's.



- Bij elk alternatief moeten steeds dezelfde typen effecten bestudeerd worden. Dat gebeurt aan de hand van dezelfde methoden die dit kunnen voorspellen, en steeds voor dezelfde periode. Hierdoor zijn alternatieven vergelijkbaar.
- Inzicht moet ontstaan op welke belangrijke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. Dat betekent dat de effectbeschrijvingen vooral die onderlinge verschillen duidelijk in beeld moeten brengen.

In de studie maakt Rijkswaterstaat zo veel mogelijk gebruik van bestaande gegevens, modellen en studies.

Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

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

7.2 Verkeer

Bereikbaarheid

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

Onderliggend wegennet

Ook bekijkt Rijkswaterstaat of de regionale wegen bij de aansluitingen het extra verkeer

als gevolg van de voorgenomen maatregelen kunnen verwerken. Verder komt aan de orde of er effecten optreden op het regionale wegennet wanneer er meer capaciteit beschikbaar komt op de A27/A1, zoals een verschuiving van het verkeer naar de snelweg. Tenslotte wordt de bijdrage van de A27/A1 aan een structureel gezond netwerk en de langetermijnverwachting van de alternatieven en varianten in beschouwing genomen. Daarbij komen bijvoorbeeld vragen naar voren of het wegennetwerk verstoringen kan opvangen en wat de verkeerseffecten rond 2030 zijn.

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

Verkeersveiligheid

Het MER geeft een kwalitatieve beschouwing van de effecten op de verkeersveiligheid in de toekomst. Bij de beoordeling houdt Rijkswaterstaat onder andere rekening met het wegontwerp, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, het calamiteitenplan en de verkeersprognoses. Hiertoe wordt een afweging verkeersveiligheid opgesteld. Daarin staan de te treffen verkeersveiligheidsmaatregelen en hun gevolgen genoemd, inclusief het resultaat van een toetsing daarvan aan de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen.

7.3 Ruimtelijke ordening

Bij ruimtegebruik beschrijft Rijkswaterstaat de effecten voor de deelaspecten wonen, werken, landbouw en recreatie. Daarbij wordt de blik gericht op het aantal hectaren dat verloren gaat voor de desbetreffende functie en op een eventueel gedwongen vertrek van bewoners en bedrijven. Wat

betreft recreatie is er aandacht voor de eventuele doorsnijding van recreatieve routes. Ook wordt bezien in hoeverre de oplossing voor de weg aansluit bij de ruimtelijke ordening in de omgeving.

7.4 Economie

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

7.5 Milieu

Woon- en leefomgeving

Geluid

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

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



gedetailleerd onderzoek naar de benodigde maatregelen.

Luchtkwaliteit

De bepaling van het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg geschiedt aan de hand van de te verwachten concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Er vindt toetsing van de concentraties plaats aan de normen in wet- en regelgeving.

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

Externe veiligheid

De overheid bepaalt voor de situatie in 2020 de externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A27 en A1. Een kwantitatief onderzoek moet het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) op dat moment

in beeld brengen. Voor het eerste geldt een wettelijke grenswaarde, voor het tweede een oriënterende.

Sociale aspecten

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

Natuurlijke omgeving

Natuur

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

Tevens wordt onderzocht of de natuur- en leefgebieden worden aangetast door verlichting van de rijkswegen. Tenslotte is er aandacht voor de verzuring (vermesting) van hiervoor gevoelige natuur langs de rijkswegen.

Landschap

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

Cultuurhistorie en archeologie

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

Bodem

Leiden de alternatieven tot aantasting van aardkundig waardevolle of beschermde

gebieden? Ook daarop komt een antwoord in het MER. Tevens beoordeelt Rijkswaterstaat daarin of en in welke mate de alternatieven de bodemkwaliteit beïnvloeden.

Water

Tot slot geeft Rijkswaterstaat in het MER aan of de alternatieven het grondwater en het oppervlaktewater beïnvloeden. Aandachtspunten daarbij zijn aspecten als waterkwaliteit, grondwaterpeil en -afstroming, afstromend wegwater en waterberging.

Bij de voorbereiding van infrastructurele werken hoort ook een Watertoets. Daarbij worden de waterbeheerders om advies gevraagd over effecten van de alternatieven op de waterkwantiteit en -kwaliteit in het gebied. Dat advies van de waterbeheerders weegt Rijkswaterstaat mee bij de beoordeling van de alternatieven.

7.6 Overzichtstabel te onderzoeken aspecten

Tabel 7.1 biedt een overzicht van aspecten die in het milieueffectrapport nader worden onderzocht en beoordeeld.

7.7 Kosten - batenanalyse

Om het economische rendement van de verschillende alternatieven en varianten te kunnen bepalen, voert Rijkswaterstaat een kosten-batenanalyse uit. Die bestaat uit een systematische inschatting van de effecten van het investeringsproject en ook uit een financiële waardering daarvan. Daarbij vindt een differentiatie van de effecten van het project plaats naar kosten - directe en indirecte effecten alsook externe effecten¹. Een eerste analyse geeft aan dat de baten opwegen tegen de kosten. Dit zal in de MER nauwkeuriger in beeld worden gebracht.

tabel 7.1 Overzicht aspecten milieueffectrapport

Thema's	Onderwerp	Wat wordt onderzocht?
Verkeer en vervoer	Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Reistijd binnen en buiten de spits • Filezwaarte (in voertuigverliesuren) • Effecten op het regionale wegennet (indicatief) • Robuustheid • Toekomstvastheid
	Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal slachtoffers • Risicocijfer
Ruimtegebruik	Recreatie	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimtebeslag • Doorsnijding recreatieve routes
	Ruimtelijke structuren	<ul style="list-style-type: none"> • Inpassing bij de logische structuur van de omgeving
	Wonen en werken	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimtebeslag • Gedwongen vertrek
	Landbouw	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimtebeslag
Economie	Economie	<ul style="list-style-type: none"> • Reistijdwinst • Bouwtijd • Werkgelegenheid • Economische ontwikkelingsmogelijkheden • Relatie economische kerngebieden
Integraliteit	Toekomstvastheid	<ul style="list-style-type: none"> • Mogelijke koppeling met de diverse pakketten uit programma VERDER
Woon- en leefmilieu	Geluid	<ul style="list-style-type: none"> • Geluidsbelast oppervlak per geluidsklasse • Aantal belaste woningen en geluidsgevoelige objecten per geluidsklasse • Geluidsbelasting stiltegebieden
	Luchtkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Concentraties stikstofdioxide NO₂ • Concentraties fijn stof (PM₁₀) • Concentraties overige stoffen
	Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Plaatsgebonden risico (PR) • Groepsrisico (GR)
	Sociale aspecten	<ul style="list-style-type: none"> • Sociale veiligheid • Visuele hinder • Barrièrewerking
Natuurlijke omgeving	Natuur	<ul style="list-style-type: none"> • Aantasting leefgebied beschermde soorten • Aantasting (beschermde) natuurgebieden • Beïnvloeding ecologische relaties
	Landschap	<ul style="list-style-type: none"> • Aantasting landschappelijke elementen en gebieden
	Cultuurhistorie en Archeologie	<ul style="list-style-type: none"> • Aantasting belangrijke cultuurhistorische en archeologische elementen en gebieden
	Bodem	<ul style="list-style-type: none"> • Aantasting aardkundig waardevolle gebieden • Beïnvloeding bodemkwaliteit
	Water	<ul style="list-style-type: none"> • Beïnvloeding grondwater • Beïnvloeding oppervlaktewater • Beïnvloeding waterkeringen

Kosten

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

Directe effecten

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

Indirecte effecten

De gebruiker van de verbeterde infrastructuur kan de positieve gevolgen van

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

Externe effecten

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





8. Procedure en planning

Dit project volgt de verkorte Tracéwetprocedure. Deze bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze startnotitie is de eerste stap. In dit hoofdstuk passeert de procedure stap voor stap de revue. Verder is er een globale tijdplanning in opgenomen.

8.1 De Tracéwet en

afstemming met andere regelingen

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

De Tracéwet is op twee andere regelingen afgestemd:

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

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

De minister van Verkeer en Waterstaat is samen met de minister van VROM verantwoordelijk voor het uiteindelijke Tracébesluit. Beide ministers vertolken in de procedure de rol van 'Bevoegd Gezag'.

8.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen.

Stap 1: Publicatie aanvangsbeslissing

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

Stap 2: Publicatie startnotitie

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

Stap 3: Inspraak en advies startnotitie

Zolang de startnotitie ter inzage ligt, kan een ieder mondeling en/of schriftelijk reageren. De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen over de te onderzoeken alternatieven en effecten. De vraag welk besluit de ministers moeten nemen, komt pas later aan de orde. De inspraak betreft alleen deze planstudie. Voor vragen over inspraak en suggesties over de overige programmaonderdelen van VERDER wordt verwezen naar de website van VERDER.

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

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

Stap 4: MER en Ontwerp-tracébesluit

Het MER heeft als doel de voorliggende alternatieven tegen elkaar af te wegen.



Vervolgens stelt Rijkswaterstaat een Ontwerp-tracébesluit op voor één alternatief uit het MER. Dit MER en het Ontwerp-tracébesluit liggen samen gedurende zes weken ter inzage. Een ieder die dat wenst, kan inspreken.

Het is overigens mogelijk dat de opstellers op grond van de studieresultaten kiezen voor twee Ontwerp-tracébesluiten: een voor de A27 en een voor de A1.

Stap 5: Vaststelling Tracébesluit

Binnen vijf maanden na de ter inzage legging van het Ontwerp-tracébesluit stelt de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM, het Tracébesluit vast.

Stap 6: Beroep en uitspraak Raad van State

Tegen het Tracébesluit is gedurende zes weken beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtpraak van de Raad van State (ABRvS). Binnen twaalf maanden na ontvangst van het verweerschrift doet deze afdeling uitspraak.

Stap 7: Vergunningen

Als de ministers een Tracébesluit hebben genomen, starten het aanvragen en het verlenen van de benodigde vergunningen. Tijdens deze procedurestap is geen bezwaar meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit. Want de afweging daarvan heeft dan al plaatsgevonden. Het Tracébesluit werkt direct planologisch door en geldt, afhankelijk van de planologische situatie, als voorbereidingsbesluit of als vrijstelling. Gemeenten moeten het nieuwe Tracébesluit binnen een jaar vertalen in hun bestemmingsplan.

Stap 8: Uitvoering en evaluatie

Indien het Tracébesluit is genomen en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. Het Bevoegd Gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de te verwezenlijken tracé-activiteiten vergelijken met de in het Ontwerp-tracébesluit/MER voorspelde effecten.

Hiertoe stelt Rijkswaterstaat tezamen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma op. Dit programma beschrijft de wijze waarop het onderzoek plaatsvindt en de termijn waarin dat gebeurt. Als de gevolgen ernstiger blijken dan verwacht, kan het Bevoegd Gezag nadere maatregelen nemen. Het resulterende evaluatieverslag ligt ter inzage.

8.3 De planning

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

tabel 8.1 Planning

Stappen	Activiteiten	Planning
1. Aanvangs beslissing	Publicatie aanvangsbeslissing	mei 2008
2. Startnotitie	Bevoegd Gezag maakt startnotitie openbaar	mei 2008
3. Inspraak en advies	INSPRAAK over de te onderzoeken effecten	
	Commissie m.e.r. adviseert Bevoegd Gezag over richtlijnen MER	juni - juli 2008
	Bevoegd Gezag stelt richtlijnen voor inhoud Ontwerp-tracébesluit /MER vast	najaar 2008
4. Ontwerp-tracébesluit/MER	Initiatiefnemer stelt Ontwerp-tracébesluit/ MER op	2008/2009
	Bevoegd Gezag neemt Ontwerp-tracébesluit en legt Ontwerp-tracébesluit/MER ter inzage	februari - maart 2010
	INSPRAAK EN HOORZITTINGEN over keuze en invulling van Ontwerp-tracébesluit/MER	februari - maart 2010
	Commissie m.e.r. adviseert Bevoegd Gezag over kwaliteit MER	februari - maart 2010
	Besturen adviseren Bevoegd Gezag over Ontwerp-tracébesluit/MER	februari - maart 2010
5. Tracébesluit	Bevoegd Gezag neemt Tracébesluit	september 2010
6. Beroep	Start BEROEPSPROCEDURE	september 2010
	Uitspraak Raad van State (circa 1 jaar na beroepen)	september - 2011
7. Vergunningen	Start vergunningaanvragen	september 2011
8. Uitvoering en evaluatie	Uitvoering project en evaluatie milieugevolgen	Vanaf september 2011



Bijlagen

Bijlage 1. Afkortingenlijst

GR

Groepsrisico

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

HOV

Hoogwaardig Openbaar Vervoer

M.E.R.

Milieueffectrapportage

De procedure en het proces.

MER

Milieueffectrapport

Het rapport.

MIRT

Meerjarenprogramma Infrastructuur

Ruimte en Transport

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

MJPO

Meerjarenprogramma Ontsnippering.

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

MMA

Meest Milieuvriendelijke Alternatief

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

NMP

Nationaal Milieubeleidsplan

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

OEI

Overzicht Effecten Infrastructuur

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

OV

Openbaar Vervoer

In de startnotitie is bijvoorbeeld sprake van de OV-fiets (pagina 12).

PMV

Provinciale Milieuverordening

Hierin wijst de provincie Stillegebieden en Grondwaterbeschermingsgebieden aan.

PR

Plaatsgebonden risico

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

VINEX

Vierde Nota Extra

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

ZOAB

Zeer Open Asphalt Beton

Asfalt met een zeer goede waterafvoer en geluidseigenschappen.

Bijlage 2. Woordenlijst

Aanvangsbeslissing

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

Alternatieven

In deze startnotitie staan alternatieven voor een samenhangend pakket van maatregelen, dat samen of individueel een mogelijke oplossing vormt.

Barrièrewerking

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

Benuttingsalternatief

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

Besluit m.e.r.

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

Bevoegd Gezag

De instantie die bevoegd is tot het nemen van een besluit in het kader van de Tracéwet en de Wet Milieubeheer.

Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.)

Een landelijke commissie van onafhankelijke deskundigen. De commissie adviseert het Bevoegd Gezag over de richtlijnen voor het MER en over de kwaliteit en volledigheid ervan.

Driehoek

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

Ecologische hoofdstructuur

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

Externe veiligheid

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

Filezwaarte

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

Fijn stof

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

Geluidscontour

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

Grenswaarde

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

Grondwaterbeschermingsgebieden

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

Hogere grenswaarde wegverkeerslawaaï

Een vastgestelde maximaal toelaatbare geluidbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde.

Hollandse Waterlinie en Nieuwe Hollandse Waterlinie

Verdedigingslinie uit de 17e eeuw die bestaat uit een aaneenschakeling van inundatievlakten en forten.

Hoofdwegenet

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

Indirecte economische effecten

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

Infrastructuur

Wegen, spoorwegen, vliegvelden.

Inundatievlakte

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

Kilometerprijs/kilometerheffing

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

Kosten-batenanalyse (KBA)

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

Kunstwerk

Een viaduct of brug die deel uitmaakt van de infrastructuur.

Ladder van Verdaas

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

Langzaam verkeer

Fietsers en wandelaars.

m.e.r.

Milieueffectrapportage. Met kleine letters wordt de in de wet voorgeschreven procedure aangeduid, die bestaat uit het maken van de startnotitie, inspraak, richtlijnen, adviezen, Milieueffectrapport, het beoordelen en gebruiken van het Milieueffectrapport in de besluitvorming en de evaluatie.

MER

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

Mobiliteitsmanagement

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

Nieuwe Hollandse Waterlinie

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

Noordvleugel Utrecht (NV Utrecht)

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

Nota Mobiliteit (NoMo)

Nota waarin het Nederlandse mobiliteitsbeleid is vastgelegd (2004).

Nota Natuur, Bos en Landschap 21e eeuw (NBL21)

Deze nota van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit beschrijft het bosbeheer (2000).

Onderliggend wegennet

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

Ontsnippering

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

Ontwerp-tracébesluit

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

Oriënterende waarde van het groepsrisico (GR)

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

Planstudie

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

Prijsbeleid

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

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS).

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

Randstadspoor

De naam van het toekomstige stadsgewestelijke treinvervoer in de regio Utrecht.

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

Referentiesituatie

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

Rode lijst soorten

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

Routeontwerp

Naam van het project van VenW, VROM en LNV dat zich bezighoudt met de integrale vormgeving van snelwegroutes teneinde de versnippering en verrommeling van het Nederlandse snelwegbeeld tegen te gaan.

Rijbaan

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

Rijkswaterstaat

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

Rijstrook

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

Risicocijfer

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

Robuustheid

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

Sociale veiligheid

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

Spitsstrook

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

Startnotitie

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

Stiltegebied

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

Tracébesluit

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

Tracéwet

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

Uitvoeringsbesluit

Besluiten (vergunningen, ontheffingen) ter uitvoering van het Tracébesluit.

UNESCO werelderfgoed

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

Varianten

Meerdere mogelijkheden voor onderdelen van een alternatief.

VERDER

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

Verkeersintensiteit

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

Versnippering

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

Verstoring

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

Visuele hinder

Uitzicht dat als lelijk ervaren wordt.

Voertuigverliesuren

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

Watertoets

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

Bijlage 3. Literatuurlijst

<i>Bestuur Regio Utrecht</i> Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Utrecht 2006	<i>Ministerie van V&W</i> Programma Randstad Urgent 2007	<i>Provincie Noord-Holland</i> Gebiedsplan Gooi- en Vechtstreek 2003
<i>Bestuur Regio Utrecht</i> Regionaal Structuurplan 2005-2015 2005	<i>Ministerie van V&W, Ministerie van LNV en Ministerie van VROM</i> Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) 2004	<i>Provincie Noord-Holland</i> Nota Groene wegen 1999
<i>Centraal Bureau voor de Statistiek</i> Cijfers over inwonersaantallen over verschillende jaren per gemeente	<i>Ministerie van V&W en Ministerie van VROM</i> Nota Mobiliteit - Naar een betrouwbare en voorspelbare reistijd 2004	<i>Provincie Noord-Holland</i> Provinciale Milieuverordening - vijfde tranche 2006
<i>Commissie Waterbeheer 21e eeuw</i> Waterbeleid voor de 21e eeuw 2000	<i>Ministerie van V&W, Ministerie van VROM en Ministerie van BZK</i> Nota en Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen 1996/2004	<i>Provincie Noord-Holland</i> Streekplan Noord-Holland Zuid 2003
<i>GOVERA</i> Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad 2006	<i>Ministerie van V&W, Ministerie van VROM, Ministerie van EZ en Ministerie van LNV</i> MIRT projectenboek 2008	<i>Provincie Utrecht</i> Beleidsplan Natuur en Landschap 1992
<i>Europese Unie</i> Kaderrichtlijn Water 2000	<i>Ministerie van VROM</i> Nota Ruimte - Ruimte voor ontwikkeling 2006	<i>Provincie Utrecht</i> Natuurgebiedsplan Eemland 2002
<i>Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden</i> Waterbeheersplan 2003-2007 2003	<i>Ministerie van V&W, Ministerie van VROM, Ministerie van EZ en Ministerie van LNV</i> Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) - Een wereld en een wil: werken aan duurzaamheid 2001	<i>Provincie Utrecht</i> Natuurgebiedsplan Vecht- en Plassengebied 2002
<i>Ministerie van LNV</i> Gebiedendatabase beschermde natuur- gebieden Nederland (internet)	<i>Nationaal Project Nieuwe Hollandse Waterlinie</i> Panorama Krayenhoff - Linieperspectief 2004	<i>Provincie Utrecht</i> Provinciaal Milieubeleidsplan 2004-2008 2003
<i>Ministerie van LNV</i> Nota Natuur, Bos en Landschap in de 21e eeuw - Natuur voor mensen, mensen voor natuur 2000	<i>NV Utrecht</i> Ontwikkelingsvisie NV Utrecht 2015-2030 2006	<i>Provincie Utrecht</i> Provinciale Milieuverordening 2005 2004
<i>Ministerie van OC&W, Ministerie van VROM, Ministerie van LNV en Ministerie van V&W</i> Nota Belvédère - Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting 1999	<i>Programma Bureau VERDER</i> MIT Verkenning/Netwerkanalyse regio Utrecht 2006	<i>Provincie Utrecht</i> Streekplan Utrecht 2005-2015 2004
<i>Ministerie van V&W</i> Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) 'Wegen' 'Spoorwegen' en 'Vaarwegen' 2007		<i>Rijk, Provincies, Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging Nederlandse Gemeenten en Unie van Waterschappen</i> Nationaal Bestuursakkoord Water 2003

*Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer
en Vervoer*
Anker Veilig op weg
2005

*Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer
en Vervoer*
Bereikbaarheidsmonitor Hoofdwegennet 2006
2007

*Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer
en Vervoer*
Filetop 50 2006
2007

Rijkswaterstaat DVS/DID
Bestand Geregistreerde Ongevallen
Nederland
2006

Rijkswaterstaat Utrecht
Grootschalige wegenenquête Utrecht
goederenvervoer
2004

Rijkswaterstaat Utrecht
Rijttijdenanalyse Hoofdwegennet Utrecht
in het jaar 2006
2007

Steunpunt Routeontwerp
Architectonische specificaties A27
2007

Steunpunt Routeontwerp
Panoramaroute - Visie Routeontwerp A27
2006

Waterschap Vallei & Eem
Waterbeheersplan 2004-2007
2003

Colofon

Deze planstudie is onderdeel
van het programma VERDER

Mobiliteit in Midden-Nederland



Auteurs

Rijkswaterstaat Utrecht,
projectteam Ring en Driehoek

Tekstredactie

Adequaat Communicatie

Coördinatie

Adequaat Communicatie

Fotografie

Roeland van Santbrink

Vormgeving

vM Design

Druk

Thieme Media Services





Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat die zorgt dat verkeer en water op de nationale netwerken kunnen stromen en die werkt aan droge voeten en voldoende en schoon water. www.rijkswaterstaat.nl

