

1. Nota van antwoord

Vanaf 5 december 2008 tot en met 30 januari 2009 lag de Startnotitie Knooppunt Hoevelaken ter inzage. Gedurende deze periode was het mogelijk voor een ieder om te reageren op deze startnotitie. Op elke inspraakreactie is een specifiek antwoord gegeven middels de brief die bij de aanbidding van deze Richtlijnen hoort. In deze Nota van Antwoord vindt u een overzicht van 10 categorieën vragen uit de inspraakprocedure voorzien van de daarbij behorende antwoorden.

Voor veel categorie vragen geldt dat meerdere brieven dit punt naar voren hebben gebracht. Het aantal brieven is echter niet alleen van belang. Een groot aantal brieven is namens meerdere personen geschreven, bijvoorbeeld brieven van bewonersorganisaties. Ook zijn er brieven van organisaties die een grote achterban vertegenwoordigen (Natuur en Milieu Utrecht, Kamer van koophandel). In veel brieven komen echter dezelfde punten naar voren.

10 categorieën van vragen

1. Veel insprekers zijn voor of tegen een alternatief. Vrijwel alle alternatieven hebben voor- en tegenstanders. Het alternatief B van nieuwe verbindingen en de zogenaamde Eemlus zorgen voor de meeste reacties
2. Veel insprekers erkennen het geschetste probleem van knooppunt Hoevelaken en denken mee in de oplossingen en doen suggesties over varianten en oplossingsrichtingen. Naast het knelpunt op het knooppunt zelf, wordt het sluipverkeer als een belangrijk knelpunt gezien
3. De meningen over het alternatief "Niet verbreden" lopen sterk uiteen. Een deel van de insprekers geeft aan dat het alternatief overbodig is omdat dit het probleem niet zal oplossen. Een ander deel van de insprekers geeft aan dat er juist te weinig aandacht is voor andere oplossingen dan het verbreden van asfalt.
4. Er zijn veel vragen voor aandacht voor geluid en lucht. Naast aandacht in zijn algemeenheid voor dit aspect wordt vaak de bestaande knelpunten genoemd in zowel Amersfoort als Hoevelaken
5. Er wordt veel aandacht gevraagd voor de aanwezige natuur en landschapswaarden.
6. Er zijn vragen gesteld over de procedure. De keuze voor een verkorte Tracéwet-procedure wordt ter discussie gesteld. Ook de situatie van meerdere Bevoegd Gezagen en een twee-fasenmer roepen vragen op.
7. Er wordt aandacht gevraagd voor het meenemen van landelijke en/of wereldwijde ontwikkelingen zoals de Kredietcrises, energieprijzen, klimaatverandering en het effect van belastingen
8. Men wil graag zo snel als mogelijk een oplossing
9. Er wordt aandacht gevraagd voor de relatie stad-land. Veel genoemd zijn de recreatieve waarden, fietsverbindingen en behoud van wandelmogelijkheden
10. Ten slotte zijn er vragen gesteld over de communicatie. Met name het verschil in media-aandacht tussen De Ring Utrecht en knooppunt Hoevelaken werd ter discussie gesteld

Vraag 1

Veel insprekers zijn voor of tegen een alternatief. Vrijwel alle alternatieven hebben voor- en tegenstanders. Het alternatief B van nieuwe verbindingen en de zogenaamde Eemlus zorgen voor de meeste reacties

Antwoord

In het onderzoek wordt onderzocht in welke mate mogelijke ingrepen aan knooppunt Hoevelaken de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland verbeteren. Op basis van dit onderzoek wordt door het Bevoegd Gezag een voorkeursalternatief gekozen. Het voorkeursalternatief zal worden opgebouwd uit de meest kansrijke onderdelen van de

verschillende alternatieven. Daarna volgt een tweede fase waarin het voorkeursalternatief in detail wordt uitgewerkt. U heeft in uw reactie al een duidelijke voorkeur voor of tegen een alternatief uitgesproken. De startnotitie kondigt het begin van het onderzoek aan. In het onderzoek worden de gegevens verzameld op basis waarvan het Bevoegd Gezag een keuze maakt. Voordat definitief wordt besloten, is nogmaals inspraak mogelijk.

Vraag 2

Veel insprekers erkennen het geschetste probleem van knooppunt Hoevelaken en denken mee in de oplossingen en doen suggesties over varianten en oplossingsrichtingen. Naast het knelpunt op het knooppunt zelf, wordt het sluijverkeer als een belangrijk knelpunt gezien.

Antwoord

Erkenning van het geschetste probleem

Veel insprekers erkennen het verkeerskundig probleem van knooppunt Hoevelaken. Daarna wordt een aantal noties gemaakt waar een oplossing aan moet voldoen, maar vaak wordt ook meegedacht en worden varianten en oplossingsrichtingen aangedragen. Een aantal van deze voorstellen worden zorgvuldig meegenomen in de nadere studie. Veel oplossingen zijn detailvoorstellen die in een uitwerking in de tweede fase naar voren komen maar een aantal wordt meegenomen in de eerste fase van het milieu-effectrapportage.

Verzoek om het Benuttingsalternatief te onderzoeken

Benuttingsmaatregelen alleen zijn geen toekomstvaste oplossing. Gezien de aard van de problematiek van knooppunt Hoevelaken is het noodzakelijk verder te kijken dan louter benuttingsmaatregelen. In het voorkeursalternatief krijgen elementen van benutten zeker een plaats. De mogelijkheden voor benutting worden verder uitgewerkt binnen het alternatief Verbreden.

Aandacht voor de problematiek van het sluijverkeer

Eén van de argumenten om deze studie naar de mogelijke verbreding te starten, is het feit (en beleving) dat er veel extra verkeer op het onderliggend wegennet aanwezig is. De aanname is dat dit verkeer eigenlijk beter op de A27 of de A1 zou kunnen worden afgewikkeld. Met name voor de aanpalende gemeenten is dit een zorg die tijdens overleg vaak wordt genoemd. De relatie met het onderliggend wegennet zal daarom in deze studie veel aandacht krijgen. Ten eerste als een aspect om het probleem te omschrijven, en vervolgens wordt gekeken in hoeverre de te onderzoeken alternatieven dit verkeerskundig probleem verminderen.

Wel is het zo dat maatregelen op het onderliggend wegennet zelf (b.v. afstellen van verkeerslichten, plaatsen verkeersdrempels, verbeteren fietsverbindingen etc.) geen onderdeel is van deze studie. Dat blijft de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder. Een aantal van dit type maatregelen is opgenomen in het programma VERDER; website www.ikgaverder.nl

Vraag 3

De meningen over het alternatief "Niet verbreden" lopen sterk uiteen. Een deel van de insprekers geeft aan dat het alternatief overbodig is omdat dit het probleem niet zal oplossen. Een ander deel van de insprekers geeft aan dat er juist te weinig aandacht is voor andere oplossingen dan het verbreden van asfalt.

Antwoord

De planstudie voor knooppunt Hoevelaken valt onder het programma VERDER, waarin de regionale partijen samenwerken aan een betere bereikbaarheid van de regio. In het programma VERDER wordt ingezet op een integrale verbetering van de bereikbaarheid. Daarom wordt niet alleen gekeken naar oplossingen voor het wegennet, maar ook naar oplossingen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement en

verkeersmanagement. De partijen van VERDER werken samen aan een integraal maatregelenpakket, inclusief oplossingen in samenhang met de planstudie knooppunt Hoevelaken. Een van de alternatieven die in de planstudie wordt meegenomen, is Niet Verbreden. Hierin is uitgangspunt dat het hoofdwegennet niet wordt verbreed voor het autoverkeer en volwaardig wordt ingezet op maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement. Ook dit alternatief moet voldoen aan de gestelde randvoorwaarden, te weten dat het alternatief een verkeerskundige oplossing biedt, technisch uitvoerbaar is, een niet te hoge milieudruk levert en binnen het gestelde budget te realiseren is.

Vraag 4

Veel insprekers uiten hun zorg over de huidige geluidsoverlast en vragen aandacht voor dit aspect.

Met stip was de vraag voor aandacht voor geluid de meest gestelde vraag. Hierbij wordt de huidige geluidsbelasting als overlast ervaren. Gevreesd wordt een toenemende hinder. Daarentegen is er de hoop dat met de eventuele verbreding van de snelweg ook dit knelpunt wordt aangepakt. Er wordt veelvuldig verzocht tot het plaatsen van geluidsschermen op diverse locaties om de overlast tegen te gaan. Ook cumulatie van diverse geluidsbronnen wordt vaak genoemd. Onderstaand wordt op deze en andere punten ingegaan.

Geluidhinder: Algemeen

In de MER worden de akoestische gevolgen van zowel de autonome ontwikkeling als de te onderzoeken alternatieven op hoofdlijnen in beeld gebracht. Dit gebeurt met behulp van geluidscontouren alsmede door het bepalen van het aantal geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidsklassen 48 tot 68 dB.

Voor het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) wordt op hoog detailniveau berekend wat de akoestische gevolgen zijn van het voorkeursalternatief op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen). Daarbij geldt de Wet geluidhinder (Wgh) als uitgangspunt. Op basis van de berekeningsresultaten wordt bepaald of het nodig is om (aanvullende) geluidsmaatregelen te treffen. Om vast te stellen of de te maken kosten voor eventuele maatregelen in redelijke verhouding staan tot het akoestisch effect ervan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde 'doelmatigheidscriterium'. Er wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (stiller asfalt), vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (afscherming).

Indien het treffen van maatregelen niet doelmatig blijkt kan worden teruggevallen op de vaststelling van een (nieuwe) hogere grenswaarde. Hierop volgt een onderzoek naar de binnenwaarde van de betreffende woningen. Mocht deze worden overschreden dan zal worden overgegaan tot gevelisolatie. Hierbij geldt geen doelmatigheidsafweging; bij overschrijding wordt te allen tijde een aanbod voor maatregelen gedaan.

Aangezien de te treffen maatregelen afhankelijk zijn van het te kiezen alternatief alsmede de uitkomsten van het akoestisch onderzoek, kan hier op dit moment nog niets concreets over worden gezegd.

Geluidhinder: Berekeningen en metingen

Voor het akoestisch onderzoek wordt gebruik gemaakt van driedimensionale rekenmodellen. De hoogte van de weg alsmede de omliggende bebouwing wordt hierin meegenomen. Tevens wordt rekening gehouden met de geluidsschermen en de hiervan afkomstige geluidsreflectie. Berekeningen hebben de voorkeur ten opzichte van metingen, aangezien hiermee slechts een momentopname wordt verkregen. Met berekeningen kunnen jaargemiddelden alsmede toekomstige situaties (conform de wettelijke toetsingen) in beeld worden gebracht.

De berekeningen worden uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Deze wettelijk vastgelegde, uniforme methode is eind jaren '80 met behulp van een uitgebreid meetprogramma gevalideerd; rond 2000 heeft een actualisatie plaatsgevonden.

Geluidhinder: Cumulatie

In de Wet geluidhinder wordt elke bron afzonderlijk beschouwd. Het akoestisch onderzoek zal zich dan ook primair richten op de Rijksweg. Toetsing aan gecumuleerde geluidsbelastingen van alle bronnen in het gebied is niet aan de orde. Het geven van een totaalbeeld van geluidsoverlast van alle bronnen in het gebied valt buiten de reikwijdte van deze studie. Bij de eventuele vaststelling van hogere grenswaarden zal er, voor zover relevant, tevens aandacht worden besteed aan cumulatie met andere wegen in het gebied alsmede spoorweglawaai.

Geluidhinder: Vormgeving geluidsschermen

Het te gebruiken materiaal en de vormgeving van eventueel te plaatsen geluidsschermen wordt in een later stadium bepaald.

Geluidhinder: Meer informatie

Voor aanvullende algemene informatie met betrekking tot geluid langs snelwegen wordt allereerst verwezen naar de bijgevoegde brochure 'Stilstaan bij geluid'. Verder is aanvullende informatie te vinden op de onderstaande websites.

Rijkswaterstaat:

http://www.rijkswaterstaat.nl/themas/natuur_en_milieu/geluidsoverlast/index.aspx

Geluidskaat EU-richtlijn:

<http://www.rijkswaterstaat.nl/projecten/natuurenmilieu/geluid%5Fronde%5Fsnelwegen%5Fnederland/geluidskaat/>

VROM: <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=7650>

Luchtkwaliteit

Tegelijkertijd met geluidhinder wordt ook de luchtkwaliteit als een knelpunt ervaren. Ook hier is de vrees dat de nieuwe situatie niet zal leiden tot een verbetering. Enkele insprekers vragen om het toepassen van een strengere norm voor de fijn-stof-uitstoot.

Luchtkwaliteit: Algemeen

In de MER wordt tevens het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit in beeld gebracht. De te verwachten concentraties NO₂ en PM₁₀ zullen daarbij worden afgezet tegen de normen uit Wet luchtkwaliteit (deze is opgenomen in de Wet milieubeheer). Er zal tevens aandacht worden besteed aan PM_{2,5}.

Het voorkeursalternatief, dat wordt uitgewerkt in het Ontwerp-Tracébesluit (OTB), dient te voldoen aan de randvoorwaarden en normen die voor luchtkwaliteit zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Dit betekent dat het project geen grote verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg mag hebben. Indien uit berekeningen blijkt dat dit wel verwacht wordt zullen maatregelen noodzakelijk zijn. Daarbij kan gedacht worden aan lagere maximumsnelheden of het plaatsen van schermen.

In diverse inspraakreacties zijn suggesties gedaan voor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, zoals het verlagen van de maximumsnelheid, het aanbrengen van beplanting en het realiseren van een systeem van positieve en negatieve lading. In het Innovatieprogramma luchtkwaliteit werken de ministeries van V&W en VROM samen aan innovatieve oplossingen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit op en rond snelwegen. Het effect van een aantal van de genoemde maatregelen wordt binnen dit programma inzichtelijk gemaakt.

Luchtkwaliteit: Berekeningen en metingen

Voor het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt gebruik gemaakt van rekenmodellen. Berekeningen hebben de voorkeur ten opzichte van metingen, aangezien hiermee slechts een momentopname wordt verkregen. Met berekeningen kunnen jaargemiddelden alsmede toekomstige situaties (conform de wettelijke toetsingen) in beeld worden gebracht.

Luchtkwaliteitsberekeningen worden uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Hierin zijn de te gebruiken emissiefactoren en

achtergrondconcentraties aangegeven. Deze worden vastgesteld op basis van metingen. In de berekeningen wordt rekening gehouden met de verwachte fractie stagnerend verkeer. Hiervoor zijn afzonderlijke, hogere emissiefactoren vastgesteld.

Luchtkwaliteit: Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is de kern van de Wet luchtkwaliteit, die met ingang van 15 november 2007 van kracht is geworden. In gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (zogenoemde overschrijdingsgebieden) gaan overheden in gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren. Het NSL is een bundeling van alle gebiedsgerichte programma's en alle rijksmaatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het NSL bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. Het is een soort balans. Links op de balans staan alle maatregelen die het Rijk, provincies en gemeenten vanaf 1 januari 2005 nemen om de luchtkwaliteit in een gebied te verbeteren. Rechts alle grote ruimtelijke activiteiten in het gebied waarover de overheden de komende vijf jaar een besluit willen nemen. Het betreft dan ruimtelijke, verkeers- en infrastructurele besluiten en vergunningen voor industriële installaties. Ook projecten met strategische nationale ruimtelijke doelen kunnen onder dit programma vallen. De balans helt over naar links: de positieve effecten (maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren) moeten de negatieve effecten (ruimtelijke projecten die de luchtkwaliteit verslechteren) ruimschoots overtreffen, maar bovenal moeten de maatregelen voldoende effect hebben om overal de normen te halen. Het Rijk coördineert het nationale programma. Het Rijk maakt met provincies en gemeenten afspraken over toetsbare resultaten; in de NSL-gebieden moeten de normen voor luchtkwaliteit in principe worden gehaald. De overheden kunnen op de uitvoering van de NSL-maatregelen worden afgerekend.

Het NSL is recentelijk vastgesteld door het Kabinet. Indien het NSL onherroepelijk van kracht wordt zal hiermee in de planstudie rekening worden gehouden.

Luchtkwaliteit: Meer informatie

Rijkswaterstaat:

<http://www.rijkswaterstaat.nl/themas/natuur%5Fen%5Fmilieu/luchtkwaliteit/>

VRM (inclusief informatie over het NSL): <http://www.vrom.nl/pagina.html?id=12328>

Innovatieprogramma luchtkwaliteit (IPL):

<http://www.ipluchtkwaliteit.nl/>

Vraag 5

Er wordt aandacht gevraagd voor de barrièrewerking die de huidige wegen vormen voor dieren. Tevens wordt aandacht gevraagd voor de aanwezige natuur- en landschapswaarden in de directe omgeving van de bestaande wegen, maar vooral voor de aanwezige natuur en landschapswaarden die zich bevinden op de mogelijke nieuwe tracés van de weg nieuwe verbindingen.

Antwoord

In de richtlijnen is veel aandacht voor natuur en landschap. Knooppunt Hoevelaken ligt in diverse belangrijke Nederlandse landschapstypen met daaraan verbonden de nodige gebieden die bescherming krijgen middels een speciale status. Te denken valt aan de Utrechtse Heuvelrug, het nationaal landschap Arkenheem/Eempolder, en het kleinschalig coulissenlandschap van de Gelderse vallei. Ook binnen deze landschapstypen zijn vele meer kleinschaliger natuurgebieden genoemd zoals Birkhoven, landgoed Hoevelaken, en de Schammer. Tot slot zijn er diersoorten zoals weidevogels en de zandhagedis die in het gebied een beschermd status hebben.

Het unieke karakter en de grote waarde van de door u genoemde natuurgebieden wordt erkend. Het aspect natuur en landschap wordt volledig meegenomen in de studie. In geval van het besluit tot uitbreiding van de wegcapaciteit door de aanleg van nieuwe (snel)wegen vindt een zorgvuldige afweging plaats tussen het aantasten van natuurgebieden en het oplossend vermogen van het voorgestelde alternatief. Bij de

uitwerking van het voorkeursalternatief worden niet alleen de effecten in beeld gebracht, maar ook de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen.

Vraag 6

Er zijn vragen gesteld over de procedure. De keuze voor een verkorte Tracéwet-procedure wordt ter discussie gesteld. Ook de situatie van meerdere Bevoegd Gezagen en een twee-fasenmer roepen vragen op.

Antwoord

Tracéwet-procedure

Op dit moment wordt een aantal hoofdalternatieven onderzocht om de verkeersproblematiek rondom knooppunt Hoevelaken op te lossen. Of er sprake zal zijn van aanleg van wegen is op dit moment nog niet duidelijk. Het is goed mogelijk dat er sprake is van nieuwe regionale wegen, dan wel uitsluitend verbreding van bestaande wegen. Dit betekent dat op dit moment uitsluitend de verkorte Tracéwet-procedure kan worden toegepast. Bij de verkorte procedure is er geen apart inspraak moment voor de Trajectnota/MER. Inhoudelijk betekent dit geen beperking van inspraak, omdat inspraak op het op te stellen MER mogelijk is bij de, gelijktijdige, publicatie van het ontwerp tracébesluit en MER. Mocht blijken dat het voorkeursalternatief, of delen daarvan, niet passen binnen de verkorte Tracéwet-procedure, bijvoorbeeld omdat de weg een bestemmingsplanwijziging vraagt, dan zal de Wet op de Ruimtelijke Ordening worden gevolgd. Dit is ook de reden dat het Bevoegd Gezag bestaat uit vier overheidsorganen.

MER in twee fasen

In deze planstudie project bestaat de MER-procedure uit twee fasen. In de eerste fase worden de effecten van de alternatieven op hoofdlijnen in kaart gebracht om tot een voorkeursalternatief te kunnen komen. In de tweede fase worden de effecten van het voorkeursalternatief in detail onderzocht. Tussen de eerste en tweede fase zal de commissie MER een toets uitvoeren en op basis van de resultaten van de eerste fase MER een aanvullend advies uitbrengen voor de richtlijnen van de Tweede fase. Tussen de eerste en tweede fase wordt tevens een consultatieronde georganiseerd.

Vraag 7

Er wordt aandacht gevraagd voor het meenemen van landelijke en/of wereldwijde ontwikkelingen zoals de Kredietcrises, energieprijzen, klimaatverandering en het effect van belastingen

Antwoord

Ontwikkelingen economie en energie

Het onderzoek richt zich op de periode tot 2020. Ook wordt een doorkijk gemaakt naar de periode tot 2030. De ontwikkelingen op het gebied van economie en energie voor de langere termijn zijn onzeker. Wel is de verwachting dat de mobiliteit in Midden-Nederland blijft groeien. In deze studie wordt de landelijke richtlijnen op het gebied van economische ontwikkelingen en klimaat gevolgd om eenduidige uitgangspunten te hebben tussen de diverse studies.

Vraag 8

Insprekers willen graag zo snel als mogelijk een oplossing

Antwoord

Deze insprekers zijn de dagelijkse files meer dan zat en willen graag weer doorrijden. Zij ondersteunen het initiatief en pleiten voor meer snelheid in de procedure. Er zijn echter juridische kaders en spelregels die ervoor moeten zorgen dat alle belangen zorgvuldig worden afgewogen. De consequentie is dat deze spelregels tijd kosten. De planning is de snelst mogelijke, rekening houdend met deze juridische kaders en spelregels.

Vraag 9

Er wordt aandacht gevraagd voor de relatie stad-land. Veel genoemd zijn de recreatieve waarden, fietsverbindingen en behoud van wandelmogelijkheden.

Antwoord

De barrièrewerking voor mens en dier is een belangrijk knelpunt. Aandacht voor wandel/fietsvoorzieningen is voorzien in deze studie. Eventuele extra voorzieningen of verbeteringen van de huidige onderdoorgangen zullen vooral in de 2^e fase van het MER worden uitgewerkt als het voorkeursalternatief bekend is

Vraag 10

Ten slotte zijn er vragen gesteld over de communicatie Met name het verschil in aandacht van de media tussen de Ring Utrecht en het knooppunt Hoevelaken werd ter discussie gesteld.

Antwoord

Communicatie over de startnotitie

De startnotitie is op verschillende manieren aangekondigd. Niet alleen op de wettelijk verplichte wijzen, zoals via de Staatscourant en de website van het Inspraakpunt, maar ook via advertenties in kranten, huis-aan-huisbladen en websites van Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten en VERDER. Ook zijn er verschillende informatieavonden geweest. De aandacht in de media is de verantwoordelijkheid en keuze van de media zelf.