

Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit A1 Hoevelaken – Barneveld Zuidbaan

Spitsstrook in het kader van de Spoedwet
wegverbreding

28 november 2008

Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit A1 Hoevelaken – Barneveld zuidbaan

Spitsstrook in het kader van de Spoedwet
wegverbreding

28 november 2008

1	Besluit	4
2	Toelichting	7
2.1	Aanleiding tot het project	7
2.2	Historie van het project en de besluitvormingsprocedure	7
2.3	Relatie met andere projecten	8
2.4	Verkeerskundige effecten van het project	9
2.5	Wegaanpassing en bijkomende infrastructurele maatregelen	9
2.6	Planning	9
2.7	Openstelling spitsstrook	9
2.8	Resultaten Milieueffectrapportage	10
2.8.1	Geluidhinder	10
2.8.2	Luchtkwaliteit	12
2.8.3	Verkeersveiligheid	13
2.8.4	Externe veiligheid	13
2.8.5	Natuur en landschap	13
2.8.6	Bodem en water	14
2.9	Overige aspecten	15
3	Kaarten	16
4	Ter inzage legging	17
5	Communicatie en planning	18
6	Bijlagen	19

1 Besluit

De besluittekst is geschreven vanuit de invalshoek dat de aanleg en ingebruikname van de spitsstrook is geschied.

Aanhef

Ter voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit in de zin van artikel 9, eerste lid, van de Spoedwet wegverbreding, stel ik hierbij het ontwerp-wegaanpassingsbesluit vast betreffende de aanpassing van de A1 Hoevelaken-Barneveld van km 46,0 tot km 54,0 waarbij de vluchtstrook van de zuidelijke hoofdrijbaan (van het knooppunt Hoevelaken richting Barneveld) tussen km 46,4 en 53,6, is ingericht als spitsstrook. Het betreft project 20 van de bijlage, onder B, bij de Spoedwet wegverbreding.

Dit ontwerp-wegaanpassingsbesluit – dat bestaat uit: de besluittekst (1) en de overzichts- en detailkaarten (3) – voorziet in de daarvoor noodzakelijke maatregelen. Het besluit gaat vergezeld van een toelichting en 8 bijlagen die geen deel uitmaken van dit besluit (2).

Artikel 1 Aanpassingsmaatregelen

1. Op het wegvak Hoevelaken-Barneveld is de vluchtstrook van de A1 tussen km 46,4 en km 53,6 (zuidelijke rijbaan) ingericht als spitsstrook. Daarmee is het aantal rijstroken gedurende de spitsperiode uitgebreid van 1x2 naar 1x3.
2. De bestaande verhardingsbreedte van circa 12,20 meter voor het wegvak Hoevelaken-Terschuur (km 46,4 t/m km 50,6) en de bestaande verhardingsbreedte van circa 11,50 meter voor het wegvak Terschuur-Barneveld (km 50,6 t/m km 53,6) is gehandhaafd. Gedurende de spitsperiode is sprake van drie rijstroken met een breedte van respectievelijk circa 3,50 meter voor twee permanente rijstroken en circa 3,35 meter voor de spitsstrook.
3. De aanpassingsmaatregelen zijn weergegeven op de kaartbijlagen (zie hoofdstuk 3).

Artikel 2 Openstelling spitsstrook

1. De spitsstrook wordt opengesteld indien het aantal voertuigen op het betreffende wegvak boven de 3000 per uur stijgt.
2. De spitsstrook wordt gesloten wanneer het aantal voertuigen op het betreffende wegvak daalt onder de 3000 per uur.

Artikel 3 Bijkomende infrastructurele voorzieningen

De volgende bijkomende infrastructurele voorzieningen zijn getroffen, zoals weergegeven op de kaartbijlagen (zie hoofdstuk 3):

- a. Ten behoeve van het invoegend verkeer vanaf de verzorgingsplaats "Palmpol" is ter hoogte van km 52,4 extra wegverharding aangebracht

over een afstand van circa 80 meter met een breedte van maximaal 2,5 meter. De extra wegverharding is gerealiseerd op rijkseigendom.

- b. Ten behoeve van de verkeersveiligheid zijn met een tussenruimte van circa 1000 meter zes pechhavens aangebracht, elk met een lengte van circa 100 meter en een breedte van maximaal 3,5 meter. De pechhavens zijn aangelegd: van km 46,8 tot km 46,9, van km 47,7 tot km 47,8, van km 48,8 tot km 48,9, van km 49,7 tot km 49,8, van km 51,0 tot km 51,1, van km 53,0 tot km 53,1. De pechhavens zijn gerealiseerd op rijkseigendom.

Artikel 4 Verkeersveiligheidsmaatregelen

De volgende verkeersveiligheidsmaatregelen zijn of worden getroffen:

- a. Er zijn, zoals aangegeven in artikel 3, onder b, zes pechhavens aangelegd met een tussenruimte van circa 1000 meter; elke pechhaven is voorzien van een praatpaal.
- b. Gedurende de periode waarin de spitsstrook geopend is, wordt de maximumsnelheid op het gehele onderhavige wegvak verlaagd van 120 km per uur naar 100 km per uur.
- c. Er is een elektronisch systeem aangebracht waarmee stilvallende voertuigen snel kunnen worden gedetecteerd.
- d. Ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook is het wegvak voorzien van camera's.
- e. Ten behoeve van een beter zicht voor de weggebruiker en ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook is het wegvak voorzien van verlichting die in de middenberm is geplaatst.
- f. Ten behoeve van de zichtbaarheid voor de weggebruiker is de dynamische bebording waarop opening en einde van de spitsstrook zijn aangegeven hoog geplaatst op masten of portalen.
- g. Ten behoeve van een eenduidig wegbeeld is zorg gedragen voor uniformiteit in bebording, bewegwijzering, signalering, markering, etc. en voor uniformiteit bij het invoegen en uitvoegen.
- h. Het inhaalverbod voor vrachtwagens is uitgebreid voor de periodes waarin de spitsstrook is geopend voor zover deze periodes vallen buiten de periode waarin het inhaalverbod nu reeds geldt.
- i. Er is een calamiteitenplan opgesteld en in werking.

Artikel 5 Maatregel t.b.v. landschap

Er is wegverlichting aangelegd die lichtverstrooiing naar de omgeving zoveel mogelijk beperkt. Hiervoor zijn aangepaste armaturen gebruikt. Er is een verlichtingsregime waarbij de verlichting vlak vóór en tijdens de opening van de spitsstrook is ingeschakeld.

Artikel 6 Nadeelcompensatie

Voor zover blijkt dat een belanghebbende ten gevolge van het onherroepelijk wegaanpassingsbesluit of ten gevolge van een onherroepelijk besluit ter uitvoering van dit wegaanpassingsbesluit als bedoeld in artikel 7, eerste lid van de Spoorwet wegverbreding schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven, en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende op andere wijze is verzekerd, zal hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding worden toegekend. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Voor kabels en leidingen is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwerken 1999 danwel hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet, en de

overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Verkeer & Waterstaat en Energied, VELIN en VEWIN, van toepassing..

Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het wegaanpassingsbesluit is vastgesteld. De beslissing op een verzoek om schadevergoeding zal niet eerder worden genomen dan nadat het schadeveroorzakende besluit onherroepelijk is geworden.

Artikel 7 Evaluatieprogramma.

De minister van Verkeer en Waterstaat zal, conform artikel 7.39 van de Wet milieubeheer, een evaluatie uitvoeren naar de feitelijke milieugevolgen. De evaluatie beperkt zich tot de in de milieueffectrapportage voorspelde milieugevolgen. Het evaluatieonderzoek zal zijn gericht op het meten/waarnemen van de werkelijk optredende effecten en mogelijk aanvullende maatregelen. De termijn waarover de evaluatie zich uitstrekt vangt aan vanaf het moment dat het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is tot drie jaar daarna.. Er zal een nulmeting worden uitgevoerd, die als referentiekader zal fungeren voor de evaluatie, voor zover deze referentie niet in de milieueffectrapportage is beschreven.

28 november 2008

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR-GENERAAL MOBILITEIT,

Drs. S. Riedstra



2 Toelichting

De Toelichting is geschreven vanuit de invalshoek dat de aanleg en ingebruikname van de spitsstrook is geschied.

De onderdelen Geluid (par. 2.8.1) en Lucht (par. 2.8.2) zijn geschreven vanuit de invalshoek dat aanleg van de spitsstrook nog moet geschieden.

2.1 Aanleiding tot het project

De regelgeving voor aanpassingen aan het hoofdwegennet (Tracéwet) kende ten tijde van het van kracht worden van de Spoedwet wegverbreding in 2003 een procedure die veel tijd in beslag nam. Deze procedure gold zowel voor de aanleg van wegen als voor wegverbredingen. Dat betekende dat ook voor een relatief eenvoudige ingreep een lange procedure doorlopen diende te worden. Teneinde eenvoudige ingrepen in filegevoelige onderdelen van het hoofdwegennet mogelijk te maken is destijds besloten tot invoering van een snellere procedure in specifieke regelgeving. De Spoedwet wegverbreding voorziet in die snellere procedure. Nadien is de Tracéwet gewijzigd, waardoor voor wegaanpassingen een kortere procedure geldt, vergelijkbaar met die van de Spoedwet. Deze gewijzigde Tracéwet is op 30 november 2005 in werking getreden. De Spoedwet wegverbreding blijft voor de projecten die opgenomen zijn in de bijlage bij de Spoedwet onverkort gelden.

In het kader van de Spoedwet wegverbreding worden die wegen aangepakt die tot de grootste knelpunten van het wegennet worden gerekend. Bij de selectie heeft verder een rol gespeeld dat de projecten binnen afzienbare tijd kunnen worden gerealiseerd, alsmede of deze uit het beschikbare budget kunnen worden gefinancierd.

De kern van de afwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de keuze van de projecten, die vallen onder de reikwijdte van de Spoedwet, ligt in de visie dat het meest effectieve wegennetwerk, een wegennetwerk is waarin de elementaire schakels zijn gevrijwaard van files.

De Spoedwet wegverbreding levert een bijdrage aan de oplossing van de grote en bekende knelpunten in de doorgaande verbindingen. Het resultaat van de Spoedwet zal niet zijn dat de files compleet zijn verdwenen. De capaciteit van de wegen zal echter in de spits wel toenemen.

Dit ontwerp-wegaanpassingsbesluit voorziet in de aanpassing van de A1 Hoevelaken – Barneveld (km 46,0 tot km 54,0) waarbij de vluchtstrook op de zuidbaan wordt ingericht als spitsstrook, zijnde het voorkeursalternatief, zoals genoemd onder projectnummer 20 van de bijlage, sub B, bij de Spoedwet wegverbreding.

2.2 Historie van het project en de besluitvormingsprocedure

Vernietiging eerder vastgesteld wegaanpassingsbesluit.

Een eerdere besluitvormingsprocedure om onderhavige spitsstrook te realiseren heeft geleid tot het wegaanpassingsbesluit van 13 oktober 2003. De Afdeling

bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling) heeft bij uitspraak van 12 mei 2004 dit besluit vernietigd. Een drietal uitvoeringsbesluiten zijn inmiddels onherroepelijk, te weten het Verkeersbesluit, de ontheffing Flora- en faunawet en de ontheffing Keur.

In een ordemaatregel gaf de Afdeling, in afwachting van een nieuw wegaanpassingsbesluit, de mogelijkheid om wel tot aanleg en gebruik van de spitsstrook over te gaan. De feitelijke werkzaamheden zijn inmiddels uitgevoerd en de spitsstrook is sinds april 2008 in gebruik. Formeel dient het wegaanpassingsbesluit nog te worden vastgesteld.

Opstellen van een milieueffectrapport

Op 15 september 2004 heeft de Afdeling uitspraak gedaan ten aanzien van het Spoedwetproject A2 Den Bosch – Eindhoven (Vught-Ekkersweijer) waarbij het wegaanpassingsbesluit is vernietigd. Deze uitspraak heeft tot gevolg dat voor het project A1 Hoevelaken – Barneveld, tevens een MER opgesteld dient te worden met daarin aanvullend onderzoek voor luchtkwaliteit en voor verkeersveiligheid. Er is voor gekozen een nieuwe besluitvormingsprocedure te starten om hierin te voorzien. Dit betekent tevens dat opnieuw de mogelijkheid van inspraak en beroep wordt geboden.

Opstellen nieuw ontwerp-wegaanpassingsbesluit.

1. Er is ten behoeve van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit een Milieueffectrapport (MER.: zie bijlage 1) opgesteld, waarin de effecten van de spitsstrook in vergelijking tot de autonome ontwikkeling (het referentie-alternatief), alsmede in vergelijking tot het meest milieuvriendelijk alternatief zijn weergegeven. Er is een apart voorschrift (artikel 7) opgenomen over de te verrichten evaluatie van de feitelijke milieugevolgen. Zie over het MER ook paragraaf 2.8
2. In het MER is mede rekening gehouden met hetgeen door de Raad van State is aangegeven ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Er is opnieuw onderzoek gedaan op dit punt en rekening gehouden met de Wet luchtkwaliteit.
3. Ook op het punt van de verkeersveiligheid zijn extra maatregelen getroffen, zoals aanpassing van de rijstrookbreedtes (inclusief spitsstroken) en extra calamiteitendoorsteken. Een en ander is weergegeven in de als bijlage 5 toegevoegde projectspecifieke afwegingsnotitie verkeersveiligheid. Ook het calamiteitenplan is aangepast (bijlage 7).
4. Er is een overzicht van verkeerskundige uitgangspunten opgenomen in bijlage 8, de Toelichting gebruik verkeersmodellen.

2.3 Relatie met andere projecten

De spitsstrook tussen Hoevelaken en Barneveld is project 20 uit de Spoedwet wegverbreding en sluit aan op het voormalige project 19 van de Spoedwet wegverbreding. Het voormalige project 19 betreft de aanleg van een spitsstrook links op de A28 vanaf de toerit Leusden Zuid tot knooppunt Hoevelaken, ofwel tussen km 17,8 op de A28 en km 46,5 op de A1. Conform de Aanvangsbeslissing van de minister van Verkeer en Waterstaat van september 2008 is dit project opgenomen in de planstudie A28 Utrecht – Amersfoort.

2.4 Verkeerskundige effecten van het project

De A1 tussen Hoevelaken en Barneveld is een belangrijke verbindende schakel tussen het noordelijk deel van de Randstad en het oosten van Nederland. Op dit wegvak treedt door de hogere intensiteiten regelmatig filevorming en vertraging op, hetgeen nog zal worden versterkt door de voorgenomen wegverbreding A28. De filevorming en vertraging op het wegvak Hoevelaken-Barneveld wordt tegengegaan door de spitsstrook in oostelijke richting (de zuidelijke rijbaan). Door de spitsstrook neemt de capaciteit van dit wegvak toe en wordt de afstroom van verkeer uit knooppunt Hoevelaken verbeterd tot Barneveld, waar de verkeersstroom zich verdeelt in oostelijke (A1) en zuidelijke (A30) richting. Doordat het verkeer bij Hoevelaken beter kan afstromen wordt ook het verkeer op de toevoerwegen naar knooppunt Hoevelaken (A1 en A28) minder gehinderd.

In de situatie 2000 ligt de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C-verhouding) in de avondspits rond de 0,9. Dat komt overeen met circa 4000 voertuigen per uur. Daarbij treedt regelmatig filevorming en vertraging op. In de toekomstige situatie (2010) heeft de I/C-verhouding in de avondspits zonder spitsstrook de waarde 1. Dat wil zeggen dat er sprake is van een overbelast wegvak. Met spitsstrook ligt de I/C-verhouding in 2010 rond de 0,7. De verkeersafwikkeling is dan acceptabel. In het MER wordt de I/C-verhouding uitgebreider besproken.

2.5 Wegaanpassing en bijkomende infrastructurele maatregelen

In de oude situatie bestond de A1 tussen km 46,0 en km 54,0 uit 2x2 rijstroken. In de nieuwe situatie bestaat de weg in oostelijke richting (zuidelijke rijbaan) uit 2 rijstroken plus een spitsstrook. In artikel 1 van de besluittekst zijn de aanpassingsmaatregelen aangegeven. Deze zijn feitelijk reeds uitgevoerd. Het dwarsprofiel is weergegeven op de kaarten.

Bij de toerit vanaf de verzorgingsplaats "Palmpol" even ten westen van Barneveld is over een afstand van circa 80 meter met een breedte van maximaal 2,5 meter extra wegverharding aangebracht.

Ten behoeve van elk van de zes pechhavens is extra verharding aangebracht over een lengte van circa 100 meter en een breedte van maximaal 3,5 meter.

2.6 Planning

De feitelijke werkzaamheden ten behoeve van het project zijn uitgevoerd en de spitsstrook is in april 2008 opengesteld (zie paragraaf 2.2).

De planning van het onderhavige wegaanpassingsbesluit is aangegeven in hoofdstuk 5.

2.7 Openstelling spitsstrook

De spitsstrook wordt geopend als dat gezien de (verwachte) drukte op de weg wenselijk is. Dat is pas het geval wanneer het aantal voertuigen op het wegvak boven de 3000 voertuigen per uur stijgt. Bij dit aantal is de verkeersafwikkeling nog acceptabel. De praktijk heeft echter uitgewezen dat de spitsstrook op dat

moment moet kunnen worden opengesteld om de toenemende drukte tijdig te kunnen opvangen.

In de verkeerscentrale wordt gesignaleerd wanneer het aantal van 3000 voertuigen per uur is bereikt. Op basis van dit signaal en op basis van de verwachting en de ervaring van de wegverkeersleider over de toename van de drukte wordt de spitsstrook na inspectie geopend. Dit gebeurt vooral in de avondspits.

Wanneer het aantal voertuigen daalt beneden de 3000 voertuigen per uur sluit de wegverkeersleider de spitsstrook weer.

2.8 Resultaten Milieueffectrapportage

Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit is een milieu-effectrapport (MER) opgesteld (zie hiervoor bijlage 1). In dit MER is onderzoek verricht naar de aspecten geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, externe veiligheid, natuur, landschap, bodem en water. De resultaten zijn hieronder op hoofdlijnen aangegeven. Daarbij wordt verwezen naar het MER en enkele daarbij gevoegde onderzoeksrapporten. Zoals uit het MER blijkt heeft het voorkeursalternatief geen relevante negatieve milieu-effecten, in vergelijking tot de referentiesituatie.

In het MER is naast het referentie- en het voorkeursalternatief tevens het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) onderzocht. Dit MMA behelst in feite het voorkeursalternatief (zijnde het enige realistische alternatief, gelet op het bepaalde in de Spoedwet wegverbreding), aangevuld met enkele maatregelen ter beperking van negatieve milieu-effecten van de weg als zodanig.

2.8.1 Geluidhinder

Ingevolge artikel 6, tweede lid, van de Spoedwet wegverbreding is de Wet geluidhinder niet van toepassing op projecten die op de bijlage, onder B, bij de Spoedwet wegverbreding staan.

Het wegaanpassingsbesluit dient ingevolge artikel 6, derde en vierde lid van de Spoedwet wegverbreding de akoestische gegevens te bevatten waaruit kan worden afgeleid of sprake is van een overschrijding van de 70 dB(A) bij geluidsgevoelige bestemmingen. Indien dat het geval is wordt, zo bepaalt artikel 6, vierde lid, in het wegaanpassingsbesluit een geluidreducerende wegdeklaag voorgeschreven, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevegd.

Voorts geldt ingevolge artikel 4, eerste lid, onder e, van de Spoedwet wegverbreding dat het wegaanpassingsbesluit voor projecten genoemd in de bijlage, onder B, een verlaging van de maximumsnelheid van motorvoertuigen gedurende de periode van openstelling van de extra rijstrook bevat. De mate en de duur van de verlaging worden bepaald door de ernst van de belasting met betrekking tot geluidhinder en luchtkwaliteit.

Met betrekking tot het treffen van maatregelen is het doelmatigheidscriterium als volgt ingevuld:

Bij een overschrijding van de geluidsbelasting van 70 dB(A) voor het jaar 2000 bij 1 losstaande geluidsgevoelige locatie wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek aangelegd wanneer de overschrijding (afgerond) 2 dB(A) of meer bedraagt. Betreft het 2 geluidsgevoelige locaties in hetzelfde cluster, dan wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek aangelegd, indien

de overschrijding bij tenminste 1 van deze 2 geluidsgevoelige bestemmingen (afgerond) 2 dB(A) of meer bedraagt. Gaat het om 3 of meer geluidsgevoelige locaties in hetzelfde cluster, dan moet er in beginsel een geluidsreducerend wegdek komen, ongeacht de mate van overschrijding.

Daarnaast kan tijdens het openstellen van de spitsstrook de maximumsnelheid worden verlaagd, afhankelijk van de ernst van de geluidhinder. Het effect van de snelheidsverlaging op geluidsgevoelige bestemmingen met een geluidsbelasting van meer dan 70 dB(A) is in dit geval echter maximaal 0,1 dB(A). Zo'n gering effect is op akoestische gronden verwaarloosbaar en dan zou snelheidsverlaging niet zinvol zijn.

De Wet milieubeheer vereist een beschrijving van alle relevante geluidseffecten in de milieu-effectrapportage. Daartoe is een akoestisch onderzoek gedaan. Het geluidseffect wordt relevant geacht wanneer sprake is van een toename van het geluidsniveau als gevolg van de aanleg van de spitsstrook met 1 dB(A) of meer. Als dat zo is, dan wordt een nader onderzoek uitgevoerd, waarbij de geluidscontouren worden bepaald van 40 dB(A) tot en met 70 dB(A) in geluidsklassen van 5 dB(A). Uit het akoestisch onderzoek volgt dat dit niet het geval is.

Ten behoeve van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit is onderzoek gedaan naar de effecten van de wegaanpassing op de geluidssituatie. Het akoestisch onderzoek maakt onderdeel uit van het milieueffectrapport en is als bijlage 2 bijgevoegd. Hier wordt een korte samenvatting gegeven.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op basis van de berekening met de verkeersgegevens over het jaar 2000 bij geen enkele woning de geluidsbelasting voor de situatie exclusief spitsstrook reeds hoger is dan 70 dB(A).

Aangezien er geen woningen aanwezig zijn met een geluidsbelasting van meer dan 70 dB(A) is er geen noodzaak om eventuele maatregelen in dit kader verder te onderzoeken.

In het geluidsplan dat conform de regels van de Wet geluidhinder uitgevoerd wordt, worden mogelijke maatregelen onderzocht. Dit geluidsplan dient uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit gereed te zijn.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft het voornemen om, kort na de publicatie van het wegaanpassingsbesluit, het ontwerp-geluidsplan ter visie te leggen.

In het MER is inzicht gegeven in de toekomstige situatie (2020) voor zowel de situatie met als de situatie zonder spitsstrook, hierbij is het effect van de spitsstrook inzichtelijk gemaakt. Het effect van de spitsstrook is beperkt van omvang, te weten maximaal 0,5 dB.

2.8.2 Luchtkwaliteit

Voor het (ontwerp)wegaanpassingsbesluit A1 Hoevelaken - Barneveld is onderzoek gedaan naar de effecten van de wegaanpassing op de luchtkwaliteit. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 3.

Op 15 november 2007 is de "Wet luchtkwaliteit", hoofdstuk 5, titel 2 uit de Wet milieubeheer, in werking getreden en deze vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De Wet luchtkwaliteit heeft als aanvulling dat voldaan wordt aan de Wet luchtkwaliteit indien een project niet in betekenende mate ($< 0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit bij snelwegen zijn stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) maatgevend.

De berekende concentraties zijn getoetst aan:

- de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties voor NO_2 ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$);
- de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentraties van NO_2 (18 keer per jaar een overschrijding van $290 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2009 en $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2010)
- de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties van PM_{10} ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$);
- de grenswaarde voor de etmaalgemiddelde concentraties van PM_{10} (35 maal per jaar een overschrijding van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Ten behoeve van het luchtonderzoek is een onderzoeksgebied vastgesteld. De hoofdlijn om te komen tot gebiedsafbakening is beschreven in de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 november 2007 (VENW/DGP-2007/9369) en de methodiek zoals ontwikkeld en op 22 februari 2008 vastgelegd door het "Expertteam gebiedsafbakening luchtkwaliteitsonderzoek". Het onderzoeksgebied omvat zowel het hoofdwegennet (HWN) als het onderliggend wegennet (OWN) en is weergegeven in bovengenoemd luchtrapport.

In het luchtonderzoek zijn voor de jaren 2009, 2010 en 2015 de volgende situaties in beschouwing genomen:

- de autonome ontwikkeling (geen wegaanpassing, permanente maximum rijsnelheid van 120 km/uur);
- het voorkeursalternatief, wegaanpassing met een maximum rijsnelheid van 120 km/uur die tijdens de openstelling van de spitsstrook wordt verlaagd tot 100 km/uur: voorkeursalternatief (120/100-spits);

Conclusie

hoofdwegennet

In 2009, 2010 en 2015 ligt voor het hoofdwegennet de concentratie NO_2 in zowel de autonome ontwikkeling als het voorkeursalternatief onder de grenswaarden. Ook de jaargemiddelde grenswaarde concentratie PM_{10} wordt nergens overschreden in 2009, 2010 en 2015. Alleen voor het hoofdwegennet treedt een overschrijding op van de etmaalgemiddelde grenswaarde PM_{10} in alle berekende jaren in zowel de autonome situatie als het voorkeursalternatief. Hierbij heeft het voorkeursalternatief gelijke of lagere concentraties vergeleken met de autonome situatie. Dit betekent dat voor het hoofdwegennet wordt voldaan aan artikel 5.16, eerste lid, sub a van de Wet milieubeheer.

onderliggend wegnnet

In 2009, 2010 en 2015 worden de uurgemiddelde grenswaarde concentratie NO₂ alsmede de jaargemiddelde en de etmaalgemiddelde grenswaarde concentraties PM₁₀ nergens overschreden. In 2010 wordt voor het onderliggend wegnnet alleen de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ overschreden. Maar de verslechtering in het voorkeursalternatief vergeleken met de autonome situatie is overal niet in betekenende mate. In 2015 zijn in het voorkeursalternatief geen overschrijdingen van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties NO₂ meer. Dit betekent dat voor het onderliggend wegnnet wordt voldaan aan artikel 5.16 eerste lid, sub c van de Wet milieubeheer.

Voor de overige Wet luchtkwaliteit stoffen (koolmonoxide, zwaveldioxide, lood en benzeen) en ozon kan overschrijding van de grenswaarden in 2009, 2015 en de tussenliggende jaren redelijkerwijs worden uitgesloten.

Dat betekent dat de luchtkwaliteit niet aan het onderhavige wegaanpassingsbesluit in de weg staat.

Het onderhavige wegaanpassingsbesluit brengt de verwezenlijking van het beleid dat er op is gericht de grenswaarden te bereiken niet in gevaar. Gelet op het voorgaande is er geen aanleiding om vanwege de luchtkwaliteit een verdergaande snelheidsverlaging door te voeren dan het verlagen van de maximum rijsnelheid van 120 km/uur tijdens de openstelling van de extra strook tot 100 km/uur, dan wel andere maatregelen te nemen.

2.8.3 Verkeersveiligheid

Voor verkeersveiligheidsaspecten wordt verwezen naar de projectspecifieke afwegingsnotitie verkeersveiligheid die als bijlage 5 is bijgevoegd. Conclusie uit dat onderzoek is dat de spitsstrook veilig gebruikt kan worden. In artikel 4 van de besluittekst is het overzicht van de verkeersveiligheidsmaatregelen aangegeven. Hierin is opgenomen dat tevens een calamiteitenplan is opgesteld dat beschrijft hoe wordt gehandeld bij calamiteiten en andere incidenten en welke hulpdiensten daarbij betrokken kunnen zijn. Op basis van dit plan zijn afspraken gemaakt met de verschillende hulpdiensten over aanrijdroutes en de verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij de hulpverlening. Het calamiteitenplan (bijlage 7) is vigerend en in werking.

2.8.4 Externe veiligheid

In het kader van het MER is een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Conclusie is dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico (PR) en de oriënterende waarde van het groepsrisico (GR) niet worden overschreden. Uit het oogpunt van externe veiligheid behoeven geen maatregelen te worden genomen. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het MER.

2.8.5 Natuur en landschap

In het kader van het MER is onderzocht of er sprake is van effecten op beschermde gebieden en beschermde flora en fauna.

Uit het onderzoek is gebleken dat realisatie van een spitsstrook op de A1 geen effecten heeft voor beschermde (natuur)gebieden, zoals Beschermde Natuurmonumenten of Natura 2000-gebieden. De A1 grenst wel aan gebieden

die aangewezen zijn als Ecologische Hoofdstructuur. De werkzaamheden vonden echter plaats buiten de aangewezen gebieden. Ook anderszins zijn de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur niet significant aangetast door de aanleg van de spitsstrook. Daarmee zijn mitigerende en compenserende maatregelen in de zin van de Nota Ruimte niet nodig geweest en zijn de in het MMA genoemde faunapassages niet aangelegd.

Mogelijke effecten op beschermde flora en fauna zijn beperkt tot soorten waarvoor een vrijstelling geldt bij ruimtelijke ingrepen. Bovendien is er bij het wegaanpassingsbesluit van 2003 reeds een ontheffing verleend in het kader van de Flora- en faunawet.

De spitsstrook heeft een zeer beperkt effect op het landschap, door de zichtbaarheid van de wegverlichting. Dit effect is onder meer gemitigeerd door verstrooiingsarme armaturen toe te passen. Er is geen beplanting aangetast en er zijn geen waardevolle archeologische en cultuurhistorische elementen direct langs de A1 aanwezig.

2.8.6 Bodem en water

In het kader van het MER is onderzoek gedaan naar de effecten van het project op bodem en (oppervlakte)water.

Bodem

Het grondverzet heeft alleen plaatsgevonden in de berm en heeft bestaan uit het verwijderen van de humeuze top laag (circa 30 à 40 cm). Hierbij kwam ongeveer 600 m³ bekledingsgrond vrij. Vervolgens werd als fundering een laag gebroken puin aangebracht. Ten slotte werd de nieuwe verharding (ZOAB) aangebracht. De ontgraven top laag werd zoveel mogelijk hergebruikt. De te hergebruiken grond werd deels direct naast de ontgraving in de berm verwerkt. De resterende grond die niet ter plaatse verwerkt kon worden, werd in de berm ter hoogte van km 45,5 tot km 46,1 verwerkt als aanvulling en versteviging van het bestaande talud.

Toepassing van puin en ZOAB en mogelijk het hergebruiken van de top laag grond vond plaats conform het Bouwstoffenbesluit. De milieubelasting van de onderliggende bodem was verwaarloosbaar.

Op basis van eerdere onderzoeken in wegbermen en het feit dat het zandlichaam eind zestiger jaren is aangelegd in een agrarisch gebied, is aangenomen dat de bermgrond over het algemeen niet tot licht verontreinigd is. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging waarvoor sanering noodzakelijk is.

Water

Ter invulling van de watertoets is overleg gevoerd met het Waterschap Vallei & Eem. De benuttingsmaatregel en de effecten daarvan op het (oppervlakte)water zijn besproken en hebben geresulteerd in een advies van het waterschap. De wijze waarop is omgegaan met dat advies is beschreven in het MER. Het wateradvies is als bijlage 3 van het MER opgenomen.

Ten aanzien van de waterkwaliteit geldt dat het ZOAB, de aanwezige infiltratiegreppel, de relatief brede bermen en grote afstand tot oppervlaktewater (niet zijnde de infiltratiegreppel), veelal in combinatie met de langs een groot deel van het wegtraject daartussen gelegen bossage, een

afdoende beschermingsniveau bieden. Als gevolg van de spitsstrook vindt geen of een verwaarloosbare extra belasting van het oppervlaktewater plaats door afstromend en verwaaiend wegwater, zodat er geen aanleiding is geweest voor aanvullende maatregelen.

Voor het ingraven van kabels boven de duikers van de primaire watergangen, te weten de Hoevelakensebeek bij km 46,1 en de Esvelderbeek bij km 52,5 is ontheffing van de Keur van het Waterschap Vallei & Eem verkregen.

2.9 Overige aspecten

Naast de milieu-aspecten en verkeersveiligheid zijn tevens andere aspecten meegewogen, namelijk: ruimtebeslagconsequenties voor verlegging van kabels en leidingen en bouwhinder.

Ruimtebeslag

De wegaanpassing is geheel op de huidige rijksgronden gerealiseerd.

Consequenties voor verlegging van kabels en leidingen

De verlegging van kabels en leidingen heeft reeds plaatsgevonden.

Bouwhinder

De feitelijke werkzaamheden zijn inmiddels uitgevoerd. Ten behoeve van de pechhavens en uitbreiding van de toerit vanaf de verzorgingsplaats Palmpol naar de rijksweg is extra asfalt aangebracht. Ook de aanvullende werkzaamheden zoals het aanbrengen van andere belijning, plaatsen van borden, enzovoorts zijn al verricht. Er is dus geen sprake meer van (bouw)hinder voor omwonenden.

3 Kaarten

De volgende kaarten maken onderdeel uit van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit:

De kaarten zijn gebundeld en separaat bijgevoegd:

- Overzichtskaart, schaal 1:20.000, nr. 1 inclusief 2 dwarsprofielen rijbaan inclusief spitsstrook, schaal 1:200;
- Situatiekaarten, schaal 1:2.500, nrs. 2 en 3 inclusief 3 dwarsprofielen details, schaal 1:100.

Zie voor deze kaarten de aparte kaartenmap.

4 Ter inzage legging

De minister van Verkeer en Waterstaat deelt mede dat op grond van de Spoedwet wegverbreding en de Algemene wet bestuursrecht het ontwerp-wegaanpassingsbesluit A1 Hoevelaken-Barneveld zuidbaan vanaf de publicatiedatum van de desbetreffende advertentie in de media gedurende 6 weken ter inzage ligt.

De stukken liggen ter inzage op de volgende plaatsen tijdens reguliere openingstijden.

instelling	adres en plaats
Ministerie Verkeer en Waterstaat	Plesmanweg 1-6, Den Haag
Rijkswaterstaat Utrecht	Griffioenlaan 2 Utrecht
Rijkswaterstaat Oost-Nederland	Gildemeestersplein 1, Arnhem
provincie Utrecht	Pythagoraslaan 101, Utrecht
provincie Gelderland	Markt 11, Arnhem
gemeente Barneveld	Raadhuisplein 2 en 3, Barneveld
gemeente Nijkerk	Kolkstraat 27, Nijkerk
gemeente Amersfoort	Stadhuisplein 1, Amersfoort
gemeente Leusden	't Erf 1, Leusden
Waterschap Vallei & Eem	Fokkerstraat 16, Leusden

Belanghebbenden kunnen gedurende de termijn van terinzagelegging hun zienswijze op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit naar voren brengen.

Als u wilt reageren op dit ontwerpbesluit, stuur uw reactie dan binnen 6 weken na aanvang van de inspraakprocedure naar;

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat,
o.v.v. "Ontwerp-wegaanpassingsbesluit A1 Hoevelaken-Barneveld zuidbaan"
Postbus 30316,
2500 GH DEN HAAG

Belanghebbenden die hun zienswijze mondeling naar voren willen brengen, kunnen dit doen tijdens de hoorzitting op 7 januari 2009 te Zwarteboek.

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

Informatiebronnen:
Meer informatie is te vinden op de website:
www.rijkswaterstaat.nl.

Of u kunt telefonisch contact opnemen via: 0800-8002.

5 Communicatie en planning

In onderstaand schema wordt op hoofdlijnen de planning van het wegaanpassingsbesluit weergegeven. Aan de planning kunnen geen rechten worden ontleend.

BG = bevoegd gezag, in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat
IN = initiatiefnemer, in dit geval Rijkswaterstaat Utrecht
Commissie m.e.r. = Commissie voor de milieueffectrapportage
MER = milieueffectrapport

De met een * aangegeven fase is reeds afgerond.

Fase	Activiteiten	Planning
Fase 1* Startnotitie	BG maakt de Startnotitie openbaar INSPRAAK over de te onderzoeken milieueffecten Commissie m.e.r. adviseert BG over richtlijnen voor MER BG stelt richtlijnen voor inhoud MER vast	11 januari 2005 11 januari tot en met 7 februari 2005 14 maart 2005 22 april 2005
Fase 2 MER en Ontwerp-wegaanpassingsbesluit	IN stelt MER op BG stelt het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en het MER vast en legt het 6 weken ter inzage HOORZITTING over de inhoud van het MER en het ontwerp wegaanpassingsbesluit Commissie m.e.r. adviseert BG over kwaliteit van MER Besturen adviseren over MER	Vanaf medio dec. 2008 7 januari 2009 Maart 2009 Maart 2009
Fase 3 Wegaanpassingsbesluit	BG stelt het wegaanpassingsbesluit vast BEROEPSTERMIJN	Voorjaar 2009 2009
Fase 4 Uitvoering en evaluatie	UITVOERING De feitelijke werkzaamheden zijn al uitgevoerd. Evaluatie milieugevolgen.	N.V.T Vanaf 2009

6 Bijlagen

Als losse bijlagen zijn bijgevoegd:

1. Milieueffectrapport, met bijlagen, november 2008;
2. Akoestisch onderzoek, Oranjewoud november 2008;
3. Luchtkwaliteit onderzoek, DGMR, november 2008;
4. Veiligheid spitsstroken en plusstroken, (rapport Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rijkswaterstaat, september 2003);
5. Projectspectifieke afwegingsnotitie Verkeersveiligheid, november 2008.
6. Incident Management bij spits- en bufferstroken, advies voor de spoedwetprojecten, (rapport Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rijkswaterstaat, november 2003);
7. Calamiteitenplan Spitsstrook A1 Hoevelaken – Barneveld, oktober 2004;
8. Toelichting gebruik verkeersmodellen, november 2008.

Colofon

Uitgave Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
Rijkswaterstaat Utrecht

Bezoekadres: Griffioenlaan 2
Utrecht

Postadres: Postbus 24094
3502 MB Utrecht

Telefoon algemeen: 088 – 7973111

Foto's figuren: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Redactie Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
Rijkswaterstaat Utrecht

Oplage 800 exemplaren

Eerste druk November 2008

Met uitzondering van de kaartbijlage (zie hoofdstuk 3) kunnen aan de figuren, kaarten en illustraties in dit besluit géén rechten worden ontleend.

Lijst van afkortingen

ZOAB	=	Zeer Open Asfalt Beton
EHS	=	Ecologische hoofdstructuur (landelijk)
GHS	=	Groene hoofdstructuur (provinciaal)
PM10	=	Fijn stof
NO _x	=	Stikstofverbindingen
(O)WAB	=	(Ontwerp)-Wegaanpassingsbesluit
RWS	=	Rijkswaterstaat
V&W	=	Verkeer en Waterstaat
VROM	=	Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
WAB	=	Wegaanpassingsbesluit
Wgh	=	Wet geluidhinder

