

1043-
66 (2)

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A1 Barneveld - Deventer



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A1 Barneveld - Deventer

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



Den Haag, juli 2000

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Den Haag, juli 2000

Inhoudsopgave

.....

1 INLEIDING	1
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	3
2.1 INLEIDING	3
2.2 PROBLEEMSTELLING.....	3
2.3 DOEL	3
2.4 OMGAAN MET HET NVVP.....	4
3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	5
4 VERKEER EN VERVOER.....	8
4.1 INLEIDING	8
4.2 TE ONDERZOEKEN ASPECTEN.....	8
5 BESTAANDE TOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING	10
5.1 ALGEMEEN.....	10
5.2 STAND VAN DE TECHNIEK	10
6 MILIEU-EFFECTEN	11
6.1 LUCHT	11
6.2 GELUID	13
6.3 VEILIGHEID.....	17
6.4 FLORA, FAUNA EN ECOLOGIE	18
6.4.1 Mitigerende en compenserende maatregelen.....	20
6.5 LANDSCHAP	20
6.6 BODEM EN WATER	22
6.7 SOCIALE ASPECTEN.....	22
7 RUIMTEGEBRUIK, ECONOMIE EN RECREATIE	23
7.1 RUIMTEGEBRUIK.....	23
7.2 ECONOMIE	24
7.3 RECREATIE	24
8 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	25
9 LEEMTEN IN INFORMATIE	26
10 EVALUATIEPROGRAMMA	27
11 VORM EN PRESENTATIE	28
12 SAMENVATTING VAN HET MER.....	29

BIJLAGE

1 Inleiding

In 1996 is de beleidsnota Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB) verschenen. Deze nota vloeide voort uit het besef dat een extra inspanning nodig was om Nederland bereikbaar te houden. De nota bevatte geen nieuw beleid maar wel een versnelling van het bestaande beleid alsmede een keuze voor een integrale aanpak van de belangrijkste achterlandverbindingen, de A1, de A2/76 en de A4. Een achterlandverbinding is een in SVV-II opgenomen categorie wegen die belangrijke economische centra onderling en met het Europese achterland verbindt. Op basis van deze integrale aanpak is besloten om studies te starten voor de delen van de achterlandverbindingen waar zich na uitvoering van alles waartoe al besloten is nog knelpunten voordoen. In totaal gaat het daarbij om negen traject-gedeelten waarvan een drietal op de A1. De A1 loopt van Amsterdam via Amersfoort, Apeldoorn en Hengelo naar de Nederlands-Duitse grens bij Oldenzaal.

Het traject van de A1 tussen Barneveld en Deventer is een van de weggedeelten waar zich in de toekomst knelpunten gaan voordoen.

De Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Oost Nederland treedt als initiatiefnemer op voor de trajectstudie naar de problemen op en de mogelijkheden en consequenties van een verbreding van dit gedeelte. Voor deze trajectstudie wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd. Bevoegde instanties hierbij zijn de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Doel van de richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs, waar onder de commissie MER, en de commentaren en opmerkingen welke naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie ook de bijlage).

Plangebied

Het plangebied betreft het gedeelte Barneveld-Deventer (km 61-110) van de achterlandverbinding A1.

Studiegebied

De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieuaspecten geluid, veiligheid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."

2.1 Inleiding

Uitgangspunt bij de probleemstelling zijn de intensiteiten zoals die voortvloeien uit de gehanteerde modellen.

2.2 Probleemstelling

De startnotitie geeft aan dat de A1 steeds drukker is geworden. In de toekomst zal het verkeer verder groeien, ondanks allerlei maatregelen om deze groei af te remmen (het maatregelenpakket uit het SVV-II). Verschillende wegvakken tussen Barneveld en Deventer zullen op termijn met fileproblemen geconfronteerd worden.

Het MER dient deze problemen verder uit te werken door in de probleemstelling te beschrijven welke (bestaande en/of toekomstige) verkeers- en vervoersknelpunten er ontstaan uitgaande van een congestiepercentage van 2% dat is opgenomen in SVV-II. Tevens dient daarbij aangegeven te worden in hoeverre deze problemen veroorzaakt worden door een tekortschietende capaciteit dan wel primair een gevolg zijn van knelpunten op knooppunten en aansluitingen. Tevens dienen de leefmilieuknelpunten, inclusief de verkeersveiligheid, te worden geïnventariseerd. Een leefmilieuknelpunt is een situatie waarin de gewenste situatie op grond van beleid en of normstelling niet overeenkomt met de feitelijke ontwikkelingen tot 2020. Bij het ontbreken van doelen voor 2020 dienen de berekende effecten 2020 vergeleken te worden met de doelen voor 2010.

2.3 Doel

- De alternatieven moeten een oplossing bieden voor de toekomstige bereikbaarheidsproblemen op de A1 tussen Barneveld en Deventer. Omdat het begrip bereikbaarheidsprobleem momenteel in verband met de opstelling van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) in ontwikkeling is kan voor wat betreft de doelstelling niet enkel van het congestiepercentage van 2% worden uitgegaan. Om die reden dient onderzocht te worden in hoeverre de in hoofdstuk 3 aangegeven alternatieven een bijdrage leveren aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem waarbij het jaar 2020 uitgangspunt is. De doelstelling van dit project is derhalve om te komen tot een verbetering van de bereikbaarheid zonder dat het 2% criterium hiermee doorslaggevend wordt in samenhang met een verbetering van de leefbaarheidsknelpunten. In de startnotitie is daartoe opgenomen het criterium "bij benadering" ten aanzien van het congestiepercentage.
- De alternatieven zullen daarnaast getoetst worden aan geformuleerde leefbaarheidsdoelstellingen. Een gelijke nuance als geldt bij de

bereikbaarheidsdoelstelling is hier echter van toepassing gegeven het in ontwikkeling zijnde beleid terzake (o.a. Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) en nota Natuur Bos en Landschap in de 21-ste eeuw (NBL21)). Dit betekent dat onderzocht dient te worden in hoeverre de alternatieven een bijdrage leveren aan het voorkomen van nieuwe c.q. oplossen van bestaande leefbaarheidsproblemen.

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

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

Kort moet worden aangegeven, welke voorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies en dergelijke) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze voorwaarden zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden, of er in de omgeving van het plangebied gebieden liggen, die een speciale status in het beleid hebben of krijgen. Tevens moet aangegeven worden welke criteria voor afweging van alternatieven aan het milieubeleid kunnen worden ontleend. Deze informatie dient gehaald te worden uit geldende nota's en plannen. Indien de informatie ook uit in ontwikkeling zijnde plannen wordt gehaald dient daarbij duidelijk de status te worden aangegeven.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het tracébesluit door de minister van V&W en de minister van VROM. Tevens wordt beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten, voor zover mogelijk, de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

Daar waar zinvol dienen de alternatieven en effecten per deeltracé te worden beschreven, zodanig dat op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER besluitvorming over combinaties van alternatieven mogelijk is. Voorts kan aangegeven worden of en hoe een in de tijd gefaseerde uitvoering van maatregelen, behorend tot de afzonderlijke alternatieven, mogelijk is.

2.4 Omgaan met het NVVP

Zoals in de startnotitie al is aangegeven zijn er verschillende onzekerheden welke de trajectstudie kunnen beïnvloeden. In het bijzonder gaat het daarbij om de totstandkoming van het Nationale Verkeers- en Vervoersplan. Het is denkbaar dat deze gevolgen kan hebben voor onder meer de probleem- en doelstelling. Vooralsnog wordt uitgegaan van SVV-II beleid. Ten tijde van de publicatie van de Trajectnota/MER is het NVVP (naar verwachting) van kracht. Besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De nota zal hiertoe de relevante informatie moeten bevatten. Indien het NVVP daartoe aanleiding geeft zal een aanvulling op de richtlijnen worden vastgesteld.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

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

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

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

De startnotitie bevat een gemotiveerd voorstel voor wel en niet uit te werken alternatieven en varianten. In aanvulling hierop geldt, mede naar aanleiding van de adviezen en de inspraakreacties, het volgende:

- De Trajectnota/MER wordt opgesteld om een besluit te kunnen nemen over het rijkswegennet. Besluitvorming over het onderliggend wegennet kan daar geen deel van uitmaken. Uiteraard dienen de effecten van de verschillende alternatieven op het onderliggend wegennet wel in beeld te worden gebracht. Uitgangspunt voor de studie is dat er geen nieuwe aansluitingen komen, tenzij daarover - in ander verband - overeenstemming is bereikt.
- De huidige hoogteligging is uitgangspunt bij verbreding.
- Overeenkomstig de startnotitie geldt dat extra verbetering van het openbaar vervoer niet als zelfstandig alternatief wordt uitgewerkt. De reacties en de adviezen geven geen aanleiding om van dit voorstel af te wijken. Het OV heeft weliswaar een belangrijke betekenis voor de reductie van de groei van het autoverkeer maar uitsluitend extra openbaar vervoer is niet toereikend. Dit geldt temeer nu op grond van het SVV-II beleid al een forse groei van het openbaar vervoer uitgangspunt voor deze trajectstudie is. Uiteraard zal het openbaar vervoer wel aan de orde komen bij de afzonderlijke alternatieven voorzover dit openbaar vervoer direct samenhangt met het gebruik van de weg zoals in het geval van de bus.
- In de startnotitie is ook een verbredingsvariant met gescheiden hoofd- en parallelbanen opgenomen. Toepassing van een hoofd- en parallelbanensysteem is, indien de verkeerssituatie daartoe aanleiding geeft, een mogelijkheid bij eventuele verbreding vanaf 4 rijstroken. Daarbij wordt een getrapte werkwijze gehanteerd: eerst zal een verkeerskundige analyse worden uitgevoerd (inclusief aandacht voor kosten en ruimtelijke consequenties); vervolgens zal op basis hiervan in overleg met het Bevoegd Gezag worden bepaald of het wenselijk is om deze optie als volwaardig alternatief in de studie uit te werken. Verder dient de Trajectnota/MER de informatie te bevatten, die nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken.
- In de reacties is ook aandacht gevraagd voor de relatie met het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (Veluwe resp. Veluwe en IJssel met uiterwaarden).

Alhoewel de IJssel met uiterwaarden nog niet is aangewezen als Habitatgebied zal dit naar verwachting binnen afzienbare tijd plaatsvinden. Deze geven aan dat een eventuele keuze voor een alternatief dat zich binnen een dergelijk gebied bevindt op grond van de beschermingsformules gemotiveerd dient te worden aan de hand van het SGR-stappenplan (het zogenaamde "nee, tenzij"-beginsel waarbij uitsluitend op grond van zwaarwegende belangen een ingreep mogelijk is). Het MER dient bouwstenen voor de daarvoor noodzakelijke informatie te verschaffen. Indien uit deze informatie blijkt dat het gewenst is om de geselecteerde alternatieven opnieuw te bezien dient daarvoor contact te worden opgenomen met het Bevoegd Gezag. De onderbouwing daarvan in de uiteindelijke besluitvorming zelf is een verantwoordelijkheid van het Bevoegd Gezag.

De volgende alternatieven worden uitgewerkt (mede) op basis van de beschrijving en motivering in de startnotitie:

- autonome ontwikkeling (in de startnotitie genoemd onder de referentiesituatie);
- benuttingsalternatief;
- verbredingsalternatief 1: 2x3 rijstroken;
- verbredingsalternatief 1-A: 2x3 rijstroken plus benuttingsmaatregelen tussen Beekbergen en Deventer;
- verbredingsalternatief 2: 2x3 rijstroken en tussen Beekbergen en Deventer 2x4 (en eventueel 4x2 indien de verkeerssituatie daartoe aanleiding geeft) rijstroken;
- Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

Deze alternatieven dienen te worden uitgewerkt voor het referentiejaar 2020.

Een benuttingsalternatief zoals in de startnotitie is omschreven dient te allen tijde te worden uitgewerkt waarbij het maximaal oplossend vermogen dient te worden aangegeven. Gedacht kan worden aan benuttingsmaatregelen als: inhaalverboden voor vrachtwagens, dynamische maximumsnelheden, toeritdosering, selectieve benutting van de vluchtstroken, vergroting van het aantal rijstroken binnen het bestaande profiel door aanpassing van de rijstrookindeling/ belijning, verbetering van de bewegwijzering en eventuele toepassing van dynamische route-informatiepanelen, bredere toepassing van het incidentdetectie en -management.

Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld uit het MMA) dienen zodanig te worden beschreven dat ook zelfstandig over de toepassing ervan kan worden beslist.

Aparte aandacht verdient het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA wordt ontwikkeld door het huidige tracé te optimaliseren voor de natuur en/of het leefmilieu. Indien zich situaties voordoen waarbij bestaande knelpunten kunnen worden verbeterd kunnen dergelijke maatregelen onderdeel uitmaken van het MMA. Dat geldt ook ingeval van nieuwe knelpunten, waarvoor op grond van de bestaande wet- en regelgeving dan wel het beleid geen maatregelen nodig zijn.

Bij het ontwikkelen van het MMA dient een actieve aanpak te worden gevolgd. Hiermee wordt bedoeld dat toepassing van de bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en

-verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen.

Bij de ontwikkeling van het MMA dienen reële, kansrijke opties waar het gaat om extra verbetering van het (met name regionale) openbaar vervoer te worden onderzocht. Daarnaast kunnen aspecten worden onderzocht als: tegengaan of verminderen van verstoring (bijvoorbeeld licht) in natuurgebieden

door specifieke maatregelen op of langs de weg; verminderen van bestaande barrières en verstoringen voor flora en fauna in combinatie met tegengaan van nieuwe verstoringen.

Daarnaast gelden de volgende voorwaarden:

- het MMA moet realistisch zijn, dat wil zeggen voldoen aan de doelstellingen, zoals geformuleerd in het MER, alsmede binnen de competentie van de Initiatiefnemer liggen;
- het alternatief moet zo worden omschreven dat afzonderlijke maatregelen toepasbaar zijn bij de andere alternatieven en varianten;
- uitgangspunt blijft de huidige hoogteligging.

4 Verkeer en Vervoer

4.1 Inleiding

De startnotitie bevat een uitvoerig hoofdstuk Verkeer en Vervoer. De daarin opgenomen aspecten komen op verschillende plaatsen in de Richtlijnen terug. Omdat dit wellicht tot onduidelijkheden kan leiden, zullen in het navolgende de verschillende onderdelen uit de startnotitie de revue passeren voorzien van een verwijzing naar het hoofdstuk van de Richtlijnen waarin dit onderdeel een plaats heeft gekregen. Daarnaast bevat dit hoofdstuk de overige relevante verkeers- en vervoersaspecten.

4.2 Te onderzoeken aspecten

In hoofdstuk 2 zijn de probleem- en de doelstelling aan de orde geweest terwijl de uit te werken alternatieven en varianten in hoofdstuk 3 zijn behandeld. Daarin is ook aangegeven welke alternatieven niet behoeven te worden uitgewerkt.

Aanvullend geldt het volgende:

- Er dienen verkeerscijfers gepresenteerd te worden voor het jaar 2020. Deze dienen geijkt te zijn op een recent jaar. Voorts dient uitgegaan te worden van het maatregelenpakket dat behoort bij het SVV-II. In een bijlage bij het MER dient aangegeven te worden van welk sociaal-economisch scenario is uitgegaan en welke overige beleidsuitgangspunten zijn gehanteerd. Wanneer duidelijkheid ontstaat over het NVVP, zullen de consequenties daarvan in beeld moeten worden gebracht. Indien nodig zal hiervoor een aanvulling op de Richtlijnen worden vastgesteld.
- De Trajectnota/MER dient naast inzage in de congestiekansen tevens een analyse te bevatten van knelpunten die veroorzaakt worden door de situering, vormgeving en belasting van knooppunten en aansluitingen, krappe boogstralen, etcetera.
- Per alternatief dient inzicht te worden gegeven in de volgende aspecten:
 1. De verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet door middel van congestiepercentage alsmede de restcapaciteit per alternatief voor 2020;
 2. De effecten op de aansluitende wegvakken van het hoofdwegennet eveneens in de vorm van een congestie kans en de restcapaciteit;
 3. De effecten op het onderliggend wegennet in de gevallen waarin de intensiteiten met ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling;
 4. Verkeersveiligheid: op basis van het huidige aantal, type en locatie van ongevallen wordt per alternatief een inschatting gemaakt van het aantal slachtoffers. Op basis hiervan en het voertuigkilometrage 2020 wordt een risicocijfer berekend voor 2020. Dit wordt vergeleken met het landelijke streefrisicocijfer en het risicocijfer van de autonome ontwikkeling.
NB. Het risicocijfer is het aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers op het betreffende wegvak. Vooral bij het

benuttingsalternatief zal verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt worden;

5. Informatie over motiefverdeling, ritafstand in km (in de volgende klassen 0-20, 20-60, 60-100, langer dan 100), herkomst/bestemming en modal split;
6. Voertuigverliesuren: bij het bepalen van de in geld uitgedrukte tijdwinst dient rekening te worden gehouden met de bezettingsgraad van de personenauto's en vrachtwagens.

5 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

5.1 Algemeen

Voor de beschrijving van de huidige situatie dient het jaar 1998 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten (jaar 2020) vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. In het bijzonder geldt dat voor het jaar 2010.

Er zijn vele onzekerheden zowel ten aanzien van het beleid (o.a. NVVP en Vijfde Nota RO) als ten aanzien van ontwikkelingen. In de Trajectnota/MER dient afzonderlijk ingegaan te worden op het totaal aan relevante ontwikkelingen en de gevoeligheid van de alternatieven en effecten daarvoor. Naast onzekerheden ten aanzien van beleid en sociaal-economische ontwikkelingen dient een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd te worden voor (ruimtelijke) ontwikkelingen in de regio, waarvoor plannen in voorbereiding zijn. Indien mogelijk zijn dit kwalitatieve analyses, indien nodig kwantitatieve analyses. Voor de A1 gaat het daarbij o.a. om de ontwikkelingen ten aanzien van de oostelijke omlegging om Voorthuizen en ontwikkelingen van bedrijventerreinen nabij de A1 (onder meer Epse-Noord) waarover nog nadrukkelijk besluitvorming moet plaatsvinden.

In elk geval gelden de reeds genomen besluiten met betrekking tot de weginfrastructuur als onderdeel van de autonome ontwikkeling.

5.2 Stand van de techniek

Tijdens de trajectstudie dient er vanuit gegaan te worden dat er in 2020 geen nieuwe technieken beschikbaar zijn die leiden tot wezenlijk andere verkeersoplossingen dan wel andersoortige verplaatsingen.

6 Milieu-effecten

Algemeen

Van de diverse alternatieven dienen de milieu-effecten te worden onderzocht. Voor negatieve effecten die niet kunnen worden voorkomen dienen mitigerende maatregelen te worden voorgesteld. Indien uit effectenonderzoek blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, dienen verdergaande mitigerende maatregelen te worden onderzocht, dit in overleg met het Bevoegd Gezag.

6.1 Lucht

Voor het aspect lucht dient aan twee onderwerpen aandacht te worden besteed bij de beschrijving van de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de gevolgen van de alternatieven in de Trajectnota/MER: totale luchtemissies en de lokale luchtkwaliteit concentraties. Er behoeft geen aandacht te worden besteed aan geurhinder.

Voor het onderwerp totale luchtemissies gaat het daarbij om:

- aangeven van specifieke bijdrage van de verschillende alternatieven (voor gehele tracélengte) aan de vermindering/vermeerdering van totale emissies voor de stoffen CO₂, NO_x en C_xH_y in ton/jaar;
- bespreking hiervan in relatie tot de landelijke doelstellingen uit het SVV-II en NMP.

Voor het onderwerp lokale luchtkwaliteit gaat het om:

- aangeven per alternatief van de luchtverontreiniging concentraties voor NO₂, B(a)P en fijn stof voor het hele tracé;
- aangeven per alternatief van de verandering (toe- of afname) van luchtkwaliteit concentraties voor NO₂, B(a)P en fijn stof;
- aangeven waar normoverschrijding plaatsvindt en tevens bebouwingsconcentraties aanwezig zijn en voor deze knelpunten de normoverschrijdingsafstand tot de wegas aangeven. Daarnaast dient te worden aangegeven het aantal inwoners dat in het gebied woont waar normoverschrijding plaatsvindt.

Voor het bepalen van de totale luchtemissies en lokale luchtkwaliteit concentraties dient gebruik te worden gemaakt van het zogenaamde TNO-verkeersmodel. Volsta met gridberekeningen voor het bepalen van de algemene lokale luchtkwaliteit. Bereken de lokale luchtkwaliteit voor een meer gedetailleerd inzicht bij knelpunten aan de hand van de dwarsdoorsnedenbenadering.

Presentatie

Totale luchtmissies

Geef in een tabel de totale emissies voor de gehele tracélengte van de verschillende alternatieven aan voor CO₂, NO_x en C_xH_y in ton/jaar; idem voor het referentiejaar 1986 (SVV-II doelstellingen) en de autonome ontwikkeling.

Totale emissies voor gehele tracélengte (in ton/jaar)					
Stof	1986 (referentiejaar voor SVV-II doelstellingen)	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
CO ₂					
NO _x					
C _x H _y					

Lokale luchtkwaliteit (concentraties)

Maak op basis van de gridberekeningen kaarten per stof en per alternatief (en huidige situatie/autonome ontwikkeling) met de verdeling van concentratieklassen.

Indien normoverschrijding plaatsvindt op een locatie voor een bepaalde stof dient voor deze stof in een tabel de normoverschrijdingsafstand te worden aangegeven.

Locatie waar zich het knelpunt bevindt *	normoverschrijdingsafstand (m)

*tussen haakjes staat de Rijksdriehoekscoördinaat die de ligging van het dwarsprofiel aangeeft

Indien normoverschrijding plaatsvindt dient daarnaast in een tabel voor desbetreffende stoffen het aantal inwoners te worden aangegeven dat in het gebied woont waar normoverschrijding plaatsvindt.

Aantal inwoners in gebied waar normoverschrijding plaatsvindt				
	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
NO ₂				
B(a)P				
fijn stof				

6.2 Geluid

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten van de verschillende alternatieven en varianten dient bij het aspect geluid aandacht besteed te worden aan:

- a) het geluidbelast oppervlakte: door middel van contouren en hectaren dient het geluidbelast oppervlakte voor stiltegebieden voor 40 dB(A) in kaart gebracht te worden. Er zal met contouren gewerkt worden. Allereerst zal het referentieniveau (bestaande situatie) bepaald worden en daarna zullen in stappen van 5 dB(A) contouren vanaf 40 tot 65 dB(A) worden weergegeven. Daarnaast dienen de geluidseffecten voor de SGR-gebieden en overige gebieden - waar onder dag- en verblijfsrecreatie - in kaart te worden gebracht in stappen van 5 dB(A) vanaf 50 dB(A) tot 65 dB(A). Ook wordt ter indicatie een beeld gegeven van het geluidverloop over 24 uur op een aantal representatieve punten langs het studietraject;
- b) geluidbelaste woningen en geluidgehinderden: er dient een kwantitatieve beschrijving te komen van de verandering van het aantal geluidbelaste woningen. Tevens zal voor het aantal (ernstig) geluidgehinderden een kwalitatieve beschrijving gegeven worden van de te verwachten verandering;
- c) geluidbeperkende maatregelen: een vergelijking van de alternatieven/varianten met betrekking tot geluidbeperkende maatregelen aangevuld met een kwalitatieve indicatie van andere mogelijke maatregelen (bijv. snelheidsbeperking in geval van benutting) in geval bij alternatieven/varianten extreme schermhoogtes aan de orde zijn. Ook dienen binnen het MMA de aspecten, waar onder de effecten, van dubbellaags ZOAB in beeld te worden gebracht;
- d) aansluitende wegvakken achterlandverbinding: in de studie dient te worden onderzocht in welke mate er sprake is van geluidstoename/-afname op de aansluitende wegvakken van het traject in studie.

Aanpak

Algemeen:

- Er moet ofwel gebruik gemaakt worden van een SRM-II berekening zonder reflecties, maar met toepassing van Dhuis-correctie, ofwel van een SRM-II berekening met 1 reflectie. Indien dit vanuit akoestisch oogpunt noodzakelijk is, kan met meer dan 1 reflectie worden gerekend.
- Aftrek artikel 103 Wgh alleen bij het bepalen van de benodigde geluidbeperkende maatregelen toepassen. Artikel 103 wordt gehanteerd voor het maatregelenpakket maar niet voor het aantal gehinderden en akoestisch ruimtebeslag.
- Voor geluidschermen, die horen bij een alternatief, wordt een indicatie van schermhoogtes gegeven en worden de effecten mét aanwezigheid van schermen weergegeven.

ad a) akoestisch ruimtebeslag: Voor de bepaling van het akoestisch ruimtebeslag dient de SRM-II methode toegepast te worden met inachtnaam van het hiervoor gestelde over reflecties. Daarbij dienen geluidcontouren te worden berekend voor de etmaalwaardeklasse waarbij in contouren van 5 dB(A) wordt gewerkt van 40 tot 65 dB(A) voor stiltegebieden en van 50 tot 65 dB(A) voor SGR-gebieden en overige gebieden, waar onder dag- en verblijfsrecreatie. Ook wordt ter indicatie een beeld gegeven van het geluidverloop over 24 uur. Het akoestisch ruimtebeslag kan vervolgens worden bepaald aan de hand van het oppervlak dat binnen een bepaalde etmaalwaardecontour valt. Voorgesteld wordt om bij de berekening van het akoestisch ruimtebeslag van de alternatieven en varianten uit te gaan van een maatregeleniveau overeenkomstig het stand-still beginsel.

Dat houdt voor het bepalen van het weg te nemen reconstructie-effect in:

- ervan uitgaan dat nog niet afgeronde saneringen voltooid zijn of worden aangepakt, hetzij via de R/S regeling, hetzij via reeds door VROM voorgenomen autonome sanering;
- rekening houden met reeds vastgestelde hogere waarden van de maximaal toelaatbare geluidbelasting;
- voor bepaling van de omvang van het reconstructie-effect in de nieuwe trajectstudie dienen, wanneer van toepassing, de laatst vastgestelde waarden als uitgangspunt te worden gehanteerd.

Bij het vaststellen van hogere waarden wordt - in tegenstelling tot bij geluidgehinderden en geluidbelaste woningen - wel rekening gehouden met het meenemen van artikel 103.

ad b) geluidbelaste woningen en geluidgehinderden; Een kwantitatieve indicatie van de verandering van het aantal geluidbelaste woningen en een kwalitatieve indicatie van het aantal (ernstig) geluidgehinderden (meer/gelijk/minder) aan de hand van een deskundigenoordeel over de met SRM-II berekende geluidcontouren en topografisch kaartmateriaal over bebouwingsconcentraties.

ad c) geluidbeperkende maatregelen: Kwantitatief te bepalen met behulp van de uitkomsten van de SRM-II berekeningen. Uitgangspunt is het stand-still beginsel zoals verwoord onder a. akoestisch ruimtebeslag. Rekening houdend met deze uitgangspunten dient een eventueel reconstructie-effect van +2 dB (afgerond) in principe (rekening houdend met doelmatigheidscriteria) te worden weggelaten.

ad d) het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat ook die delen van de achterlandverbinding die niet in de studie zijn betrokken maar wel beïnvloed worden ten gevolge van een significante verandering in de verkeersintensiteit en/of -samenstelling. Een significante verandering in de intensiteit kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% en een afname van tenminste 20% ten opzichte van de referentiesituatie (bestaande situatie). In beeld worden gebracht de effecten van het bronvermogen en van (mogelijk) andere verhardingssoorten.

Presentatie

ad a) geluidbelast oppervlak;

In een tabel presenteren. Deze zou er als volgt kunnen uitzien:

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
akoestisch ruimtebeslag stiltegebieden / overige gebieden				
SGR/recreatie				
SGR/natuur				
40 - 45 dB(A)				
45 - 50 dB(A)				
50 - 55 dB(A)				
55 - 60 dB(A)				
60 - 65 dB(A)				
geluidbelaste woningen				
50 - 55 dB(A)				
55 - 60 dB(A)				
60 - 65 dB(A)				
65 - 70 dB(A)				
> 70 dB(A)				
(ernstig)geluidgehinder- den				
-effecten (meer/minder/gelijk)				
- locatie				

ad b) aantal geluidbelaste woningen en geluidgehinderden;

Ten aanzien van het aantal geluidbelaste woningen wordt voorgesteld het aantal geluidbelaste woningen vanaf 50 dB(A) in kaart te brengen, gepresenteerd in klassen van 5 dB(A) (zie bovenstaande tabel). Ten aanzien van het aantal gehinderden wordt voorgesteld te volstaan met een globale kwalitatieve beschrijving van de verandering (af-/toename) t.o.v. het referentiejaar 1986 en de autonome ontwikkeling (zie ook bovenstaande tabel).

ad c) geluidbeperkende maatregelen:

Een vergelijking tussen de alternatieven presenteren door in een tabel het benodigd schermoppervlak gesommeerd per alternatief te beschrijven.

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
Indicatie omvang geluidbeperkende maatregelen				

ad d) geluidsbelasting aansluitende wegvakken achterlandverbinding

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
aansluitende wegvakken aan te passen tracé				
van... tot.... in dB(A)				
meer minder gelijk				
vantot..... in dB(A)				
meer minder gelijk				

Aandachtspunten

Bij de berekening van geluidseffecten dienen mogelijk significante effecten van overkluizing en middenbarrière (betonnen middenbermbarrier) en afstraling van viaducten meegenomen te worden.

Tevens dient - daar waar dat voorkomt - cumulatie van effecten door verschillende bronnen bekeken te worden. Cumulatie kan geschieden aan de hand van de berekening van de Milieukwaliteitsmaat (MKM) uit het ontwerp Algemene Maatregel van Bestuur inzake cumulatie.

Voor het aspect trillingen bestaan geen normen of beleidsdoelen. In het algemeen spelen trillingen geen wezenlijke rol in de afweging in deze fase van de trajectstudie. Aan dit aspect zal dan ook bij de beoordeling van alternatieven in de Trajectnota/MER geen aandacht worden besteed. Wel zal, indien voor verbreding wordt gekozen, bij de verdere uitwerking en uitvoering aandacht besteed worden aan het voorkomen of verminderen van trillingen.

6.3 Veiligheid

Veiligheid in relatie tot vervoer van gevaarlijke stoffen is te onderscheiden in interne en externe veiligheid. Zie voor verkeersveiligheid paragraaf 4.2.

Voor interne veiligheid (veiligheid van de weggebruikers in relatie tot vervoer van gevaarlijke stoffen) geldt dat hieraan aandacht besteed dient te worden in het geval van overkappingen.

Voor externe veiligheid geldt dat het leeuwendeel van het gevaarlijke stoffenvervoer brandstofvervoer betreft. De toename van het autoverkeer in het algemeen heeft tot gevolg dat er meer brandstof vervoerd gaat worden. Aan de hand van prognoses dient te worden aangegeven of de externe veiligheid in 2020 voldoet aan de beleidsdoelstellingen. In die situaties waar externe veiligheid nader onderzocht dient te worden, geldt het volgende: Externe veiligheid heeft betrekking op risico's voor de omgeving en kan worden onderscheiden in individueel risico en groepsrisico. De belangrijkste aspecten voor de externe veiligheid, als gevolg van het voornemen, waaraan aandacht moet worden besteed bij de beschrijving van de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling en de effecten van de alternatieven zijn:

Individueel risico:

- (verandering in) de ligging van de individueel risicocontour voor het niveau van 10^{-6} per jaar;
- toetsing aan de grenswaarde (10^{-6}) voor het individueel risico door ter hoogte van (bestaande en geplande kwetsbare) objecten de contour te confronteren met bebouwingsgegevens;

Groepsrisico:

- weergave van het groepsrisico in klassen, met de klassenindeling: >10 en >100 slachtoffers;
- in geval van 'knelpunten' m.b.t. het groepsrisico het groepsrisico per km bepalen;
- indicatie van verandering in het groepsrisico.

Voor externe veiligheid dient gebruik te worden gemaakt van de IPO-RBM.

Presentatie

Individueel risico, externe veiligheid

Geef in een tabel weer de risicocontouren 10^{-6} (= grenswaarde) in relatie tot de afstand tot de weg. Presenteer voor plaatsen waar knelpunten zijn te verwachten een topografische kaart (schaal 1:10.000) met daarop weergegeven de risicocontour 10^{-6} .

Wegvak	Norm/ doelstelling	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
Van A tot B					
Van B tot C					
Van C tot D					

Groepsrisico, externe veiligheid

Geef in een tabel weer de kans dat een groep personen komt te overlijden als gevolg van een ongeval, weergegeven per locatie met bebouwingsconcentratie. Waarbij zij opgemerkt dat weergave in klassen plaatsvindt, te weten: 10-100 en >100 slachtoffers.

Wegvak	bij bebouwings- concentratie	Autonome ontwikkeling			Alt. 1			Alt. 2			MMA		
		I	II		I	II		I	II		I	II	
Van A tot B	locatie 1												
Van B tot C	locatie 2												
Van C tot D	locatie 3												

I = kans op overlijden van een groep van 10-100 personen als gevolg van een calamiteit.

II = kans op overlijden van een groep van meer dan 100 personen als gevolg van een calamiteit.

6.4 Flora, fauna en ecologie

Geef, alvorens over te gaan tot effectbeschrijving, op basis van gegeven natuurdoeltypen en (P)EHS-gebieden een beschrijving van de bestaande kwaliteiten binnen het studiegebied. Ook natuurontwikkelingsgebieden en gebieden welke onder de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen verdienen hierbij aandacht.

De belangrijkste aspecten voor flora, fauna en ecologie waaraan, indien van toepassing, aandacht dient te worden besteed bij de beschrijving van de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling en de alternatieven zijn:

- de vernietiging en verstoring van leefgebieden (ruimtebeslag), waarbij aandacht voor waardevolle gebieden en kenmerkende soorten/elementen;
- invloed op versnippering van ecologische verbindingzones;
- versnipperingsknelpunten, waarbij zowel aandacht voor bestaande versnipperingsknelpunten als voor nieuwe versnipperingsknelpunten in relatie tot de effectiviteit van genomen en eventueel te nemen ontsnipperingsmaatregelen;
- mitigerende maatregelen met betrekking tot vernietiging, verstoring en versnippering en;
- compenserende maatregelen met betrekking tot SGR-gebieden en gebieden welke onder de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen.

Voor de beschrijving van effecten op het gebied van ruimtebeslag en versnippering dient een kwalitatieve beschrijving te worden gegeven door gebruikmaking van de gebiedenbenadering, aangevuld met de aansprekende soorten-benadering.

Ten aanzien van mitigerende maatregelen kan buiten genoemde gebieden worden volstaan met een globale indicatie van die maatregelen en het hanteren van kengetallen daarbij; uitwerking kan plaatsvinden in de OTB-fase.

Geef op basis van het compensatiebeginsel uit het SGR een eerste indicatie van de benodigde compensatie van verlies aan natuurwaarden als gevolg van de voorgenomen activiteit. Maak voor het uitvoeren hiervan gebruik van de gebiedenbenadering, als beschreven in het SGR.

Presentatie

Vernietiging van leefgebieden (soortenbeleid en gebiedenbeleid)

Geef de effecten ten aanzien van ruimtebeslag weer in een tabel, waarin opgenomen het oppervlak (ha) vernietigd gebied (P)EHS/natuurwaarden en het aantal vernietigde waardevolle elementen. Een en ander kan worden ondersteund met een kaart (schaal 1:25.000) waarop (P)EHS gebieden en waardevolle elementen worden aangegeven op een topografische kaart.

Vernietiging leefgebieden	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
Totaal ruimtebeslag in ha	(0)			
Aantal vernietigde waardevolle elementen	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Verstoring van leefgebieden (verstoring van fauna)

De effecten kunnen globaal worden beschreven als oppervlakte verstoord natuurgebied of overig gebied met natuurwaarde. Dit eveneens aangeven in de vorm van een tabel.

Versnippering van leefgebieden

Geef de knelpunten met betrekking tot versnippering weer in een tabel, waarin het aantal knelpunten en de aard van die knelpunten is opgenomen. Daarnaast kan visualisatie van de knelpunten plaatsvinden op een kaart met schaal 1:25.000.

Ontsnipperingsknelpunten	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MM A
Totaal aantal ontsnipperingsknelpunten				
Aantal ontsnipperingsknelpunten per soort	I II	I II	I II	I II

I = nieuw knelpunt: bestaande ontsnipperingsmaatregelen verliezen effectiviteit

II = bestaand knelpunt

6.4.1 Mitigerende en compenserende maatregelen

Voor mitigerende en compenserende maatregelen geldt dat het huidige kwaliteitsniveau (rekening houdend met de uitvoering van vigerende plannen) als uitgangspunt dient. Indien sprake is van aanpassing van aanwezige compenserende maatregelen dan vormt dit een integraal onderdeel van de alternatieven.

Presentatie

Mitigerende maatregelen

Presentatie op basis van een kaart (schaal 1:50.000), waarbij tekstueel een korte onderbouwing wordt gegeven.

Compenserende maatregelen

Maak de informatie met betrekking tot compensatie inzichtelijk middels een tabel waarin informatie is opgenomen over de aard en het oppervlak van het verlies/de aantasting van compensatieplichtige gebieden (de 5 beleidscategorieën). Tevens vermelden de aard en oppervlakte van zoekgebieden voor compensatie, alsmede een indicatie van de haalbaarheid. Visualiseer daarbij op een kaart 1:50.000 benodigd aard en oppervlakte van de te compenseren gebieden.

6.5 Landschap

Het aspect landschap dient te worden beschreven vanuit de volgende deelaspecten:

- Cultuurhistorie alleen bij verbreding, vergraving van de aardebaan of (tijdelijke) grondwaterstandsverlaging. Hieronder vallen historische geografie, historische bouwkunde en archeologie.
- Aardkundige waarden alleen bij verbreding of vergraving van de aardebaan. Hieronder vallen geologie, geomorfologie en bodem.
- Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden. Aan landschappelijke inpassing/ontwerp dient in de OTB-fase aandacht te worden geschonken, waarbij wordt gerefereerd aan het huidige kwaliteitsniveau. Ook dient aandacht besteed te worden aan de ruimtelijke barrièrewerking /visuele hinder van de weg. Aangezien de huidige hoogteligging uitgangspunt is gaat het hier met name om nieuwe en aanvullende geluidwerende voorzieningen.

De belangrijkste aspecten waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de effecten van de alternatieven zijn:

- in voorkomende gevallen (aard van) aantasting/vernietiging van cultuurhistorische elementen en aardkundige waarden.
- aantal, oppervlakte, lengte, aard van aantasting/vernietiging van landschappelijk waardevolle gebieden (beleidscategorieën).

Voor cultuurhistorische elementen wordt verwezen naar de Monumentenwet, de cultuurhistorische waardenkaart van de nota Belvédère, provinciale karteringen en de gegevens van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Het in beeld brengen van effecten op bijzondere aardkundige waarden kan geschieden met behulp van de geomorfologische kaart van Nederland en gebiedskennis (GEA-objecten vallen hier vanzelf onder). Voor de effectbeoordeling geldt dat een deskundigenoordeel dient te worden toegepast nadat een globale inventarisatie van mogelijke 'knelpunten' heeft plaatsgevonden.

Voor landschappelijk waardevolle gebieden wordt verwezen naar de gebieden uit de Nota Landschap en provinciale karteringen. Voor effectbeschrijving met betrekking tot landschappelijk waardevolle gebieden dient, na het uitvoeren van een inventarisatie van landschappelijk waardevolle gebieden en locaties waar inpassing tot knelpunten kan leiden, deskundigenoordeel te worden toegepast.

Presentatie

Cultuurhistorie

Presenteer de effecten met betrekking tot cultuurhistorie in een tabel, met daarin opgenomen het aantal en/of de oppervlakte van aantastingen, alsmede een waarde-oordeel over de aard van het aangetaste element. In een toelichtende tekst dienen uitspraken te worden gedaan over de aard van de aantasting. Daarnaast dient een en ander inzichtelijk te worden gemaakt op een kaart, schaal 1:25.000.

Indien er sprake is van een veelheid aan elementen kunnen deze in de presentatie verdeeld worden in archeologische, historisch bouwkundige en historisch geografische elementen.

Cultuurhistorie	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
aantal aangetaste/doorsneden potentiële vindplaatsen	(0)			
aantal aangetaste/doorsneden waardevolle elementen/vindplaatsen	(0)			
oppervlakte aangetaste waardevolle elementen/vindplaatsen	(0)			
aantal aangetaste/ doorsneden monumenten	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Aardkundige waarden (indien van toepassing)

Presenteer naast een kwalitatieve beschrijving met betrekking tot de aard van de (toename van de) doorsnijding/aantasting van elementen een tabel met daarin informatie over lengte, oppervlak en aantal van de (toename van de) doorsnijdingen van elementen. Dit dient te worden ondersteund door een kaart, schaal 1:25.000.

Indien er sprake is van een veelheid aan elementen, kunnen deze in de presentatie verdeeld worden in geologische, bodemkundige en geomorfologische elementen.

Aardkundige waarden	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
aantal aangetaste/doorsneden elementen	(0)			
lengte aantasting/doorsnijding elementen (in m)	(0)			
oppervlak aangetaste/doorsneden elementen (in ha)	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden (indien van toepassing)

Geef een kwalitatieve beschrijving van de effecten en presenteer een en ander in een tabel met daarin opgenomen: waardevolle gebieden: oppervlakte (ha) doorsnijding/aantasting; kleine elementen: aantal doorsneden/aangetaste elementen; beekdalen: lengte (m) doorsnijding/aantasting. Een en ander dient te worden ondersteund met een kaart, schaal 1:25.000.

Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
oppervlakte waardevolle gebieden (in ha)	(0)			
aantal waardevolle elementen	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

6.6 Bodem en water

De aspecten bodem en water spelen een rol in het ontwerpproces voor zover er sprake is van verbreding of vergraving van de aardebaan en krijgen aandacht in de OTB-fase. Bij de effecten komen de aspecten terug bij de eventuele toename/afname van kwelsituaties en - indirect - bij kosten en ruimtebeslag. Voor die situaties waar verdroging en/of (zoute) kwel optreedt als gevolg van verbreding of vergraving van de aardebaan, dient aandacht te worden besteed aan de effecten.

6.7 Sociale aspecten

Gelet op het feit dat het hier om verbredingen gaat speelt dit aspect een beperkte rol bij de uiteindelijke afweging. In deze paragraaf zijn de volgende deelaspecten van belang: Sociale veiligheid: Opstellen van een kwalitatieve beschouwing;- Visuele hinder: Wordt in dit hoofdstuk behandeld voor zover het niet aan de orde komt bij het hoofdstuk Landschap. Barrièrewerking kan indien dit voor de besluitvorming relevant is, deel uitmaken van een van deze aspecten. Aandacht verdienen de lokale verbindingen. Uitgangspunt is handhaving van lokale verbindingen vanwege het belang voor (onder meer) het langzame verkeer. Indien wordt voorgesteld om een verbinding op te heffen, dan kan dit alleen op basis van zwaarwegende argumenten. Indien een dergelijk voorstel tot veel discussie leidt met een gemeente dan wel omgeving, kan de door het CROW specifiek voor dit doel ontwikkelde methode worden toegepast. Op basis van de hieruit voortvloeiende gegevens kan besluitvorming plaatsvinden.

7 Ruimtegebruik, economie en recreatie

7.1 Ruimtegebruik

De effecten op de ruimtelijke functies (wonen, werken, landbouw) worden beschreven in de vorm van het ruimtebeslag als gevolg van de alternatieven. Op basis van een eerste globale inventarisatie, kan blijken dat een groot aantal van de voorgestelde te onderzoeken aspecten niet relevant is. In het geval een bestaande weg beschikt over een ruime midden- of zijberm waardoor geen van de alternatieven extra ruimtebeslag veroorzaakt (omdat alternatieven bestaan uit of verbreden in middenberm, zijberm of benutten), kan het principe 'Nee, tenzij...' ruim worden toegepast.

Aan de hand van de modelberekeningen dient nagegaan te worden wat de vervoerskundige gevolgen zijn van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover opgenomen in bestaande streek- en bestemmingsplannen, mede in relatie tot de huidige configuratie van toe- en afritten.

Presentatie

Functiebeïnvloeding wonen

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
verlies areaal wonen (bestaand) in ha	(0)			
verlies aantal woningen (bestaand) in klassen van 10	(0)			
verlies areaal wonen (vigerend bestemmingsplan) in ha	(0)			
verlies aantal woningen (vigerend bestemmingsplan) in klassen van 10	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Functiebeïnvloeding werken

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
verlies areaal 'werken' (bestaand) in ha	(0)			
verlies aan bedrijven (bestaand) in aantal	(0)			
verlies areaal 'werken' (vigerend bestemmingsplan) in ha	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Met daarbij een toelichtende tekst aangaande de aard van bedrijvigheid die wordt aangetast.

Functiebeïnvloeding landbouw

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
verlies areaal landbouw (bestaand) in ha	(0)			
verlies aan landbouwbedrijven (bestaand) in aantal	(0)			
verlies areaal landbouw (vigerend bestemmingsplan) in ha	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Hierbij zal een toelichtende tekst moeten worden opgenomen aangaande de aard en de kwaliteit van het verlies aan landbouwgronden/-bedrijven.

7.2 Economie

Voorgesteld wordt om in ieder geval de directe economische effecten te beschrijven in de Trajectnota /MER en indien relevant ook de indirecte economische effecten. De directe economische effecten zijn te bepalen door de voertuigverliesuren voor de diverse alternatieven te kapitaliseren hetgeen kwantitatieve informatie oplevert voor een kosten-batenanalyse (zie hoofdstuk 4). De indirecte economische effecten zijn vooral kwalitatief van aard en betreffen de invloed van de weg op de economische structuur van de voornaamste werkgebieden in de omgeving van de weg. Verschillen in economische effecten tussen alternatieven zijn alleen dan te verwachten wanneer er in een deel van de alternatieven sprake is van hoofd- en parallelbanen of bij verschillen in de locatie van en/of het aantal aansluitingen.

7.3 Recreatie

Functiebeïnvloeding recreatie

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
verlies aan areaal recreatie (bestaand) in ha.	(0)			
verlies aan recreatieve elementen (aantal)	(0)			
verlies aan areaal recreatie (vigerend bestemmingsplan) in ha.	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Met toelichtende tekst over de aard van de aangetaste recreatieve functies (bestaand en volgens vigerend bestemmingsplan) als dag- en verblijfsrecreatie, met daarnaast een beschrijving van de eventueel aangetaste recreatieve routes (als fiets-, wandel-, ruiterspaden en kanoroutes).

8 Vergelijking van de alternatieven

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling worden vergeleken. Daarbij dient ook de autonome ontwikkeling te worden betrokken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en autonome milieu-ontwikkeling, een beoordeling van de alternatieven mogelijk maken. De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel,
- in de tweede stap worden de aspecten geselecteerd op basis van belangrijkheid/ onderscheidend vermogen welke keuze in het MER dient te worden onderbouwd, de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

9 Leemten in informatie

Artikel 7. 10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [dwz. van de bestaande milieutoestanden autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

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

Beschreven moet worden:

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

10 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

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

De minister van V&W en de minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie wordt pas opgesteld na openstelling weg.

11 Vorm en presentatie

De vorm en presentatie dienen zodanig te zijn afgestemd op de andere Trajectnota's/MER'n binnen de achterlandverbinding, dat besluitvorming in samenhang met de overige delen mogelijk is.

Ten aanzien van de presentatie bevelen we aan:

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

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

12 Samenvatting van het MER

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

"Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."

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

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

BIJLAGE

**Nota van Commentaar n.a.v. adviezen en inspraakreacties rond de
Startnotitie A1 Barneveld-Deventer**

Inhoud

Inleiding

Reacties n.a.v. advies en inspraak

1. Commissie voor de milieueffectrapportage
2. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noordwest
3. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Inspectie Milieuhygiëne Noord-West
4. P.N. Hobma, Apeldoorn
5. A. Willemsen namens medebewoners Streilerweg, Wilp
6. Fam. H.J. Zonnenberg, Wilp
7. M.G. de Groot, Hengelo
8. In Process BV, Hengelo
9. J.W. Wittenberg, Twello
10. G.A. Abendanon, Epse
11. Waterschap Vallei & Eem, Leusden
12. Gemeente Deventer
13. Provincie Overijssel, regio Twente en de gemeenten Almelo, Ambt Delden, Bathmen, Borne, Deventer, Hengelo, Holten, Markelo, Rijssen, Wierden
14. J.F. Kolkman, Markelo
15. R. Van der Welle, Ugchelen
16. J.B. Kruizinga, Terwolde
17. Gewestelijke Land- en Tuinbouworganisatie, De Bilt
18. Algemeen Belang Wilp - Achterhoek, Wilp - Achterhoek
19. Industriële Kring Twente en European Transport region Twente Enschede
20. P.W. Kool, Markelo
21. IVN, Afdeling Lunteren - Barneveld, Barneveld
22. J. Klomp, J.A. Ooijman, mw. J.J.A. Ooijman- Van den Enk, Wilp
23. Gelderse Milieufederatie, Natuur en Milieu Overijssel, het Geldersch Landschap en Staats Bosbeheer Regio Nederland, Arnhem
24. Stichting Sociale Partners Gelderland, Arnhem
25. Gemeente Voorst, Twello
26. Posterens - Belang en Omstreken, Posterens
27. Gemeente Gorssel
28. Overijssels Platform Verkeer & Vervoer, Enschede
29. Transport en Logistiek Nederland en EVO, Apeldoorn
30. Anonieme reactie (adres bekend bij inspraakpunt)
31. Regio Stedendriehoek gemeenten, Twello
32. Nederlandse Gasunie NV, Groningen
33. A. Voortman, Den Ham
34. Provincie Gelderland, Arnhem
35. Gemeente Apeldoorn

Inleiding

Gedurende de periode 2 tot en met 30 september 1999 hebben negen Startnotities met betrekking tot de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 ter inzage gelegen, waar onder de Startnotitie A1 Barneveld-Deventer. In deze periode werd een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze kenbaar te maken op de vraag wat onderzocht dient te worden om zicht te krijgen op de beste oplossing voor de bestaande problemen.

Daarnaast hebben wettelijk adviseurs, waar onder de Commissie voor de Milieueffectrapportage, adviezen uitgebracht naar aanleiding van de Startnotities.

De Richtlijnen voor de Trajectnota/MER zijn mede gebaseerd op de ontvangen inspraakreacties en adviezen.

Deze bijlage bij de Richtlijnen bevat een reactie van het bevoegd gezag (de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) op de door de insprekers en adviseurs naar voren gebrachte meningen, vragen, aanbevelingen, aandachtspunten en bedenkingen.

Volgnummer:	1	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A1, trajecten Eemnes-Barneveld, Barneveld-Deventer en Deventer-Hengelo)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Probleemstelling			
Bij de verkeersprognoses voor 2020 dient te worden uitgegaan van verkeerscijfers van 1999. Het SVV-II dient niet zonder meer als input voor het verkeersmodel te worden gehanteerd. Een selectie dient plaats te vinden van die elementen die als realistisch kunnen worden aangemerkt. Het totaal aan onzekerheden in de input van het verkeersmodel dient vertaald te worden in één bandbreedte waarbinnen de verkeersprognoses kunnen variëren. De bandbreedte in de verkeersprognoses dient vervolgens te leiden tot een beschrijving van bandbreedten waarbinnen de verschillende milieueffecten zullen optreden. In het MER dient een beschrijving te worden opgenomen van het gehanteerde verkeers- en vervoermodel. De sociaal-economische, demografische, financieel-economische en verkeerskundige uitgangspunten voor het model dienen daarbij te worden aangegeven.		Daar de trajectstudies op korte termijn starten en daarom ook op korte termijn prognoses beschikbaar moeten hebben, wordt gebruik gemaakt van beschikbare informatie. Bij sommige trajectstudies kan 1998 nog als basisjaar worden verwerkt. Van 1999 zijn de benodigde basisgegevens voorlopig nog niet beschikbaar. Ten aanzien van de beschrijving van de huidige situatie kan overigens veelal wel een later basisjaar worden gebruikt. Omdat er op dit moment nog geen nieuw beleid is vastgesteld, dient te worden uitgegaan van het maatregelenpakket zoals dat behoort bij het SVV-II. In een bijlage bij het MER dient te worden aangegeven van welk sociaal-economisch scenario is uitgegaan en welke overige beleidsuitgangspunten zijn gehanteerd. Besluitvorming over alternatieven zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER zal hiertoe de relevante informatie moeten bevatten. Waar het gaat om het doel van de studie heeft, in verband met de opstelling van het NVVP, reeds een nuancering plaats gevonden, zie Richtlijnen paragraaf 2.3. Indien het NVVP hiertoe aanleiding geeft, zal een aanvulling op de Richtlijnen worden vastgesteld. In de Trajectnota/MER dient ingegaan te worden op de onzekerheden ten aanzien van het beleid en ontwikkelingen en de gevoeligheden van de alternatieven en effecten daarvoor. Paragraaf 5.1 van de Richtlijnen noemt dit expliciet. Daarnaast dient een gevoeligheidsanalyse opgesteld te worden ten aanzien van relevante in voorbereiding zijnde ruimtelijke ontwikkelingen, welke nog niet vastgesteld zijn. De bedoelde beschrijving dient conform het gestelde in paragraaf 4.2 van de Richtlijnen in een bijlage bij het MER opgenomen te worden.	

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A1, trajecten Eemnes-Barneveld, Barneveld-Deventer en Deventer-Hengelo)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het MER dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen van (een aanpassing van) de capaciteit van de achterlandverbinding voor de potentiële verkeersbelasting van het onderliggend wegennet in de regio. Tevens dient nagegaan te worden of knelpunten op het onderliggend wegennet, die een directe relatie hebben met de hoofdweg, aanleiding geven voor aanpassingen aan de hoofdweg. Het verdient aanbeveling in het MER duidelijk te maken, aan de hand van een analyse op wegvakniveau, door welke knelpunten de congestieproblemen worden veroorzaakt. Besluitvorming Aangezien het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening naar verwachting informatie zullen bevatten die essentieel is voor de besluitvorming over de SWAB-projecten, dienen de hoofdpunten van het beleid en de consequenties hiervan voor de alternatieven in het MER te worden beschreven. Doel Het verdient aanbeveling in het MER te motiveren welke functionaliteit met daaraan verbonden kwaliteiten en ontwerpcriteria voor de achterlandverbinding wordt nagestreefd. Bij deze motivering dient de mate waarin het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich ten doel stelt de huidige en toekomstige verkeersvraag (uitgesplitst naar doelgroepen) te faciliteren betrokken te worden.	In paragraaf 4.2 van de Richtlijnen is vermeld dat inzicht gegeven moet worden in de effecten van de alternatieven op het onderliggende wegennet, voorzover de intensiteiten met ten minste 30% toenemen of 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Aangenomen mag worden dat bij capaciteitsvergroting van de A1 de intensiteiten op het onderliggende wegennet afnemen. Over resterende problemen zal zonodig overleg worden gepleegd met bestuurders en wegbeheerders. De gevraagde analyse dient te worden uitgevoerd en is opgenomen in paragraaf 4.2 van de Richtlijnen. Besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER zal daartoe de relevante informatie moeten bevatten. Paragraaf 2.3 van de Richtlijnen vermeldt dit onder 'Omgaan met het NVVP'. Paragraaf 5.1 van de Richtlijnen geeft aan dat op (de onzekerheden van) het beleid ingegaan moet worden. Beide nota's worden expliciet genoemd. De alternatieven moeten een oplossing bieden voor de bereikbaarheidsproblemen op de A1 conform het gestelde in paragraaf 2.3 van de Richtlijnen. Het congestie criterium van 2% is daarbij niet hard gelet ook op de ontwikkeling van het NVVP en de samenhang met de leefbaarheidsknelpunten. Indien het NVVP aangepaste criteria bevat zullen deze daarbij worden betrokken. De Trajectnota/MER dient in ieder geval informatie te bevatten over motieven, ritafstanden e.d. (Richtlijnen paragraaf 4.2), welke nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken. Voor toepassing van hoofd- en parallelbanen bij 2x4 rijstroken wordt conform hoofdstuk 3 van de Richtlijnen een getrapte werkwijze gevolgd, waarbij eerst op basis van een verkeerskundige analyse in overleg met het bevoegd gezag wordt bepaald of het wenselijk is een dergelijke oplossingsrichting als volwaardig alternatief mee te nemen.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A1, trajecten Eemnes-Barneveld, Barneveld-Deventer en Deventer-Hengelo)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In het MER dient duidelijk te worden gemaakt aan de hand van welk criterium of welke criteria (geoperationaliseerd) de alternatieven worden beoordeeld.		Voor een groot aantal aspecten zijn wettelijke of beleidsmatige criteria vastgesteld. Enkele belangrijke beleidsmatige zijn vastgelegd in het SVV-II. Verantwoording daarvan dient uiteraard te worden opgenomen in de Trajectnota/MER.	
Naast de bereikbaarheidsdoelstellingen dient ook getoetst te worden aan leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen die kunnen worden afgeleid uit het verkeers- en vervoers-, ruimtelijk en natuur- en milieubeleid (zoals SVV-II, SGR, NMP3).		Toetsing aan leefbaarheidsdoelstellingen ten behoeve van een duurzame samenleving is nadrukkelijk opgenomen in paragraaf 2.3 van de Richtlijnen. Daarnaast is aldaar vermeld, dat de oplossingen duurzaam moeten zijn in de betekenis van voldoende bereikbaarheid tot ten minste 2020.	
Voorgenomen activiteit			
In het MER dient inzicht te worden gegeven in de wijze waarop de te onderzoeken alternatieven zijn samengesteld en geselecteerd.		De startnotitie bevat een gemotiveerd voorstel voor wel en niet uit te werken alternatieven en varianten. In hoofdstuk 3 van de Richtlijnen zijn enkele aanvullingen opgenomen. Een korte verantwoording dient in de Trajectnota/MER te worden opgenomen. Daarnaast dienen de te onderzoeken alternatieven zodanig te worden omschreven dat de kern van het betreffende alternatief voldoende duidelijk is.	
De inperking van alternatieven en varianten in de startnotitie - zijnde benutting en verbreding in horizontaal vlak - dient, in het kader van het niet langer op onderdeel maar integraal bezien van problemen en oplossingen op achterlandverbindingen, nader te worden gemotiveerd.		De studie en de daarmee samenhangende inperking van alternatieven en varianten vloeit voort uit de beleidsnota SWAB, die een integraal pakket omvat.	
In het MER dient inzicht te worden gegeven in de restcapaciteit van de weg na de realisatie van de aanpassingen. Indien blijkt dat de restcapaciteit gering is dient aangegeven te worden welke andere oplossingen voor dreigende congestie voorhanden zijn.		De restcapaciteit dient volgens paragraaf 4.2 van de Richtlijnen zowel voor de in studie zijnde als de aansluitende wegvakken in beeld te worden gebracht. Het is bij een aantal alternatieven niet bij voorbaat uitgesloten, dat de restcapaciteit beperkt of zelfs niet aanwezig is. Er worden echter tevens alternatieven in beeld gebracht die het probleem wel voldoende oplossen. In het besluitvormingstraject na de trajectstudie zal mede op basis van inspraak en adviezen door het bevoegd gezag worden bepaald aan welke oplossingsrichting de voorkeur wordt gegeven.	

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A1, trajecten Eemnes-Barneveld, Barneveld-Deventer en Deventer-Hengelo)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het grootste deel van de Veluwe, een deel van de Sallandse Heuvelrug, de Borkeld ten zuiden van de A1 (ten zuiden van Rijssen) en de gehele IJssel inclusief uiterwaarden vallen binnen de Vogel- en/of Habitatrichtlijn. Aangezien de voorgenomen activiteit directe of indirecte effecten op deze gebieden kan hebben wordt geadviseerd om het initiatief aan de beide richtlijnen te toetsen.		Toetsing aan beide richtlijnen dient plaats te vinden zoals vermeld in hoofdstuk 3 van de Richtlijnen. Indien op grond van de bevindingen aanleiding bestaat de alternatieven opnieuw te bezien dient de Initiatiefnemer contact op te nemen met het bevoegd gezag dat verantwoordelijk is voor de onderbouwing van de uiteindelijke besluitvorming.	
Aangezien onderdelen van het traject Barneveld-Deventer zijn aangeduid als ecologisch kerngebied in het SGR, dient de beschermingsformule van het SGR te worden doorlopen.		De voorgaande reactie is van overeenkomstige toepassing.	
Geadviseerd wordt om bij het compenseren van effecten van de ingreep aan de A1 na te gaan of compensatie geconcentreerd kan plaatsvinden.		De werkwijze ten aanzien van compensatie is opgenomen in paragraaf 6.4.1 van de Richtlijnen. Concentratie van compensatie is een optie indien de te compenseren onderdelen daar nadrukkelijk aanleiding toe geven. Vooralsnog wordt concentratie niet verplicht gesteld.	
De N344 loopt voor een deel parallel aan het A1-tracé. Geadviseerd wordt in gebieden met hoge natuur- en landschapswaarden (in overleg met de beheerder van de N344) na te gaan of deze dubbele barrièrewerking verminderd kan worden of kan worden opgeheven door (een deel van) het verkeer op de N344 via de A1 af te wikkelen.		Ten aanzien van vermindering of zelfs (gedeeltelijke) opheffing van de dubbele barrièrewerking van de A1 en N344 dient in de trajectstudie op basis van verkeerskundige analyses in overleg met de betreffende wegbeheerder(s) te worden nagegaan in hoeverre het mogelijk is (een deel van) het verkeer van de N344 via de A1 af te wikkelen. De betreffende wegbeheerder blijft echter verantwoordelijk voor de eventueel noodzakelijke maatregelen aan de N344.	
Bij de ontwikkeling van alternatieven dient allereerst nagegaan te worden of en in welke mate benuttingsmaatregelen een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van het capaciteitsprobleem. Wanneer deze bijdrage onvoldoende is zullen verbredingsalternatieven ontwikkeld moeten worden naar optimale combinaties van verbreding met benuttingsmaatregelen.		Met het oog op besluitvorming worden diverse reële alternatieven uitgewerkt en naast elkaar gezet, opdat op basis van een compleet beeld met betrekking tot zaken als effecten, kosten en baten een keuze kan worden gemaakt. Bij de besluitvorming kan wel gekozen worden voor een combinatie van maatregelen (bijvoorbeeld benuttingsmaatregelen in combinatie met verbreding). De Trajectnota/MER dient de hiervoor relevante informatie te bevatten.	

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A1, trajecten Eemnes-Barneveld, Barneveld-Deventer en Deventer-Hengelo)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Omdat voor het mma geldt dat leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen gelijkwaardig dienen te zijn aan bereikbaarheidsdoelen dienen de knelpunten ten aanzien van natuur, geluid en landschap op kaart in beeld te worden gebracht en dient ten minste één integraal model te worden gemaakt waarin deze knelpunten zoveel mogelijk worden opgelost in combinatie met de minimaal noodzakelijk bevonden verkeer-, vervoer- en infrastructuraanpassingen. Alternatieven Gezien de huidige onduidelijkheid over de precieze probleemstelling en doelen dient aangegeven te worden of een situatie waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt, in relatie tot het doel van het voornemen, een reëel alternatief (nulalternatief) is. Indien dit niet het geval is dient dit beargumenteerd te worden aangegeven en kan in het MER worden volstaan met het beschrijven van de huidige milieusituatie en de autonome ontwikkeling daarvan. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van besluiten over nieuwe activiteiten. In het MER moet worden aangegeven of een nulplusalternatief voldoende oplossingen biedt voor de gestelde problemen. Geadviseerd wordt niet uit te gaan van verbredingen bij een gelijkblijvende hoogteligging indien dit strijdig blijkt te zijn met de eisen van het SGR en indien blijkt dat de restcapaciteit net voor, tijdens, of vlak na de uitvoering onvoldoende is.	De Wet milieubeheer geeft niet aan dat leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen in het MMA gelijkwaardig dienen te zijn aan het bereikbaarheidsdoel. Wel geeft artikel 7.10, lid 3 in hoofdlijnen de oplossingsrichting van het MMA aan, te weten een verdere optimalisatie ten behoeve van de natuur en/of het leefmilieu. De Richtlijnen vermelden in het verlengde hiervan hoofdstuk 3, welke eisen aan de ontwikkeling van het MMA worden gesteld. Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld) uit het MMA dienen apart gepresenteerd te worden opdat zelfstandig over de toepassing ervan kan worden beslist. De probleemstelling en het doel zijn verwerkt in de startnotitie en nog eens samengevat in hoofdstuk 2 van de Richtlijnen. Gelet op de doelstellingen uit het SVV-II is de bereikbaarheidsproblematiek als gevolg van de autonome ontwikkeling op de in de trajectstudie betrokken wegvakken niet acceptabel. Dat het bevoegd gezag uiteindelijk desondanks bij de integrale afweging zou kunnen besluiten (eventueel op deeltrajecten) geen capaciteitsvergroting te realiseren doet daaraan niets af. Indien uit het NVVP andere criteria volgen zullen de probleemstelling en het doel daarop aangepast worden. De trajectstudie kent geen nulplusalternatief aangezien met beperkte maatregelen en verbeterd openbaar vervoer de bereikbaarheidsproblemen niet kunnen worden opgelost (zie ook de startnotitie). Wel is opgenomen een benuttingsalternatief dat nadrukkelijk verder gaat dan het gebruikelijke nulplusalternatief. Toetsing aan de beschermingsformule van het SGR zal plaatsvinden zoals vermeld in hoofdstuk 3 van de Richtlijnen. Indien blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende soelaas bieden komen verdergaande maatregelen in beeld (hoofdstuk 6 Richtlijnen). Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan verdiepte ligging of overkapping.

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A1, trajecten Eemnes-Barneveld, Barneveld-Deventer en Deventer-Hengelo)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke mitigerende maatregelen worden getroffen. Geadviseerd wordt bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijk alternatief uit te gaan van toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief. De leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelstellingen dienen gelijkwaardig te zijn aan de bereikbaarheidsdoelstellingen. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten Indien tijdens de planontwikkeling blijkt dat het tijdstip van realisatie belangrijk veel later ligt dan in of kort na 2010, dient het jaar van de bepaling van de milieueffecten hierop aangepast te worden, waarbij een termijn van tien jaar na realisatie kan worden gehanteerd. Rekening dient te worden gehouden met onzekerheden bij het aangeven van de autonome ontwikkeling. Geadviseerd wordt deze zodanig te beschrijven dat zowel het vaststaande beleid als het voorziene beleid wordt meegenomen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. Op kaart dient een overzicht te worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten.	De Trajectnota/MER dient per alternatief de mitigerende maatregelen te vermelden. De Wet milieubeheer geeft niet aan dat leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen in het MMA gelijkwaardig dienen te zijn aan het bereikbaarheidsdoel. Wel geeft artikel 7.10, lid 3 in hoofdlijnen de oplossingsrichting van het MMA aan, te weten een verdere optimalisatie ten behoeve van de natuur en/of het leefmilieu. De Richtlijnen vermelden in het verlengde hiervan in hoofdstuk 3, welke eisen aan de ontwikkeling van het MMA worden gesteld. Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld) uit het MMA dienen apart gepresenteerd te worden opdat zelfstandig over de toepassing ervan kan worden beslist. Vooralsnog wordt uitgegaan van 2020 als toetsingsjaar. Het gaat vooral om de vergelijking van de alternatieven. Indien tijdens de trajectstudie zou blijken, dat realisatie aanzienlijk later zal plaatsvinden dan 2010 dient voortzetting van de trajectstudie te worden heroverwogen. In paragraaf 5.1 van de Richtlijnen is hierin voorzien. De Richtlijnen schrijven dit voor in hoofdstuk 1. Bij diverse aspecten in hoofdstuk 6 van de Richtlijnen is aangegeven dat waar nodig visualisatie op kaarten gewenst dan wel noodzakelijk is. Een gezamenlijke presentatie op één kaart lijkt de meerwaarde van visualisatie teniet te doen.

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A1, trajecten Eemnes-Barneveld, Barneveld-Deventer en Deventer-Hengelo)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Geluid De geluideffecten dienen te worden weergegeven aan de hand van het akoestisch ruimtebeslag en het aantal gehinderden. Geadviseerd wordt de volgende contouren in het MER aan te geven: - voor stiltegebieden allereerst het referentieniveau bepalen, daarna (in stappen van 5dB(A)) de contouren te geven vanaf 40 dB(A) tot 65dB(A); - voor de overige gebieden (in stappen van 5dB(A)) de contouren vanaf 50dB(A), zijnde de voorkeursgrenswaarde tot 65dB(A); daarbij dient onderscheid te worden gemaakt in gebieden beschermd voor dagrecreatie, verblijfsrecreatie, natuurgebieden niet zijnde stiltegebieden en overig gebied buiten de bebouwde kom. Geadviseerd wordt om op enkele representatieve punten het verloop van het geluidniveau over de 24 uur te geven. Indien sprake is van akoestisch relevante verschillen tussen de alternatieven wordt geadviseerd om de feitelijke toename van het aantal gehinderden te berekenen met aandacht voor het onderliggende wegennet. Bij het bepalen van het aantal geluidgehinderden dient onderscheid te worden gemaakt tussen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.	Volgens paragraaf 6.2 van de Richtlijnen dienen deze aandachtsgebieden in de Trajectnota/MER weergegeven te worden. Paragraaf 6.2 van de Richtlijnen beschrijft de gewenste aanpak en weergave. Het onderscheid bij de overige gebieden wijkt voor zover omschreven niet wezenlijk af van het voorstel. Paragraaf 6.2 van de Richtlijnen beschrijft de gewenste aanpak en weergave. De beschrijving van de toe- of afname van het aantal ernstig geluidgehinderden zal kwalitatief plaatsvinden (Richtlijnen hoofdstuk 6). De geluideffecten op het onderliggende wegennet zullen worden meegenomen indien sprake is van een significante verandering in de verkeersintensiteit. Deze kan arbitrair worden gesteld op een toename van tenminste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Het genoemde onderscheid is niet voorgeschreven in de Richtlijnen. Vereist is ten minste een kwalitatieve beschrijving aan de hand van een deskundigenoordeel op basis van geluidcontouren en bebouwingsconcentraties. Indien er sprake is van een groot aantal andere geluidgevoelige bestemmingen kan de Initiatiefnemer een onderscheid aanbrengen voor zover dit voor de besluitvorming aanvullende informatie oplevert.

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A1, trajecten Eemnes-Barneveld, Barneveld-Deventer en Deventer-Hengelo)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Bij beschrijving van de geluidgehinderden in de bestaande toestand dient een saneringsoperatie buiten beschouwing te worden gelaten, tenzij deze reeds in uitvoering is. Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling dient de invloed van een saneringsoperatie afzonderlijk in beeld te worden gebracht. Bij de berekening van geluideffecten moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van schermen. Reflecties van tweezijdige schermen dienen te worden meegenomen. Bij de berekening van de effecten dient rekening te worden gehouden met de effecten van een middenbermbarrière en afstraling van viaducten. Daar waar sprake is van aanwezigheid van spoorwegen en vliegverkeer in de directe nabijheid van de weg, dient cumulatie in de berekeningen te worden opgenomen. Geadviseerd wordt de toe/afname van trillingshinder en of -schade kwalitatief te beschrijven.	Ten aanzien van de bestaande toestand is het jaar van omschrijven bepalend. Bij de autonome ontwikkeling geldt als uitgangspunt, dat nog niet afgeronde saneringen zijn voltooid via door VROM voorgenomen autonome sanering. Het afzonderlijk in beeld brengen daarvan geeft geen aanvullende informatie voor de besluitvorming. Voor de geluidberekeningen dient de SRM-II methode toegepast te worden zoals aangegeven in paragraaf 6.2 van de Richtlijnen. Reflecties worden daarin meegenomen. Bij de aandachtspunten onder paragraaf 6.2 van de Richtlijnen is dit nadrukkelijk vermeld. Bij de aandachtspunten onder paragraaf 6.2 van de Richtlijnen is dit nadrukkelijk vermeld. Voor trillingen bestaan geen normen of beleidsdoelen. Paragraaf 6.2 van de Richtlijnen vermeldt daarom dat in de Trajectnota/MER geen aandacht aan trillingen zal worden geschonken. Wel wordt daaraan bij verbreding bij de verdere uitwerking en uitvoering aandacht besteed.
<u>Veiligheid</u> Geadviseerd wordt in het MER inzicht te geven in de toe-/afname van het aantal ongevallen per (deel)traject als gevolg van mogelijke conflictpunten in het ontwerp van de weg.	Het aspect verkeersveiligheid (interne veiligheid) is aangegeven onder paragraaf 4.2 van de Richtlijnen. Bij capaciteitsvergroting van de weg wordt uitgegaan van de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen. Die gaan uit van een voldoende veilige vormgeving van de weg. De bepaling van de externe veiligheid geschiedt voor individueel en groepsrisico met IPO-RBM. Voor beide berekeningsmethodieken geldt als belangrijkste invoergegeven de verwachte verkeersbelasting.

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/1043-61 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A1, trajecten Eemnes-Barneveld, Barneveld-Deventer en Deventer-Hengelo)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<u>Luchtverontreiniging</u> De emissies van fijn stof moeten worden uitgesplitst naar de bijdrage via de uitlaat en die via de weg- en bandenslijtage in dicht aan de weg gelegen woongebieden. Bij de bepaling van de immissies dient niet alleen aandacht te worden besteed aan de A1 maar ook aan het onderliggend wegennet, voor zover significante wijzigingen in verkeersintensiteiten optreden. <u>Flora, fauna, ecologie</u> De bestaande kwaliteiten en natuurbeleidsstatus dienen zo precies mogelijk benoemd te worden. <u>Landschap en recreatie</u> Het MER dient op zijn minst een visie te geven over de wijze waarop enerzijds de tracédelen in de verschillende landschappen zouden moeten worden ingepast (voor de toeschouwer van buitenaf) en anderzijds hoe de beleving van de weg vanuit de automobilist kan worden vormgegeven. Daarbij dient ook de huidige inrichting onder de loep genomen te worden. <u>Bodem en water</u> Aandacht dient te worden besteed aan: De invloed van de weg op waterwinningen en bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden; de invloed van de toename van het verhard oppervlak op de infiltratie; het grondstoffengebruik; de gevolgen van een eventuele (gedeeltelijke) verdiepte aanleg voor de grondwaterstromingen; de gevolgen voor de runoff.	Dit is geen gangbare uitsplitsing in het kader van een MER-studie. Bovendien geldt dat de wetgeving voor luchtkwaliteit, zoals die vanuit de EU op de lidstaten afkomt, voor fijn stof niet uitgaat van een opsplitsing. De bepaling van immissies voor het onderliggende wegennet is met name in stedelijke gebieden problematisch gelet op de verscheidenheid in bebouwingsconcentraties. Een kwalitatieve benadering van immissies gerelateerd aan het onderliggend wegennet is daarom niet betrouwbaar. Wel is het mogelijk emissies te bepalen voor die delen van het onderliggende wegennet. Paragraaf 6.4 van de Richtlijnen voorziet hierin. Aangezien het een bestaande weg betreft welke reeds is ingepast binnen het landschap speelt dit in die gebieden waar aanpassingen plaatsvinden vooral door bijvoorbeeld de plaatsing van nieuwe en aanvullende geluidschermen of -wallen. De aspecten bodem en water spelen een belangrijke rol in het ontwerpproces en komen bij de effecten aan de orde voor zover er sprake is van verbreding of vergraving van de aardebaan dan wel een (gedeeltelijk) verdiepte aanleg. De Richtlijnen schenken in paragraaf 6.6 aandacht aan bodem en water. Aangezien de effecten van afstromend wegwater (runoff) zeer beperkt zijn, waarbij de alternatieven bovendien niet wezenlijk zullen verschillen, wordt hieraan geen aandacht besteed.

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A1, trajecten Eemnes-Barneveld, Barneveld-Deventer en Deventer-Hengelo)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<u>Sociale aspecten</u> Aandacht dient te worden besteed aan: barrièrewerking en omrijden voor utilitair en (recreatief) langzaam verkeer; sociale veiligheid van routes voor fietsers en voetgangers. Daarnaast dient aandacht te worden besteed aan gedwongen vertrek bij het amoveren van woningen. Vergelijking van de alternatieven De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken. Het wordt noodzakelijk geacht om bij de toepassing van een multicriteria-analyse een gevoeligheidsanalyse uit te voeren. Het verdient aanbeveling een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven. Leemten in informatie Conform voorstel van Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Evaluatieprogramma Conform voorstel van Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Vorm en presentatie Een totaalvergelijking van de alternatieven dient deel uit te maken van het MER zodat inzichtelijk wordt welke milieueffecten de verschillende alternatieven en varianten teweegbrengen.	In paragraaf 6.7 van de Richtlijnen is aangegeven op welke wijze aandacht besteed moet worden aan de sociale aspecten. Uitgangspunt is ook hier dat het gaat om een bestaande weg, waarvoor in het verleden diverse voorzieningen zijn getroffen. Bij verbredingen van de aardebaan zal aandacht worden geschonken aan de (sociale) gevolgen van amovering. De Richtlijnen geven in hoofdstuk 8 aan dat vergelijking onderling en met de autonome ontwikkeling (=referentiesituatie) moet plaatsvinden. De wijze van vergelijking zal nader worden bezien. Indien een multicriteria-analyse wordt uitgevoerd behoort een gevoeligheidsanalyse daartoe. De kosten van de verschillende alternatieven (en binnen het MMA ook aparte maatregelen) worden in beeld gebracht. Kosten bepalen mede de afweging tussen de verschillende alternatieven. Zie de betreffende tekst in hoofdstuk 9 van de Richtlijnen. Zie de betreffende tekst in hoofdstuk 10 van de Richtlijnen. Hoofdstuk 11 van de Richtlijnen geeft aanwijzingen voor de vorm en presentatie. Daar het om een samenvatting en een hoofdnota gaat, maakt de totaalvergelijking hiervan onderdeel uit. Afzonderlijke onderzoeken welke dienen als onderbouwing maken geen deel uit van de Trajectnota/MER.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A1, trajecten Eemnes-Barneveld, Barneveld-Deventer en Deventer-Hengelo)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Samenvatting van het MER In de samenvatting dienen ook de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijk alternatief en de belangrijke leemten in kennis te worden weergegeven.		De samenvatting is vooral bedoeld voor besluitvormers en insprekers en dient daarom de meest relevante informatie te bevatten. Daartoe behoort ook de onderbouwing van het MMA. De leemten in kennis worden in de Trajectnota/MER beschreven.	

Volgnummer:	2	Afzender:	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noordwest
Kenmerk:	DNW/993406		
Gedateerd:	13 oktober 1999		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het is niet geheel reëel het SVV-II als uitgangspunt voor de uit te voeren milieueffectrapportages te nemen. In plaats van doorgaan op de oude weg zouden ook de effecten van beter openbaar vervoer en het beperken van de mobiliteit bij het onderzoek kunnen worden betrokken. Ook moeten andere (internationale) vervoersassen bij de studie betrokken worden.		In de Richtlijnen is opgenomen dat er dient te worden uitgegaan van een maatregelen pakket dat behoort bij het SVV-II. Wanneer duidelijkheid ontstaat over het NVVP, zullen de consequenties daarvan in beeld worden gebracht. In het kader van het MMA worden kansrijke opties op gebied van openbaar vervoer onderzocht. Er wordt niet voor gekozen om alle internationale vervoersassen in een studie onder te brengen. Wel is de keuze gemaakt om informatie van aansluitende wegvakken beschikbaar te stellen in de Trajectnota/MER.	
De milieueffectrapportages kunnen meer ingaan op een gebiedsgerichte benadering dan nu het geval is, waardoor bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen door diverse partijen integraal aangepakt kunnen worden.		De invalshoek om de verkeersproblemen op (inter)nationaal niveau te bezien, heeft ertoe geleid de verkeersstromen op de diverse wegvakken van de achterlandverbindingen in samenhang te beschouwen. Bij de gedachtenvorming over de inpassing van eventuele infrastructurele ingrepen zal uiteraard een gebiedsgerichte benadering worden gevolgd. Een van de voorbeelden daarvan is het compensatiebeginsel in relatie tot het SGR.	
Niet alleen voor de verbredingsalternatieven maar ook voor de benuttingsalternatieven zal gecompenseerd moeten worden in verband met het toenemende geluid en andere vormen van milieuverontreiniging.		Voor wat betreft geluid en andere vormen van milieuverontreiniging zal de bestaande wetgeving voor alle alternatieven worden gehanteerd.	

Volgnummer: 3	Afzender: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Inspectie Milieuhygiëne Noord-West
Kenmerk: 191099019S/SCHO/L	
Gedateerd: 19 oktober 1999	
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In de procedure moet een ijkmoment worden opgenomen waarop wordt afgesproken hoe met de gevolgen van nieuwe gezichtspunten (NVVP, rekeningrijden) wordt omgegaan.	Ten tijde van de publicatie van de Trajectnota/MER is het NVVP (naar verwachting) van kracht. Besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De nota zal hiertoe de relevante informatie moeten bevatten. Indien het NVVP daartoe aanleiding geeft zal er een aanvulling op de Richtlijnen worden vastgesteld.
Dubbel ZOAB moet in de studies worden meegenomen als een van de mogelijke maatregelen.	De effecten van dubbellaags ZOAB worden in het MMA meegenomen. Het MMA wordt zo omschreven dat afzonderlijke maatregelen toepasbaar zijn bij andere alternatieven en varianten.
Cumulatie van geluidhinder bij de beschrijving van effecten dient te worden betrokken bij zowel het afwegen van alternatieven als bij het uitwerken van maatregelen in het kader van het OTB.	Cumulatie van effecten door verschillende bronnen wordt – daar waar dat voorkomt – in beeld gebracht. Leidraad hierbij is de AmvB inzake cumulatie (zie paragraaf 6.2. van de Richtlijnen).
Aandacht wordt gevraagd voor lokale luchtverontreiniging en de ontwikkelingen die verwacht worden als gevolg van toepassing van schonere motoren en de toename van verkeer aangezien de startnotities elkaar soms tegen spreken op dit punt. Daarnaast is het soms niet duidelijk of het gaat om emissies of immissies.	Aan de luchtkwaliteit wordt aandacht besteed conform paragraaf 6.1. van de Richtlijnen. De luchtkwaliteit wordt berekend door gebruik te maken van het TNO-verkeersmodel. De lokale luchtkwaliteit wordt voor een meer gedetailleerd inzicht bij knelpunten aan de hand van de dwarsdoorsnede-benadering berekend. Ontwikkelingen in het kader van toepassing van schonere motoren worden meegenomen. Bij het hoofdwegennet gaat het nadrukkelijk om immissies (concentraties langs de weg). In bebouwde gebieden nabij het onderliggende wegennet is dit vanwege afschermdende werking zeer complex en zal vergelijking op basis van emissies plaatsvinden.
Mogelijke milieu- en andere effecten op het onderliggend wegennet, als gevolg van maatregelen op de hoofdinfrastructuur, dienen in beeld te worden gebracht.	De effecten op het onderliggende wegennet in de gevallen waarin de intensiteiten met ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling worden inzichtelijk gemaakt in de Trajectnota/MER.
Toepassing van doelgroepstroken voor het openbaar vervoer mogen niet ontbreken in de varianten.	Pas op basis van informatie die uit de studie naar voren komt zal worden gezien of toepassing van doelgroepstroken reëel is en zo ja, welke selectie van doelgroepen dan zinvol is.

Volgnummer: 4 Kenmerk: - Gedateerd: 3 september 1999	Afzender: P.N. Hobma Ptolemaeusstraat 4 7323 GG Apeldoorn
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Een station in het industriegebied Harselaar aan de spoorlijn Apeldoorn-Amersfoort is wenselijk. Voor de ontsluiting van het industrieterrein Kloosterlanden is een station Deventer-Zuidoost, aan de lijn Deventer-Zutphen bij de kruising met de A1 noodzakelijk. Bij het station moeten een carpoolplaats alsmede een bushalte voor een nog in te stellen stadsbus industrieterrein-Deventer CS worden gerealiseerd. De stadsbussen die momenteel uit Apeldoorn en Deventer naar de industrieterreinen rijden, rijden niet vaak genoeg. Onvoldoende voor parttimers en bijv. ploegendiensten. De Startnotitie besteedt te weinig aandacht aan de criminaliteit op de A1 en de dientengevolge optredende onveiligheid van de weggebruikers. Bij een toenemende verkeersintensiteit moet de controle op criminaliteit worden geïntensiveerd, eventueel door het omheinen en bewaken van parkeerplaatsen, wegrestaurants en benzinestations. De industrieterreinen Apeldoorn-Zwaanspreng en Deventer-Kloosterland moeten beter worden ontsloten van en naar de A1. In Deventer is een extra op- en afrit halverwege het traject Deventer - Deventer-Oost wenselijk, daar de weg die nu naar het industrieterrein leidt voor met name vrachtwagens ondoenlijk is. Het verbredingsalternatief 2 is gezien de verkeersdruk de beste oplossing. Het traject Deventer - Deventer-Oost moet echter tot 2*4 rijstroken worden verbreed. Gezien de vergevorderde plannen het recreatieverkeer, dat vanuit het westen via de afslag Kootwijk de Apeldoornse attracties wil bereiken, te stremmen is het wenselijk dit verkeer op een andere wijze te ondersteunen. Een goed alternatief hiervoor is het creëren van een carpoolplaats met voldoende parkeergelegenheid (10.000 plaatsen) bij de afslag Kootwijk-Harderwijk en een buspendeldienst.	Het openbaar vervoer wordt in de trajectstudie betrokken. Uitgegaan wordt van het SVV-II beleid waarin ook een aanzienlijk verbeterd stelsel voor openbaar vervoer is opgenomen. Lijnvoeringen en dienstregelingen worden in overleg met de verantwoordelijke overheden en betrokken vervoersmaatschappijen vastgesteld. Voorstellen ten aanzien van extra verbeterd openbaar vervoer (nieuwe stations en buslijnen, gewijzigde dienstregelingen e.d.) kunnen nadrukkelijk ook door de verantwoordelijke overheden en vervoersbedrijven ingebracht te worden. In hoofdstuk 3 van de Richtlijnen is aangegeven dat extra verbeterd openbaar vervoer als zelfstandig onderdeel kan worden onderzocht in het Meest milieuvriendelijke alternatief. De controle op criminaliteit is een taak voor de politie en Justitie. In de trajectstudie zal daaraan geen bijzondere aandacht worden besteed. De doelstelling van de trajectstudie is de bereikbaarheid over de A1 te verbeteren. Met de regionale ontwikkelingen zal rekening worden gehouden. De ontsluiting van industrieterreinen is een gemeentelijke zaak en wordt geregeld in bestemmingsplannen. Met plannen voor nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennet wordt overigens gelet op de functie van de A1 zeer terughoudend omgegaan. Deze zijn beleidsmatig ongewenst en dienen in ieder geval verkeerskundig opportuun te zijn. Volgens de huidige inzichten is voor het trajectdeel Deventer - Deventer-Oost een verbreding naar 2*3 rijstroken voldoende. Er zijn noch bij de gemeente Apeldoorn noch bij Rijkswaterstaat vergevorderde plannen bekend om het recreatie verkeer naar de Apeldoornse attracties te stremmen. Vraagtekens kunnen gezet worden bij de wenselijkheid en veiligheid van een parkeerterrein van 10.000 plaatsen op de Veluwe.

Volgnummer: 5 Kenmerk: - Gedateerd: 3 september 1999	Afzender: A. Willemsen namens medebewoners Streilerweg Streilerweg 16 7384 CW Wilp
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In de huidige situatie ondervinden de bewoners van de woningen aan de Streilerweg te Wilp reeds veel hinder van het verkeer op de A1. Debet hieraan zijn de ligging van de weg boven maaiveldniveau en het ontbreken van geluidwerende voorzieningen. De situatie wordt bovendien versterkt door het ter hoogte van de buurt gesitueerde benzineverkooppunt en (activiteiten op de) parkeerplaats. De negatieve gevolgen van de voorgenomen verbreding van de A1, de toename van het verkeer en de aanwezigheid van het benzineverkooppunt moeten in kaart worden gebracht, opdat bij realisatie van de voorgestelde plannen voorzieningen kunnen worden getroffen, die het woongenot in de wijk weer op een acceptabel niveau brengen.	De verantwoordelijkheid voor het huidige geluidniveau ligt niet bij Rijkswaterstaat. Indien in 1986 op een woning een geluidbelasting heerste van 55 dB(A) of meer ten gevolge van de A1 dan wordt deze woning als saneringswoning beschouwd. De gemeenten dienen deze woningen via de zogenaamde A- en B-lijsten op te geven bij het ministerie van VROM. Dit ministerie zorgt voor de financiering van de sanering van deze woningen, waarbij eerst de meest urgente situaties aan bod komen. Pas op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een weg wordt Rijkswaterstaat tevens verantwoordelijk voor het saneren van deze woningen. Rijkswaterstaat dient dan zorg te dragen voor de uitvoering van de sanering. De Wet geluidhinder is bepalend voor de toegestane geluidniveaus. In de trajectstudie zullen de effecten van de verschillende alternatieven worden berekend. In deze fase zal ook de saneringssituatie beeld worden gebracht. Een en ander moet er toe leiden dat de ministers een verantwoord besluit kunnen nemen. Tegen geluidoverlast van verzorgingsplaatsen zou in de uitvoeringsfase iets gedaan kunnen worden. Daarbij moet worden gedacht aan bijvoorbeeld het plaatsen van geluidwallen e.d. Maar in dit stadium kunnen daar nog geen toezeggingen over worden gedaan. De controle op en nabij de parkeerplaats is een taak voor de politie en Justitie. In de trajectstudie zal daaraan geen bijzondere aandacht worden besteed. De voorgestelde gevolgen dienen in de trajectstudie onderzocht te worden. Het gaat daarbij onder meer om de toename van het verkeer en de gevolgen voor het benzineverkooppunt. Woongenot is echter subjectief. Daarom kan niet worden aangegeven of eventuele maatregelen leiden tot het door de insprekers gewenste acceptabele niveau.

Volgnummer:	6	Afzender:	Fam. H.J. Zonnenberg Zwaluwenweg 5 7384 SK Wilp
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	10 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In de huidige situatie ondervinden de bewoners van de woning aan de Zwaluwenweg 5 te Wilp op ca. 400 m aan de noordzijde A1 reeds veel hinder van het verkeer op de A1 tussen het viaduct De Vundelaar en de kruising met de N345. De A1 ligt aldaar hoog ten opzichte van de omgeving en stijgt zelfs verder naar het viaduct over de N345. De situatie verergert bovendien door de weerkaatsing van het geluid tegen de stortplaats aan de zuidzijde en wordt versterkt door de lage geluidwal aan de noordzijde.		De verantwoordelijkheid voor het huidige geluidniveau ligt niet bij Rijkswaterstaat. Indien in 1986 op een woning een geluidbelasting heerste van 55 dB(A) of meer ten gevolge van de A1 dan wordt deze woning als saneringswoning beschouwd. De gemeenten dienen deze woningen via de zogenaamde A- en B-lijsten op te geven bij het ministerie van VROM. Dit ministerie zorgt voor de financiering van de sanering van deze woningen, waarbij eerst de meest urgente situaties aan bod komen. Pas op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een weg wordt Rijkswaterstaat tevens verantwoordelijk voor het saneren van deze woningen. Rijkswaterstaat dient dan zorg te dragen voor de uitvoering van de sanering. De Wet geluidhinder is bepalend voor de toegestane geluidniveaus. In de trajectstudie zullen de effecten van de verschillende alternatieven worden berekend. In deze fase zal ook de saneringssituatie beeld worden gebracht. In de berekeningen wordt rekening gehouden met zowel de stortplaats aan de zuidzijde als de wal aan de noordzijde. Een en ander moet er toe leiden dat de ministers een verantwoord besluit kunnen nemen.	
Ook luchtvervuiling is bij bepaalde weersomstandigheden direct merkbaar in de buurt.		Voor een aantal vervuilende stoffen heeft de overheid reductiedoelen vastgesteld. Daarnaast zijn er maximale concentraties vastgesteld voor componenten die op lokaal niveau van negatieve invloed zijn op de volksgezondheid. Alhoewel luchtverontreiniging dus ongewenst is, zijn daarvoor lokaal geen specifieke maatregelen mogelijk noch wettelijk verplicht. Het waarnemen van luchtvervuiling bij bepaalde weersomstandigheden houdt overigens niet per definitie in dat de hoeveelheid luchtverontreiniging de wettelijke norm overschrijdt.	
Een onderzoek naar andere routes - teneinde een verdere toename van het verkeer op de A1 te voorkomen - is gezien deze omstandigheden wenselijk. In dit kader is het doortrekken van de A18 vanaf Doetinchem naar Enschede en het aansluiten daarvan op de A1 bij de Duitse grens een optie. Zuidwaarts kan de verbinding tussen de A18 en de A15 bij Bemmelen tot stand worden gebracht. Op deze wijze ontstaat een betere verbinding tussen Rotterdam en het 'achterland', worden de A1, de A50 Apeldoorn-Arnhem en de A12 ter hoogte van Arnhem ontlast en wordt voorzien in een ontsluiting van de Achterhoek. Onderzoek naar de dan verwachte verkeersstromen is gewenst.		Het gevraagde onderzoek is reeds uitgevoerd. Uit de resultaten van de trajectstudie RW15 Varsseveld-Enschede blijkt dat deze doortrekking slechts een marginaal effect heeft op de etmaalintensiteiten op de A50 en de A1. Uit die studie is naar voren gekomen dat minder dan 2.000 motorvoertuigen/etmaal van de A1/A50 voor de doorgetrokken RW15 zullen kiezen. Berekend is dat de reistijd van knooppunt Valburg (A15/A50) naar de A1 bij Oldenzaal via de A50/A1 ± 65 minuten duurt en via de doorgetrokken RW15 zo'n 80 minuten. Indien ook RW15 tussen Ressen en de A12 wordt doorgetrokken is de reistijd via de nieuwe RW15 naar de A1 bij Oldenzaal ongeveer 75 minuten. De route via de A50/A1 blijft dan ook de kortste route. Ook de ontlasting van het genoemde deel van de A12 is door deze maatregel slechts marginaal.	

Volgnummer: 6 (vervolg) Kenmerk: - Gedateerd: 10 september 1999	Afzender: Fam. H.J. Zonnenberg Zwaluwenweg 5 7384 SK Wilp
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Ter beperking van de hinder en de schade aan de omgeving zijn niet alleen geluidbeperkende voorzieningen nodig, maar ook maatregelen die de uitstoot van schadelijke stoffen beperken. Ter verbetering van de A1 is een continu inhaalverbod voor vrachtverkeer op cruciale weggedeelten een must. Bij een breedte van drie rijstroken kan het verbod worden opgeheven. Ook het verhogen van de maximum snelheid van het vrachtverkeer naar 90 km/uur, het vaststellen van een minimum snelheid op de linker rijstrook, het verlengen van in- en uitvoegstroken, verkeersdosering en een minimum invoegsnelheid leveren een bijdrage aan verbetering. Onderzoek naar alternatieven voor vrachtvervoer over de weg is wellicht wenselijk. Verregaande investeringen in railvervoer met daarbij een goede afstemming op lokaal vervoer en lage prijzen zijn wenselijk daar dit tot gevolg heeft dat meer mensen voor het openbaar vervoer kiezen.	Via veel maatregelen vanuit de overheid wordt momenteel al getracht de uitstoot van verontreinigingen als gevolg van wegverkeer te beperken. Dit zijn maatregelen met betrekking tot de voertuigen zelf (katalysator, meer zuinige en schonere motoren e.d.). Lokaal zijn geen specifieke uitstootbeperkende maatregelen mogelijk. Een inhaalverbod voor vrachtverkeer is reeds van toepassing op het gehele traject Barneveld-Deventer gedurende de spitsperioden (6-10 uur en 15-19 uur). Bij met name het benuttingsalternatief kan het noodzakelijk zijn de maximumsnelheid van het verkeer (dynamisch) aan te passen; dit vormt onderdeel van de studie (zie ook Richtlijnen hoofdstuk 3). Uit onderzoek blijkt dat een langere invoegstrook weinig invloed heeft (de meeste automobilisten benutten niet de volle lengte maar voegen ruim voor het eindigen van de invoegstrook in). In bepaalde situaties waar de uitvoegstrook te kort is, is het raadzaam de verkeersafwikkeling op de aansluiting met het onderliggend wegennet te verbeteren in plaats van de uitvoegstrook te verlengen. Het beleid van het rijk is niet alleen gericht op het beter benutten van de bestaande infrastructuur, maar ook op het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen, zoals per schip en per trein. Met uw suggestie wordt dan ook ingestemd. Omdat - in een vrije economie - deze alternatieven niet dwingend aan de markt voorgeschreven kunnen worden, is dit een langzaam proces, waarbij voortdurend voeling gehouden moet worden met de ontwikkelingen in het bedrijfsleven. Ontwikkelingen in het openbaar vervoer worden in de trajectstudie betrokken. Uitgegaan wordt van het SVV-II beleid waarin onder andere ook een aanzienlijk verbeterd stelsel voor openbaar vervoer is opgenomen. Rail 21 maakt daarvan onderdeel uit, net als verbetering van het regionale OV-stelsel. Bij de ontwikkeling van het MMA worden reële kansrijke opties waar het gaat om extra verbetering van het (met name regionale) openbaar vervoer onderzocht (Richtlijnen hoofdstuk 3).

Volgnummer:	6 (vervolg)	Afzender:	Fam. H.J. Zonnenberg Zwaluwenweg 5 7384 SK Wilp
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	10 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Daarnaast moeten tweelaags autosnelwegen, scheiding naar doelgroepen en automatische snelwegen in de studie worden betrokken.		Uitgangspunt bij verbreding is de bestaande hoogteligging van de weg. Een beperkte uitbreiding is veelal voldoende. Tweelaags bouwen leidt veelal tot onnodige overcapaciteit en veroorzaakt ook extra aantasting van natuur en milieu. Daarnaast zijn ook de kosten hiervan extreem hoog. Voor weggedeelten met meer dan drie rijstroken per richting wordt onderzocht of het scheiden van verkeer een betere doorstroming oplevert voor alle verkeer, dan wel voor specifieke doelgroepen. Niet duidelijk is wat de inspreker met automatische snelwegen bedoeld.	
Geluidbeperkende maatregelen en beperking van uitstoot schadelijke stoffen zijn nodig.		Geluidbeperkende maatregelen worden getroffen indien dit volgens de Wet geluidhinder noodzakelijk is. Aan de uitstoot van schadelijke stoffen zijn wel grenzen gesteld. Lokaal zijn geen specifieke uitstootbeperkende maatregelen mogelijk.	
De verbreding van de A1 heeft wel voordelen ten aanzien van sluipverkeer, veiligheid en doorstroming.		De trajectstudie zal bij alle alternatieven de effecten voor het onderliggend wegennet en daarmee het sluipverkeer, de verkeersveiligheid en de doorstroming in beeld brengen.	

Volgnummer:	7	Afzender:	M.G. de Groot Pasteurstraat 8 7555 NG Hengelo
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	September 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De weg dient uit 2, 3 baans wegen te bestaan. Statistieken moeten dit allang hebben aangegeven daar de A1 de poort naar Oost- en Noord-Europa is. Wegen zoals de A1 vormen een gevaar voor de internationale en nationale handel, daar Nederland vanwege de unieke ligging afhankelijk is van een goede infrastructuur. De huidige situatie met betrekking tot files gaat gepaard met ongelukken en milieubelastende, onnodige vervuiling. Teneinde de situatie op de weg te verbeteren: • mogen vrachtwagens tijdens de spits niet inhalen op 2-strooks wegen; • moet de minimumsnelheid van vrachtwagens en auto's met caravan of trailer 100 km/uur bedragen; • is bij de geplande driebaanswegen de linker rijstrook verboden voor vrachtwagens; • kunnen tijdens de spits vluchtstroken worden gebruikt (aan de hand van statistieken kan worden bepaald of dit voor ambulances problemen oplevert). In de studie moet worden bepaald waar 2*4 rijstroken nodig zijn, opdat hier reeds gronden voor kunnen worden vrijgehouden. Hierbij dient ook de situatie na 2010 te worden gezien. Onderzocht moet worden of ondergrondse wegen of wegen boven elkaar betere c.q. goedkopere oplossingen zijn indien dit met systeembouw kan. Daarnaast moet een plan worden opgesteld om personen dicht bij het werk te laten wonen, bijvoorbeeld door het financieel aantrekkelijker maken van het wonen binnen 'fiets-, bus- of treinafstand'.		De A1 behoort als achterlandverbinding tot de landelijke hoofdinfrastructuur (belangrijkste categorie wegen). De voorgenomen trajectstudie moet uitwijzen welke maatregelen nodig zijn om het gewenste kwaliteitsniveau van de A1 ook in 2020 te kunnen aanbieden. De effecten voor de verkeersveiligheid en het milieu zullen in de trajectstudie worden onderzocht. Een inhaalverbod voor vrachtverkeer is reeds van toepassing op het traject Barneveld-Deventer gedurende de spitsperioden (6-10 uur en 15-19 uur). Bij met name het benuttingsalternatief kan het noodzakelijk zijn de maximumsnelheid van het verkeer (dynamisch) aan te passen; dit vormt onderdeel van de studie (zie ook Richtlijnen hoofdstuk 3). Het is wettelijk niet toegestaan dat in de situatie met 3 stroken de linkerstrook door vrachtverkeer wordt gebruikt. In het kader van het benuttingsalternatief zullen vluchtstrookgebruik en de consequenties daarvan voor de verkeersveiligheid worden onderzocht. De trajectstudie heeft als toetsingsjaar 2020. Op basis van de prognoses zijn in dat jaar 4 stroken nodig in de drukste richting tussen het knooppunt Beekbergen en de aansluiting Deventer. De Startnotitie Barneveld-Deventer kent deze optie in de alternatieven 1-A en 2 (bladzijden 35-37). Uitgangspunt bij een eventuele verbreding is de huidige hoogteligging van de weg. Bij tweelaags bouwen spelen kosten een rol, maar bijvoorbeeld ook de gevolgen voor natuur en milieu. Indien uit effectenonderzoek blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, worden verdergaande mitigerende maatregelen onderzocht. In het kader van de ruimtelijke ordening en in het SVV-II zijn diverse maatregelen opgenomen om de omvang van de vervoersstromen te beperken. Ook ten aanzien van fiscale aspecten worden mogelijkheden onderzocht. Een en ander valt echter buiten de reikwijdte van een trajectstudie.	

Volgnummer: 8 Kenmerk: EvH/19990911 Gedateerd: 11 september 1999	Afzender: In Process BV (ir E.G. van Houten) Odensestraat 10 7559 JM Hengelo
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Een alternatief waarin wordt uitgegaan van een permanente verbreding naar drie rijstroken op basis van het huidige asfalt moet in het onderzoek worden betrokken. De rijstroken moeten derhalve versmallen: de rechter rijstrook dient breed genoeg voor vrachtverkeer te zijn; de twee linker rijstroken zo breed dat alleen personenauto's en motoren hiervan gebruik kunnen maken. De vluchtstrook blijft behouden maar wordt versmald. Dit alternatief biedt de volgende voordelen: • geen vrachtverkeer op de twee linker rijstroken; • door de smallere rijbanen rijden automobilisten geconcentreerder en minder hard, waardoor het aantal ongelukken zal afnemen. Ook kiezen mensen hierdoor voor kleinere auto's, wat positieve effecten voor het milieu ten gevolge heeft; • snel te realiseren zonder extra asfalt; • spitsvoorzieningen en toezicht door middel van camera's zijn niet nodig.	Uw suggestie wordt bij dit alternatief betrokken. Het voorgestelde alternatief is opgenomen in de Startnotitie onder de naam 'benuttingsalternatief'. Zie Startnotitie bladzijden 35 en 36. Daarbij is vooralsnog met name gedacht aan de spitsperiode. Buiten de spits worden volgens de huidige inzichten 2 rijstroken beschikbaar gesteld aan het verkeer. De gevolgen van versmalde rijstroken voor het verkeer zijn nog onvoldoende duidelijk. Zo worden er naast de voordelen zoals vergroting van de capaciteit, ook nadelen verwacht zoals een verzwaring van de rijtaak door smallere rijstroken, snelheidsbeperkingen ook buiten de spits e.d. Een aantal proefprojecten is momenteel gaande. De resultaten daarvan worden in de studie meegenomen. Of de genoemde voordelen ook daadwerkelijk behaald kunnen worden kan daarom in dit stadium niet worden gesteld. Indien daartoe nadrukkelijk aanleiding bestaat kan ook in het Meest milieuvriendelijk alternatief een snelheidsverlaging worden onderzocht.

Volgnummer: 9 Kenmerk: - Gedateerd: 12 september 1999	Afzender: J.W. Wittenberg Veenhuisweg 40 7391 TR Twello
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In de afgelopen jaren is het woongenot aan de Veenhuisweg 40 te Twello (op circa 2 kilometer afstand van de A1) afgenomen door een toename van de geluidoverlast. Deze overlast wordt veroorzaakt door een toename van het vrachtverkeer op de A1 en door het nieuwe wegdek (ZOAB?) dat op de A1 is aangebracht. Het effect wordt versterkt door de hoge ligging van de A1. Het onderzoek moet zowel aandacht besteden aan de te treffen maatregelen om files op te lossen als aan maatregelen tegen de geluidoverlast. Hierbij kan worden gedacht aan geluidschermen en/of het planten van bosstroken.	De verantwoordelijkheid voor het huidige geluidniveau ligt niet bij Rijkswaterstaat. Indien in 1986 op een woning een geluidbelasting heerste van 55 dB(A) of meer ten gevolge van de A1 dan wordt deze woning als saneringswoning beschouwd. De gemeenten dienen deze woningen via de zogenaamde A- en B-lijsten op te geven bij het ministerie van VROM. Dit ministerie zorgt voor de financiering van de sanering van deze woningen, waarbij eerst de meest urgente situaties aan bod komen. Pas op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een weg wordt Rijkswaterstaat tevens verantwoordelijk voor het saneren van deze woningen. Rijkswaterstaat dient dan zorg te dragen voor de uitvoering van de sanering. De Wet geluidhinder is bepalend voor de toegestane geluidniveaus. In de trajectstudie zullen de effecten van de verschillende alternatieven worden berekend. In deze fase zal ook de saneringssituatie beeld worden gebracht. Daarbij zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidhinder stelt. Dit kan betekenen dat er eventueel maatregelen zullen worden getroffen om de geluidbelasting te verminderen. Hierbij valt te denken aan geluidafschermende maatregelen of maatregelen aan de woning. Een en ander moet er toe leiden dat de ministers een verantwoord besluit kunnen nemen. ZOAB heeft juist een reductie van de geluidhinder tot gevolg en leidt dus niet tot meer geluid.

Volgnummer:	10	Afzender:	G.A. Abendanon Middenweg 2 7214 EN Epse
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	17 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Op alle snelwegen in Nederland dient zo spoedig mogelijk het driebanenstelsel te worden ingevoerd (totaal van 6 rijstroken).		Binnen deze trajectstudie bevatten de alternatieven met een capaciteitsvergroting 1 of 2 rijstroken per richting extra. Om dit op alle snelwegen in Nederland te doen is strijdig met het beleid, niet nodig en heeft nadelen als milieugevolgen, groter ruimtebeslag en hoge kosten.	
Daarnaast moet op bepaalde drukke weggedeelten het verbredingsalternatief 2 (2*4 rijstroken) worden toegepast.		De Startnotitie geeft deze oplossingsrichting als één van de alternatieven aan voor het gedeelte knooppunt Beekbergen-aansluiting Deventer. Zie Startnotitie bladzijden 35-37.	
De verkeersstremmingen tijdens de spitsuren op de A1 in de nabij van Beekbergen kunnen worden opgelost door een verbreding naar 2*4 rijstroken.		Genoemde verkeersstremming kunnen daarmee worden opgelost mits de verkeersbewegingen van en naar de A50 en de aansluiting Voorst daarin voldoende kunnen worden verwerkt.	

Volgnummer: 11 Kenmerk: 07.2/4358 Gedateerd: 24 september 1999	Afzender: Waterschap Vallei & Eem (J. de Kruijff) Postbus 330 3830 AJ Leusden
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het onderzoek dient aandacht te besteden aan kruisingen met waterhuishoudkundige werken, zoals waterkeringen, watergangen en zuiveringstechnische werken. De A1 wordt gekruist door de rioolpersleiding Kootwijkerbroek-Stroe/Harderwijkerweg. Ook de rioolpersleiding Stroe/Tolnegen-Stroe/Harderwijkerweg loopt in de berm van de A1 (noordzijde) en kruist de A1. In het onderzoek dient de verontreiniging van het oppervlaktewater door afspoeling vanaf de A1 te worden gezien. Het Waterschap heeft voorkeur voor berminfiltratie. In het onderzoek moet aandacht uitgaan naar de effecten op de hydrologie, zoals bijvoorbeeld een toenemende verdroging als gevolg van een eventuele verlaging van de A1.	In de trajectstudie wordt in een vroegtijdig stadium aandacht besteed aan waterbouwkundige werken, die zich in de directe nabijheid van de A1 bevinden, hetzij kruisend dan wel parallel aan de autosnelweg. Wat de gevolgen van de verschillende alternatieven zijn voor deze werken, zal in de studie nader onderzocht moeten worden. De intentie van de initiatiefnemer is om in een vroegtijdig stadium een inventarisatie te maken van alle kabels en leidingen én hun functie in de nabije omgeving van de A1. Vervolgens zal bekeken worden wat de consequenties zijn van de verschillende alternatieven op het tracé van de kabels en leidingen. De eventuele noodzaak van verleggen heeft vooral gevolgen voor de kosten en komt daarin dan ook tot uitdrukking. Afspoeling van water vanaf het wegdek (runoff) heeft volgens een door DWW uitgevoerd onderzoek marginale effecten op de omgeving. De gevolgen zijn slechts tot op een beperkte afstand van de weg merkbaar. Dit geldt ook in verticale zin voor het watervoerend pakket. Directe lozing op het oppervlaktewater dient echter zo mogelijk te worden vermeden. Verdiepte ligging komt niet als eerste oplossingsrichting in aanmerking om de gevolgen voor de omgeving te beperken en de natuur het best te beschermen, aangezien verdiepte ligging een aantal belangrijke nadelen met zich meebrengt. Daarom wordt in de trajectstudie uitgegaan van de huidige hoogteligging van de weg (zie Richtlijnen hoofdstuk 3). Op basis van dit uitgangspunt dienen de milieueffecten van de diverse alternatieven te worden onderzocht. Indien uit effectenonderzoek blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, worden verdergaande mitigerende maatregelen onderzocht. Indien er sprake zal zijn van verbreding of vergraving van de aardebaan dient volgens de paragrafen 6.5 en 6.6 van de Richtlijnen aandacht besteed te worden aan de effecten op ondermeer de hydrologie.

Volgnummer: 12 Kenmerk: 99.15154 Gedateerd: 24 september 1999	Afzender: Gemeente Deventer (College van B&W) Postbus 5000 7400 GC Deventer
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Of de voorstellen uit de Startnotitie voldoende effect hebben om de doelstellingen uit het SVV II te halen, is twijfelachtig. De groei van het autoverkeer gaat nu reeds de prognoses uit het SVV II te boven en zal zonder verder ingrijpen alleen maar sterker worden. Het uitsluitend hanteren van prognoses op grond van reeds vastgesteld en derhalve gedateerd beleid is onvoldoende en leidt tot het verplaatsen van problemen in de tijd en tot kapitaalvernietiging. Het planjaar dient te worden verschoven van 2010 naar 2020 en in de prognoses moet een trendscenario (conform het NVVP) als uitgangspunt worden gehanteerd. Het is merkwaardig dat de Startnotitie uitgaat van het planjaar 2010, terwijl dit jaar juist het startjaar is voor de daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen. Het is wenselijk de aard van het verkeer op het traject Deventer - Deventer-Oost in kaart te brengen gelet op het belang van de A1 voor de regio. Ondanks een verbetering van de kwaliteit van de regionaal en lokaal belangrijke N344, deelt de gemeente de conclusie met betrekking tot de beperkingen van de N344 als regionale en lokale verbindingen en de functie die de A1 voor dit verkeer moet vervullen.	Uitgangspunt voor de trajectstudie is het vigerende SVV-II. Het NVVP is nog volop in ontwikkeling en kan derhalve niet als uitgangspunt worden aangehouden. Na het uitbrengen van deel 1 is daarop inspraak mogelijk. Wel is in paragraaf 2.3 van de Richtlijnen aangegeven dat besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER dient daartoe de benodigde informatie te bevatten. De prognoses zijn enerzijds gebaseerd op het SVV-II beleid. Veel belangrijker zijn echter de ruimtelijke plannen. En die zijn gebaseerd op recente gegevens van provincies en gemeenten. De prognoses zullen ten behoeve van de trajectstudie worden bijgesteld op basis van recentere informatie. Voor de toetsing is in de Startnotitie op diverse plaatsen de periode na 2010 en zelfs concreet het jaar 2020 vermeld. De Richtlijnen vermelden dit jaartal expliciet in de paragrafen 2.2 en 2.3. Hiervoor is gekozen omdat volgens de huidige inzichten eerst na 2010 gestart kan worden. Een toetsingsjaar dient nadrukkelijk na de realisatie van het voornemen te liggen. Volgens de meest recente gegevens wordt voor het NVVP bij de 2020-gegevens uitgegaan van het European Coördination-scenario. Ten aanzien van het NVVP wordt verwezen naar bovenstaande reactie. De aard van het verkeer vormt een onderdeel van de trajectstudie en zal indien dit relevant is voor dat traject in beeld gebracht worden. In de Startnotitie is aangegeven dat het onderliggende wegennet waarvan de N344 deel uitmaakt onvoldoende restcapaciteit heeft om alle extra lokale en regionale verkeer te verwerken. Het hoofdwegennet heeft overigens niet als primaire functie het faciliteren van lokaal en regionaal verkeer.

Volgnummer:	12 (vervolg)	Afzender:	Gemeente Deventer (College van B&W) Postbus 5000 7400 GC Deventer
Kenmerk:	99.15154		
Gedateerd:	24 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Een belangrijke, infrastructurele ontwikkeling voor Deventer in de komende jaren is de aanleg van de N348 aan de oostzijde van de stad. Met deze aanleg ontstaat een bajonetaansluiting op de A1 met als gevolg dat het regionale noord-zuidverkeer van de A1, traject Deventer – Deventer-Oost gebruik moet maken. Toegezegd is met deze ontwikkeling rekening te houden. Gezien het risico op ongewenst gebruik van de bestaande routes door Deventer is het eens te meer van belang dat de groeicijfers voor het autoverkeer reëel zijn. De groei van het regionale verkeer in noord-zuidrichting is in dit geval minstens zo belangrijk als de groei van het verkeer dat in oost-westrichting over langere afstand gebruik maakt van de A1. Indien een nieuw tracé voor een Noordoostelijke verbinding van de Betuweroute definitief wordt afgesteld, zijn de prognoses, gebaseerd op een afname van goederenvervoer over de weg als gevolg van deze verbinding, niet reëel. Een herziening van deze prognoses is dan noodzakelijk. De voorgestelde 'interimmaatregelen' voor de periode tot 2010 zijn onvoldoende: • in de huidige situatie is reeds sprake van een inhaalverbod voor vrachtauto's (in de spits) en verkeerssignalering; • dynamische route informatiepanelen zijn voor de situatie rondom Deventer - en ver daarbuiten - verspilde moeite, daar alternatieve routes ontbreken; • toeritdosering kan een verbetering betekenen, maar dient nadrukkelijk te worden afgewogen tegen de gevolgen voor het onderliggende wegennet. Op korte termijn is meer nodig om de zorgelijke situatie op de A1 in de omgeving van Deventer weg te nemen. In dit verband wordt gewezen op de toezegging in de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid, waarin volledig filevrije achterlandverbindingen in 2005 worden genoemd.		Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland heeft een verkeersmodel voor Gelderland en Overijssel laten ontwikkelen: het zogenaamde Nieuw Regionaal Model Oost-Nederland (NRM-ON). Dit model, dat gebruikt zal gaan worden voor de verdere studie, is ontwikkeld in samenwerking met de beide provincies en houdt rekening met een groot aantal sociaal-economische en infrastructurele ontwikkelingen. Eén van de infrastructurele ontwikkelingen is de aanleg van de door u genoemde N348. Ten behoeve van de trajectstudie worden met het reeds eerder genoemde verkeersmodel nieuwe verkeersprognoses berekend. Recente inzichten met betrekking tot de NOV worden daarin verwerkt. De verschuiving in de tijd van de realisatie van de capaciteitsvergroting van de A1 is het gevolg van een te beperkt budget om op korte termijn (tot 2010) alle gewenste projecten in uitvoering te nemen en te voltooien. In overleg met diverse bestuurlijke regio's zijn afspraken gemaakt over de besteding van middelen tot 2010. De huidige SWAB-studies behoren als gevolg daarvan tot categorie 2, realisatie na 2010. Dynamische route informatie panelen hebben niet uitsluitend een functie voor wat betreft het verwijzen naar alternatieve routes met name voor het lange afstandsverkeer maar ook voor informatievoorziening Ten behoeve van toeritdosering vindt vooraf uiteraard overleg met de betreffende gemeente (en wegbeheerder) plaats.	

Volgnummer:	12 (vervolg)	Afzender:	Gemeente Deventer (College van B&W) Postbus 5000 7400 GC Deventer
Kenmerk:	99.15154		
Gedateerd:	24 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het vigerende structuurplan (Deventer Visie 1994) gaat uit van een bedrijvenontwikkeling langs de A1 (Epse-Noord) met een regionale en landelijke uitstraling. Verdere uitbreiding van bedrijventerreinen in oostelijke richting langs de A1 is momenteel onderwerp van studie. De ontsluiting van de bedrijvenlocaties op de A1 is essentieel voor een goed functioneren ervan. De Startnotitie Barneveld-Deventer spreekt op pagina 23 over de ontwikkeling van een woningbouwlocatie aan de oostzijde van Deventer, genaamd Veenenslag. De gemeente Deventer is hieromtrent niets bekend. De Startnotitie Deventer-Hengelo noemt de uitbreiding overigens niet. Een eventuele verslechtering van de verkeersveiligheid of de leefbaarheid als gevolg van een keuze voor een optimale bereikbaarheidsvariant is onacceptabel. Het uitsluitend uitgaan van bereikbaarheid als maatgevend element bij de keuze voor een alternatief is eenzijdig en kan grote gevolgen hebben voor de omgeving. Met betrekking tot verkeersveiligheid en leefbaar dient minimaal eenzelfde kwaliteitsniveau te worden gehandhaafd. Met name de geluidhinder moet op een aanvaardbaar niveau worden gebracht. Bij de verbredingsalternatieven moet de landschappelijke inpassing van de A1 in het op veel plaatsen zeer waardevolle landschap nadrukkelijker in beeld komen. De maatregelen moeten een duurzaam karakter dragen. In dit kader is de afbakening van alternatieven op maaiveldhoogte gedateerd en komt onvoldoende tegemoet aan wensen vanuit genoemde disciplines. Een zorgvuldige afweging van de alternatieven, waarbij onder meer het ruimtebeslag in horizontale zin wordt vergeleken met oplossingen in verticale zin (verdieping/ondertunneling), is wenselijk. Financiële kaders mogen in dit stadium van het nog planproces geen rol spelen.		Bestaande bedrijventerreinen kunnen mogelijk nadelige invloed ondervinden van een slechte bereikbaarheid. Bereikbaarheid is slechts één factor in het geheel. De ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen is in eerste instantie een taak van gemeente en provincie. Daartoe behoort nadrukkelijk ook de ontsluiting. Met de aansluiting Deventer is de ontsluiting van het bedrijventerrein Epse-Noord momenteel voldoende. Er zijn geen nieuwe aansluitingen op de A1 voorzien. De genoemde regel in de Startnotitie Barneveld-Deventer is inderdaad ten onrechte vermeld. De woningbouwlocatie Veenenslagen ligt niet ten oosten van Deventer maar is geprojecteerd ten noordwesten van Rijssen (provincie Overijssel). Kernprobleem voor de trajectstudie is de bereikbaarheid. Verkeersveiligheid en leefbaarheid worden eveneens onderzocht. Voor een aantal aspecten waaronder geluidhinder gelden zelfs wettelijke regels. Bij de doelstelling (zie Startnotitie bladzijde 32) wordt voor verkeersveiligheid en leefbaarheid aangegeven dat nieuwe problemen zoveel mogelijk moeten worden voorkomen en indien mogelijk bestaande problemen verminderen. Hiermee wordt gestreefd het kwaliteitsniveau te handhaven of te verbeteren. Paragraaf 2.3 van de Richtlijnen voegt daaraan toe, dat de alternatieven getoetst dienen te worden aan geformuleerde doelstellingen waarbij eenzelfde nuancering geldt als bij de congestienorm. De A1 is een bestaande rijksweg, waarbij in het verleden rekening is gehouden met de aanleg van een derde rijstrook en die al zo veel mogelijk is ingepast in het landschap. Verbredingen hebben niet of nauwelijks invloed op de beleving vanuit de omgeving. Slechts op die plaatsen waar geluidwerende voorzieningen moeten worden getroffen speelt landschappelijke inpassing een duidelijke rol. Een verdiepte ligging komt niet als eerste oplossingsrichting in aanmerking om de gevolgen voor de omgeving te beperken en een betere landschappelijke inpassing te bewerkstelligen, aangezien verdiepte ligging een aantal belangrijke nadelen met zich meebrengt. Daarom wordt in de trajectstudie uitgegaan van de huidige hoogteligging van de weg (zie Richtlijnen hoofdstuk 3). Op basis van dit uitgangspunt dienen de milieueffecten van de diverse alternatieven te worden onderzocht. Indien uit effectenonderzoek blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, worden verdergaande mitigerende maatregelen onderzocht.	

Volgnummer: 12 (vervolg) Kenmerk: 99.15154 Gedateerd: 24 september 1999	Afzender: Gemeente Deventer (College van B&W) Postbus 5000 7400 GC Deventer
Kernpunt(en) van de inspraak: Met betrekking tot het weggedeelte Deventer - Deventer-Oost is het wenselijk een variant te bestuderen die uitgaat van een scheiding van het regionale en het landelijke verkeer. Het voorgestelde gescheiden traject Beekbergen-Deventer kan tot Deventer-Oost worden verlengd. Uitvoering over 10 jaar is onacceptabel. Nuanceringen binnen de oplossingsmogelijkheden zijn nodig en dienen, met een goede deels los van de m.e.r.-procedure staande fasering, uit te monden in snelle en adequate maatregelen. Het benuttingsalternatief bijv. is niet aan de m.e.r.-procedure verbonden en zou - na zorgvuldig overleg en onderzoek over de te kiezen vorm - op korte termijn moeten plaatsvinden. Parallel hieraan kan in het kader van de Trajectnota/MER naar een verdergaande oplossing worden gezocht.	Reactie van Bevoegd Gezag: Zoals in de Startnotitie Barneveld-Deventer op bladzijde 33 onder punt 4 staat aangegeven komen alleen die weggedeelten met <u>meer</u> dan drie rijstroken per richting in aanmerking voor eventuele scheiding van het regionale en landelijke verkeer. Daarom is als variant op verbredingsalternatief 2 een 4*2 oplossing tussen het knooppunt Beekbergen en Deventer opgenomen. Genoemde scheiding is daar mogelijk. Volgens de huidige inzichten volstaan maximaal 3 rijstroken per richting voor het wegdeel Deventer - Deventer-Oost. Eventuele aparte rijbanen als schakel in de N348 vormen een taak voor de regionale overheden. Volgens de huidige inzichten is geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden. In overleg met diverse bestuurlijke regio's zijn afspraken gemaakt over de besteding van middelen tot 2010. De huidige SWAB-studies behoren als gevolg daarvan tot categorie 2, realisatie na 2010. Er zijn vooralsnog geen concrete plannen voor de uitvoering van kleinschalige maatregelen of benuttingsmaatregelen op korte termijn op de A1.

Volgnummer: 13 Kenmerk: RWB/1999/3725 Gedateerd: 23 september en 5 oktober 1999	Afzender: Provincie Overijssel, Regio Twente en de gemeenten Almelo, Ambt Delden, Bathmen, Borne, Deventer, Hengelo, Holten, Markelo, Rijssen en Wierden Postbus 10078 8000 GB Zwolle
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De A1 is in onze visie naast een verkeers- en transportas een ontwikkelingsas in de relatie tussen de Randstad en Overijssel, in het bijzonder Twente. De A1 vormt de as van de mainport met Midden- en Noord-Duitsland en met Oost-Europa en indirect Scandinavië. Bovendien is het een internationale as die aan belang wint met de opkomst van Berlijn en de verbeterde economische situatie in Oost-Europa. Een vlotte doorstroming van het autoverkeer op deze verbinding is van grote waarde. Een goede bereikbaarheid via deze as, die voldoet aan de normen van een achterlandverbinding, achten wij van vitaal belang. Uit de in de Startnotitie beschreven analyse van de verkeersproblematiek blijkt dat in de huidige situatie een aantal wegvakken van de A1 niet meer aan de gestelde eisen voldoet (met name de wegvakken rond Apeldoorn en Deventer en in Twente, waar de A1 en A35 samenkomen). De omvang van de toekomstige verkeersproblematiek op de A1 en het onderliggende wegennet zal nog groter zijn dan in de Startnotitie wordt aangegeven, daar het SVV II-beleid - waarop de berekening is gebaseerd - niet op alle onderdelen is geslaagd en daar de groei op de oost-westas naar verhouding sterker zal toenemen. Verschuiving en groei van het verkeersaanbod worden veroorzaakt door de val van de Berlijnse muur, de ontwikkeling van de Oost-Europese economieën en de verplaatsing van het Duitse bestuurscentrum. Ook zien wij een verdere groei van het handelsverkeer van en naar Scandinavië. De Startnotitie gaat uit van realisatie van de Noordoostelijke verbinding van de Betuweroute. In het Standpunt van het kabinet is thans bepaald dat voornamelijk wordt afgezien van deze verbinding en dat de groei van goederenvervoer naar Twente over het bestaande spoor wordt gelimiteerd. De mogelijkheden voor een modal-shift worden hierdoor beperkt. Flankerend rijksbeleid om een modal-shift naar spoor en water te kunnen realiseren is dringend noodzakelijk.	De bereikbaarheid via het hoofdwegennet heeft als doel economische ontwikkelingen mogelijk te maken. De A1 heeft in het SVV-II de status van achterlandverbinding, hetgeen ook het internationale belang onderstreept. Het belang van een goede bereikbaarheid wordt ook door het rijk onderschreven. Realisatie van verbreding van de A1 vergt echter een budget dat volgens de huidige inzichten niet voor 2010 aanwezig is. Uitgangspunt voor de trajectstudie is het vigerende SVV-II. De prognoses zijn mede daarop gebaseerd. Wel is in paragraaf 2.3 van de Richtlijnen aangegeven dat besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER dient daartoe de benodigde informatie te bevatten. Veel belangrijker zijn echter de ruimtelijke plannen. En die zijn gebaseerd op recente gegevens van provincies en gemeenten. De prognoses zullen ten behoeve van de trajectstudie worden bijgesteld op basis van de meest recentere informatie. Wat in het SVV-II niet voorzien kon worden is de sterke groei van met name het voormalige Oostblok door de val van de Berlijnse muur. De economische gevolgen daarvan worden wel in de trajectstudie betrokken. Het rijk stimuleert waar mogelijk de ontwikkeling van vervoer over water en via rail, onder andere door het verstrekken van investeringssubsidies ten behoeve van individuele en collectieve overslagfaciliteiten. Door de regio wordt in Hengelo gewerkt aan de totstandkoming van een containerterminal. Diverse bedrijven gelegen aan het Twentekanaal maken steeds meer gebruik van vervoer over water.

Volgnummer: 13 (vervolg) Kenmerk: RWB/1999/3725 Gedateerd: 23 september en 5 oktober 1999	Afzender: Provincie Overijssel, Regio Twente en de gemeenten Almelo, Ambt Delden, Bathmen, Borne, Deventer, Hengelo, Holten, Markelo, Rijssen en Wierden Postbus 10078 8000 GB Zwolle
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De periode waarop de analyse van de toekomstige verkeerssituatie, inclusief de ontwikkelingen op het onderliggende wegennet, betrekking heeft moet worden uitgebreid tot het jaar 2020. Dit is van belang daar op basis van verkeerstellingen gedurende de afgelopen 5 jaar is vastgesteld dat op de A1 ter hoogte van Markelo de verkeersbelasting jaarlijks met 4% is gestegen. Een trendanalyse geeft aan dat in de periode tot 2010 de grensintensiteit behorende bij een filekans van 2% op dit wegvak dicht zal zijn genaderd. In de periode tot 2020 zal het hele traject van de A1 in Overijssel in meer of mindere mate met congestie te maken hebben. Uitbreiding van de periode tot 2020 is ook van belang daar de Startnotitie uitgaat van uitvoering van de maatregelen eerst na 2010. Anticiperend op het nieuw te formuleren NVVP-beleid moet in de analyse worden uitgegaan van verschillende scenario's, waaronder een trendscenario. Ook moet bij de analyse van de effecten van de verschillende alternatieven worden nagegaan in welke mate nieuw verkeer wordt gegenereerd. Zijn benuttingsmaatregelen in alle gevallen verenigbaar met een duurzaam veilige inrichting van de weg, zoals gesteld in de doelen van het SVV II? Mogelijke negatieve effecten van de benuttingsmaatregelen op de verkeersveiligheid moeten goed in beeld worden gebracht zodat een afgewogen en verantwoorde beslissing mogelijk is.	Voor de toetsing is in de Startnotitie op diverse plaatsen de periode na 2010 en zelfs concreet het jaar 2020 vermeld. De Richtlijnen vermelden dit jaartal expliciet in de paragrafen 2.2 en 2.3. Hiervoor is gekozen omdat volgens de huidige inzichten eerst na 2010 gestart kan worden. Een toetsingsjaar dient nadrukkelijk na de realisatie van het voornemen te liggen. Met name voor het wegvak Markelo-Rijssen is de filekans rond 2020 kritisch. In een latere reactie wordt hierop teruggekomen. De Trajectnota/MER dient zoals reeds gemeld de benodigde informatie te bevatten om besluitvorming op basis van het NVVP mogelijk te maken. Volgens de meest recente gegevens wordt voor het NVVP bij de 2020-gegevens uitgegaan van het European Coördination-scenario. Hoe het beleid wordt ingevuld is op dit moment nog niet bekend. Uit andere studies is gebleken dat een capaciteitsvergroting van een weg op etmaalbasis slechts tot marginaal extra verkeer leidt. Wel wordt door een capaciteitsvergroting de spitsbelasting groter maar de spitsperiode korter. De positieve en negatieve effecten en gevolgen van benuttingsmaatregelen worden onderzocht, ook ten aanzien van verkeersveiligheid. De resultaten hiervan zullen worden meegenomen in de Trajectnota/MER ten behoeve van de besluitvorming.

Volgnummer: 13 (vervolg) Kenmerk: RWB/1999/3725 Gedateerd: 23 september en 5 oktober 1999	Afzender: Provincie Overijssel, Regio Twente en de gemeenten Almelo, Ambt Delden, Bathmen, Borne, Deventer, Hengelo, Holten, Markelo, Rijssen en Wierden Postbus 10078 8000 GB Zwolle
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Toename van de verkeersdruk op de A1 leidt tot meer verstoring, vooral door geluid, nabij de woonbebouwing en in de groene ruimte. De A1 doorsnijdt op een groot aantal plaatsen de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS) dan wel de verbindingzones daarvan. Het is dan ook van belang om te zien naar mitigerende maatregelen bij woonbebouwing en alle punten waar de (verbindingzones van de) PEHS worden doorsneden. Deze moeten een integraal onderdeel vormen van de tracé/m.e.r.-studie. Met het uitgangspunt dat de alternatieven in eerste instantie probleemoplossend moeten zijn, met andere woorden moeten voldoen aan een filekans beneden de 2%, wordt ingestemd. Dat geldt ook voor het voorstel geen afzonderlijk openbaar vervoeralternatief te onderzoeken. Openbaar vervoermaatregelen die wezenlijk kunnen bijdragen aan de vermindering van de verkeersdruk op de A1, moeten echter wel degelijk worden betrokken bij het formuleren van de verschillende oplossingsmogelijkheden. In dit kader valt te denken aan de ontwikkeling van het Agglosysteem in de Bandstad Twente en hoogwaardig openbaar vervoer in de Stedendriehoek. De alternatieven voor het wegvak Apeldoorn-Deventer moeten evenzeer voor het traject Deventer - Deventer-Oost gelden.	Ten aanzien van het opheffen van de versnippering van grootschalige natuurgebieden is er al onderzoek gedaan en zijn er de afgelopen jaren al maatregelen genomen (bouw dr. Harm E. Van der Veen ecoduct bij Kootwijk en faunatunnels, geleiding door rasters e.d.). Ook voor de komende jaren is voor ontsnippering een apart budget opgenomen. In de studie zal het traject van de A1 op knelpunten en mogelijke oplossingen voor mitigerende maatregelen worden onderzocht. Bijzondere aandacht verdienen hierbij de verbindingzones van de PEHS. Hiervan wordt kennis genomen. Het openbaar vervoer wordt in de trajectstudie betrokken. Uitgegaan wordt van het SVV-II beleid waarin ook een aanzienlijk verbeterd stelsel voor openbaar vervoer is opgenomen. Lijnvoeringen en dienstregelingen worden in overleg met de verantwoordelijke overheden en betrokken vervoersmaatschappijen vastgesteld. Voorstellen ten aanzien van extra verbeterd openbaar vervoer (nieuwe stations en buslijnen, gewijzigde dienstregelingen e.d.) kunnen nadrukkelijk ook door de verantwoordelijke overheden en vervoersbedrijven ingebracht te worden. In hoofdstuk 3 van de Richtlijnen is aangegeven dat extra verbeterd openbaar vervoer als zelfstandig onderdeel kan worden onderzocht in het Meest milieuvriendelijke alternatief. Het vormt geen onderdeel van door het rijk te treffen maatregelen. Volgens de huidige inzichten volstaat een verbreding naar maximaal 2*3 voor het traject Deventer - Deventer-Oost.

Volgnummer: 13 (vervolg) Kenmerk: RWB/1999/3725 Gedateerd: 23 september en 5 oktober 1999	Afzender: Provincie Overijssel, Regio Twente en de gemeenten Almelo, Ambt Delden, Bathmen, Borne, Deventer, Hengelo, Holten, Markelo, Rijssen en Wierden Postbus 10078 8000 GB Zwolle
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De Startnotitie geeft aan dat voor de weggedeelten tussen Markelo en knooppunt Azelo en tussen Buren en Hengelo-Noord geen aanpassingsmogelijkheden worden onderzocht. Tijdens de studie moet blijken of ook het wegvak Markelo – Rijssen vergroting van de capaciteit behoeft. Gelet op het gestelde ten aanzien van de probleemanalyse, de continuïteit van het wegbeeld en de daarmee samenhangende verkeersveiligheid op de A1 is een omgekeerde benadering, waarbij 1 benuttings- en 1 uitbreidingsalternatief (2*3) worden onderzocht, wenselijk. Tijdens de studie moet vervolgens blijken of – mede in relatie tot eventueel noodzakelijke maatregelen op de overige wegvakken en de effecten op het onderliggende wegennet – alsnog kan worden afgezien van de aanpassingen op deze trajectdelen. Voor het weggedeelte Azelo - Buren moet worden gezien op welke wijze - binnen het uitbreidingsalternatief - ontvlechting van het verkeer op de A1 en de A35 kan plaatsvinden. Hierbij dient de ambivalente aansluiting Borne-West alleen op de A35 uit te komen en behoeft het verkeer op de A1 bij Azelo geen afslaan beweging te maken. Vanwege het belang van de A1 voor de provincie Overijssel en de omvang van de reeds optredende verkeersproblematiek op de A1 is een gefaseerde aanpak wenselijk. De ergste knelpunten moeten het eerst en vóór 2010 worden aangepakt, waardoor een zo efficiënt mogelijke inzet van middelen mogelijk wordt gemaakt. Bovendien streeft de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid na dat in 2007 de achterlandverbindingen in principe filevrij zijn. Hiertoe moet de studie een onderscheid maken tussen (benuttings) maatregelen die op korte termijn - eventueel zonder Tracébesluit - kunnen worden gerealiseerd en maatregelen van meer structurele aard voor de langere termijn. De korte termijnmaatregelen zouden vanuit de post 'innovatieve benutting' kunnen worden gefinancierd.	Conform de uitkomsten van de verkenningen heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in 1997 besloten trajectstudies uit te voeren naar weggedeelten die tot congestie zouden leiden. Het meenemen van trajecten zonder dat bij voorbaat vaststaat dat daar problemen ontstaan is niet juist. Voor belanghebbenden ontstaan onzekerheden terwijl daarvoor geen aanleiding is. Genoemde wegvakken behoren niet tot de probleemgebieden. Voor met name Markelo-Rijssen is de situatie rond 2020 kritisch en kan zo nodig aan de trajectstudie worden toegevoegd. Om de trajectstudies op onder meer het meest recente ruimtelijke ordeningsbeleid te kunnen baseren worden nieuwe prognoses gehanteerd. Voor de continuïteit van het wegbeeld en verkeersveiligheid zijn andere oplossingen mogelijk. Zij vormen geen aanleiding dergelijke trajecten te verbreden. Mocht uit de nieuwe prognoses blijken dat ook andere wegvakken in 2020 tot congestieproblemen leiden, dan is (tussentijdse) besluitvorming noodzakelijk. Slechts voor de weggedeelten met meer dan drie rijstroken per richting wordt onderzocht of het scheiden van verkeer een betere doorstroming oplevert voor alle verkeer, dan wel voor specifieke groepen zoals bijvoorbeeld het korte- en lange afstandsverkeer. Bij 3 rijstroken of minder levert een scheiding slechts nadelen op door een beperkte flexibiliteit op enkelstrooks rijbanen met een grote lengte. Volgens de huidige inzichten is geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden. In overleg met diverse bestuurlijke regio's, waaronder de provincie Overijssel en de Regio Twente, zijn afspraken gemaakt over de besteding van middelen tot 2010. De huidige SWAB-studies behoren als gevolg daarvan tot categorie 2, realisatie na 2010. Er zijn vooralsnog geen concrete plannen voor de uitvoering van kleinschalige maatregelen of benuttingsmaatregelen op korte termijn op de A1.

Volgnummer:	13 (vervolg)	Afzender:	Provincie Overijssel, Regio Twente en de gemeenten Almelo, Ambt Delden, Bathmen, Borne, Deventer, Hengelo, Holten, Markelo, Rijssen en Wierden Postbus 10078 8000 GB Zwolle
Kenmerk:	RWB/1999/3725		
Gedateerd:	23 september en 5 oktober 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Voor de begeleiding van de studie is het wenselijk een ambtelijke en bestuurlijke begeleidingsgroep in te stellen. De provincie Overijssel, de Regio Twente en de gemeenten Almelo, Ambt Delden, Bathmen, Borne, Deventer, Hengelo, Holten, Markelo, Rijssen en Wierden maken hiervan graag onderdeel uit.		De initiatiefnemer heeft aangegeven tijdens de trajectstudie de regio op verschillende momenten en via meerdere kanalen in te schakelen, waarbij regelmatig overleg is voorzien op zowel bestuurlijk niveau ten behoeve van advies en als voorbereiding op besluitvorming als op ambtelijk niveau om met name het bestuurlijk overleg voor te bereiden. De betrokken partijen ontvangen voor de begeleidingsgroepen een uitnodiging. In principe vindt het overleg per trajectstudie plaats.	

Volgnummer: 14 Kenmerk: - Gedateerd: 27 september 1999	Afzender: J.F. Kolkman Worsinkweg 14 7475 TW Markelo
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het verbredingsalternatief met 2*3 rijstroken benadert het gewenste effect tussen Deventer en Markelo en tussen Azelo en Buren het best. Voor een dergelijke verbreding is voldoende ruimte aanwezig. Bovendien is een verbreding veiliger dan het gebruik van vluchtstroken of het herindelen van de rijstroken. In het kader van het beter benutten van de weg kunnen alternatieve maatregelen, die met name het ontlasten van de A1 Deventer - Hengelo beogen, zowel op zeer korte als op langere termijn effect sorteren. Hierbij valt te denken aan: • Het weren van het lokale en regionale verkeer op de A1 door de bewegwijzering aan te passen en in de doorgaande lokale/regionale routes zo min mogelijk belemmeringen; • het stimuleren van alternatieve vervoersmogelijkheden van en naar Twente en omstreken, zoals vrachtvervoer over water, meer en efficiënter vervoer van goederen en passagiers per trein en het gebruik van vliegverkeer van/naar luchthaven Twente (een toename van zakenvluchten, vakantiecharters en vrachtluchten beperkt het aantal (vracht)auto's op de A1 van/naar Schiphol).	Op basis van beide trajectstudies Barneveld-Deventer en Deventer-Hengelo zal uiteindelijk besluitvorming plaatsvinden. De aanwezige reservering speelt daarbij een rol. Ook de kosten zijn van belang. Het aspect verkeersveiligheid bij vluchtstrookgebruik of herindeling middels smallere rijstroken moet in de trajectstudie nader onderzocht worden. Ervaringen met enkele lopende proefprojecten dienen daarbij betrokken te worden. Bij de uitwerking van de verschillende alternatieven in de studie staat de functie van de weg voorop. De A1 is in eerste instantie een achterlandverbinding. Daarnaast vervult de A1 een functie op nationaal en regionaal niveau. Het op een acceptabele wijze afwikkelen van het verkeer op het onderliggende wegennet is een taak voor provincies en gemeenten. Wel worden de effecten op het onderliggend wegennet als gevolg van aanpassingen aan de A1 onderzocht. Voor de middellange en langere trajecten kan vervoer per schip of trein een alternatief zijn voor wegvervoer. Het stimuleringsbeleid van het rijk richt zich er op om deze wijzen van vervoer te bevorderen. Dit geldt ook voor vervoer van personen per trein. Vanwege de negatieve milieueffecten wordt de ontwikkeling van het personenvervoer en vrachtvervoer per vliegtuig van en naar de regio Twente niet gestimuleerd, maar juist afgeremd.

Volgnummer: 15 Kenmerk: - Gedateerd: 27 september 1999	Afzender: R. van der Welle Bouwhofweg 57 7339 HC Ugchelen
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Gezien het snel toenemende verkeersaanbod op de A1 is het verbredingsalternatief 2 het meest adequaat. Hoewel de vraag welke oplossing het beste is momenteel nog niet aan de orde is, kan voorlopige gedachtevorming hierover richting geven aan het uit te voeren onderzoek. Het onderzoek moet aandacht besteden aan: • de mate waarin bij de verschillende alternatieven de filekans zo dicht mogelijk de norm van 2% benadert en gedurende een groot aantal jaren kan worden gehandhaafd; • de mate waarin extra rijstroken kunnen worden aangelegd binnen het bestaande wegprofiel. De A1 is voor een groot gedeelte zodanig aangelegd, dat ruime middenbermen aanwezig zijn. Gedeeltelijk gebruik hiervan levert het minste ruimtebeslag op en veroorzaakt de minste gevolgen voor natuur en landschap. Zoals reeds in de Startnotitie staat vermeld, is een onderzoek naar de aspecten verkeersveiligheid en woon- en leefmilieu evenzeer belangrijk.	Genoemd alternatief lijkt qua bereikbaarheid in combinatie met het verwachtingspatroon van de automobilist het gunstigst te scoren. Naast deze elementen zijn er echter meer factoren die in de besluitvorming een rol spelen. Daarom dient de trajectstudie Barneveld-Deventer vanaf het begin een brede insteek te krijgen en niet in belangrijke mate afgestemd te worden op een mogelijke keuze. In de trajectstudie wordt onderzocht in hoeverre de alternatieven een bijdrage leveren aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem waarbij het jaar 2020 uitgangspunt is. De Richtlijnen geven in paragraaf 2.3 aan dat de doelstelling is om te komen tot een verbetering van de bereikbaarheid zonder dat het 2% criterium hiermee doorslaggevend wordt in samenhang met een verbetering van de leefbaarheidsknelpunten. Bij de te onderzoeken verbredingsalternatieven wordt rekening gehouden met de bij de aanleg gereserveerde ruimte in de bermen. Ten westen van het knooppunt Beekbergen ligt de ruimte aan de vluchtstrookzijde. Ten oosten van de aansluiting Voorst is ruimte aanwezig in de middenberm. Overeenkomstig hetgeen in de Startnotitie is vermeld, zal zowel het aspect verkeersveiligheid als het aspect woon- en leefmilieu expliciet aan bod komen in de trajectstudie.

Volgnummer:	16	Afzender:	J.B. Kruizinga Kuiperstraat 13 7396 BA Terwolde
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Een verbreding van de A1 Apeldoorn-Zuid - Deventer is wenselijk. De termijn van uitvoering is echter niet acceptabel, daar reeds dagelijks meerdere files voorkomen. De maatregelen dienen binnen een paar jaar te zijn gerealiseerd. De kosten hiervoor zijn te overzien daar de beschikbare ruimte reeds aanwezig is. Met de verbreding van het traject Voorthuizen - Apeldoorn-Zuid kan tot 2010 worden gewacht. Het weggedeelte Barneveld-Voorthuizen vormt een knelpunt. De uitbreiding van het industrieterrein Schaffelaar veroorzaakt een nog hogere druk. Een verbreding naar 2*3 rijstroken is dan ook gerechtvaardigd. Aangezien de afslagen Barneveld en Voorthuizen op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd, is het tevens noodzakelijk het in- en uitvoegende verkeer meer ruimte te geven. De directe aansluiting van de A30 op de A12 maakt bovengenoemde maatregelen nog wenselijker. Het knooppunt Beekbergen is voor het verkeer uit de richting Arnhem en in de richting Deventer een crime. Door het verkeer uit de richtingen Amersfoort en Arnhem (dat naar Zutphen en Voorst wil afslaan) om te leiden, wordt het wegvak tussen dit knooppunt en de aansluiting Voorst enigszins ontlast. Door middel van een gewijzigde bewegwijzering kan dit verkeer via het knooppunt Beekbergen, de A50 richting Zwolle en afslag Apeldoorn (nummer 24) rijden. Deze maatregel kost niet veel en is op zeer korte termijn te realiseren. Tevens moet de afslag Zutphen/Voorst door de A1 worden ingesloten, opdat een veel langere invoegstrook ontstaat. De afslag Apeldoorn (nummer 24) moet voor het verkeer van zuid naar oost vloeiender worden gemaakt. Een andere zeer kostbare oplossing is om voor het knooppunt Beekbergen het verkeer uit het westen in de richting Zutphen/Voorst, via een nieuw aan te leggen viaduct over de A50 en een nieuwe aansluiting op de N345 te laten uitkomen met het verkeer uit Arnhem.		Volgens de huidige inzichten is geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden. In overleg met diverse regio's zijn afspraken gemaakt over de besteding van middelen tot 2010. De huidige SWAB-studies behoren als gevolg daarvan tot categorie 2, realisatie na 2010. Er zijn vooralsnog geen concrete plannen voor de uitvoering van kleinschalige maatregelen of benuttingsmaatregelen op korte termijn op de A1. De verbredingsalternatieven betekenen voor dit weggedeelte een verbreding naar 2*3 rijstroken. In de trajectstudies Eemnes-Barneveld en Barneveld-Deventer wordt ook rekening gehouden met de realisatie van de A30. In de trajectstudie Eemnes-Barneveld wordt onderzocht of dit consequenties heeft voor de afslagen Barneveld en Voorthuizen. Omleiding van het verkeer betekent een oneigenlijk gebruik en een extra belasting van het onderliggend wegennet. Het onderliggend wegennet is gebaseerd op de huidige hoofdroute. Omleiding betekent eveneens vaak aanpassingen aan aansluitingen; hiervoor is op dit moment geen budget aanwezig. Gelet op de totale intensiteit van het verkeer bieden de gedane suggesties onvoldoende bijdrage aan een oplossing. Wel kunnen zij in der verdere ontwikkeling van alternatieven mogelijk als onderdeel van oplossingsrichtingen weer een rol spelen. In de planstudiefase worden op basis van verkeersgegevens en Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen de verschillende oplossingsmogelijkheden verder uitgewerkt. Daarin wordt ook het knooppunt Beekbergen meegenomen. Voor realisatie op korte termijn ontbreekt het budget.	

Volgnummer:	16 (vervolg)	Afzender:	J.B. Kruizinga Kuiperstraat 13 7396 BA Terwolde
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De studie dient rekening te houden met een toename van het verkeer op de afslag Zutphen/Voorst (nummer 21), veroorzaakt door de uitbreiding van het bedrijventerrein De Kleine Kar bij Apeldoorn.		De ontwikkeling van het bedrijventerrein De Kleine Kar is meegenomen in het verkeersmodel waarmee de prognoses worden gemaakt.	
Hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer moeten de afslag Zutphen/Voorst te allen tijde goed kunnen benutten.		Gedurende de trajectstudie wordt ten aanzien van hulpverleningsdiensten onderzocht of de bereikbaarheid voldoende gewaarborgd kan blijven. Dat geldt eveneens voor het openbaar vervoer, zij het dat daarvoor niet dezelfde prioriteiten gelden.	
Met betrekking tot het oplossen van knelpunten dienen Rijkswaterstaat en de lagere overheden meer samen te werken, opdat de problemen niet slechts worden verschoven.		Gedurende de trajectstudie zal regelmatig overleg gepleegd worden met de betrokken regionale overheden. Zowel de gevolgen van de verschillende alternatieven voor het onderliggende wegennet als de effecten op de omgeving komen daarbij aan de orde.	
Ook op lokaal niveau moeten, tussen de steden van de Stedendriehoek, uitstekende verbindingen worden gerealiseerd, opdat de A1 niet meer door lokaal en regionaal verkeer hoeft te worden gebruikt.		De verbindingen op lokaal niveau vormen geen rijkstaak. Het bestaande en geplande regionale en lokale wegennet wordt als uitgangspunt gehanteerd in de trajectstudie.	

Volgnummer:	17	Afzender:	Gewestelijke Land- en Tuinbouworganisatie (ing J. Spiegelhaar) namens familie Boks, Brinkenweg 109 te Klarenbeek Postbus 77 3730 AB De Bilt
Kenmerk:	302/JS/dvb/36477116		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Al zolang de A1 en het knooppunt Beekbergen zijn gerealiseerd ondervinden de bewoners van de Brinkenweg 109 te Klarenbeek ernstige geluidoverlast. Met name de laatste jaren neemt met het aantal voertuigen ook de hinder toe. De gemeente Apeldoorn heeft onder meer aangegeven dat de woning op de B-lijst staat en om die reden voorlopig niet voor maatregelen in aanmerking komt. Bij de thans voorgenomen uitbreiding van de A1 moeten afdoende geluidwerende maatregelen worden getroffen om de woning te vrijwaren van nog meer overlast. In dit kader valt te denken aan een deugdelijk geluidscherm en het plaatsen van geluidsisolerend glas, zodat in ieder geval binnenshuis geen sprake is van ernstige hinder. Tussen de woning en het knooppunt Beekbergen is een houtwal gerealiseerd. Deze wal is richting Deventer zo ver doorgetrokken dat het verkeer op de A1 niet kan worden gezien. Bij de voorgenomen werkzaamheden is het wenselijk de houtwal in de richting van de A50 zo ver door te trekken dat ook in deze richting geen visuele hinder van het verkeer wordt ondervonden.		De verantwoordelijkheid voor het huidige geluidniveau ligt zoals u bekend is niet bij Rijkswaterstaat. De gemeente Apeldoorn heeft aangegeven dat uw woning van de B-lijst voorlopig niet voor maatregelen in aanmerking komt. Pas op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een weg wordt Rijkswaterstaat tevens verantwoordelijk voor het saneren van deze woningen. Rijkswaterstaat dient dan zorg te dragen voor de uitvoering van de sanering. De Wet geluidhinder is bepalend voor de toegestane geluidniveaus. In de trajectstudie zullen de effecten van de verschillende alternatieven worden berekend. Daarbij zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidhinder stelt. Dit kan betekenen dat er eventueel maatregelen zullen worden getroffen om de geluidbelasting te verminderen. Hierbij valt te denken aan geluidafschermende maatregelen of maatregelen aan de woning. Een en ander moet er toe leiden dat de ministers een verantwoord besluit kunnen nemen. De wens om de houtwal bij knooppunt Beekbergen en de Brinkenweg door te trekken is genoteerd. Bij een reconstructie van het knooppunt Beekbergen en de verbreding van de A1 dient een landschapsplan opgesteld te worden. Of de doortrekking van genoemde houtwal daadwerkelijk gerealiseerd kan worden moet in dit landschapsplan nader worden bekeken.	

Volgnummer:	18	Afzender:	Algemeen Belang Wilp - Achterhoek (G. Ganzevles) Koestraat 11 7384 DH Wilp-Achterhoek
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	24 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het aanpakken van de problematiek op het wegvak Beekbergen-Deventer na 2010 is onverantwoord. De weg heeft thans reeds onvoldoende capaciteit, waardoor het fileprobleem en dientengevolge het sluipverkeer op de wegen in de gemeente Voorst in de afgelopen jaren is toegenomen. Dit veroorzaakt ongewenste situaties rondom Wilp-Achterhoek door auto's die bij het bedrijventerrein De Kar de A1 verlaten. Ook leiden de files tot economische schade en aantasting van het leefmilieu rondom de autosnelweg. Het eerder ter hand nemen van de realisatie van de plannen dan wel het vergroten van de capaciteit door middel van een aantal deelmaatregelen is wenselijk. De geluidoverlast door het verkeer op de A1 is op de trajecten afslag Twello - viaduct Withagenweg en afrit Zutphensestraat - viaduct Ardeweg dusdanig dat op korte termijn geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn. Dit kan niet wachten tot 2010 ook al worden geen aanpassingen aan de weg gepleegd. De overlast wordt met name veroorzaakt doordat de snelweg onafgeschermd en op een talud het open landschap doorsnijdt. Het onderzoek moet aandacht besteden aan de extra geluidoverlast, die wordt veroorzaakt door de hoge ligging van de weg.		Volgens de huidige inzichten is geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden. In overleg met diverse bestuurlijke regio's zijn afspraken gemaakt over de besteding van middelen tot 2010. De huidige SWAB-studies behoren als gevolg daarvan tot categorie 2, realisatie na 2010. Er zijn voorsnog geen concrete plannen voor de uitvoering van kleinschalige maatregelen of benuttingsmaatregelen op korte termijn op de A1. De momenteel in gang zijnde ontwikkeling van diverse bedrijventerreinen in de directe omgeving van de A1 duiden er op, dat de huidige fileproblematiek niet op voorhand als een (te) grote belemmering voor het bedrijfsleven wordt gezien. De verantwoordelijkheid voor het huidige geluidniveau ligt niet bij Rijkswaterstaat. Indien in 1986 op een woning een geluidbelasting heerste van 55 dB(A) of meer ten gevolge van de A1 dan wordt deze woning als saneringswoning beschouwd. De gemeenten dienen deze woningen via de zogenaamde A- en B-lijsten op te geven bij het ministerie van VROM. Dit ministerie zorgt voor de financiering van de sanering van deze woningen, waarbij eerst de meest urgente situaties aan bod komen. Pas op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een weg wordt Rijkswaterstaat tevens verantwoordelijk voor het saneren van deze woningen. Rijkswaterstaat dient dan zorg te dragen voor de uitvoering van de sanering. De Wet geluidhinder is bepalend voor de toegestane geluidniveaus. In de trajectstudie zullen de effecten van de verschillende alternatieven worden berekend. In deze fase zal ook de saneringssituatie beeld worden gebracht. Een en ander moet er toe leiden dat de ministers een verantwoord besluit kunnen nemen.	

Volgnummer:	18 (vervolg)	Afzender:	Algemeen Belang Wilp - Achterhoek (G. Ganzevles) Koestraat 11 7384 DH Wilp-Achterhoek
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	24 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In het onderzoek moeten de effecten van het doortrekken van de A15 richting de A18 worden betrokken. Deze route zal het traject A50/A12/A50 rondom Arnhem en het traject A50/A1 rondom Apeldoorn ontlasten.		Uit de resultaten van de trajectstudie RW15 Varsseveld-Enschede blijkt dat deze doortrekking een slechts marginaal effect heeft op de etmaalintensiteiten op de A50 en de A1. Uit die studie is naar voren gekomen dat minder dan 2.000 motorvoertuigen/etmaal van de A1/A50 voor de doorgetrokken RW15 zullen kiezen. Berekend is dat de reistijd van knooppunt Valburg (A15/A50) naar de A1 bij Oldenzaal via de A50/A1 ± 65 minuten duurt en via de doorgetrokken RW15 zo'n 80 minuten. Indien ook RW15 tussen Ressen en de A12 wordt doorgetrokken is de reistijd via de nieuwe RW15 naar de A1 bij Oldenzaal ongeveer 75 minuten. De route via de A50/A1 blijft dan ook de kortste route. De ontlasting van genoemde trajecten is door deze maatregel slechts marginaal.	
Het is wenselijk te kiezen voor de beste oplossing (2*4 rijstroken met veel geluidwerende voorzieningen) en niet voor een goedkope (tijdelijke) oplossing.		De trajectstudie heeft als doel van verschillende oplossingsmogelijkheden (alternatieven) de effecten en kosten in beeld te brengen. Op basis daarvan kan vervolgens inspraak, advisering en besluitvorming plaatsvinden.	

Volgnummer: 19 Kenmerk: - Gedateerd: 27 september 1999	Afzender: Industriële Kring Twente en European Transport region Twente (ing. G.A. Reudink) Postbus 5501 7500 GM Enschede
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De reële groei van het verkeer op het traject Deventer - Hengelo bedroeg van 1995 tot 1997 gemiddeld 4,5% per jaar. Op het traject Buren-Hengelo zelfs 6,9%. De Startnotitie gaat uit van een gemiddelde groei gedurende de jaren 1997 tot 2010 van 2,0% respectievelijk 1,8% per jaar. De door Rijkswaterstaat gehanteerde groeiverwachtingen zijn derhalve niet realistisch en hebben tot gevolg dat de noodzakelijke verbreding van de A1 naar 2*3 rijstroken te ver naar de toekomst verschuift. De Rijksoverheid zet hiermee Twente op grote achterstand wat betreft de dringend gewenste versterking van de weginfrastructuur. Genoemde en andere cijfers tonen aan dat een veel sterkere groei te verwachten is: • volgens het CPB wordt van 1995 tot 2020 in Nederland een gemiddelde jaarlijkse volumemutatie van 3,3% verwacht; • volgens gegevens van Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland bedroeg de groei van 1994 tot 1998 tussen Oldenzaal-Zuid en de Duitse grens gemiddeld 5,4% per jaar; • volgens tellingen die ETT gedurende in 1997 en 1998 heeft laten uitvoeren, groeide het zware vrachtvervoer tussen Oldenzaal en Duitsland in beide richtingen in één jaar tijd met ruim 30%. Het niet realiseren van een Noordoostelijke verbinding van de Betuweroute en het Rail Service Centre Twente bij Oldenzaal veroorzaken een extra groei van het vrachtverkeer op de A1. In het algemeen wordt bij de verwachte groei van het vervoer per spoor een te optimistisch scenario gehanteerd, terwijl voor het wegvervoer op de A1 te pessimistische groeicijfers worden gehanteerd. De wensen van Twente dienen in de komende Meerjarenprogramma's Infrastructuur en Transport beter te worden geprioriteerd, opdat Twente wordt behoed voor een te grote verkeersdruk in het begin van het komende millennium.	De in de Startnotitie genoemde prognoses voor 2010 zijn berekend met een verkeersmodel. Deze modellen zijn speciaal ontwikkeld omdat in het verleden is gebleken dat extrapolatie van telcijfers tot grote onnauwkeurigheden leidt. In een verkeersmodel wordt rekening gehouden met een groot aantal sociaal-economische ontwikkelingen, beleidszaken, infrastructurele aanpassingen en dergelijke. Prognoses op basis van een dergelijk model zullen daarom meer betrouwbare gegevens leveren dan een extrapolatie van telcijfers. In opdracht van ETT zijn tellingen uitgevoerd tussen Oldenzaal en Duitsland in 1997 en 1998. Rijkswaterstaat heeft permanente telpunten op onder meer de wegvakken Oldenzaal-Zuid - De Lutte en De Lutte-Duitse grens. Op beide punten wordt het verkeer permanent geteld. Op het eerste wegvak wordt tevens onderscheid gemaakt naar verschillende voertuigsoorten. Uit deze gegevens blijkt dat het aandeel zwaar vrachtverkeer in de periode 1994-1998 is toegenomen van 33% naar 37%. Aangenomen kan worden dat het aandeel zwaar vrachtverkeer op het wegvak De Lutte-Duitse grens marginaal hoger is. De gemelde toename van 30% in één jaar tijd wijkt sterk af van de permanente tellingen. Bovenstaande algemene gegevens zijn op 20 september 1999 ook naar de heer de Poel van ETT gezonden, tezamen met detailgegevens voor de jaren 1997 en 1998 van het wegvak Oldenzaal-Zuid - De Lutte. Ten behoeve van de trajectstudie worden met een inmiddels nieuw ontwikkeld verkeersmodel nieuwe verkeersprognoses berekend. Recente inzichten met betrekking tot onder meer de NOV worden daarin verwerkt. De verschuiving van de realisatie is het gevolg van een te beperkt budget om op korte termijn (voor 2010) alle gewenste projecten in uitvoering te nemen en te voltooien. De prioritering in het MIT heeft plaatsgevonden na overleg met diverse regionale overheden waaronder de provincie Overijssel en de Regio Twente. Niet uitsluitend Twente ondervindt hiervan nadelige gevolgen.

Volgnummer:	20	Afzender:	P.W. Kool Diekink 17 7475 DS Markelo
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	26 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Ter voorkoming van filevorming op de A1 bij afritten en dientengevolge levensgevaarlijke situaties moeten aan het einde van de uitvoegstroken 2 rijstroken worden gerealiseerd. Om de doorstroming te bevorderen moet aan het einde van de afritten voor het rechtsafslaande verkeer een invoegstrook worden gecreëerd zoals gebruikelijk tot voor enkele jaren. Voor vrachtverkeer moet tussen 7.00 en 10.00 uur en tussen 16.00 en 19.00 uur een aparte rechter rijstrook zijn. Bij een verbreding tot 2*3 rijstroken is deze situatie zeer goed mogelijk. De A1 moet vanaf de brug bij Deventer (richting Apeldoorn) tot en met afslag Apeldoorn (afslag 19) een 2*3 rijstroken brede weg worden. De overgang naar een 2*2 rijstroken brede weg moet geleidelijk verlopen. Waarom is het afgelopen jaar de linker rijbaan van de A1 met een strook van circa 1 meter verbreed en is niet direct een derde rijbaan gerealiseerd? De brede middenberm biedt hiertoe voldoende ruimte. Bovendien vervallen met het opheffen van de middenberm de fileveroorzakende onderhoudswerkzaamheden. Een maximum snelheid van 100 km/uur tussen 7.00 en 10.00 uur en tussen 16.00 en 19.00 uur met permanente snelheidscontrole door middel van cameraregistratie is wenselijk. Met alleen het verbreden van de A1 wordt de doelstelling niet gehaald; ook de mentaliteit van weggebruikers dient te veranderen. Een streng controlebeleid met een aanzienlijk boetesysteem is hiertoe noodzakelijk.		Het 2-strooks maken van uitvoegingen leidt niet per definitie tot een veiliger situatie. Er zal een geringe extra lengte als opstelruimte gecreëerd worden die bij onvoldoende afstroming tot meer onveiligheid leidt. Invoegstroken voor rechtsafslaand verkeer worden juist achterwege gelaten vanwege de onveilige situatie die als gevolg daarvan ontstaat. Dit heeft te maken met het beperkte zicht op verkeer van links. De Trajectnota/MER zal informatie moeten bevatten om besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken (Richtlijnen hoofdstuk 3). Overigens is op het traject Barneveld-Deventer een inhaalverbod voor vrachtverkeer van toepassing gedurende de spitsperiodes. In de Trajectnota/MER wordt, zoals dat is omschreven in de Startnotitie, aandacht geschonken aan een verbredingsalternatief met 2*3 rijstroken voor dit weggedeelte. Eventuele overgangen van 2*3 rijstroken naar 2*2 rijstroken worden ontworpen volgens de 'Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen'. De werkzaamheden zijn uitgevoerd in het kader van het reguliere meerjaarlijkse onderhoud. Waar mogelijk en nodig wordt het dwarsprofiel tegelijkertijd aangepast aan de eisen van de tijd. Een verbreding met een rijstrook kan eerst plaatsvinden nadat daartoe een trajectstudie heeft plaatsgevonden en de verantwoordelijke ministers een besluit hebben genomen. De procedures daarvoor zijn vastgelegd in de Tracéwet en de Wet milieubeheer. Bij met name het benuttingsalternatief kan het noodzakelijk zijn de maximumsnelheid (dynamisch) te verlagen; dit vormt onderdeel van de studie (Richtlijnen hoofdstuk 3). Indien daartoe nadrukkelijk aanleiding bestaat kunnen de effecten voor geluid en luchtverontreiniging bij een snelheidsverlaging worden onderzocht in het Meest milieuvriendelijk alternatief. Via diverse campagnes wordt getracht de mentaliteit van de weggebruiker te veranderen. Voor het controlebeleid en daaraan een gekoppeld boetesysteem is overleg nodig met het ministerie van Justitie. De ruimte voor wijzigingen is echter uiterst beperkt.	

Volgnummer: 21 Kenmerk: - Gedateerd: Ongedateerd	Afzender: IVN, Afdeling Lunteren - Barneveld (H. Boland) Cannenburg 18 3772 BG Barneveld
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Maatregelen om de toename van het verkeer af te remmen door meer aandacht voor het openbaar vervoer zijn noodzakelijk. Een breder onderzoek is daarom noodzakelijk. De aanleg van een nieuwe omleiding van de N303 om de kern van Voorthuizen is momenteel discutabel. Het onderzoek mag derhalve niet zonder meer uitgaan van realisatie hiervan. Terecht spreekt de Startnotitie over de doorsnijding van een landschap dat zowel natuurlijk als historisch een grote waarde heeft en dat voor een groot deel in de Ecologische Hoofdstructuur ligt. De Startnotitie merkt op dat maatregelen zijn genomen om gebieden die door de verkeerswegen zijn gescheiden weer te ontsnipperen. Van deze maatregelen is echter niets terug te vinden in de beleidsvoornemens van de regionale besturen. Het onderzoek moet dan ook aandacht besteden aan de vraag hoe de ecologische verbindingen tussen weerszijden van de A1 het best tot stand kunnen worden gebracht. Een extra aandachtspunt in dit verband is de spoorweg Amersfoort-Apeldoorn. De vergroting van de capaciteit van de A1 dient gepaard te gaan met een ontmoediging van het verkeer op de andere wegen op de Veluwe (bijvoorbeeld de N344 en de N310).	Het openbaar vervoer heeft binnen het SVV-II een hoge prioriteit. Een aanzienlijk deel van het beschikbare budget wordt besteed aan verbetering en uitbreiding daarvan. Het verwachte openbaar vervoer stelsel wordt in de trajectstudie betrokken. Lijnvoeringen en dienstregelingen worden in overleg met de verantwoordelijke overheden en betrokken vervoersmaatschappijen vastgesteld. Voorstellen ten aanzien van extra verbeterd openbaar vervoer (nieuwe stations en buslijnen, gewijzigde dienstregelingen e.d.) kunnen nadrukkelijk ook door de verantwoordelijke overheden en vervoersbedrijven ingebracht te worden. In hoofdstuk 3 van de Richtlijnen is aangegeven dat extra verbeterd openbaar vervoer als zelfstandig onderdeel kan worden onderzocht in het Meest milieuvriendelijke alternatief. De ontwikkelingen met betrekking tot de omleiding om Voorthuizen worden gevolgd. Voorlopig is de geplande oostelijke omlegging uitgangspunt. Mocht gedurende de trajectstudie blijken dat tot een westelijke omlegging wordt besloten dan zal dit aangepast worden. Verkeer en Waterstaat en daarbinnen Rijkswaterstaat geven momenteel al een algemene invulling aan de ontsnippering van gebieden binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Hier vallen ook maatregelen binnen het tracé van de A1 onder. Daarnaast zullen in de Trajectnota/MER-fase en het landschapsplan mitigerende maatregelen worden die bijdragen aan ontsnippering van de A1 onderzocht en omschreven. Deze maatregelen worden omschreven bij het Meest milieuvriendelijke alternatief maar kunnen ook bij andere alternatieven toegepast worden. Deze ontsnipperingsmaatregelen kunnen nieuwe oplossingen zijn dan wel aansluiten op geplande maatregelen. Effecten van uitbreiding van de capaciteit van de A1 op het onderliggend wegennet vormen onderdeel van de studie. Ontmoediging van (oneigenlijk) verkeer op het onderliggende wegennet is een provinciale (en gemeentelijke) taak.

Volgnummer:	21 (vervolg)	Afzender:	IVN, Afdeling Lunteren - Barneveld (H. Boland) Cannenburg 18 3772 BG Barneveld
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	Ongedateerd		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Ten onrechte laat de Startnotitie bij de kwaliteit van de leefomgeving de natuurbeleving van de natuurterreinen onbesproken. Door een verkeerstoename zal ook in de natuurterreinen de geluidoverlast toenemen. Het verdient dan ook aanbeveling na te gaan welke terreinen het betreft. Tevens dient te worden vastgesteld wat het recreatieve belang van de terreinen is, hoe de aantasting en de schade dit belang beïnvloeden en wat de invloed van het aanleggen van verlichting op de natuur is. De invloed van de aanleg van het wildecoduct nabij Kootwijk moet worden onderzocht. Hierbij moet de vraag worden gesteld of de barrières voor het grof wild zijn verdwenen. Indien de barrières zijn blijven bestaan, dan moet hiermee rekening worden gehouden bij de aanleg van het wildecoduct ter hoogte van Hoog Buurlo.		In de trajectstudie zullen de effecten van de verschillende alternatieven worden bepaald. Hieronder valt ook het bepalen van het geluidbelaste oppervlak in stiltegebieden. Door middel van contouren en hectaren wordt het geluidbelast oppervlak in stiltegebieden voor 40 dB(A) in kaart gebracht. Het geluidbelaste oppervlak in gebieden anders dan stiltegebieden zal door middel van contouren en hectaren vanaf 55 dB(A) in kaart worden gebracht. In paragraaf 6.2 van de Richtlijnen zijn nadere regels gegeven. Voor de invloed van wegverlichting (verstoring) op fauna langs rijkswegen is Rijkswaterstaat momenteel bezig met een onderzoek. Er zal op korte termijn monitoring plaatsvinden bij het dr. Harm E. van der Veen ecoduct bij Kootwijk om het gebruik door fauna vast te stellen. Deze bevindingen zullen te zijner tijd meegenomen kunnen worden bij de bepaling van mitigerende maatregelen.	

Volgnummer: 22 Kenmerk: - Gedateerd: 28 september 1999	Afzender: J. Klomp Rijksstraatweg 6 7384 AA Wilp J.A. Ooijman Rijksstraatweg 3 7384 AA Wilp mw J.J.A. Ooijman-Van den Enk Rijksstraatweg 3 7384 AA Wilp
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Door de hoge belasting van de A1 doen zich nu reeds enkele negatieve effecten voor, zoals luchtverontreiniging, geluidoverlast, lichtoverlast en horizonvervuiling. Vanuit het principe 'de vervuiler betaalt' moet de wegbeheerder een ieder vrijwaren van elke vorm van overlast of anders een adequate vergoeding bieden. Door middel van een overdekte autosnelweg met onder andere afzuiginstallaties en luchtwassers kunnen de nadelige effecten van de autosnelweg worden tegengegaan. Wellicht zal blijken dat deze optie geen economisch verantwoorde investering is. Om tot een goede afstemming over benodigde maatregelen te komen, is het wenselijk de omwonenden van de autosnelweg te consulteren.	Voor een aantal vervuilende stoffen heeft de overheid reductiedoelen vastgesteld. Daarnaast zijn er maximale concentraties vastgesteld voor componenten die op lokaal niveau van negatieve invloed zijn op de volksgezondheid. Alhoewel luchtverontreiniging dus ongewenst is, zijn daarvoor lokaal geen specifieke maatregelen mogelijk noch wettelijk verplicht. Ten aanzien van geluid geldt de Wet geluidhinder. Die verplicht VROM of V&W in een aantal situaties bij het overschrijdingen van de maximale gevelbelasting tot het nemen van voldoende maatregelen. Een overdekte autosnelweg komt niet als eerste oplossingsrichting in aanmerking om de genoemde gevolgen voor de omgeving te beperken en de natuur het best te beschermen, aangezien met andersoortige maatregelen een acceptabele situatie kan worden bereikt. Daarom wordt in de trajectstudie uitgegaan van de huidige hoogteligging van de weg met daarop gebaseerde maatregelen (zie Richtlijnen hoofdstuk 3). Op basis van dit uitgangspunt dienen de milieueffecten van de diverse alternatieven te worden onderzocht. Voor negatieve effecten, die niet kunnen worden voorkomen, dienen mitigerende maatregelen te worden voorgesteld. Indien uit effectenonderzoek blijkt, dat gangbare mitigerende maatregelen een onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, dienen verdergaande mitigerende maatregelen te worden onderzocht (zie Richtlijnen hoofdstuk 6 Algemeen). Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan overkapping of verdiepte ligging. Omwonenden zullen gedurende de trajectstudie een aantal malen worden geconsulteerd. Dit zal mede in overleg met of via de betrokken gemeente(n) plaatsvinden.

Volgnummer:	22 (vervolg)	Afzender:	J. Klomp Rijksstraatweg 6 7384 AA Wilp J.A. Ooijman Rijksstraatweg 3 7384 AA Wilp mw J.J.A. Ooijman-Van den Enk Rijksstraatweg 3 7384 AA Wilp
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Direct naast de snelweg te plaatsen geluidschermen en verfraaiing van het landschap door het beplanten van de taluds is wenselijk. Vanuit veiligheidsoverwegingen kunnen bovenop het talud struiken en onderaan het talud bomen worden geplant. Het argument dat beplanting niet in elk type landschap past is slechts beperkt geldig, daar ook een 10 meter boven het landschap gelegen autosnelweg niet passend is. Bij het berekenen van de kosten van de aanpassingen moet rekening worden gehouden met de dan overbodige kosten voor het maaien van de taluds en voor het afvoeren van het maaisel.		In de trajectstudie zullen de effecten van de verschillende alternatieven worden berekend. In deze fase zal ook de saneringssituatie beeld worden gebracht. Een en ander moet er toe leiden dat de ministers een verantwoord besluit kunnen nemen. Rijkswaterstaat zal in de Ontwerp-Tracébesluit-fase, die na de Trajectnota/MER-fase komt, door middel van gedetailleerd akoestisch onderzoek inzichtelijk maken wat de toekomstige geluidbelasting wordt op de geluidgevoelige bestemmingen binnen een bepaalde zone van de A1 (geluidzone). Daarbij is de Wet geluidhinder maatgevend. De door u voorgestelde geluidafschermende maatregelen zijn daarbij een optie. Bij beplanting dient terdege rekening gehouden te worden met de kosten en uitvoerbaarheid van het beheer en onderhoud. Aandacht is nodig voor het grote ruimtebeslag van de eventuele aanplant, indien die tevens probleemoplossend moet zijn.	

Volgnummer: 23	Afzender: Gelderse Milieufederatie, Natuur en Milieu Overijssel, het Geldersch Landschap en Staatsbosbeheer Regio Nederland (drs J. Reijnen) Jansbuitensingel 14 6811 AB Arnhem
Kenmerk: 99519-jr.jr	
Gedateerd: 29 september 1999	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De doelstelling van de studie is onjuist en onvolledig, daar de studie zich vooral op fysieke uitbreiding van de wegcapaciteit richt met als doel de congestiekans te beperken tot maximaal 2%. In het SVV II zijn naast congestiedoelstellingen ook andere doelstellingen opgenomen: • de groei van de automobiliteit dient beperkt te blijven tot maximaal 35%. Gezien de huidige enorme groei van de automobiliteit op het hoofdwegenet in Gelderland leidt een verdere capaciteitsvergroting tot een extra groei van deze mobiliteit. Hierdoor blijft deze doelstelling in Gelderland ver buiten bereik; • een congestienorm van 2% sluit niet aan op een duurzaam mobiliteitsbeleid en staat bovendien in het kader van het NVVP ter discussie. Door een toetsing aan deze norm wordt een onevenwichtige nadruk op wegverkeersaspecten gelegd. Dit betekent een stap terug ten opzichte van de voorgeschreven procedures en staat op gespannen voet met het verkeers- en milieubeleid. De A1 doorsnijdt van Barneveld tot Apeldoorn het CVN, de ecologische mainport van Nederland, dat diverse waardevolle en - in het kader van de Habitatrichtlijn - beschermde diersoorten herbergt. De A1 vormt een bijna onneembare barrière voor fauna en flora. Het onlangs geopende ecoduct bij Kootwijk draagt onvoldoende bij aan de vermindering van de barrière. Met investeringen in de A1 moeten gelijktijdig ecologische verbeteringen op het CVN worden gerealiseerd, bijvoorbeeld door: • de weg verhoogd of verlaagd aan te leggen waardoor ecoducten op maaiveldhoogte kunnen worden gerealiseerd; • een strakkere bundeling van weg en spoor; • het verplaatsen van verzorgingsplaatsen naar buiten het CVN.	Vigerend is het SVV-II. Het daarin geformuleerde beleid dient te worden gehanteerd in de trajectstudie. Nieuw beleid is in ontwikkeling en in de loop van 2000 zal deel 1 van het NVVP verschijnen. Daarop is vervolgens inspraak mogelijk. De doelstelling van een groei van 35% heeft betrekking op de gemiddelde landelijke groei van de automobiliteit op het totale wegennet en mag niet per regio of wegvak gehanteerd worden. Daar het een gemiddelde betreft zijn per regio afwijkingen zeer wel mogelijk. Omdat het begrip bereikbaarheidsprobleem momenteel in verband met het NVVP in ontwikkeling is, wordt de norm van 2% in de trajectstudies niet als doorslaggevend criterium gehanteerd. Zie de Richtlijnen paragraaf 2.3. De samenhang met verbetering van leefbaarheidsknelpunten speelt daarbij een rol. Wel is in paragraaf 2.3 van de Richtlijnen aangegeven dat besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER dient daartoe de benodigde informatie te bevatten. Verdiepte ligging komt niet als eerste oplossingsrichting in aanmerking om de gevolgen voor de omgeving te beperken en de natuur het best te beschermen, aangezien verdiepte ligging een aantal belangrijke nadelen met zich meebrengt. Ook verhoogde ligging kent nadelen. Daarom wordt in de trajectstudie uitgegaan van de huidige hoogteligging van de weg (zie Richtlijnen hoofdstuk 3). Op basis van dit uitgangspunt dienen de milieueffecten van de diverse alternatieven te worden onderzocht. Voor negatieve effecten, die niet kunnen worden voorkomen, dienen mitigerende maatregelen te worden voorgesteld. Indien uit effectenonderzoek blijkt, dat gangbare mitigerende maatregelen een onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, dienen verdergaande mitigerende maatregelen te worden onderzocht (zie Richtlijnen hoofdstuk 6 Algemeen). Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan overkapping of verdiepte ligging. Op het te onderzoeken traject is slechts sprake van twee kortparkeerplaatsen en eveneens twee parkeerplaatsen met een brandstofverkoopplaats. Een voorziening met een wegrestart ligt op de rand van het CVN. De aanwezige voorzieningen stemmen overeen met het beleid ten aanzien van voorzieningen langs het hoofdwegenet.

Volgnummer: 23 (vervolg) Kenmerk: 99519-jr.jr Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gelderse Milieufederatie, Natuur en Milieu Overijssel, het Geldersch Landschap en Staatsbosbeheer Regio Nederland (drs J. Reijnen) Jansbuitensingel 14 6811 AB Arnhem
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Naast de verkeerskundige hoofddoelstelling moet een gelijkwaardige ecologische hoofddoelstelling worden betrokken. Uitbreidingsvarianten die niet bijdragen aan een verbetering van de ecologische waarden in het Centraal Veluws Natuurgebied (CVN) zijn dan ook geen oplossing. Op het traject Barneveld-Deventer was in 1992 18% woon-werkverkeer en 24% sociaal/recreatief verkeer. Hieruit blijkt dat wanneer het sociaal/recreatief verkeer en een beperkt deel van het woon-werkverkeer uit de spits kunnen worden geweerd, er op dit wegvak geen of nauwelijks files zijn. In het benuttingsalternatief moet dan ook een variant worden meegenomen die gericht is op het optimaal weren van sociaal/recreatief verkeer en een substitutie van het woon-werkverkeer naar alternatieve modaliteiten. Prijsbeleid in de vorm van rekeningrijden kan hiervoor een uitstekend instrument zijn. Het openbaar vervoeralternatief kan geen oplossing bieden voor de fileproblematiek. Echter, een op elkaar afgestemd pakket van maatregelen - bestaande uit verbeteringen in het openbaar vervoer (light-rail in de Stedendriehoek, invoeren van een snelnet, verbeteren van voor- en natransport, fietsvoorzieningen, aanleg van transferia etc.) en het aanscherpen van parkeerbeleid, ABC-beleid en dergelijke - biedt een duurzame oplossing voor het toekomstige fileprobleem op de A1. De studie dient een dergelijk pakket serieus te onderzoeken.	De geuite mening dat alternatieven en varianten die niet bijdragen aan een verbetering van de ecologische waarden op de Veluwe geen oplossing zijn wordt niet ondersteund. De trajectstudie heeft als prioriteit een oplossing te zoeken voor de verkeersproblemen waarbij gekeken wordt welke effecten de verschillende alternatieven hebben. Negatieve effecten op natuur en milieu dienen daarbij uiteraard zoveel mogelijk vermeden te worden. Paragraaf 2.3 van de Richtlijnen geeft aan, dat de alternatieven getoetst dienen te worden aan geformuleerde doelstellingen waarbij eenzelfde nuancering geldt als bij de congestienorm. Maatregelen ter stimulering van de overstap naar andere modaliteiten dan de auto zijn eveneens van toepassing op sociaal-recreatief verkeer. Verwacht wordt dat een deel van het sociaal-recreatief verkeer gevoelig zal zijn voor rekening rijden. Het expliciet weren van sociaal-recreatief verkeer in de spits is echter geen beleid. Bovendien is het sociaal-recreatief verkeer in de praktijk moeilijk te scheiden van het overige verkeer. Opgemerkt wordt dat in de periode dat zich congestie voordoet (de spits) het aandeel sociaal-recreatief verkeer ten opzichte van de totale verkeersstroom kleiner is dan gedurende het etmaal. Rekening rijden is een maatregel om de automobiliteit te beheersen en te beperken maar vergt tevens een sluitend netwerk om ongewenst sluipverkeer te voorkomen. Op het gebied van rekening rijden worden de ontwikkelingen nauwlettend in de gaten gehouden. Wanneer tijdens het verloop van deze studie meer inzicht ontstaat in rekening rijden zal dit in de trajectstudie worden betrokken. Het openbaar vervoer wordt in de trajectstudie betrokken. Lijnvoeringen en dienstregelingen worden in overleg met de verantwoordelijke overheden en betrokken vervoersmaatschappijen vastgesteld. Voorstellen ten aanzien van extra verbeterd openbaar vervoer (nieuwe stations en buslijnen, gewijzigde dienstregelingen e.d.) kunnen nadrukkelijk ook door de verantwoordelijke overheden en vervoersbedrijven ingebracht te worden. In hoofdstuk 3 van de Richtlijnen is aangegeven dat extra verbeterd openbaar vervoer als zelfstandig onderdeel kan worden onderzocht in het Meest milieuvriendelijke alternatief.

Volgnummer: 23 (vervolg) Kenmerk: 99519-jr.jr Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gelderse Milieufederatie, Natuur en Milieu Overijssel, het Geldersch Landschap en Staatsbosbeheer Regio Nederland (drs J. Reijnen) Jansbuitensingel 14 6811 AB Arnhem
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De realisatie van een herkomsttransferium gekoppeld aan de A1 en een nieuw station aan de spoorlijn Amersfoort - Apeldoorn bieden evenzeer mogelijkheden het langeafstandsautoverkeer naar de Randstad te reduceren. Aan een herkomsttransferium kan mogelijk een natuurtransferium worden gekoppeld, waarmee de (recreatieve) druk op het onderliggende wegennet in het CVN kan worden verminderd. Verbredingsalternatief 2 kan vervallen, daar verbredingsalternatief 1-A meer dan voldoende ruimte biedt om de capaciteit op het traject te verhogen. Een verdere verhoging van de capaciteit zal in de toekomst leiden tot het verschuiven van de problematiek op het aansluitende (A28, A50) of onderliggende wegennet. Het onderzoek moet aandacht besteden aan het 'Eindeloze Veluwe Alternatief', waarin de mogelijkheden om de automobiliteit op het onderliggende wegennet te verminderen worden onderzocht. Met een capaciteitsuitbreiding van het rijkswegennet is het mogelijk autoverkeer op deze rijkswegen te bundelen. Doorgaand verkeer en sluipverkeer op de provinciale wegen kan worden verminderd. De studie dient na te gaan in hoeverre het verkeer op (aansluitende en parallelle) wegen in het CVN kan worden verminderd en welke maatregelen op deze wegen moeten worden genomen om sluipverkeer en niet-bestemmingsverkeer te weren.	In de studie wordt gekeken naar de herkomsten van het A1-verkeer. Wanneer een grote doelgroep voor een herkomsttransferium gesignaleerd wordt, kan dit aanleiding vormen een onderzoek te starten naar een dergelijke voorziening. Een natuurtransferium om recreatieve druk op het CVN te verminderen maakt geen onderdeel uit van de trajectstudie. De alternatieven 1-A en 2 wijken ten aanzien van de capaciteit niet noemenswaardig van elkaar af. De trajectstudie dient er toe van meerdere alternatieven de effecten in beeld te brengen. Het op voorhand laten vervallen van mogelijke alternatieven is niet juist, tenzij is gebleken dat zo'n alternatief niet of nauwelijks bijdraagt aan het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem. Indien alternatieven leiden tot nieuwe problemen op aansluitende wegvakken of een deel van het onderliggende wegennet dient dit in de Trajectnota/MER aangegeven te worden. Door een capaciteitsuitbreiding van het rijkswegennet zal naar verwachting het doorgaand verkeer en het sluipverkeer op het onderliggend wegennet verminderen. Het in beeld brengen van de effecten van capaciteitsuitbreiding op het onderliggend wegennet vormt onderdeel van de studie. Het weren van sluipverkeer en niet-bestemmingsverkeer op provinciale wegen bij voldoende capaciteit van de A1 wordt valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie.

Volgnummer: 23 (vervolg) Kenmerk: 99519-jr.jr Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gelderse Milieufederatie, Natuur en Milieu Overijssel, het Geldersch Landschap en Staatsbosbeheer Regio Nederland (drs J. Reijnen) Jansbuitensingel 14 6811 AB Arnhem
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Voor elk alternatief moet een 'ecovariant' worden ontworpen. De ecovariant minimaliseert de barrièrewerking van de huidige infrastructuur, inclusief die van de spoorlijn en het onderliggende wegennet. Daarnaast wordt de verstorende werking van de A1 op het CVN tot een minimum teruggebracht. In de studie mag een oostelijke aansluiting van de N303 op de A1 geen uitgangspunt zijn, daar momenteel in de studie met betrekking tot de rondweg Voorthuizen ook weer een westelijke omlegging in beeld is gekomen. Het aanbrengen van wegverlichting op de trajecten in de Ecologische Hoofdstructuur en andere lichtgevoelige gebieden is niet wenselijk. De studie moet aandacht besteden aan de effecten van verlichting. In dit kader dient de aanvullende richtlijn over verlichting in natuurgebieden en andere waardevolle gebieden, de Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden, te worden betrokken. Het onderzoek moet duidelijk aangeven welke dieren- en plantensoorten een nadelige invloed ondervinden van de bestaande en de te wijzigen infrastructuur. Ook de aard van de invloeden moet duidelijk worden. Hierbij is extra aandacht nodig voor de soorten die op de rode lijst staan en bescherming genieten op grond van de Natuurbeschermingswet, de Habitatrichtlijn en de Conventie van Bern.	De trajectstudie heeft als primaire doel oplossingen te zoeken voor de bereikbaarheidsproblemen, waarbij gekeken wordt welke effecten de verschillende alternatieven hebben. Hieronder valt deels ook het verkeer op het onderliggende wegennet. De verwachting is echter dat door een betere doorstroming op de A1 de intensiteiten op parallelle wegen zullen verminderen waardoor de barrièrewerking daarvan afneemt. Als onderdeel van het Meest milieuvriendelijke alternatief kan gelden de door de Milieufederatie geschetste 'ecovariant'. Opgemerkt wordt nog dat de tracé/m.e.r.-procedure voor de A1 niet bedoeld is om de barrièrewerking voor de gehele Veluwe (als gevolg van onderliggend wegennet, spoorlijn en rijksweg) op te lossen. De ontwikkelingen met betrekking tot de omleiding om Voorthuizen worden gevolgd. Voorlopig is de geplande oostelijke omlegging uitgangspunt. Mocht gedurende de trajectstudie blijken dat tot een westelijke omlegging wordt besloten dan zal dit aangepast worden. In de trajectstudie worden de effecten van de verschillende alternatieven (zowel negatief als positief) op flora en fauna onderzocht. Rijkswaterstaat is momenteel bezig met een algemeen onderzoek naar alternatieve verlichting en de noodzaak daarvan in relatie tot de verkeersveiligheid op snelwegen. Tevens onderzoekt men de mogelijkheid om de wegverlichting afhankelijk te maken van de verkeersintensiteit. Verder onderzoekt men verschillende typen lampen; deze zijn minder fel en stralen ook minder breed uit. Invoering van deze noviteiten vermindert de huidige verstoring door wegverlichting. Zoals reeds eerder gesteld worden in de trajectstudie de effecten van de verschillende alternatieven op flora en fauna onderzocht. Hierbij wordt rekening gehouden met de vigerende wettelijke bepalingen en richtlijnen. Hieronder vallen elementen als Natuurbeleidsplan, Structuurschema Groene Ruimte, Vogel- en Habitatrichtlijn, Wetlandconventie, Rode lijstsoorten, Natuurbeschermingswet en Flora- en Faunawet. In de trajectstudie wordt onderzocht welke knelpunten ten aanzien van de plaatselijke specifieke flora en fauna er zijn, dan wel kunnen ontstaan als gevolg van een capaciteitsuitbreiding.

Volgnummer: 23 (vervolg)	Afzender: Gelderse Milieufederatie, Natuur en Milieu Overijssel, het Geldersch Landschap, Staatsbosbeheer Regio Nederland (drs J. Reijnen) Jansbuitensingel 14 6811 AB Arnhem
Kenmerk: 99519-jr.jr	
Gedateerd: 29 september 1999	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Zowel kwantitatief als kwalitatief inzicht in de mate waarin mitigerende maatregelen leiden tot verbeteringen is noodzakelijk. Per alternatief dient de nota aan te geven welke maatregelen worden genomen met betrekking tot mitigatie en welke met betrekking tot compensatie. De Trajectnota/MER moet aangeven op welke wijze compensatie wordt uitgevoerd en welke knelpunten hierbij moeten worden opgelost. Het verbeteren van de kwaliteit van (bestaande) natuurgebieden moet in het compensatieplan worden betrokken. De Trajectnota/MER dient niet alleen rekening te houden met bestaande natuurwaarden, maar ook met toekomstige potentiële natuurwaarden. De Startnotitie vermeldt dat met betrekking tot stikstofdioxide wordt gekeken naar de effecten op de luchtkwaliteit. Stikstofdioxide veroorzaakt bij depositie echter een verzurende werking op het bodemmilieu. Met name op de voedselarme biotopen in het CVN heeft dit een negatieve werking. De effecten van verzurende werking dienen dan ook in beeld te worden gebracht. Verbreiding en aanleg van nieuwe wegen leiden tot een extra toename van de automobiliteit, die ten dele ontstaat door een verschuiving van het gebruik van het openbaar vervoer naar de auto. Deze verschuiving leidt tot negatieve gevolgen voor de exploitatie van het bestaande openbaar vervoer. De Trajectnota/MER dient deze gevolgen in beeld te brengen.	Voor de opmerking over de knelpunten en oplossingen met betrekking tot compensatie wordt verwezen naar het Voorlopig Handboek Natuurcompensatie (DWW 1996), uitwerking van het compensatiebeginsel voor hoofdinfrastructuur: inhoud, stappenplan, instrumenten en strategieën van de Dienst Weg- en Waterbouwkunde (paragraaf 6.2). Daarin staat beschreven welk traject gevolgd wordt en op welke wijze compensatie wordt gerealiseerd. De gevolgen van een eventuele capaciteitsvergroting zullen voor de bestaande natuurwaarden worden onderzocht. Onderzoek naar de verdergaande potenties behoort niet tot de verantwoordelijkheden van de minister van Verkeer en Waterstaat. Voor een aantal vervuilende stoffen heeft de overheid reductiedoelen vastgesteld. Daarnaast zijn er maximale concentraties vastgesteld voor componenten die op lokaal niveau van negatieve invloed zijn op de volksgezondheid. Alhoewel luchtverontreiniging dus ongewenst is, zijn daarvoor lokaal geen specifieke maatregelen mogelijk noch wettelijk verplicht. Daarnaast wordt momenteel door de overheid via maatregelen getracht de uitstoot van verontreinigingen als gevolg van wegverkeer te beperken. Dit zijn maatregelen aan de voertuigen zelf (katalysator, meer zuinige en schonere motoren e.d.). Uit andere studies is gebleken dat een capaciteitsvergroting van een weg op etmaalbasis slechts tot marginaal extra verkeer leidt. Wel wordt door een capaciteitsvergroting de spitsbelasting groter maar de spitsperiode korter. De gevolgen voor de exploitatie van het openbaar vervoer zullen dan ook marginaal zijn. Deze worden in de trajectstudie niet opgenomen. Wel zal een globaal inzicht in het aandeel openbaar vervoer worden gegeven.

Volgnummer: 24	Afzender: Stichting Sociale Partners Gelderland (drs J.W. Ludwig) Postbus 9292 6800 KZ Arnhem
Kenmerk: 141/WL/651.7	
Gedateerd: 28 september 1999	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Gezien de functie van de A1 als hoofdtransportas is een verbetering van de weg belangrijk. De geschetste alternatieven worden dan ook onderschreven.	Hiervan wordt kennis genomen.
Gezien het belang van de doorstroomfunctie over lange afstanden en gezien het feit dat deze functie in belangrijke mate voor goederenvervoer geldt, wordt het niet onderzoeken van een openbaar vervoeralternatief onderschreven.	Hiervan wordt kennis genomen.
Het deel van de A1 dat over de Veluwe en door het IJsseldal loopt, staat onder druk van het CVN-beleid, waarin soms geluiden opgaan de doorstroming op de A1 te 'knijpen'. Dit kan tot gevolg hebben dat verkeer gebruik gaat maken van het onderliggende wegennet. Dit heeft op zijn beurt gevolgen voor het CVN-beleid en de waardering van de Veluwe als natuur-, recreatie- en woongebied. De studie dient naast de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van het onderliggende wegennet ook de 'wenselijkheid' van veel sluipverkeer op het onderliggende wegennet te onderzoeken. Deze aspecten moeten tevens worden betrokken bij de beschrijving van de effecten van aanpassingen (of het uitblijven daarvan) op het woon- en leefmilieu.	Omdat de A1 een achterlandverbinding is ligt het niet in de bedoeling de capaciteit te beperken. Bij alle mogelijke oplossingen die worden onderzocht ligt de nadruk op verbetering van de bereikbaarheid. Voor wat betreft sluipverkeer op het onderliggend wegennet verwijs ik u naar bladzijde 39 van de Startnotitie, waar is vermeld: "Maar ook is van belang om te weten of de oplossing voor de A1 niet leidt tot ongewenste neveneffecten op andere delen van het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet.". Hieruit kan worden afgeleid dat oplossingen voor de A1, waarbij sluipverkeer op het onderliggend wegennet leidt tot ongewenste neveneffecten, niet wenselijk worden geacht. Onder de ongewenste neveneffecten vallen ook de aspecten woon- en leefmilieu.
De gehanteerde procedure is wellicht te zwaar, daar vrijwel het gehele traject zonder al te veel ingrepen geschikt is voor realisatie van een 2*3 rijstroken uitvoering. Het tracé en de kunstwerken zijn grotendeels al gedimensioneerd op een dergelijke uitvoering. De kosten zullen derhalve laag zijn en de uitvoering eenvoudig. Het is dan ook wenselijk om, vooruitlopend op eventuele Tracébesluiten, een aanvang te maken met de oplossing van de bestaande knelpunten. In dit kader valt te denken aan partiële verbredingen en het toepassen van benuttingsmaatregelen.	In de trajectstudie zal ook een verbredingsalternatief met 2*3 rijstroken worden onderzocht. Ingevolge de Tracéwet dient hiervoor een zogenaamde tracé/m.e.r.-procedure doorlopen te worden. Daarnaast worden ook andersoortige maatregelen onderzocht, zoals een benuttingsalternatief en deels verdergaande capaciteitsvergrotingen. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken worden alle mogelijk maatregelen - ook maatregelen waarvoor op zich geen tracé/m.e.r.-procedure doorlopen hoeft te worden - in de Trajectnota/MER opgenomen. Voor een eventuele verbreding van de A1 zijn volgens de huidige inzichten (MIT 2000-2004) geen financiële middelen voorzien vóór 2010. Er zijn vooralsnog geen concrete plannen voor de uitvoering van kleinschalige maatregelen of benuttingsmaatregelen op korte termijn op de A1.

Volgnummer:	25	Afzender:	Gemeente Voorst (College van B&W) Postbus 9000 7390 HA Twello
Kenmerk:	2067/2253		
Gedateerd:	29 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De Startnotitie geeft aan welke trajecten moeten worden doorlopen voordat de maatregelen over 10 tot 15 jaar kunnen worden uitgevoerd. Gezien de huidige fileproblematiek op de A1, met name op het gedeelte in de gemeente Voorst, is deze termijn onacceptabel. Op korte termijn moeten maatregelen worden getroffen om de vluchtstrook in een spitsstrook te veranderen. Ook in het kader van Duurzaam Veilig is uitstel van maatregelen niet verantwoord. Ten gevolge van het dichtslippen van rijkswegen gaat het verkeer zijn weg zoeken op provinciale en gemeentelijke wegen. Dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid aldaar. Bij de te onderzoeken alternatieven ontbreekt een alternatief waarin het transitoverkeer onbelemmerde doorgang wordt verleend en waarin afslaand en invoegend verkeer via aparte rijbanen wordt geleid. Door de aanleg van verhoogde (een extra verdieping boven de bestaande rijbaan) of vrijliggende rijstroken kan dit alternatief worden gerealiseerd.		Volgens de huidige inzichten is geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden. In overleg met diverse bestuurlijke regio's, waaronder de provincie Gelderland, zijn afspraken gemaakt over de besteding van middelen tot 2010. De huidige studies behoren als gevolg daarvan tot categorie 2, realisatie na 2010. Er zijn vooralsnog geen concrete plannen voor de uitvoering van kleinschalige maatregelen of benuttingsmaatregelen op korte termijn op de A1. In de Startnotitie is onder meer genoemd dat als het verkeer door de files op de A1 meer gebruik zal maken van het onderliggend wegennet, daar het aantal ongevallen zal toenemen. In de trajectstudie zal dit probleem aandacht krijgen. Dat door het niet op korte termijn kunnen vergroten van de capaciteit van de A1 het onderliggend wegennet langer dan gewenst een deel van het verkeer moet verwerken is een gevolg van de gemaakte afspraken zoals hiervoor vermeld. Een oplossing daarvoor is echter dezerzijds niet voorhanden. In de Startnotitie staat op bladzijde 33 onder punt 4 dat voor de weggedeelten met meer dan drie rijstroken per richting wordt onderzocht of het scheiden van verkeer een betere doorstroming oplevert voor specifieke doelgroepen. Het staat niet bij voorbaat vast dat genoemde scheiding ook over de gehele lengte zinvol en/of financieel verantwoord is. Nader onderzoek moet dit uitwijzen. De aanleg van een verhoogde rijbaan vergt een aanzienlijk budget en heeft daarnaast gevolgen voor woon- en leefmilieu en natuur en landschap. In de trajectstudie zal worden uitgegaan van de huidige hoogteligging. Vrijliggende rijstroken zijn mogelijk aan de orde bij een variant met hoofd- en parallelbanen op verbredingsalternatief 2.	

Volgnummer: 25 (vervolg) Kenmerk: 2067/2253 Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gemeente Voorst (College van B&W) Postbus 9000 7390 HA Twello
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Ten gevolge van de aanloop naar de brug over de IJssel is de A1 ter hoogte van Posterenk verhoogd aangelegd. De bewoners van Posterenk, Wilp en Twello ondervinden hiervan geluidoverlast. Indien verbredings- dan wel andere alternatieven worden onderzocht, dient rekening te worden gehouden met de geluidproblematiek in deze woonkernen. Uitstel van het treffen van maatregelen is mede gezien deze problematiek niet acceptabel. Reeds nu moeten maatregelen worden getroffen om Posterenk leefbaar te houden.	De verantwoordelijkheid voor het huidige geluidniveau ligt zoals u bekend is niet bij Rijkswaterstaat. Indien in 1986 op een woning een geluidbelasting heerste van 55 dB(A) of meer ten gevolge van de A1 dan wordt deze woning als saneringswoning beschouwd. De gemeenten dienen deze woningen via de zogenaamde A- en B-lijsten op te geven bij het ministerie van VROM. Dit ministerie zorgt voor de financiering van de sanering van deze woningen, waarbij eerst de meest urgente situaties aan bod komen. Pas op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een weg wordt Rijkswaterstaat tevens verantwoordelijk voor het saneren van deze woningen. Rijkswaterstaat dient dan zorg te dragen voor de uitvoering van de sanering. De Wet geluidhinder is bepalend voor de toegestane geluidniveaus. In de trajectstudie zullen de effecten van de verschillende alternatieven worden berekend. In deze fase zal ook de saneringssituatie beeld worden gebracht. Een en ander moet er toe leiden dat de ministers een verantwoord besluit kunnen nemen.

Volgnummer:	26	Afzender:	Posterenks - Belang en Omstreken (W.B. Hulscher) Grotenhuisweg 5 7384 CS Posterenk
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Gezien de enorme geluidoverlast nabij de A1 is het wenselijk onmiddellijk geluidschermen te plaatsen.		De verantwoordelijkheid voor het huidige geluidniveau ligt niet bij Rijkswaterstaat. Indien in 1986 op een woning een geluidbelasting heerste van 55 dB(A) of meer ten gevolge van de A1 dan wordt deze woning als saneringswoning beschouwd. De gemeenten dienen deze woningen via de zogenaamde A- en B-lijsten op te geven bij het ministerie van VROM. Dit ministerie zorgt voor de financiering van de sanering van deze woningen, waarbij eerst de meest urgente situaties aan bod komen. Pas op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een weg wordt Rijkswaterstaat tevens verantwoordelijk voor het saneren van deze woningen. Rijkswaterstaat dient dan zorg te dragen voor de uitvoering van de sanering. De Wet geluidhinder is bepalend voor de toegestane geluidniveaus. In de trajectstudie zullen de effecten van de verschillende alternatieven worden berekend. In deze fase zal ook de saneringssituatie beeld worden gebracht. Een en ander moet er toe leiden dat de ministers een verantwoord besluit kunnen nemen.	
Door de toename van het aantal files op de A1 gaan steeds meer automobilisten op zoek naar sluiproutes. De door de gemeente uitgevoerde maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren worden hierdoor tenietgedaan. Het tegengaan van de filevorming op de A1 dient dan ook onmiddellijk ter hand te worden genomen, om zodoende het sluipverkeer een halt toe te roepen.		In de Startnotitie is onder meer genoemd dat als het verkeer door de files op de A1 meer gebruik zal maken van het onderliggend wegennet, daar het aantal ongevallen zal toenemen. In de trajectstudie zal dit probleem aandacht krijgen.	

Volgnummer: 27 Kenmerk: 2453 Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gemeente Gorssel (College van B&W) Postbus 19 7213 ZG Gorssel
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Gezien de functie van de A1 als belangrijke verbinding naar het Europese achterland en als belangrijke schakel tussen Nederlandse centra en voor het woon-werkverkeer is een goede doorstroming en bereikbaarheid van groot belang. Het verdient dan ook aanbeveling maatregelen te treffen die de filekans en de hinder voor de omgeving tot een minimum beperken. Voor de uitvoering van maatregelen wordt de periode tussen 2010 en 2020 als tijdshorizon gesteld. Gelet op de reeds dagelijkse files en de groei van het autoverkeer is het op zo kort mogelijke termijn uitvoeren van maatregelen die de kwaliteit van de A1 verbeteren noodzakelijk. De oplossingen voor de knelpunten op de A1 moeten niet alleen binnen de modaliteit wegverkeer in het studiegebied worden gezocht. Voor een evenwichtige afwikkeling van het vervoer is het nodig de mogelijkheden van een samenhangend, integraal vervoer over weg, water en spoor te bezien. Te denken valt aan: • Vervoer over water: gelet op het milieu is het wenselijk goederenvervoer over water te stimuleren. Short seavervoer en vervoer via de binnenwateren zijn goede alternatieven voor het wegvervoer naar Noord- en Oost-Europa. In dit verband moeten de ontwikkelingen, de maximale capaciteit (nu en in de toekomst) en de effecten van vervoer over water worden onderzocht. Ook de mogelijkheden om die modaliteit beter te benutten moeten worden bezien. Aansluiting van het Twentekanaal op het Mittellandkanaal is een kansrijke oplossing die voor een deel parallel loopt aan de A1. De Trajectnota/MER dient deze aansluiting en de bijbehorende effecten te beschrijven; • het verbeteren van de weginfrastructuur in west-oostrichting; de effecten van de aanleg van Rijksweg 15 Varsseveld-Enschede en een verbetering van de wegverbinding Zwolle-Almelo moeten in de Trajectnota/MER worden beschreven. Beide verbindingen lopen parallel aan de A1 en kunnen – mits volwaardig ontwikkeld - invloed hebben op de intensiteit en de verkeersstromen op de A1.	Het belang van de functie van de A1 wordt onderschreven in het SVV-II waarin de A1 de status van achterlandverbinding heeft. Volgens de huidige inzichten is geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden in het kader van de Tracé-mer. In overleg met diverse bestuurlijke regio's, waaronder de provincie, zijn afspraken gemaakt over de besteding van middelen tot 2010. De huidige SWAB-studies behoren als gevolg daarvan tot categorie 2, realisatie na 2010. Er zijn vooralsnog geen concrete plannen voor de uitvoering van kleinschalige maatregelen of benuttingsmaatregelen op korte termijn op de A1. Vervoer over water en per spoor is voor de middellange en langere trajecten een alternatief voor vervoer over de weg. Het stimuleringsbeleid van het rijk richt zich er op om dit vervoer te bevorderen. Hoewel vervoer per schip steeds meer in de belangstelling komt bij het bedrijfsleven, zal - gezien de groei van de economie - het vervoer over de weg in de toekomst toch sterk blijven toenemen. Het vergroten van de capaciteit van de hoofdvaarwegen (door verruimings- en benuttingsmaatregelen) is op dit moment reeds een belangrijk onderdeel van het investeringsprogramma van het rijk. De aansluiting van het Twentekanaal op het Mittelland-kanaal maakt geen onderdeel uit van het Hoofdvaarwegennet. Indien alsnog overeenstemming met Duitsland wordt bereikt over de noodzaak van deze verbinding is een eventuele realisatie is niet te verwachten voor 2020. In de trajectstudie zal geen aandacht aan deze verbinding worden geschonken. Uit de resultaten van de trajectstudie RW15 Varsseveld-Enschede blijkt dat deze doortrekking een slechts marginaal effect heeft op de etmaalintensiteiten op de A50 en de A1. Uit die studie is naar voren gekomen dat minder dan 2.000 motorvoertuigen/etmaal van de A1/A50 voor de doorgetrokken RW15 zullen kiezen. De reistijd van knooppunt Valburg (A15/A50) naar de A1 bij Oldenzaal via de A50/A1 bedraagt ± 65 minuten en via de doorgetrokken RW15 zo'n 80 minuten. Bij doortrekking van RW15 tussen Ressen en de A12 is de reistijd via de nieuwe RW15 naar de A1 bij Oldenzaal ongeveer 75 minuten. De ontlasting van genoemde trajecten is door deze maatregel slechts marginaal. Een verbetering van de wegverbinding Zwolle-Almelo is deels opgenomen.

Volgnummer:	27 (vervolg)	Afzender:	Gemeente Gorssel (College van B&W) Postbus 19 7213 ZG Gorssel
Kenmerk:	2453		
Gedateerd:	29 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Knelpunten op de A1 leiden tot sluipverkeer en derhalve tot een hogere intensiteit op het onderliggende wegennet. Anderzijds kunnen een hogere wegcapaciteit tezamen met de uitvoering van de geprojecteerde woningen en bedrijventerreinen leiden tot meer verkeer op de A1 en de toegangswegen N348 en N339. De vraag rijst dan ook of het onderliggende wegennet voldoende capaciteit bezit om enerzijds de toestroom naar de A1 te kunnen afwikkelen en anderzijds of na de capaciteitsverruiming van de A1 de regionale centra onderling voldoende en veilig bereikbaar blijven via het onderliggende wegennet. Naast de berekening van de capaciteit en de intensiteit in de spitsuren moet de Trajectnota/MER ook per alternatief de verwachte intensiteit per etmaal, dagdeel of uur voor het onderliggende wegennet kwalitatief en kwantitatief in beeld brengen. De nota moet ook de bijkomende effecten zoals geluidhinder, luchtverontreiniging, barrièrewerking en trillinghinder voor zowel de omgeving van de A1 als van het onderliggende wegennet beschrijven. Als oplossing voor de knelpunten op de N348 Zutphen-Eefde heeft de provincie Gelderland een voorkeur uitgesproken voor een westelijke omlegging om Eefde. Bij Deventer wordt voor de N348 de oosttangent gerealiseerd. Hierdoor wordt de A1 tussen afslag Deventer/N348 en Deventer-Oost/oosttangent de verbindende schakel tussen het huidige tracé van de N348 en de oosttangent. Het doorgaande verkeer op de A1 vermengt dan ook aanzienlijk met regionaal verkeer in noord-zuidrichting. De Trajectnota/MER dient de effecten van deze aansluiting te beschrijven. Ook moet een variant worden beschreven die uitgaat van een scheiding tussen het verkeer op de A1 en het verkeer vanaf het onderliggende wegennet.		Voor wat betreft uw opmerking over het onderliggend wegennet verwijs ik u naar bladzijde 39 van de Startnotitie, waar staat dat een oplossing voor de A1 niet mag leiden tot ongewenste neveneffecten op andere delen van het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet. Ook worden voor het onderliggend wegennet de intensiteiten berekend. De door u voorgestelde kwantitatieve en kwalitatieve analyse wordt dus uitgevoerd in de trajectstudie. In paragraaf 4.2 van de Richtlijnen is aangegeven waar tenminste inzicht in gegeven dient te worden. De effecten ten aanzien van geluidhinder en luchtverontreiniging dienen voor zowel het relevante deel van het hoofdwegennet als van het onderliggende wegennet te worden bepaald overeenkomstig de paragrafen 6.2 en 6.1 van de Richtlijnen. Barrièrewerking kan indien relevant aan de orde komen bij sociale aspecten volgens paragraaf 6.7 van de Richtlijnen. Lokale verbindingen verdienen daarbij aandacht. Trillingen spelen geen wezenlijke rol in de afweging in deze fase. Bij de verdere uitwerking en realisatie zal aandacht worden geschonken aan het voorkomen of verminderen van trillingen. Zie paragraaf 6.2 van de Richtlijnen. Met de aanleg en doortrekking van de N348 ten oosten van Deventer wordt in de trajectstudie rekening gehouden. Voor wat betreft de scheiding van verkeer op de A1 wordt verwezen naar de Startnotitie (blz 33, punt 4). Hier is aangegeven dat voor de weggedeelten met meer dan drie rijstroken per richting wordt onderzocht of het scheiden van verkeer een betere doorstroming oplevert voor specifieke doelgroepen. Een scheiding ten behoeve van het regionale verkeer via de N348 wordt niet overwogen. Uitgangspunt is dat voldoende capaciteit op de A1 aanwezig is bij 2*3 rijstroken voor het wegdeel Deventer - Deventer-Oost. Eventuele aparte rijbanen als schakel in de N348 vormen een taak voor de regionale overheden.	

Volgnummer: 27 (vervolg) Kenmerk: 2453 Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gemeente Gorssel (College van B&W) Postbus 19 7213 ZG Gorssel
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De A1 moet tijdig voldoende capaciteit hebben om te voorkomen dat de bajonetaansluiting op de A1 problemen op het onderliggende wegennet, de N348 of de N339 veroorzaakt. De gemeente Deventer en de provincie Overijssel opteren voor een bedrijventerrein op de locatie Epse-Noord. Dit terrein dient adequaat te worden ontsloten en de nu reeds drukke N348 nabij Epse moet van een goede verkeersafwikkeling verzekerd blijven. De Trajectnota/MER moet dan ook aandacht besteden aan de effecten van een oostelijke ontsluiting van het bedrijventerrein op de A1. De gemeente Gorssel valt onder het waardevolle cultuurlandschap (WCL) de Graafschap. In het WCL ligt een ecologische verbindingzones in de oost-westrichting (nat) en één in de noord-zuidrichting (droog). Nabij de A1 ligt de Dortherbeek, een ecologische verbindingzone die de potentie heeft voor de status hoogst ecologisch niveau in aanmerking te komen. Het Waterhuishoudingsplan en het Streekplan van de provincie Gelderland stellen dat de waarden van de Dortherbeek niet mogen worden gefrustreerd en dat onomkeerbare ontwikkelingen, die een verbindingzone onmogelijk maken, moeten worden geweerd. Oplossingen voor de A1 mogen de waterkwaliteit en de ecologische waarden van de beek dan ook niet aantasten. De mogelijkheden van een landschappelijk betere inpassing van de A1 moeten in beeld worden gebracht.	Het is niet mogelijk de vergroting van de capaciteit van de A1 af te stemmen op de realisatie van de doortrekking N348. Voldoende budget daarvoor ontbreekt volgens de huidige inzichten. Bestaande bedrijventerreinen kunnen mogelijk nadelige invloed ondervinden van een slechte bereikbaarheid. Bereikbaarheid is slechts één factor in het geheel. De ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen is in eerste instantie een taak van gemeente en provincie. Daartoe behoort nadrukkelijk ook de ontsluiting. Met de aansluiting Deventer is de ontsluiting van het bedrijventerrein Epse-Noord momenteel voldoende. Indien een tweede ontsluiting op de aansluiting Deventer-Oost wenselijk wordt geacht dient de gemeente Deventer deze te realiseren. De gevraagde effecten moeten in dat kader ook door de gemeente Deventer in beeld worden gebracht. Het waardevolle karakter van de Dortherbeek als ecologische verbindingzone is reeds erkend. De Startnotitie vermeldt dit ook op bladzijde 30.

Volgnummer: 28 Kenmerk: - Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Overijssels Platform Verkeer & Vervoer (mw P.M. Baarslag en drs A.G.J. ten Vergert) p/a Kamer van Koophandel Veluwe en Twente Postbus 5500 7500 GM Enschede
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De A1 speelt een essentiële rol in de structuur van het hoofdwegennet in de provincie Overijssel. Bovendien is in onze visie de A1, naast een verkeers- en transportas, een ontwikkelingsas in de relatie tussen de Randstad en Overijssel en de relatie met Noord/Midden-Duitsland, Scandinavië en Oost-Europa. Een vlotte doorstroming en een goede bereikbaarheid via deze as, die voldoen aan de normen van een achterlandverbinding, zijn van vitaal belang voor de economische ontwikkeling van Oost-Nederland. In de huidige situatie voldoet een aantal wegvakken van de A1, met name rond Apeldoorn en Deventer en in Twente (waar de A1 en de A35 samen komen) al niet meer aan de gestelde eisen. De A1 wordt door relatief veel lange-afstandsvrachtverkeer gebruikt. Uit onderzoek van de regionale belangenvereniging van vervoerders en verladers in Twente (ETT) blijkt dat het vrachtverkeer in 1998 met 30% was toegenomen ten opzichte van 1997. De prognoses in de Startnotitie moeten derhalve worden aangepast. De omvang van de toekomstige verkeersproblematiek op de A1 zal groter zijn dan in de Startnotitie wordt geschetst, daar het SVV II-beleid, waarop de berekeningen zijn gebaseerd, niet op alle onderdelen is geslaagd. Gezien de veel snellere groei op de A1 dient de analyse van de toekomstige verkeerssituatie te worden uitgebreid tot het jaar 2020. Anticiperend op het nieuw te formuleren NVVP-beleid kan worden uitgegaan van verschillende scenario's. Een uitbreiding naar 2020 is tevens van belang daar in de uitvoering van de maatregelen pas na 2010 is voorzien.	De bereikbaarheid via het hoofdwegennet heeft als doel economische ontwikkelingen mogelijk te maken. De A1 heeft in het SVV-II de status van achterlandverbinding, welke ook het internationale belang onderstreept. Het belang van een goede bereikbaarheid wordt ook door het rijk onderschreven. Realisatie van een verbreding van de A1 vergt echter een budget dat volgens de huidige inzichten niet voor 2010 aanwezig is. In opdracht van ETT zijn tellingen uitgevoerd tussen Oldenzaal en Duitsland in 1997 en 1998. Rijkswaterstaat heeft permanente telpunten op onder meer de wegvakken Oldenzaal-Zuid - De Lutte en De Lutte-Duitse grens. Op beide punten wordt het verkeer permanent geteld. Op het eerste wegvak wordt tevens onderscheid gemaakt naar verschillende voertuigsoorten. Uit deze gegevens blijkt dat het aandeel zwaar vrachtverkeer in de periode 1994-1998 is toegenomen van 33% naar 37%. Aangenomen kan worden dat het aandeel zwaar vrachtverkeer op het wegvak De Lutte-Duitse grens marginaal hoger is. De gemelde toename van 30% in één jaar tijd wijkt sterk af van de permanente tellingen. Uitgangspunt voor de trajectstudie is het vigerende SVV-II. Dat kent een aantal doelstellingen en maatregelen om die te halen. Voor een deel zijn die reeds verwezenlijkt en een ander deel wordt momenteel voorbereid. Het NVVP is nog in ontwikkeling en kan derhalve niet als uitgangspunt worden aangehouden. Na presentatie van deel 1 daarvan volgt inspraak. Wel is in paragraaf 2.3 van de Richtlijnen aangegeven dat besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER dient daartoe de benodigde informatie te bevatten. Volgens de meest recente gegevens wordt voor het NVVP bij de 2020-gegevens uitgegaan van het European Coördination-scenario. Voor de toetsing is in de Startnotitie op diverse plaatsen de periode na 2010 en zelfs concreet het jaar 2020 vermeld. De Richtlijnen vermelden het jaar 2020 expliciet in de paragrafen 2.2 en 2.3. Hiervoor is gekozen omdat volgens de huidige inzichten eerst na 2010 gestart kan worden.

Volgnummer:	28 (vervolg)	Afzender:	Overijssels Platform Verkeer & Vervoer (mw P.M. Baarslag en drs A.G.J. ten Vergert) p/a Kamer van Koophandel Veluwe en Twente Postbus 5500 7500 GM Enschede
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	29 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Gezien de huidige problematiek op de A1 is uitvoering van de maatregelen na 2010 volstrekt onrealistisch. Spoedige oplossing van de huidige knelpunten door het verder doorvoeren van benuttingsmaatregelen is wenselijk. De nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid geeft dat ook aan. De oplossingsmogelijkheden moeten in eerste instantie probleemoplossend zijn (voldoen aan een congestiekans lager dan 2%). In dit verband verdient het niet afzonderlijk onderzoeken van een openbaar vervoeralternatief goedkeuring.		Volgens de huidige inzichten is geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden. In overleg met diverse regio's zijn afspraken gemaakt over de besteding van middelen tot 2010. De huidige SWAB-studies behoren als gevolg daarvan tot categorie 2, realisatie na 2010. Er zijn vooralsnog geen concrete plannen voor de uitvoering van kleinschalige maatregelen of benuttingsmaatregelen op korte termijn op de A1. In de Startnotitie is al aangegeven dat de congestiekans van 2% gehaald of dicht benaderd moet worden. In de Richtlijnen wordt dit herhaald (paragraaf 2.3). Een openbaar vervoeralternatief maakt een dergelijke benadering niet haalbaar. Wel wordt in hoofdstuk 3 van de Richtlijnen aangegeven dat extra verbeterd openbaar vervoer als zelfstandig onderdeel kan worden onderzocht in het Meest milieuvriendelijke alternatief.	

Volgnummer: 29 Kenmerk: AB/99773 Gedateerd: 27 september 1999	Afzender: Transport en Logistiek Nederland en EVO (drs A.H.G. Brunger en drs R.P.J. Schasfoort) Postbus 655 7300 AR Apeldoorn
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het streven naar een integrale presentatie/aanpak van en besluitvorming over de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 wordt gewaardeerd. De analyse van de toekomstige verkeerssituatie moet zich echter uitstrekken tot aan 2020, omdat de uitvoering van de maatregelen pas na 2010 is gepland.	De trajectstudie heeft als toetsingsjaar 2020. De Startnotitie meldt dit jaartal op een aantal plaatsen. De Richtlijnen bevestigen dit nadrukkelijk in paragrafen 2.2 en 2.3. Dat de realisatie volgens de huidige inzichten zal plaatsvinden na 2010 speelt daarbij een belangrijke rol.
De congestieproblemen op het wegvak Deventer - Apeldoorn en nabij het knooppunt Azelo verdienen extra aandacht en moeten snel worden aangepakt.	Volgens de huidige inzichten is er geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden in het kader van de Tracé-mer. In overleg met diverse bestuurlijke regio's zijn afspraken gemaakt over de besteding van middelen tot 2010. De huidige SWAB-studies behoren als gevolg daarvan tot categorie 2, realisatie na 2010.
Het oorspronkelijke doel om de procedures versneld te doorlopen, moet gehandhaafd blijven. De reeds eerder gestarte tracéwetprocedures voor delen van de achterlandverbindingen moeten volgens de gestelde termijnen doorgang vinden.	Er zijn vooralsnog geen concrete plannen voor de uitvoering van kleinschalige maatregelen of benuttingsmaatregelen op korte termijn op de A1.
Het oorspronkelijke doel om de procedures versneld te doorlopen, moet gehandhaafd blijven. De reeds eerder gestarte tracéwetprocedures voor delen van de achterlandverbindingen moeten volgens de gestelde termijnen doorgang vinden.	In het MIT 1999-2003 moesten prioriteiten gesteld worden. De achterlandverbindingen A1, A2 en A4 zijn daarbij in categorie 2 terecht gekomen, hetgeen betekent dat op grond van de inzichten van dat moment voor 2010 geen middelen beschikbaar zijn voor de realisatie. De reeds eerder gestarte delen van de achterlandverbindingen volgen de planning zoals aangegeven in het MIT.
Vermeden moet worden dat verwarring ontstaat over (de redenen voor) de gefaseerde aanpak van sommige weggedeelten. In de bekendmaking van de inspraak op de Startnotities werd hierover niet geheel helder gecommuniceerd.	Uw reactie onderstreept het belang van heldere communicatie. Hier zal veel aandacht aan worden besteed.
Het vigerende doelgroepenbeleid zal nauwelijks gestalte krijgen bij de redenatie dat een extra strook voor alle verkeer meer oplost dan een doelgroepstrook. Na een aantal jaren staat het vrachtverkeer weer stil. De aandacht voor doelgroepen mag niet beperkt blijven tot een inhaalverbod voor vrachtauto's, dat in het benuttingsalternatief is opgenomen. In dit alternatief, maar ook in het verbredingsalternatief en het MMA dient - mede met het oog op het politiek gedragen doelgroepenbeleid - serieus werk te worden gemaakt van meer positief uitwerkende maatregelen voor specifieke doelgroepen.	De Trajectnota/MER zal informatie moeten bevatten om besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken. Zie hiervoor hoofdstuk 3 van de Richtlijnen. Het genoemde inhaalverbod voor vrachtverkeer is reeds gedeeltelijk ingevoerd op 2*2-strooks autosnelwegen in Nederland. Eventuele uitbreidingen kunnen voor enkele wegvakken van de A1 wellicht soulaas bieden. Dit moet blijken uit de trajectstudie.

Volgnummer: 30		Afzender: Anonieme reactie Adres bekend bij Inspraakpunt	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 25 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De stijgende behoefte aan mobiliteit kan slechts worden ondervangen door uitbreiding van de infrastructuur. De A1 dient in zijn geheel van 2*3 rijstroken voorzien te worden vooral rond Bathmen/Deventer en Twello/Apeldoorn.		De stijgende behoefte aan mobiliteit nu en in de toekomst en de daaruit voortvloeiende bereikbaarheidsproblemen vormen ook de aanleiding tot de trajectstudie. In de Startnotitie zijn de te onderzoeken alternatieven nader aangegeven.	
Uit milieuoogpunt dienen de mogelijkheden van vervoer per auto en per openbaar vervoer beter op elkaar aan te sluiten. De overheid, leasemaatschappijen en werkgevers moeten hieraan meewerken.		Overleg over de afstemming van het vervoer met verschillende modaliteiten vindt plaats tussen diverse partijen en op verschillende niveaus.	
Rekening rijden vereist hoge investeringen, roept veel weerstand op en leidt slechts tot korte termijn effecten. Om deze redenen moet van invoering worden afgezien.		Spitstarief (rekeningrijden) is een belangrijk middel in de beperking en geleiding van de automobiliteit, met name in de drukke gebieden, zoals de Randstad. Met enkele regio's is overleg gaande om tot proefprojecten voor de invoer te komen.	

Volgnummer: 31 Kenmerk: - Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Regio Stedendriehoek gemeenten (de burgemeester van Voorst, mr J.H.J. van Blommenstein) Postbus 9000 7390 HA Twello
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Of de voorstellen uit de Startnotitie voldoende effect hebben om de doelstellingen uit het SVV II te halen, is twijfelachtig. De groei van het autoverkeer gaat nu reeds de prognoses uit het SVV II te boven en zal zonder verder ingrijpen alleen maar sterker worden. Het uitsluitend hanteren van prognoses op grond van reeds vastgesteld en derhalve gedateerd beleid is onvoldoende en leidt tot het verplaatsen van problemen in de tijd en tot kapitaalvernietiging. Het planjaar dient te worden verschoven van 2010 naar 2020 en in de prognoses dient een trendscenario (conform het NVVP) als uitgangspunt te worden genomen. Het is merkwaardig dat de Startnotitie uitgaat van het planjaar 2010, terwijl dit jaar juist het startjaar is voor de daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen. De A1 is voor de regio Stedendriehoek van groot belang. Als drager van woonkernen en bedrijventerreinen heeft de A1 niet alleen een functie als achterlandverbinding, maar ook deelfuncties op regionaal en lokaal niveau. Het functioneren van de regio is ten dele afhankelijk van de kwaliteit van de A1. Ook de N344 heeft een belangrijke regionale en lokale functie. De toename van verkeer heeft hier echter een toenemende mate van overlast en problemen in de verkeersafwikkeling tot gevolg. Niettemin delen de gemeenten in de regio Stedendriehoek de conclusie met betrekking tot de beperkingen van de N344 als regionale en lokale verbinding en de functie die de A1 voor dit verkeer moet vervullen.	Uitgangspunt voor de trajectstudie is het vigerende SVV-II. Het NVVP is nog volop in ontwikkeling en kan derhalve niet als uitgangspunt worden aangehouden. Na presentatie van deel 1 is daarop vervolgens inspraak mogelijk. Wel is in paragraaf 2.3 van de Richtlijnen aangegeven dat besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER dient daartoe de benodigde informatie te bevatten. De prognoses zijn enerzijds gebaseerd op het SVV-II beleid. Veel belangrijker zijn echter de ruimtelijke plannen. En die zijn gebaseerd op recente gegevens van provincies en gemeenten. De prognoses zullen ten behoeve van de trajectstudie worden bijgesteld op basis van recentere informatie. Voor de toetsing is in de Startnotitie op diverse plaatsen de periode na 2010 en zelfs concreet het jaar 2020 vermeld. De Richtlijnen vermelden dit jaartal expliciet in de paragrafen 2.2 en 2.3. Hiervoor is gekozen omdat volgens de huidige inzichten eerst na 2010 gestart kan worden. Een toetsingsjaar dient nadrukkelijk na de realisatie van het voornemen te liggen. Volgens de meest recente gegevens wordt voor het NVVP bij de 2020-gegevens uitgegaan van het European Coördination-scenario. Ten aanzien van het NVVP wordt verwezen naar bovenstaande reactie. Het hoofdwegennet is allereerst bedoeld om de bestuurlijke en economische centra te verbinden. Bij de ontwikkeling van (nieuwe) woongebieden en bedrijventerreinen moet nadrukkelijk rekening gehouden worden met mogelijkheden van het hoofdwegennet. Waar mogelijk dient vooral het lokale en regionale verkeer zich af te wikkelen op het daarvoor bedoelde onderliggende wegennet. Dat de N344 momenteel onvoldoende capaciteit heeft om alle lokale en regionale verkeer te verwerken betekent niet automatisch, dat ook in de toekomst bij verdere ruimtelijke plannen alle lokale en regionale verkeer ook via de A1 afgewikkeld kan worden. Een goede afweging waarvan ook de bereikbaarheid een wezenlijk onderdeel moet vormen blijft noodzakelijk.

Volgnummer: 31 (vervolg) Kenmerk: - Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Regio Stedendriehoek gemeenten (de burgemeester van Voorst, mr J.H.J. van Blommenstein) Postbus 9000 7390 HA Twello
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Indien een nieuw tracé voor een Noordoostelijke verbinding van de Betuweroute definitief wordt afgesteld, zijn de prognoses, gebaseerd op een afname van goederenvervoer over de weg als gevolg van deze verbinding niet reëel. Een herziening van de prognoses is dan noodzakelijk. De voorgestelde 'interimmaatregelen' voor de periode tot 2010 zijn onvoldoende en slechts een marginale tegemoetkoming in de aanpak van de problemen: • in de huidige situatie is reeds sprake van een inhaalverbod voor vrachtauto's (in de spits) en verkeerssignalering; • dynamische route-informatiepanelen zijn voor de situatie rondom de regio Stedendriehoek verspilde moeite, daar alternatieve routes ontbreken; • toeritdosering kan een verbetering betekenen, maar dient nadrukkelijk te worden afgewogen tegen de gevolgen voor het onderliggende wegennet. Op korte termijn is meer nodig om de zorgelijke situatie op de A1 in de omgeving van de regio Stedendriehoek weg te nemen. In dit verband wordt gewezen op de toezegging in de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid, waarin volledig filevrije achterlandverbindingen in 2005 worden genoemd. De Startnotitie vermeldt dat een verbetering van de bereikbaarheid niet altijd valt te combineren met verkeersveiligheid en leefbaarheid. Een eventuele verslechtering van de verkeersveiligheid of de leefbaarheid als gevolg van een keuze voor een optimale bereikbaarheidsvariant is onacceptabel. Het uitsluitend uitgaan van bereikbaarheid als maatgevend element bij de keuze voor een alternatief is eenzijdig en kan grote gevolgen hebben voor de omgeving. Met betrekking tot verkeersveiligheid en leefbaarheid dient minimaal eenzelfde kwaliteitsniveau te worden gehandhaafd. De geluidhinder moet op een aanvaardbaar niveau worden gebracht.	Ten behoeve van de trajectstudie worden met een inmiddels nieuw ontwikkeld verkeersmodel nieuwe verkeersprognoses ontwikkeld. Recente inzichten met betrekking tot de NOV worden daarin verwerkt. De verschuiving in de tijd van de realisatie van de A1-studie is het gevolg van een te beperkt budget om op korte termijn (tot 2010) alle gewenste projecten in uitvoering te nemen en te voltooien. In overleg met diverse bestuurlijke regio's zijn afspraken gemaakt over de besteding van middelen tot 2010. De huidige SWAB-studies behoren als gevolg daarvan tot categorie 2, realisatie na 2010. Dynamische route informatie panelen hebben niet uitsluitend een functie voor wat betreft het verwijzen naar alternatieve routes met name voor het lange-afstandsverkeer maar ook informatievoorziening mede ten behoeve van de verhoging van de verkeersveiligheid. Ten behoeve van toeritdosering vindt vooraf uiteraard overleg met de betreffende gemeente (en wegbeheerder) plaats. De Startnotitie geeft aan dat in een aantal gevallen de verbetering van de bereikbaarheid goed samen gaat met verbetering van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Maar dit is niet altijd het geval. Tussen de genoemde terreinen en binnen elk daarvan moeten soms keuzes gemaakt worden. De Richtlijnen geven nog eens nadrukkelijk aan (paragraaf 2.3) dat niet ten koste van alles de bereikbaarheidsdoelstelling gehaald moet worden. De alternatieven dienen ook aan leefbaarheidsdoelstellingen getoetst te worden, waarbij een gelijke nuancering geldt als bij bereikbaarheidsdoelstelling. Een evenwichtige benadering blijft noodzakelijk waarbij de handhaving en waar mogelijk verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid van groot belang zijn. Zo zal bij capaciteitsvergroting van de A1 (reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder) moeten worden voldaan aan de eisen, die de Wet geluidhinder stelt.

Volgnummer: 31 (vervolg) Kenmerk: - Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Regio Stedendriehoek gemeenten (de burgemeester van Voorst, mr J.H.J. van Blommenstein) Postbus 9000 7390 HA Twello
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Bij de verbredingsalternatieven moet de landschappelijke inpassing van de A1 in het op veel plaatsen zeer waardevolle landschap nadrukkelijk in beeld komen. De maatregelen moeten een duurzaam karakter dragen. In dit kader is de afbakening van alternatieven op maaiveldhoogte gedateerd en komt onvoldoende tegemoet aan wensen uit andere disciplines. Een zorgvuldige afweging van de alternatieven, waarbij onder meer het ruimtebeslag in horizontale zin wordt vergeleken met oplossingen in verticale zin (verdieping/ondertunneling), is wenselijk. Financiële kaders mogen in dit stadium van het planproces nog geen rol spelen. Gezien de functie van de A1 als schakel in de N348 is het wenselijk om voor het wegvak Deventer - Deventer-Oost een variant te bestuderen, die uitgaat van een scheiding van het regionale en het landelijke verkeer. Het voorgestelde gescheiden traject Beekbergen - Deventer kan tot Deventer-Oost worden verlengd. Uitvoering over 10 jaar is onacceptabel. Nuanceringen binnen de oplossingsmogelijkheden zijn nodig en dienen, met een goede deels los van de m.e.r.-procedure staande fasering, uit te monden in snelle en adequate maatregelen. Het benuttingsalternatief bijv. is niet aan de m.e.r.-procedure verbonden en zou – na zorgvuldig overleg en onderzoek over de te kiezen vorm – op korte termijn moeten plaatsvinden. Parallel hieraan kan in het kader van de Trajectnota/MER naar een verdergaande oplossing worden gezocht.	De A1 is een bestaande rijksweg, waarbij in het verleden rekening is gehouden met de aanleg van een derde rijstrook en die al zo veel mogelijk is ingepast in het landschap. Verbredingen hebben niet of nauwelijks invloed op de beleving vanuit de omgeving. Slechts op die plaatsen waar geluidwerende voorzieningen moeten worden getroffen speelt landschappelijke inpassing een duidelijke rol. Een verdiepte ligging komt niet als eerste oplossingsrichting in aanmerking om de gevolgen voor de omgeving te beperken en een betere landschappelijke inpassing te bewerkstelligen, aangezien verdiepte ligging een aantal belangrijke nadelen met zich meebrengt. Daarom wordt in de trajectstudie uitgegaan van de huidige hoogteligging van de weg (zie Richtlijnen hoofdstuk 3). Op basis van dit uitgangspunt dienen de milieueffecten van de diverse alternatieven te worden onderzocht. Indien uit effectenonderzoek blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, worden verdergaande mitigerende maatregelen onderzocht. Zoals in de Startnotitie Barneveld-Deventer op bladzijde 33 onder punt 4 staat aangegeven komen alleen die weggedeelten met <u>meer</u> dan drie rijstroken per richting in aanmerking voor eventuele scheiding van het regionale en landelijke verkeer. Daarom is als variant op verbredingsalternatief 2 een 4*2 oplossing tussen het knooppunt Beekbergen en Deventer opgenomen. Genoemde scheiding is daar mogelijk. Volgens de huidige inzichten volstaan maximaal 3 rijstroken per richting voor het wegdeel Deventer - Deventer-Oost. Eventuele aparte rijbanen als schakel in de N348 vormen een taak voor de regionale overheden. Volgens de huidige inzichten is geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden. In overleg met diverse regio's zijn afspraken gemaakt over de besteding van middelen tot 2010. De huidige SWAB-studies behoren als gevolg daarvan tot categorie 2, realisatie na 2010. Er zijn vooralsnog geen concrete plannen voor de uitvoering van kleinschalige maatregelen of benuttingsmaatregelen op korte termijn op de A1.

Volgnummer:	32	Afzender:	Nederlandse Gasunie NV (ing. W.J. Kolff) Postbus 19 9700 MA Groningen
Kenmerk:	TN/G 99.373		
Gedateerd:	29 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bij de verbetering van de A1 zijn gastransportleidingen van zowel het hoofd- als het regionale gastransportsysteem betrokken. De leidingen hebben een bedrijfsdruk van respectievelijk 66,2 bar en 39,2 bar en hebben verschillende diameters. In dit verband zijn de toetsings- en veiligheidsafstanden, zoals neergelegd in de Richtlijn van het ministerie van VROM (DGMH/B nr 0104004) d.d. 26 november 1984 en de NEN 3650 "Eisen voor stalen transportleidingsystemen", van belang. Bij de planontwikkeling moeten buisleidingen worden beschouwd als een transportmodaliteit die gelijkwaardig is aan het vervoer over de weg, via het spoor of per schip. Bij het vaststellen van de Richtlijnen voor het MER moeten dan ook bepalingen worden opgenomen, die zorgdragen voor het meewegen van de leidingen bij de keuze voor een alternatief.		In de studie zal aandacht worden besteed aan belangrijke transportverbindingen. De intentie van de initiatiefnemer is om in een vroegtijdig stadium een inventarisatie te maken van alle kabels en leidingen én hun functie in de nabije omgeving van de A1. Vervolgens zal bekeken worden wat de consequenties zijn van de verschillende alternatieven op het tracé van de kabels en leidingen. De eventuele noodzaak van verleggen heeft vooral gevolgen voor de kosten en komt daarin dan ook tot uitdrukking. In het kader van deze studie speelt dit geen rol van betekenis; in de Richtlijnen wordt geen alternatief beschreven waarbij gebruik wordt gemaakt van buisleidingen. Bij elke uitbreiding of aanleg van infrastructuur wordt getracht zorgvuldig om te gaan met de belangen van betrokkenen. Bovendien garandeert de in de startnotitie beschreven procedure dat iedereen op meerdere momenten zijn mening kenbaar kan maken.	

Volgnummer: 33		Afzender: A. Voortman Dorpsstraat 30 7683 BK Den Ham	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 28 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De A35 moet beter aansluiten op de A1 richting Hengelo. In de huidige situatie moet het verkeer vanuit Almelo rechts invoegen tussen het snel rijdende verkeer (zeker ten opzichte van vrachtverkeer op de linker rijstrook) op de A1. De invoegstrook is bovendien kort. Deze onveilige situatie kan verbeteren door het wegvak vanaf dit knooppunt tot afslag Borne te verbreden naar drie rijstroken, opdat geleidelijker kan worden ingevoegd. Een soortgelijke situatie doet zich voor op de A35 richting Enschede voor de afslag Hengelo/Delden. Realisatie van zo'n oplossing vergt een geringe investering daar slechts een klein stukje rijstrook moet worden aangelegd en twee bewegwijzeringsborden moeten worden verplaatst. Drie rijstroken op het wegvak tussen Deventer en Twello leiden wellicht tot minder files op dit wegvak.		De vormgeving in het knooppunt Azelo is niet optimaal maar acceptabel. De situatie oogt onveilig maar manifesteert zich niet in een afwijkend aantal ongevallen. De vormgeving wordt in hoofdlijnen bepaald door de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen op basis van geprognosticeerde verkeersgegevens. De door u gesuggereerde verbetering dient echter een besluitvormingsprocedure conform de Tracéwet te doorlopen. Een verbetering van de situatie is wel opgenomen in de alternatieven met capaciteitsuitbreiding voor de trajectstudie Deventer-Hengelo. Zowel het benuttingsalternatief als het verbredingsalternatief kent deze oplossing. Daarbij is sprake van een verbreding naar 2*3 rijstroken over het weggedeelte Azelo-Buren. Voor aanpassingen op korte termijn is geen budget aanwezig. Ten oosten van het knooppunt Buren in de richting Enschede is sprake van een samenvoeging en vervolgens een splitsing, een en ander conform de geldende richtlijnen daarvoor. Drie rijstroken tussen Twello en Deventer zullen inderdaad naar verwachting tot minder files leiden. In hoeverre het tot een acceptabele vermindering leidt moet blijken in de trajectstudie Barneveld-Deventer. Het is dan ook één van de alternatieven dat daarin onderzocht gaat worden.	

Volgnummer:	34	Afzender:	Provincie Gelderland (Gedeputeerde Staten) Postbus 9090 6800 GX Arnhem
Kenmerk:	WV1999.40155		
Gedateerd:	30 september en 26 oktober 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De Startnotities presenteren de A1 in zijn geheel als achterlandverbinding. Hierbij wordt gerefereerd aan het staande beleid zoals verwoord in het SVV II en de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB). In dit kader was tevens een verwijzing naar de nota Transport in Balans (TIB) op zijn plaats geweest. In deze nota heeft het Rijk diverse streefbeelden opgenomen met betrekking tot een vermindering van het wegvervoer en de verbetering van de modal-shift in het goederenvervoer naar water en weg. De Startnotities achterlandverbinding A1 verwijzen naar de voorgestane versnelling van beleidsmaatregelen zoals verwoord in de nota SWAB. Die versnellingen zijn echter geprojecteerd in de periode tot 2010, terwijl de Startnotities oplossingen bieden voor de periode daarna. Dit doet geen recht aan de problematiek die zich momenteel reeds op diverse tracédelen van de A1 manifesteert. Hoewel in de inleidingen van de drie Startnotities de A1 in zijn geheel als achterlandverbinding wordt gepresenteerd, is hiervan bij de beschrijvingen van de te onderzoeken alternatieven niets terug te vinden. In het kader van de discussies rond de opstelling van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan moet de functie van de A1 zeker in zijn geheel in ogenschouw worden genomen.		De Startnotitie vermeldt de nota Transport In Balans (TIB) in paragraaf 2.1.1 nog voor de nota SWAB. De inhoud van TIB vormt voor wat betreft de hoofdlijnen ook de basis voor de trajectstudie. Uitwerking van TIB vindt plaats in concrete projecten waarvan er reeds meerdere zijn gestart. Voor andere projecten, met name de Noordoostelijke aftakking van de Betuweroute naar Twente is de keuze gevallen op gebruikmaking van de mogelijkheden via bestaand spoor en de nog te realiseren Hanzelijn. Naar aanvullende mogelijkheden van vervoer over water via de IJssel en Twentekanalen vindt momenteel studie plaats. Volgens de huidige inzichten is geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden. In overleg met diverse regio's waaronder uw provincie zijn afspraken gemaakt over de besteding van middelen tot 2010. De huidige SWAB-studies behoren als gevolg daarvan tot categorie 2, realisatie na 2010. Er zijn voortsnog geen concrete plannen voor de uitvoering van kleinschalige maatregelen of benuttingsmaatregelen op korte termijn op de A1. Uit de vergelijking van de Startnotities blijkt dat de alternatieven zijn gebaseerd op dezelfde uitgangspunten. Allereerst wordt onderzocht op welke wijze de huidige weg beter kan worden benut. Vervolgens komt capaciteitsvergroting met 1 rijstrook aan de orde. Is dat onvoldoende (tot 2020) dan wordt dan wordt onderzocht hoe een capaciteitsvergroting met 1 rijstrook optimaal kan worden benut en wordt tevens een verbreding met 2 rijstroken in beeld gebracht. Dit speelt met name voor het traject Beekbergen-Deventer. Alhoewel elke trajectstudie betrekking heeft op een deel van de verbinding is het de bedoeling om uiteindelijk te besluiten in samenhang met de overige onderdelen van deze verbinding. Dit betekent dat op het moment van besluitvorming in elk geval informatie beschikbaar moet zijn op basis van studies voor de overige onderdelen van deze verbinding (zie Richtlijnen hoofdstuk 1).	

Volgnummer: 34 (vervolg) Kenmerk: WV1999.40155 Gedateerd: 30 september en 26 oktober 1999	Afzender: Provincie Gelderland (Gedeputeerde Staten) Postbus 9090 6800 GX Arnhem
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De A1 doorkruist vanaf de noordelijke Randstad tot aan de Duitse grens in de provincie Gelderland gebieden met verschillende belangen. Naast belangen voor economische centra langs deze achterlandverbinding zijn er ook natuur- en landschapsbelangen die niet mogen worden onderschat. De provincie Gelderland is in samenwerking met de provincie Overijssel bezig met het opstellen van een Regiocontract Oost. Hierin worden afspraken gemaakt tussen het Kabinet en de twee provincies over een samenhangende uitvoering van diverse plannen. Hierbij komen onder andere de rol van de A1 als internationale vervoersas, de spanningsboog tussen het verzilveren van de economische spin-off van een dergelijke as versus de milieu- en ruimtebelasting ervan en het inzetten van een modal-shift voor goederenstromen aan de orde. Het zoeken naar alternatieven voor de trajectdelen van de A1 in het kader van de tracé/m.e.r.-studie kan niet los worden gezien van deze discussie. Vrijwel naast de A1 ligt een belangrijke spoorverbinding die de Randstad via de Stedendriehoek met Twente verbindt. Deze spoorlijn bezit voldoende capaciteit voor uitbreiding qua intensiteit en haltering (zie de conclusies van een studie uit 1991 waarin de uitbreidingsmogelijkheden voor het traject Amersfoort-Apeldoorn-Deventer zijn onderzocht). Extra haltering is mogelijk en renderend bij Barneveld-Harselaar, Apeldoorn-Osseveld en Twello. De studie naar een verbetering van de A1 moet zich derhalve niet beperken tot weginfrastructurele oplossingen. Zeker voor het weggedeelte vanaf Amersfoort via Apeldoorn en Deventer bestaan mogelijkheden de studie als corridorstudie uit te voeren, waarbij de alternatieven voor de A1 in combinatie met de mogelijkheden op het spoor worden gezien. Ook de huidige verplaatsingscijfers, die aantonen hoe belangrijk de spoorlijn als oost-westverbinding reeds is, sterken deze gedachte.	In de trajectstudie worden de effecten voor alle relevante aspecten bepaald. Dat betekent dat in de besluitvorming de verschillende belangen worden meegewogen. Indien beide provincies tot overeenstemming komen met het rijk ten aanzien van een Regiocontract Oost zal daarmee in de trajectstudie rekening worden gehouden, voor zover het beoogde Regiocontract daarop van invloed is. Vooralsnog gelden het huidige rijksbeleid en de daaruit voortvloeiende afspraken en regionale vertalingen. Het openbaar vervoer wordt in de trajectstudie betrokken. Rail 21 maakt daarvan onderdeel uit, net als (zij het wat minder expliciet) verbetering van het regionale OV-stelsel. Lijnvoeringen en dienstregelingen worden in overleg met de verantwoordelijke overheden en betrokken vervoersmaatschappijen vastgesteld. Het verbeteren van het openbaar vervoer alleen is echter niet voldoende zoals ook staat aangegeven in hoofdstuk 3 van de Richtlijnen. Voorstellen ten aanzien van extra verbeterd openbaar vervoer kunnen nadrukkelijk ook door de verantwoordelijke overheden en betrokken vervoersmaatschappijen worden ingebracht. In hoofdstuk 3 van de Richtlijnen is aangegeven dat extra verbeterd openbaar vervoer als zelfstandig onderdeel kan worden onderzocht in het Meest milieuvriendelijk alternatief.

Volgnummer: 34 (vervolg) Kenmerk: WV1999.40155 Gedateerd: 30 september en 26 oktober 1999	Afzender: Provincie Gelderland (Gedeputeerde Staten) Postbus 9090 6800 GX Arnhem
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Een aantal wegvakken van de A1 voldoet reeds in de huidige situatie niet meer aan de gestelde eisen op het gebied van congestie. In de provincie Gelderland spitsen de problemen zich met name toe op de wegvakken vanaf knooppunt Hoevelaken tot en met Voorthuizen en vanaf knooppunt Beekbergen tot Deventer.	De huidige en de toekomstige verkeersproblematiek zijn de aanleiding tot deze trajectstudie. Zoals reeds gemeld is er geen budget beschikbaar voor realisering van verbreding van de A1 voor 2010.
De verhoogde filekans bij Barneveld heeft een relatie met de aantakking van de A30 op de A1. Wanneer de plannen voor een ombouw van de A30 tot autosnelweg - met een verbinding tussen de A12 en de A1 - zijn gerealiseerd, kan dit ertoe leiden dat de intensiteit van het tracédeel Hoevelaken-Barneveld aanzienlijk zal toenemen. De studie dient hiermee rekening te houden.	In de trajectstudie wordt de geplande ombouw en doortrekking van de A30 naar de A12 als aanwezig verondersteld. De gevolgen hiervan op de A1 en daarmee op het genoemde tracédeel Hoevelaken-Barneveld worden derhalve meegenomen in de trajectstudie Eemnes-Barneveld.
Voor het tracédeel Beekbergen-Deventer geldt dat in de huidige situatie de verhoogde verkeersintensiteit voor een groot deel ontstaat doordat de A50 bij Beekbergen de A1 kruist. Veel verkeer maakt na de kruising gebruik van de A1.	Deze constatering is juist en vormt mede de aanleiding tot de trajectstudie.
De omvang van de toekomstige verkeersproblematiek op de A1 zal groter zijn dan in de Startnotities is aangegeven, daar het SVV II-beleid niet op alle onderdelen is geslaagd. Het baseren van berekeningen op dit beleid geeft een geflatteerd beeld van de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten.	Uitgangspunt voor de trajectstudie is het vigerende SVV-II. Dat kent een aantal doelstellingen en maatregelen om die te halen. Voor een deel zijn die reeds verwezenlijkt en een ander deel wordt momenteel voorbereid. Het beleid uit het SVV-II moet qua doelstellingen voor het overgrote deel zijn bereikt in 2010. Een aantal jaren is dus nog beschikbaar om een aanzienlijk deel van het beleid te realiseren. Overigens wordt ook verwezen naar de reactie op onderstaand kernpunt.
Het planjaar van de studie moet worden verschoven van 2010 naar 2020. De prognoses moeten een trendscenario - conform de eerste aanzetten van het NVVP - als uitgangspunt nemen.	De Richtlijnen vermelden het jaar 2020 expliciet in de paragrafen 2.2 en 2.3. Hiervoor is gekozen omdat volgens de huidige inzichten eerst na 2010 gestart kan worden. Een toetsingsjaar dient nadrukkelijk na de realisatie van het voornemen te liggen. Volgens de meest recente gegevens wordt voor het NVVP bij de 2020-gegevens uitgegaan van het European Coördination-scenario. Het NVVP is nog in ontwikkeling en kan derhalve niet als uitgangspunt worden aangehouden. Na presentatie van deel 1 daarvan volgt inspraak. Wel is in paragraaf 2.3 van de Richtlijnen aangegeven dat besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER dient daartoe de benodigde informatie te bevatten.

Volgnummer:	34 (vervolg)	Afzender:	Provincie Gelderland (Gedeputeerde Staten) Postbus 9090 6800 GX Arnhem
Kenmerk:	WV1999.40155		
Gedateerd:	30 september en 26 oktober 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Vanwege de doorsnijding van waardevolle gebieden in Gelderland en de relatie tussen de A1 en het onderliggende (provinciaal) wegennet is een verslechtering van de leefbaarheid en de veiligheid als gevolg voor een keuze voor optimale bereikbaarheid bezwaarlijk. Het uitsluitend hanteren van bereikbaarheid en doorstroming als maatgevende elementen bij de keuze voor een van de alternatieven is eenzijdig en heeft grote gevolgen voor de omgeving vooral voor de waardevolle gebieden. De landschappelijke inpassing van de A1 moet nadrukkelijker in beeld worden gebracht. De benodigde maatregelen moeten een duurzaam karakter dragen. Het uitgangspunt om slechts alternatieven op de huidige hoogte van de weg te onderzoeken is hiermee in strijd. In het onderzoek moeten zowel oplossingen met een verticaal ruimtebeslag als oplossingen met een horizontaal ruimtebeslag worden gezien.		Uiteraard wordt in de besluitvorming rekening gehouden met de effecten van capaciteitsvergroting op de omgeving, waartoe onder meer het onderliggende wegennet behoort. De Startnotitie geeft aan dat naast de bereikbaarheid ook verkeersveiligheid en leefbaarheid van belang zijn. De Richtlijnen benadrukken dit door in paragraaf 2.3 te vermelden dat het 2% criterium niet doorslaggevend mag zijn. De alternatieven dienen ook aan leefbaarheidsdoelstellingen getoetst te worden, waarbij een gelijke nuancering geldt als bij de bereikbaarheidsdoelstelling. Op deze wijze kan getracht worden te komen tot zo optimaal mogelijke oplossingen. De A1 is een bestaande rijksweg, waarbij in het verleden rekening is gehouden met de aanleg van een derde rijstrook en die al zo veel mogelijk is ingepast in het landschap. Verbredingen hebben niet of nauwelijks invloed op de beleving vanuit de omgeving. Slechts op die plaatsen waar geluidwerende voorzieningen moeten worden getroffen speelt landschappelijke inpassing een duidelijke rol. Een verdiepte ligging komt niet als eerste oplossingsrichting in aanmerking om de gevolgen voor de omgeving te beperken en een betere landschappelijke inpassing te bewerkstelligen, aangezien verdiepte ligging een aantal belangrijke nadelen met zich meebrengt. Daarom wordt in de trajectstudie uitgegaan van de huidige hoogteligging van de weg (zie Richtlijnen hoofdstuk 3). Op basis van dit uitgangspunt dienen de milieueffecten van de diverse alternatieven te worden onderzocht. Indien uit effectenonderzoek blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, worden verdergaande mitigerende maatregelen onderzocht.	

Volgnummer:	34 (vervolg)	Afzender:	Provincie Gelderland (Gedeputeerde Staten) Postbus 9090 6800 GX Arnhem
Kenmerk:	WV1999.40155		
Gedateerd:	30 september en 26 oktober 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De stelling uit de Startnotities omtrent de beperkte mogelijkheden voor het openbaar vervoer is onjuist. Naast het onderzoek naar de verbeteringen van de weginfrastructuur moeten in de alternatieven - met name het benuttingsalternatief - ook verbeteringsvoorstellen voor het openbaar vervoer een prominente plaats krijgen. Vanwege de zwaarwegende belangen op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, economie en natuur en landschap moeten de afzonderlijke Trajectnota's/MER'n voor de A1 zodanig op elkaar afgestemd worden dat recht wordt gedaan aan het uitgangspunt van de verbetering van een achterlandverbinding. Het mogelijk uitvoeren van maatregelen in het kader van deze studie na 2010 mag niet betekenen dat reeds voorgenomen maatregelen dan wel in het kader van verkeersveiligheid te nemen maatregelen op kritische delen van de A1 worden uitgesteld. In de nota's SWAB en TIB stelt het Rijk dat in 2005 de achterlandverbindingen filevrij zullen zijn. Derhalve moeten mogelijkheden om de ergste knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verlichten nu reeds worden gezien. De studie moet dan ook onderscheid maken naar (benuttings)maatregelen voor de korte termijn en maatregelen van meer structurele aard. De provincie wenst deel uit te maken van zowel ambtelijke als bestuurlijke begeleiding tijdens de trajectstudie van de A1 tracédelen.		Zoals staat aangegeven in de Startnotitie Barneveld-Deventer op de bladzijden 33 en 34 moeten, teneinde verbredingen te voorkomen tussen Beekbergen en Deventer, de inzittenden van zo'n 30.000 tot 40.000 auto's rond 2010 zijn overgestapt naar het openbaar vervoer. Dit betekent een extra aanbod van 35.000 tot 45.000 reizigers per etmaal, ofwel drie tot vier keer zoveel passagiers als in 1995 (12.600). Op het traject Barneveld-Apeldoorn is de toename minder groot: hier zouden (in aanvulling op de huidige plannen) nog eens circa 20.000 reizigers extra naar het openbaar vervoer moeten overstappen. Ten opzichte van 1995 (15.400 OV-reizigers) is dit veel meer dan een verdubbeling. Tevens wordt verwezen naar een voorgaande reactie met betrekking tot het openbaar vervoer. Alhoewel elke Trajectnota/MER betrekking heeft op een deel van de verbinding is het de bedoeling om uiteindelijk te besluiten in samenhang met de overige onderdelen van deze verbinding. Dit betekent dat op het moment van besluitvorming in elk geval informatie beschikbaar moet zijn op basis van studies voor de overige onderdelen van deze verbinding. (Reeds voorgenomen maatregelen en aanvullende maatregelen op basis van verkeersonveilige situaties staan los van de trajectstudie. Er zijn vooralsnog geen concrete plannen voor de uitvoering van kleinschalige maatregelen of benuttingsmaatregelen op korte termijn op de A1. De initiatiefnemer heeft aangegeven tijdens de trajectstudie de regio op verschillende momenten en via meerdere kanalen in te schakelen, waarbij regelmatig overleg is voorzien op zowel bestuurlijk niveau ten behoeve van advies en als voorbereiding op besluitvorming als op ambtelijk niveau om met name het bestuurlijk overleg voor te bereiden. De betrokken partijen ontvangen voor de begeleidingsgroepen een uitnodiging. In principe vindt het overleg per trajectstudie plaats.	

Volgnummer: 35 Kenmerk: 235563 Gedateerd: 7 oktober 1999	Afzender: Gemeente Apeldoorn (College van B&W) Postbus 9033 7300 ES Apeldoorn
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De geselecteerde alternatieven vormen een goede afspiegeling van de mogelijkheden de filekans op de A1 te verlagen. De integrale beoordeling van de alternatieven wordt evenzeer ondersteund. Vooruitlopend op de definitieve maatregelen voor de A1 moeten voorlopige voorzieningen worden getroffen die de verkeerssituatie op de A1 op korte termijn kunnen verbeteren. In dit kader valt te denken aan benuttingsmaatregelen zoals, onder andere, toeritdosering en het tijdelijk gebruik van de vluchtstrook. Bij de beoordeling van de alternatieven moet specifiek aandacht uitgaan naar de gevolgen van de maatregelen voor de omgeving van de A1 en het onderliggende wegennet.	Hiervan wordt kennis genomen. Volgens de huidige inzichten is geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden Kleinere maatregelen zoals toeritdosering kunnen mogelijk via het reguliere onderhoudsbudget worden gefinancierd. Er zijn vooralsnog geen concrete plannen voor de uitvoering van kleinschalige maatregelen of benuttingsmaatregelen op korte termijn op de A1. Uiteraard wordt in de besluitvorming rekening gehouden met de effecten van capaciteitsvergroting op de omgeving, waartoe onder meer het onderliggende wegennet behoort. De Startnotitie geeft aan dat naast de bereikbaarheid ook verkeersveiligheid en leefbaarheid van belang zijn. De Richtlijnen benadrukken dit door in paragraaf 2.3 te vermelden dat het 2% criterium niet doorslaggevend mag zijn in samenhang met de verbetering van de leefbaarheidsknelpunten. De alternatieven dienen ook aan leefbaarheidsdoelstellingen getoetst te worden, waarbij een gelijke nuancering geldt als bij de bereikbaarheidsdoelstelling. Op deze wijze kan getracht worden te komen tot zo optimaal mogelijke oplossingen.

