

2

1043.77

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

De Directeur Generaal van Rijkswaterstaat
de heer ir. L. Keijts
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

→ Theo vdt Gazelle
RVD Oost Nederland
↑

- Kopie RUV
" IX
25/8'03

cc Jan Rieker
Fred Belpaep

Contactpersoon
Frank Wormgoor
Datum
18 augustus 2003
Ons kenmerk
DGP/WV/U.0301880
Onderwerp
Aanpassing Richtlijnen A1 Beekbergen - Deventer-Oost

Doorkiesnummer
7977
Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
-

gezien → Henk
Boertje

Geachte heer Keijts,

Op verzoek van de Regionale Directie Oost-Nederland pas ik door middel van deze brief de richtlijnen aan voor het project A1 Beekbergen – Deventer-Oost (opgesteld juli 2000 + aanvulling d.d. 06-09-2002). De aanpassing is noodzakelijk, aangezien het project inmiddels onderdeel uit maakt van de Spoedwet wegverbreding (Bijlage B, projectnummer 30).

Ik verzoek u de Regionale Directie Oost-Nederland op de hoogte te stellen van de op de volgende pagina vermeld staande aanpassingen.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT
Namens deze
DE DIRECTEUR GENERAAL PERSONENVERVOER

M.M.D. Van Zeghen

Hoofdkantoor van de Waterstaat	
Nr. 2003/8046	
ESID. nr:	
22 AUG. 2003	
Bev. nr.	...
Afd. BDC	...
Par.	...
Vorig nr.	Volg nr.

Directoraat-Generaal Personenvervoer
Wegen en Verkeersveiligheid
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6

Telefoon: 070 - 351 6554
Fax : 070 - 351 6007
Internet : www.minvenw.nl

DGP/WV/U.0301880

Aanpassingen voor de Richtlijnen A1 Beekbergen – Deventer-Oost

Algemene notie

Als prognose- en toetsingsjaar dient 2010 te worden aangehouden, waarbij voor de berekening van de verkeersprognoses dient te worden uitgegaan van het algemene verkeers- en vervoersbeleid.

Hoofdstuk 2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

2.2 Probleemstelling

De startnotitie geeft aan dat het verkeersaanbod op de A1 steeds groter wordt. In de toekomst zal het verkeer verder groeien, ondanks allerlei maatregelen om deze groei af te remmen. Teneinde de probleemstelling nader te kunnen kwantificeren dient in het MER de Intensiteit/Capaciteit -verhouding en het aantal voertuigverliesuren voor het betreffende weggedeelte in beeld te worden gebracht.

Door de inwerkingtreding van de Spoedwet wegverbreding wordt dit traject versneld aangepakt. De A1 Beekbergen – Deventer-Oost valt onder bijlage B bij de Spoedwet. De projecten onder bijlage B in de Spoedwet zijn van semi-permanente aard.

2.3 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen worden afgeleid. De alternatieven moeten op basis van de beschrijving van de doelen getoetst kunnen worden op hun doeltreffendheid.

Voor deze m.e.r.-studie wordt de procedure conform de Spoedwet wegverbreding gevolgd. Het MER wordt opgesteld ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit.

2.4 Omgaan met het NVVP

Vervalt

Hoofdstuk 3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Behoudens de autonome ontwikkeling, de voorgenomen activiteit (plusstroken) en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief behoeven geen verdere alternatieven te worden onderzocht.

Hoofdstuk 4 Verkeer en vervoer

Het hoofdstuk dient de verkeers- en vervoerskundige aspecten in beeld te brengen en de verkeersprognoses te presenteren, welke tevens voor andere onderzoeken zijn gehanteerd.

4.2. Te onderzoeken aspecten

Het MER dient kort in te gaan op de belangrijkste verkeers- en vervoerskundige aspecten. De geprognosticeerde intensiteiten moeten worden gepresenteerd.

Het probleemoplossend vermogen dient te worden aangegeven middels I/C-verhoudingen en de voertuigverliesuren. Dit geldt eveneens voor de restcapaciteit op de aansluitende wegen.

DGP/WV/U.0301880

Ten aanzien van de verkeersveiligheid zijn nog geen betrouwbare kengetallen bekend. Daarom kan worden volstaan met een kwalitatieve beschrijving, zonedig op basis van expert judgement, waarbij gebruik wordt gemaakt van het rapport 'Verkeersveiligheid van spitsstroken en plusstroken' van AVV (juni 2003).

Ten aanzien van motiefverdeling, ritafstanden in km, herkomst/bestemming en modal split kan worden volstaan met de presentatie van algemeen richtinggevende indicaties.

Hoofdstuk 6 Milieueffecten

De diverse aspecten vergen aandacht, voor zover er (negatieve) effecten zijn te verwachten. Indien de situatie (nagenoeg) ongewijzigd blijft kan met de constatering hiervan worden volstaan.

6.1 Lucht

Hiervoor dient uitsluitend het jaar 2010 onderzocht te worden.

6.2 Geluid

Het onderzoek moet voldoen aan het gestelde daarover in de Spoedwet wegverbreding. Aangegeven dient te worden welke geluidgevoelige bestemmingen boven de gestelde norm van 70 dB(A) uitkomen. Daarnaast dient aangegeven te worden waar bij stiltegebieden de 40 dB(A) grenswaarde wordt bereikt.

Hoofdstuk 7 Ruimtegebruik, economie en recreatie

De plusstroken hebben geen invloed op deze aspecten. Daarnaast hebben de aspecten in dit hoofdstuk geen directe relatie met het milieu. Behandeling in het milieueffectrapport kan om die reden achterwege blijven.

Hoofdstuk 10 Evaluatieprogramma

Bij het Wegaanpassingsbesluit dient aangegeven te worden op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

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. Het verdient aanbeveling hierbij gebruik te maken van het rapport: "Werkwijzer evaluatie milieu-effecten hoofdwegenprojecten" van de DWW.

De te evalueren aspecten zien tenminste op geluid, lucht, externe veiligheid en mitigerende en compenserende maatregelen.