

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

Verbreding A28 Zwolle-Meppel

Samenvatting Ontwerp-Tracébesluit en Milieu Effect Rapport

Traject Hattermerbroek - Zwolle-Zuid
Traject Ommen - Lankhorst



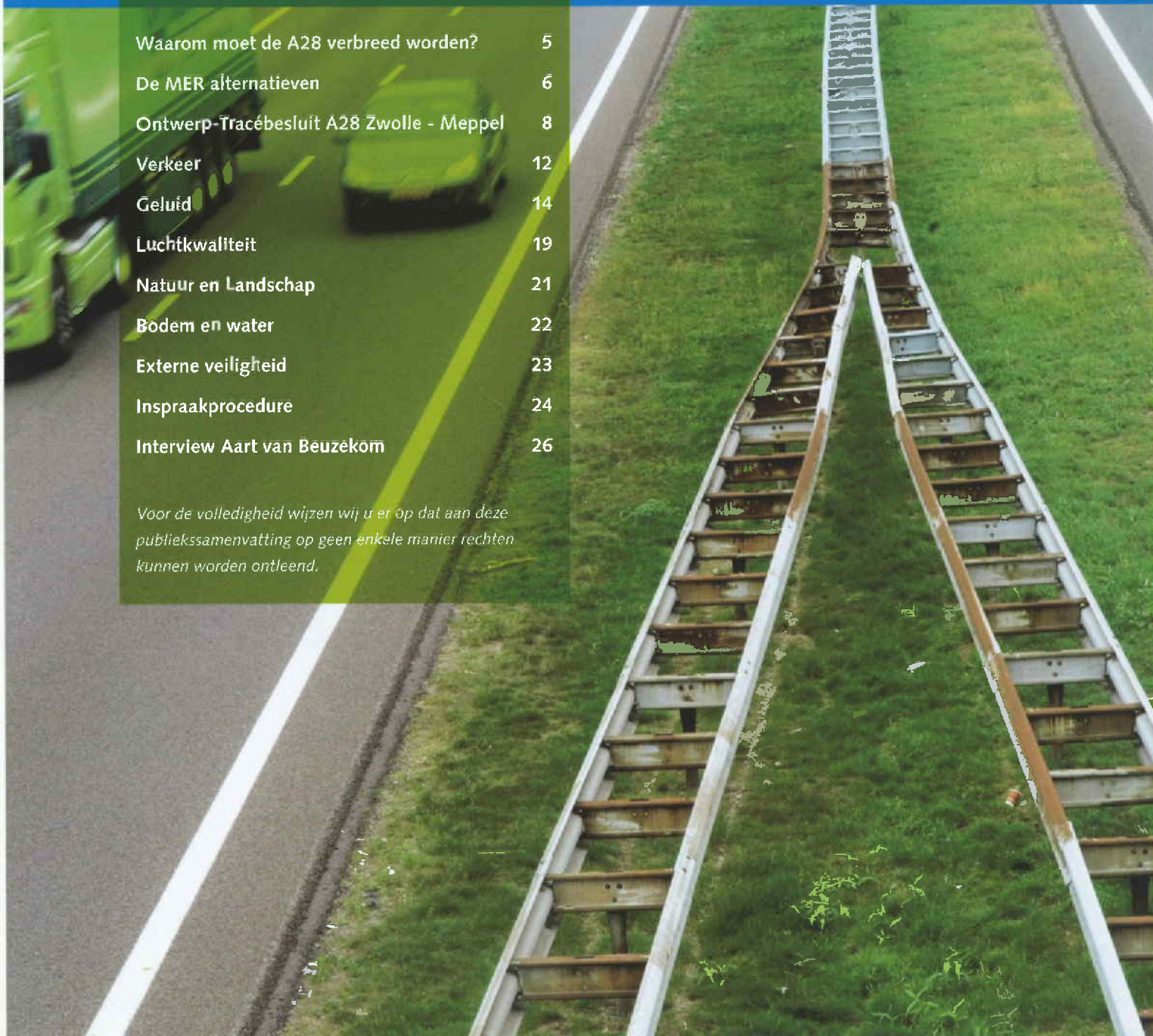
Inleiding

De A28 Zwolle - Meppel gaat op twee trajecten op de schop en wordt verbreed. Het gaat om het traject tussen knooppunt Hattermerbroek (ten zuiden van Zwolle) en de aansluiting Zwolle-Zuid en het traject tussen de aansluiting Ommen en knooppunt Lankhorst (ten zuiden van Meppel). De reden hiervoor is dat de huidige trajecten niet voldoende capaciteit hebben om het steeds drukker wordende verkeer vlot en veilig door te laten stromen. Met als gevolg files en relatief veel kop-staartbotsingen tijdens de drukke spitsperiodes.

Inhoudsopgave

Waarom moet de A28 verbreed worden?	5
De MER alternatieven	6
Ontwerp-Tracébesluit A28 Zwolle - Meppel	8
Verkeer	12
Geluid	14
Luchtkwaliteit	19
Natuur en Landschap	21
Bodem en water	22
Externe veiligheid	23
Inspraakprocedure	24
Interview Aart van Beuzekom	26

Voor de volledigheid wijzen wij u er op dat aan deze publiekssamenvatting op geen enkele manier rechten kunnen worden ontleend.



Al in 2005 is het voornemen tot het verbreden van beide trajecten bekend gemaakt met het ter visie leggen van de 'Startnotitie A28 Zwolle - Meppel'. Daarop heeft inspraak plaatsgevonden en zijn adviezen uitgebracht door wettelijke adviseurs.

Daarna hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in oktober 2005 richtlijnen vastgesteld voor een studie naar de verbredingsmogelijkheden. Ook is antwoord gegeven op de ingediende inspraakreacties en adviezen.

Op basis van die richtlijnen heeft Rijkswaterstaat een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) gemaakt met daarin opgenomen het ontwerp van de verbreding, inclusief de te treffen maatregelen.

Ook heeft Rijkswaterstaat het Milieu Effect Rapport (MER) afgerond. Door een tussentijdse wijziging van de Tracéwet geldt voor de verbreding van de beide A28-trajecten een verkorte procedure. Dat betekent dat het OTB en het MER gelijktijdig ter visie worden gelegd. Daarmee breekt een nieuwe fase aan in de besluitvormingsprocedure, namelijk de inspraakprocedure op het OTB/MER.

In deze publiekssamenvatting schetsen wij in grote lijnen het OTB/MER. Zo worden het ontwerp, de alternatieven en de milieuconsequenties daarvan op hoofdlijnen beschreven. Op bladzijde 24 tot slot wordt de inspraakprocedure uitgelegd.

Wat is een OTB?

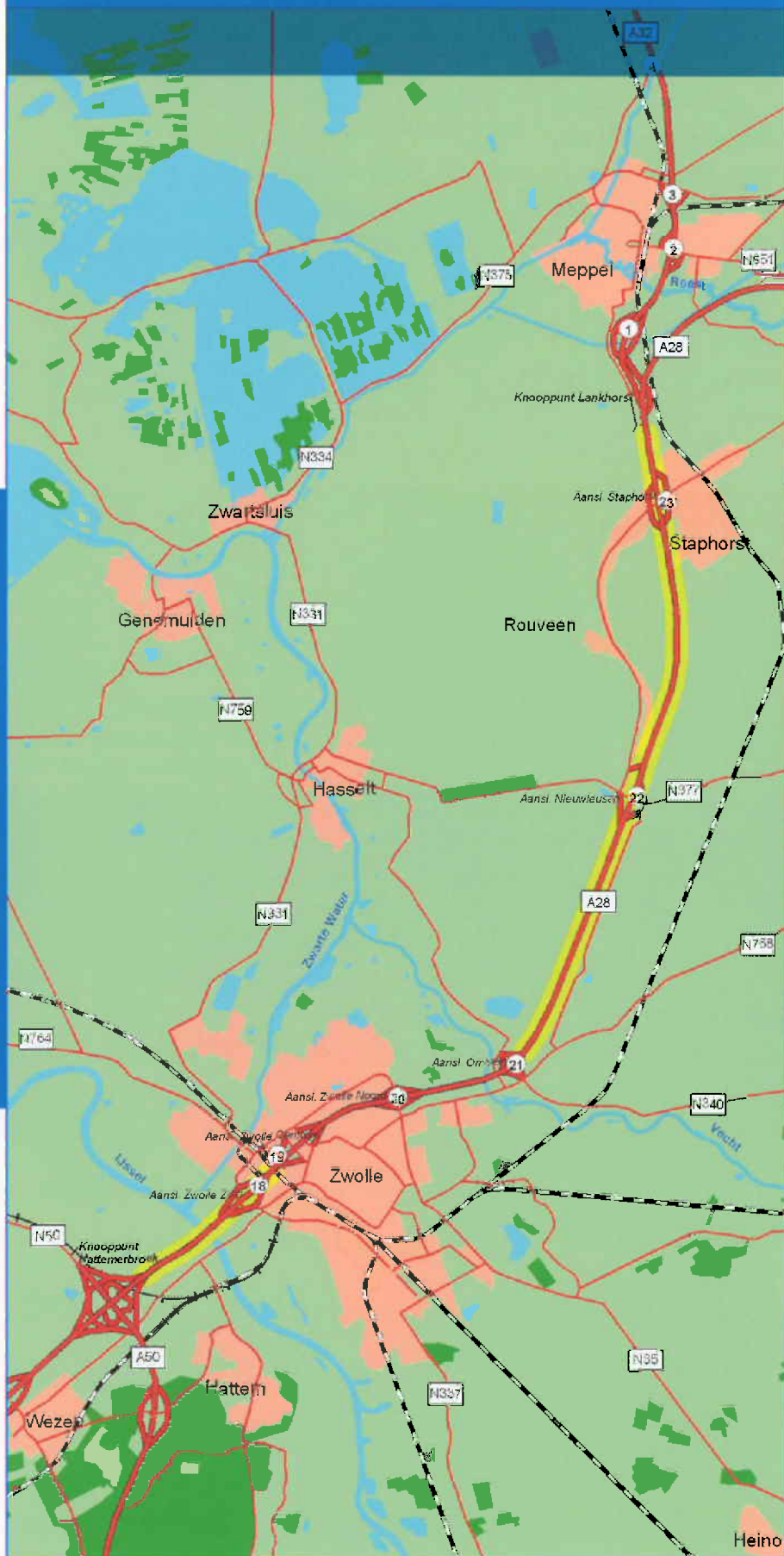
In Nederland kennen we de Tracéwet. In deze wet is de besluitvorming rond grote infrastructurele projecten vastgelegd. Die hele besluitvorming leidt uiteindelijk tot een door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld Tracébesluit waarmee het aan te leggen tracé vast staat. Totdat de minister het Tracébesluit heeft vastgesteld, spreken we nog van een Ontwerp-Tracébesluit, ofwel OTB. De Tracéwet biedt op basis van inspraak op het OTB ruimte om in het definitieve Tracébesluit nog een beperkt aantal zaken aan te passen.

Wat is een MER?

Om te kunnen bepalen wat de milieugevolgen zijn van een groot infrastructuurproject als de verbreding van de A28, moet volgens de wet een Milieu Effect Rapport opgesteld worden, het MER. Daarmee krijgen de diverse milieubelangen een volwaardige plaats in de besluitvorming.



Overzichtskaart van de twee trajecten



Legenda

-  Autosnelweg
-  Hoofdwegen
-  Bebouwd gebied
-  Bos
-  Overig bodemgebruik
-  Water
-  Spoorlijn
-  Hanzelijn
-  Projectgebied



Waarom moet de A28 verbreed worden?



In de Nota Mobiliteit uit februari 2006 wordt onderscheid gemaakt tussen zogenaamde hoofdverbindingssassen en andere verbindingen. De A28 is een hoofdverbindingssas. Op internationaal niveau is de A28 de schakel in het wegennet tussen de Randstad, Noord-Duitsland en Scandinavië. Op nationaal niveau verbindt de A28 Oost-Nederland, de Randstad en Midden-Nederland met Noord-Nederland. Verder is de A28 van regionaal belang voor 'Zwolle Kampen Netwerkstad'. En op lokaal niveau tenslotte, fungeert de A28 als stadsverdeelweg voor het verkeer van Zwolle.

Dagelijks maken vele duizenden mensen gebruik van de A28 om op hun werk te komen. En elke dag worden vele tonnen goederen over deze route vervoerd. Maar met de toename van het verkeersaanbod is vooral de capaciteit van de A28 Zwolle - Meppel in het geding. Nu al doen zich regelmatig files voor op beide trajecten. En dat in beide richtingen. Berekeningen die Rijkswaterstaat heeft gedaan, tonen aan dat deze situatie er in de toekomst niet beter op wordt. Naar 2010 toe zal de doorstroming nog verder stagneren. Om maar niet te spreken over de situatie in 2020.

Met andere woorden, als Rijkswaterstaat nu geen maatregelen neemt, komt de doorstroming in de nabije toekomst verder in het gedrang. Daarom heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in overleg met de bestuurders van Noord- en Oost-Nederland, besloten de A28 Zwolle - Meppel tussen het knooppunt Hattemerbroek (ten zuiden van Zwolle) en de aansluiting Zwolle-Zuid, hierna te noemen het zuidelijk traject en tussen de aansluiting Ommen en knooppunt Lankhorst (ten zuiden van Meppel), hierna te noemen het noordelijk traject, in beide richtingen te verbreden met één rijstrook. Zo ontstaat weer een situatie waarbij het verkeer vlot en veilig kan doorstromen. Het streven van Rijkswaterstaat is om het project in 2012 klaar te hebben.

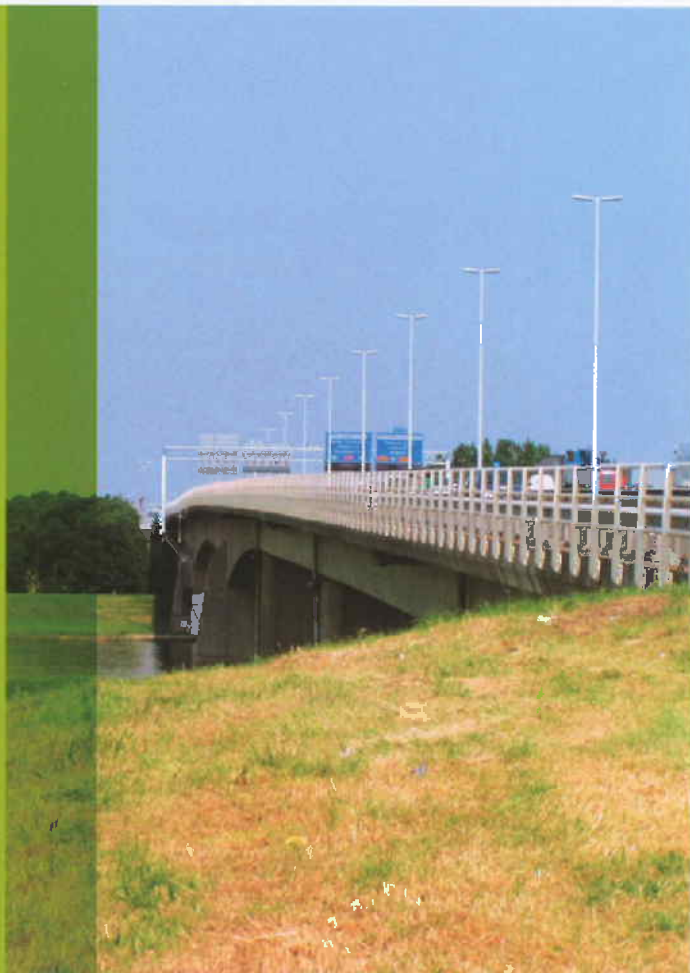
5

Verbreding A28 in relatie tot andere projecten

De verbreding van de A28 tussen Zwolle en Meppel is één van de projecten die de capaciteit van de A28 moeten vergroten. Al in 2004 zijn in Zwolle spitsstroken aangelegd. De uitbreiding van het knooppunt Lankhorst bevindt zich nu in uitvoering. De mogelijke wijziging van de aansluiting Staphorst maakt geen onderdeel uit van dit project. Meer informatie over de spitsstroken in Zwolle, het knooppunt Lankhorst en natuurlijk ook over de verbreding van de A28 tussen Hattemerbroek - Zwolle-Zuid en Ommen - Lankhorst, is te vinden op www.rijkswaterstaat.nl/A28.

De MER alternatieven

Er zijn meerdere manieren om de capaciteit van een weg te vergroten. Dat kan bijvoorbeeld door spitsstroken aan te leggen. Of door permanente extra rijstroken aan te leggen. En natuurlijk zijn altijd combinaties van maatregelen mogelijk. Zoals altijd hebben alle oplossingen voor- en nadelen. Daarom onderzoekt Rijkswaterstaat in een MER altijd meerdere alternatieven om tot een goede afweging van die voor- en nadelen te komen. Zo ook voor de capaciteitsuitbreiding van de A28. Daarbij is onderscheid te maken in een nulalternatief, een voorkeursalternatief, een benuttingalternatief en een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).



6

Nulalternatief

Het nulalternatief beschrijft de situatie voor 2020 waarin er niets gebeurt. Aangezien hiermee de problemen niet worden opgelost, is dit geen reëel alternatief. Het nulalternatief dient vooral om daarmee de effecten van de andere alternatieven te kunnen vergelijken.

Voorkeursalternatief

Voor het noordelijk traject is er een voorkeur voor een verbreding van de A28 van 2x2 naar 2x3 rijstroken met een maximumsnelheid van 120 km/uur.

Het zuidelijk traject wordt in dit alternatief grotendeels verbreed van 2x3 rijstroken naar 2x4 rijstroken met een maximumsnelheid van 100 km/uur. Bij de aansluiting Zwolle-Zuid is over een lengte van circa 900 meter sprake van een verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Het bestaande traject met spitsstroken wordt met circa 500 meter zuidwaarts verlengd. Als de spitsstroken open zijn, geldt daar plaatselijk een maximumsnelheid van 80 km/uur.

Benuttingalternatief

In het benuttingalternatief wordt voor het noordelijk traject in beide rijrichtingen een spitsstrook aan de linkerkant van de rijbaan voorgesteld. Het zuidelijk traject is in dit alternatief gelijk aan het voorkeursalternatief. In het benuttingalternatief wordt het noordelijk traject om reden van verkeersveiligheid voorzien van verkeerssignalering, camera's en verlichting. De maximumsnelheid op dit traject is buiten de spits 120 km/uur en als de spitsstroken open zijn 100 km/uur.

Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Ook het MMA gaat uit van het verbreden van de A28 zoals omschreven bij het voorkeursalternatief. In het MMA bedraagt de maximumsnelheid ook op het noordelijke traject 100 km/uur. Het MMA beschrijft verder de situatie met overal de toepassing van stil asfalt, het zogenaamde tweelaags Zeer Open Asfalt Beton, afgekort ZOAB. De verlichting op het zuidelijk traject wordt vervangen.

Samenvatting

Samengevat verschillen de onderzochte MER alternatieven hoofdzakelijk in het wel of niet permanent beschikbaar zijn van de extra rijstroken, de maximumsnelheid en de toepassing van ZOAB en/of tweelaags ZOAB.

	Extra rijstroken		Maximumsnelheid		Asfalt
	Noord	Zuid	Noord	Zuid	
Nulalternatief	Nee (2x2)	Nee (2x3 + 2x2)	120 km/u	100 km/u	
Voorkeursalternatief	2x3	2x4 + 2x3 + 500 m extra spitsstrook	120 km/u	100 km/u; bij open spitsstrook 80 km/u	ZOAB/ Tweelaags ZOAB
Benuttingalternatief	2x2 + spitsstrook	2x4 + 2x3 + 500 m extra spitsstrook	120 km/u; bij open spitsstrook 100 km/u	100 km/u bij open spitsstrook 80 km/u	ZOAB/ Tweelaags ZOAB
Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)	2x3	2x4 + 2x3 + 500 m extra spitsstrook	100 km/u	100 km/u bij open spitsstrook 80 km/u	Tweelaags ZOAB

7

Conclusie

In het MER zijn alle alternatieven uitgebreid onderzocht op de aspecten doorstroming en verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur en landschap, bodem en water en op externe veiligheid. Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat het voorkeursalternatief, aangevuld met verkeerssignalering op het noordelijk deel, het gewenste resultaat oplevert. Deze keuze is in het OTB tot in detail uitgewerkt.

Leeswijzer

Bij de aanleg of aanpassing van een snelweg moet voldaan worden aan allerlei wet- en regelgeving. Vanaf bladzijde 12 vindt u een samenvatting

van de verschillende onderzoeken naar deze aspecten. Maar eerst wordt het OTB verder beschreven.



