

1042-2
2e

Samen werken aan bereikbaarheid

Startnotitie A1

Traject Deventer - Hengelo

Colofon

Uitgave
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland
Postbus 9070
6800 ED Arnhem
Telefoon: (026) 368 89 11

Cartografie
Carto Studio BV
Amsterdam

Eindredactie
Berkenbosch & Koetsenruijter
Zeist

Fotografie
Meetkundige Dienst
afdeling Grafische Technieken

Productie
Beauchez Benelux Public Relations
Breda

Vormgeving
Shape grafische en ruimtelijke vormgeving
Amsterdam

Druk
Gianotten Drukkerij
Tilburg

(2e ex)

P 1042-02



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland

Inhoud

1	INLEIDING	
1.1	De aanleiding voor deze Startnotitie.....	3
1.2	De procedure in kort bestek.....	5
1.3	De functie van deze Startnotitie.....	5
1.4	Relaties met andere projecten en studies.....	6
1.5	Leeswijzer.....	7
2	VERKEER EN VERVOER	
2.1	Beleid.....	9
2.1.1	Nationaal beleid.....	9
2.1.2	Regionaal beleid.....	11
2.2	Huidige situatie.....	11
2.2.1	Beschrijving van de A1.....	11
2.2.2	De functie van de A1.....	12
2.2.3	Het verkeer op de A1.....	12
2.2.4	Beschrijving van het onderliggend wegennet.....	13
2.2.5	Openbaar vervoer.....	14
2.2.6	Verkeersveiligheid.....	14
2.3	Ontwikkelingen tot 2010.....	15
2.3.1	Overzicht van ontwikkelingen.....	15
2.3.2	Het verkeer op de A1.....	17
2.3.3	Openbaar vervoer.....	17
2.3.4	Verkeersveiligheid.....	18
2.4	Ontwikkelingen na 2010.....	18
3	RUIMTELIJKE ORDENING EN ECONOMIE	
3.1	Beleid.....	19
3.1.1	Nationaal beleid.....	19
3.1.2	Regionaal beleid.....	19
3.2	Huidige situatie.....	20
3.3	Ontwikkelingen.....	21
4	WOON- EN LEEFMILIEU	
4.1	Beleid.....	24
4.1.1	Nationaal beleid.....	24
4.1.2	Regionaal beleid.....	24
4.2	Huidige situatie.....	24
4.3	Ontwikkelingen.....	25
5	NATUUR EN LANDSCHAP	
5.1	Beleid.....	26
5.1.1	Nationaal beleid.....	26
5.1.2	Regionaal beleid.....	26
5.2	Huidige situatie.....	26
5.3	Ontwikkelingen.....	29
6	PROBLEEM- EN DOELSTELLING	
6.1	Probleemstelling.....	31
6.1.1	Kernprobleem: bereikbaarheid.....	31
6.1.2	Overige problemen.....	31
6.2	Doelstelling.....	31

7	ALTERNATIEVEN	
7.1	Werkwijze bij de selectie en samenstelling van alternatieven.....	33
7.2	Te onderzoeken alternatieven.....	35
7.2.1	Referentiesituatie ('niets extra's doen').....	35
7.2.2	Benuttingsalternatief.....	35
7.2.3	Verbreidingsalternatief (2 x 3 rijstroken op de wegvakken Deventer - Markelo en Azelo - Buren).....	36
7.2.4	Meest milieuvriendelijk alternatief.....	36
8	EFFECTEN	
8.1	Werkwijze bij de effectbeschrijving.....	37
8.2	Te beschrijven effecten	38
9	PROCEDURE EN PLANNING	
9.1	De Tracéwet en afstemming met andere regelingen.....	41
9.2	Stappen in de procedure	41
9.3	Hoe kunt u reageren?	44
	VERKLARENDE WOORDENLIJST	45
	LITERATUUR	48

1 Inleiding

Op de A1 tussen Deventer en Hengelo ontstaan op dit moment met een zekere regelmaat files tussen Azelo en Buren. In de toekomst zullen ook andere wegvakken overbelast raken. Want er komt steeds meer autoverkeer. Welke oplossingen zijn er? En wat zijn de effecten van deze oplossingen? Dit zijn de centrale vragen in een onderzoek van Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland. Deze Startnotitie geeft aan welke specifieke onderwerpen in dit onderzoek aan bod zullen komen. Tijdens een inspraakronde kunt u op de Startnotitie reageren.

1.1 De aanleiding voor deze Startnotitie

Verkeer over achterlandverbindingen

De A1 loopt van Amsterdam via Amersfoort, Apeldoorn en Hengelo naar de Nederlands-Duitse grens bij Oldenzaal. De A1 is een zogenoemde achterlandverbinding. Achterlandverbindingen zijn wegen die belangrijke economische centra onderling en met het Europese achterland verbinden. (Zie hiervoor kaart 1.1 *Achterlandverbinding A1.*)

Een goede doorstroming van het verkeer op de achterlandverbindingen is van vitaal belang voor het functioneren van de mainports Amsterdam / Schiphol, Rotterdam / Rijnmond en andere economische centra. Het Nederlandse beleid voor verkeer en vervoer is er dan ook op gericht om files op achterlandverbindingen zo veel mogelijk te beperken. Van al het verkeer dat in een etmaal over een

wegvak rijdt, mag hooguit 2% in een file terechtkomen. Of anders gezegd, met gebruik van een technische term die u in deze notitie regelmatig zult tegenkomen: de *congestiekans* op wegvakken van achterlandverbindingen mag niet groter zijn dan 2%. Dat is aangegeven in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, afgekort: het SVV-II. In het verlengde van het SVV-II verscheen in 1996 de nota 'Samen Werken Aan Bereikbaarheid' (SWAB). Deze nota heeft onder meer als doel een impuls te geven aan een verbetering van de verkeersdoorstroming op de achterlandverbindingen.

Toenemende problemen wanneer maatregelen achterwege blijven

In Nederland zijn files aan de orde van de dag, ook op achterlandverbindingen zoals de A1. Het autogebruik is in de afgelopen jaren sterk toegenomen en deze groei zet zich door in de komende jaren. Welke consequenties heeft dit voor de doorstroming van het verkeer? In het kader van SWAB is verkennend onderzoek uitgevoerd naar de situatie in het jaar 2010 op drie achterlandverbindingen:

- A1 (Amsterdam - Duitsland);
- A2 / A76 (Amsterdam - Aken);
- A4 / A16.

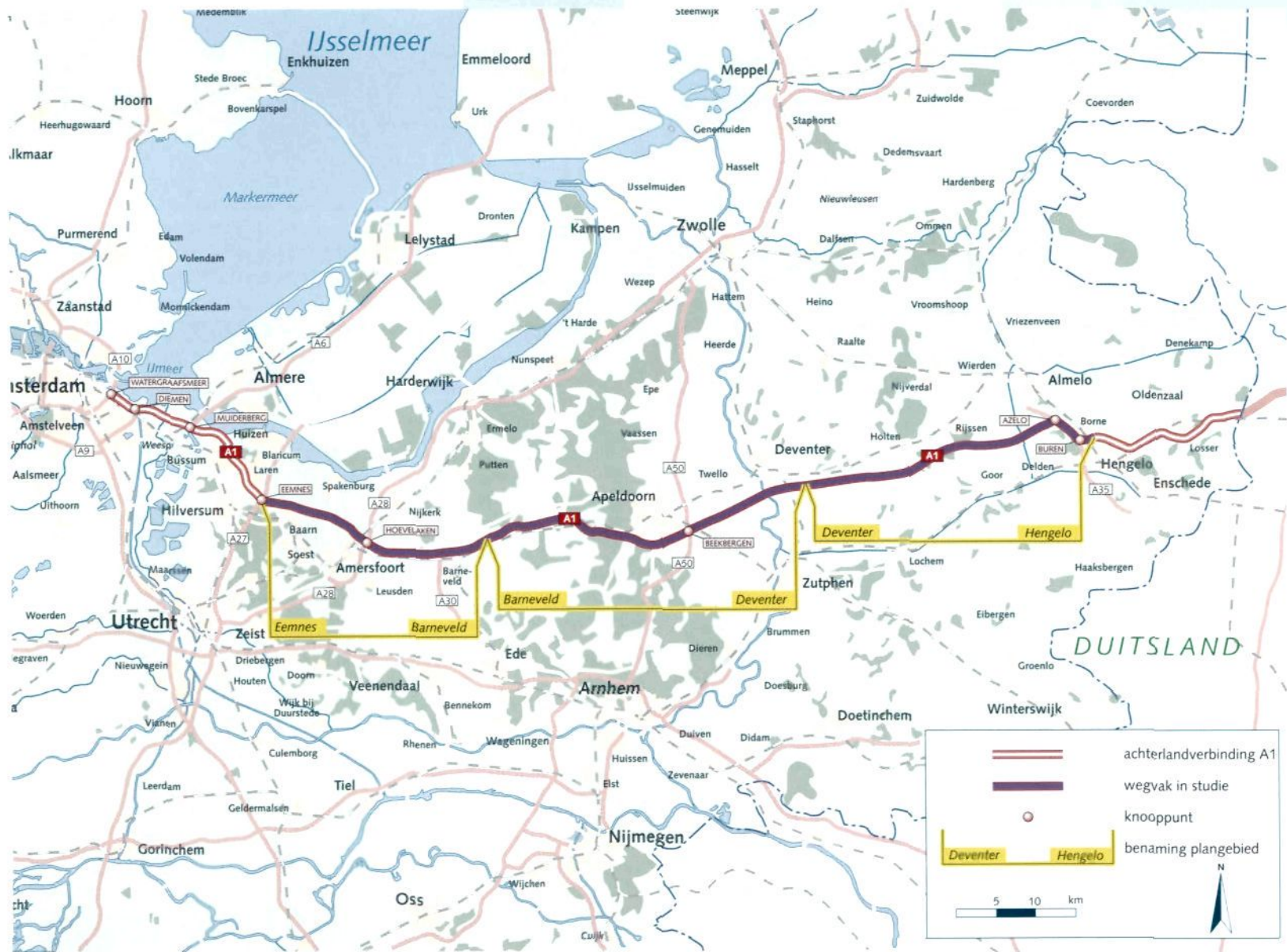
De 'verkenningen' wezen uit dat op grote delen van deze verbindingen de congestiekans in het jaar 2010 (ruim) boven de 2% uitkomt, wanneer maatregelen achterwege blijven. Dit houdt in dat het verkeer dagelijks hinder van files zal ondervinden.

Naar aanleiding van de verkenningen is besloten voor negen deeltrajecten op de genoemde achterlandverbindingen een procedure te starten in het kader van de Tracéwet. Zo'n procedure dient als voorbereiding op besluiten over mogelijke oplossingen. Het 48 kilometer lange stuk van de A1 tussen Deventer en Hengelo is een van de deeltrajecten die deze Tracéwetprocedure gaat doorlopen.

Op het betreffende deel van de A1 doen zich op dit moment problemen voor tussen Azelo en Buren. Hier passeren gemiddeld per etmaal circa 60.000 motorvoertuigen, waarvan een redelijk groot aantal te maken krijgt met files: de congestiekans is 2 – 5%. Op de andere



kaart 1.1 Achterlandverbinding A1



wegvakken tussen Deventer en Hengelo is de congestiekans nu nog kleiner dan 2%, maar als er niet wordt ingegrepen, zal vanwege het toenemend autogebruik ook daar het verkeer steeds vaker vastlopen, vooral tussen Deventer-Oost en Markelo.

1.2 De procedure in kort bestek

Regels voor zorgvuldigheid

De minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) neemt uiteindelijk samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een besluit over eventuele aanpassingen van de A1 Deventer - Hengelo (en de acht andere deeltrajecten die tegelijkertijd in procedure zijn gegaan). Deze ministers hebben in de procedure de rol van 'bevoegd gezag'. De Tracéwetprocedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zo zorgvuldig mogelijk verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

Trajectnota: informatie over problemen, alternatieven, effecten

Een belangrijke spelregel is voorts dat er aan de besluitvorming uitgebreid onderzoek voorafgaat. De resultaten daarvan worden gepresenteerd in een openbaar document: een Trajectnota. Een milieu-effectrapport (MER) is een onderdeel van zo'n Trajectnota. De drie belangrijkste onderwerpen in een Trajectnota zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen;
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven;
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

In het geval van de A1 Deventer - Hengelo is Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland (de 'initiatiefnemer') verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota. Na voltooiing

van de nota is er een inspraakronde en bestuurlijk overleg. Voorts krijgen adviserende instanties (zoals het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur en de onafhankelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage) de gelegenheid adviezen uit te brengen aan het bevoegd gezag.

De Trajectnota, de inspraakreacties en de adviezen komen vervolgens aan de basis van de besluitvorming te staan. Deze documenten voorzien de ministers van V&W en VROM van de informatie die zij nodig hebben om een zorgvuldig afgewogen besluit te nemen. Dit besluit wordt een 'Tracébesluit' genoemd. Een volledige beschrijving van de procedure is te vinden in hoofdstuk 9 van deze notitie.

1.3 De functie van deze Startnotitie

Afbakening van te onderzoeken alternatieven en effecten

In de Trajectnota worden verschillende mogelijke oplossingen met hun effecten gepresenteerd. Dat vereist onderzoek. Het is vanzelfsprekend niet wenselijk in het wilde weg van alles en nog wat te gaan onderzoeken. De vraag is dan ook: wat zijn in het specifieke geval van de A1 tussen Deventer en Hengelo de meest kansrijke oplossingen en welke effecten van deze oplossingen moeten in kaart gebracht worden? Met andere woorden: waarop moet de studie zich toespitsen?

Voordat Rijkswaterstaat met het opstellen van de Trajectnota begint, wordt eerst de inhoud van het onderzoek afgebakend. Dit gebeurt door middel van een set 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota'. Het is de bedoeling dat deze richtlijnen zo goed mogelijk weerspiegelen welke wensen er leven bij de betrokkenen ten aanzien van de informatie die beschikbaar moet komen. Om dit te bereiken gaat aan het vaststellen van de richtlijnen inspraak en advisering vooraf. Deze Startnotitie vormt hiervoor het vertrekpunt.

Aanzet en uitnodiging

Met deze Startnotitie doet Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland een eerste aanzet tot de inhoudsafbakening van de op te stellen Trajectnota. Tegelijkertijd is de Startnotitie een uitnodiging aan belangstellenden en betrok-

kenen om mee te denken en desgewenst een *inspraakreactie in te dienen*.

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage. Gedurende deze periode kunnen burgers, *belangengroeperingen en overheidsinstanties* via inspraakreacties kenbaar maken op welke alternatieven en effecten het onderzoek zich volgens hen moet gaan richten. Belangrijk daarbij is dat het bij de inspraak in dit stadium nadrukkelijk nog niet draait om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, wanneer de Trajectnota afgerond is en ter inzage wordt

Hoe kunt u reageren?

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage, van 2 september 1999 tot 30 september 1999. Gedurende deze periode kan iedereen schriftelijk reageren. Bij de inspraak staat de volgende vraag centraal:

Welke alternatieven en effecten moeten bestudeerd worden om later een verantwoord besluit mogelijk te maken?

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 30 september 1999 naar:

Inspraakpunt A1 Deventer - Hengelo
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Tijdens de inspraakperiode zijn er op verschillende plaatsen informatiebijeenkomsten. Advertenties in regionale dagbladen en huis-aan-huisbladen brengen u tijdig op de hoogte van data en locaties van deze bijeenkomsten.

De Startnotitie: stand van zaken per mei 1999

De zomermaanden zijn gebruikt om deze Startnotitie vorm te geven en te drukken. De tekst van deze Startnotitie geeft de stand van zaken in mei 1999 weer. Eventuele ontwikkelingen die zich nadien hebben voorgedaan, konden om praktische redenen niet meer in de notitie verwerkt worden. Als dit nodig is, dan zullen de 'richtlijnen voor de inhoud van Trajectnota' gebruikt worden voor actualisering.

gelegd. Op dit moment gaat het vooral om de vraag welke informatie op tafel moet komen om later een zorgvuldig afgewogen besluit te kunnen nemen.

Het bevoegd gezag gebruikt de inspraakreacties om de richtlijnen vast te stellen. Volgens de huidige planning zal dit in het voorjaar van 2000 gebeuren. Daarna gaat het werken aan de Trajectnota van start.

1.4 Relaties met andere projecten en studies

De negen studies in het kader van SWAB

In paragraaf 1.1 is aangegeven dat er voor negen deeltrajecten (waaronder de A1 Deventer - Hengelo) op drie achterlandverbindingen tegelijkertijd procedures gestart zijn. Het streven is deze procedures – waar nodig – inhoudelijk op elkaar af te stemmen. Zo zullen bij de analyse van huidige en toekomstige problemen in beginsel steeds dezelfde methoden en technieken gebruikt worden. In de negen Startnotities die inmiddels zijn verschenen, worden voor een belangrijk deel ook steeds dezelfde uitgangspunten gehanteerd om de te onderzoeken alternatieven en effecten af te bakenen.

Het afstemmen van de negen procedures heeft verschillende voordelen. De studies kunnen daardoor bijvoorbeeld efficiënter verlopen. Ook wordt op deze manier gewaarborgd dat er goed inzicht ontstaat in de wijze waarop verkeersstromen op verschillende deeltrajecten per achterlandverbinding elkaar beïnvloeden. Verder ontstaat de mogelijkheid het onderwerp 'verkeer en vervoer op achterlandverbindingen' consequent vanuit een en dezelfde invalshoek te benaderen. Tegelijkertijd zorgt de opdeling in negen procedures ervoor dat elk afzonderlijk deeltraject bestudeerd kan worden met voldoende diepgang, zodat regiospecifieke omstandigheden goed uit de verf komen.

Studies naar de A1

Twee deeltrajecten ten westen van de A1 Deventer – Hengelo maken eveneens deel uit van het cluster van negen procedures. Het gaat om het deeltraject Eemnes - Barneveld, waarvoor Rijkswaterstaat directie Utrecht initiatiefnemer is en het deeltraject Barneveld -

Deventer, met Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland als initiatiefnemer. Beide directies zullen de studies, die zij onder hun hoede hebben, nauw op elkaar afstemmen. De drie Trajectnota's voor het oostelijke deel van de A1 zullen tegelijkertijd verschijnen en gezamenlijk een compleet beeld geven van het verkeer en vervoer op deze achterlandverbinding.

De hoeveelheid en de samenstelling (auto's en vrachtwagens) van het verkeer over het oostelijke deel van de A1 is mede afhankelijk van de verkeersstromen op het westelijke deel van de A1, het deeltraject Amsterdam - Eemnes. Dit deeltraject is een van de verbindingen in de studie 'Corridors tussen de Regio's Amsterdam, Almere en 't Gooi', de 'CRAAG'. Voor de CRAAG is inmiddels een procedure in het kader van de Tracéwet gestart. Ook met deze CRAAG-studie vindt afstemming plaats.

Overige projecten en studies

In de (wijde) omgeving van de A1 zijn verschillende projecten op het gebied van verkeer en vervoer in ontwikkeling en in uitvoering. Deze projecten beïnvloeden de verkeersstromen op de A1. Projecten die reeds in uitvoering zijn of waarover inmiddels definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, vormen uitgangspunten voor de studie naar de A1 Deventer - Hengelo. 'Uitgangspunt' betekent in dit verband dat deze projecten bij de probleemanalyse, de alternatievenontwikkeling en de effectenbeschrijvingen als gerealiseerd worden beschouwd: de toekomstige consequenties van deze projecten voor verkeer en vervoer over de A1 tellen volwaardig mee, ook al zijn die consequenties op dit moment nog niet waarneembaar. Ook enkele belangrijke regionale plannen worden als gerealiseerd beschouwd.

Daarnaast zijn er projecten die momenteel nog in studie zijn, maar die te zijner tijd wél consequenties kunnen hebben voor het verkeer en vervoer over de A1. De ontwikkelingen rond deze projecten worden op de voet gevolgd en, waar relevant, verwerkt in de Trajectnota.

Een overzicht van de belangrijkste projecten en studies is te vinden in paragraaf 2.3.1.

1.5 Leeswijzer

Wat zijn de problemen? Wat is de doelstelling? (hoofdstuk 2 – 6)

Deze Startnotitie opent met een analyse van huidige en toekomstige problemen. Het gaat daarbij om:

- verkeer en vervoer (hoofdstuk 2);
- ruimtelijke ordening en economie (hoofdstuk 3);
- woon- en leefmilieu (hoofdstuk 4);
- natuur en landschap (hoofdstuk 5).

In de betreffende hoofdstukken wordt voor elk van de bovenstaande terreinen steeds aangegeven wat het beleid is van het Rijk en de andere overheden, wat de belangrijkste karakteristieken zijn van de huidige situatie en welke ontwikkelingen te verwachten zijn in de periode tot aan 2010.

Hoofdstuk 6 bevat de conclusies die aan de beschrijvingen in de voorafgaande hoofdstukken verbonden kunnen worden. In hoofdstuk 6 wordt kort aangegeven welke problemen er zullen spelen in 2010, wanneer maatregelen met betrekking tot de A1 Deventer - Hengelo achterwege blijven. Uit deze probleemstelling wordt afgeleid welke doelstelling gerealiseerd moet worden. In deze doelstelling staat centraal dat de A1 Deventer – Hengelo ook na 2010 een degelijke schakel moet zijn in een goed functionerende achterlandverbinding.

Welke alternatieven worden onderzocht? (hoofdstuk 7)

Voor veel lezers van deze Startnotitie is hoofdstuk 7 waarschijnlijk het belangrijkste. Dit hoofdstuk laat zien welke oplossingen (de alternatieven) Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland wil gaan onderzoeken. Het voorstel is om het onderzoek vooral te richten op een 'benuttingsalternatief' (optimaal gebruik van het asfalt) en op 'verbredingsalternatieven' (extra rijstroken). Ook wordt een zogenoemd 'meest milieuvriendelijk alternatief' uitgewerkt.

Welke effecten worden in kaart gebracht? (hoofdstuk 8)

Maatregelen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren kunnen verschillende soorten effecten met zich meebrengen. Het

gaat daarbij bijvoorbeeld om effecten voor de ruimtelijke ordening, de economie, het milieu, de natuur en het landschap. Hoofdstuk 8 bevat een voorstel voor de te onderzoeken effecten.

Hoe zit de procedure in elkaar? Hoe kunt u reageren? (hoofdstuk 9)

De hoofdlijnen van de procedure zijn beschreven in paragraaf 1.2. Een compleet overzicht van alle procedurestappen en betrokken partijen is te vinden in hoofdstuk 9.

Wat is ook alweer...? (verklarende woordenlijst)

In een Startnotitie valt er helaas niet aan te ontkomen nu en dan vakjargon te gebruiken. Aan het eind van deze notitie is een verklarende woordenlijst te vinden.

2 Verkeer en vervoer

Het landelijk verkeers- en vervoersbeleid is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). De hoofdlijnen van het beleid zijn beperking van de groei van het autoverkeer én een goede bereikbaarheid, met name voor achterlandverbindingen zoals de A1. Er staan op bepaalde gedeeltes van de A1 Deventer - Hengelo al vaak files. Tussen Azelo en Buren ligt de congestiekans nu al boven de gestelde norm van 2%. Als er geen extra maatregelen worden genomen, dan zal in 2010 de kans daar gestegen zijn tot meer dan 10%. Ook op het gedeelte tussen Deventer-Oost en Markelo zal de congestiekans ver boven de 2% liggen.

2.1 Beleid

2.1.1 Nationaal beleid

Het SVV-II

Het Rijk heeft in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (het SVV-II) gekozen voor beleid waarin het verkeers- en vervoerssysteem de economische ontwikkeling van Nederland als distributieland ondersteunt. Een goede bereikbaarheid van economische centra zoals Amsterdam / Schiphol en Rotterdam / Rijnmond is een belangrijke voorwaarde voor die economische ontwikkeling. In het SVV-II zijn grenzen gesteld aan de nadelige effecten die verkeer en vervoer met zich meebrengen. Het gaat daarbij om zaken als luchtverontreiniging, geluidhinder, verkeersonveiligheid, ruimtebeslag, aantasting van natuur en landschap en barrièrewerking.

Beperking van de groei

Een belangrijk streven in het SVV-II is de groei van het autoverkeer te beperken. Tegelijkertijd moet een goede bereikbaarheid verzekerd worden voor de economisch belangrijke centra. De groei van de automobilititeit in 2010 moet landelijk beperkt worden tot 35% ten opzichte van 1986. Om dit doel te bereiken staat er in het SVV-II een pakket aan maatregelen om de automobilititeit te verminderen. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn parkeerbeleid en het stimuleren van het collectieve vervoer. Het openbaar vervoer wordt daartoe aanzienlijk verbeterd (zie Rail 21). Ook zijn er diverse plannen voor

stads- en streekvervoer. Het SVV-II streeft naar een verdubbeling van de prestaties van het openbaar vervoer.

Congestiekans

In het SVV-II is een norm vastgesteld voor de kans op filevorming op achterlandverbindingen, de *congestiekans*. De congestiekans wordt uitgedrukt in een percentage. Dit percentage geeft aan welk deel van het dagelijkse verkeer met files geconfronteerd mag worden. Voor achterlandverbindingen zoals de A1 is die norm gesteld op een maximum van 2%. Dit houdt dus in dat per etmaal niet meer dan 2% van het verkeer in een file terecht mag komen.

Veiligheid

Ook voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid is in het SVV-II een norm gesteld. Het aantal verkeersdoden en -gewonden vormt daarbij de maatstaf voor de mate van veiligheid op een bepaald weggedeelte. De norm wordt uitgedrukt in het percentage afname van het aantal verkeersslachtoffers. In het SVV-II is aangegeven dat het aantal verkeersdoden in de periode 1986 - 2010 moet afnemen met 50% en het aantal gewonden met 40%.

Rekeningrijden

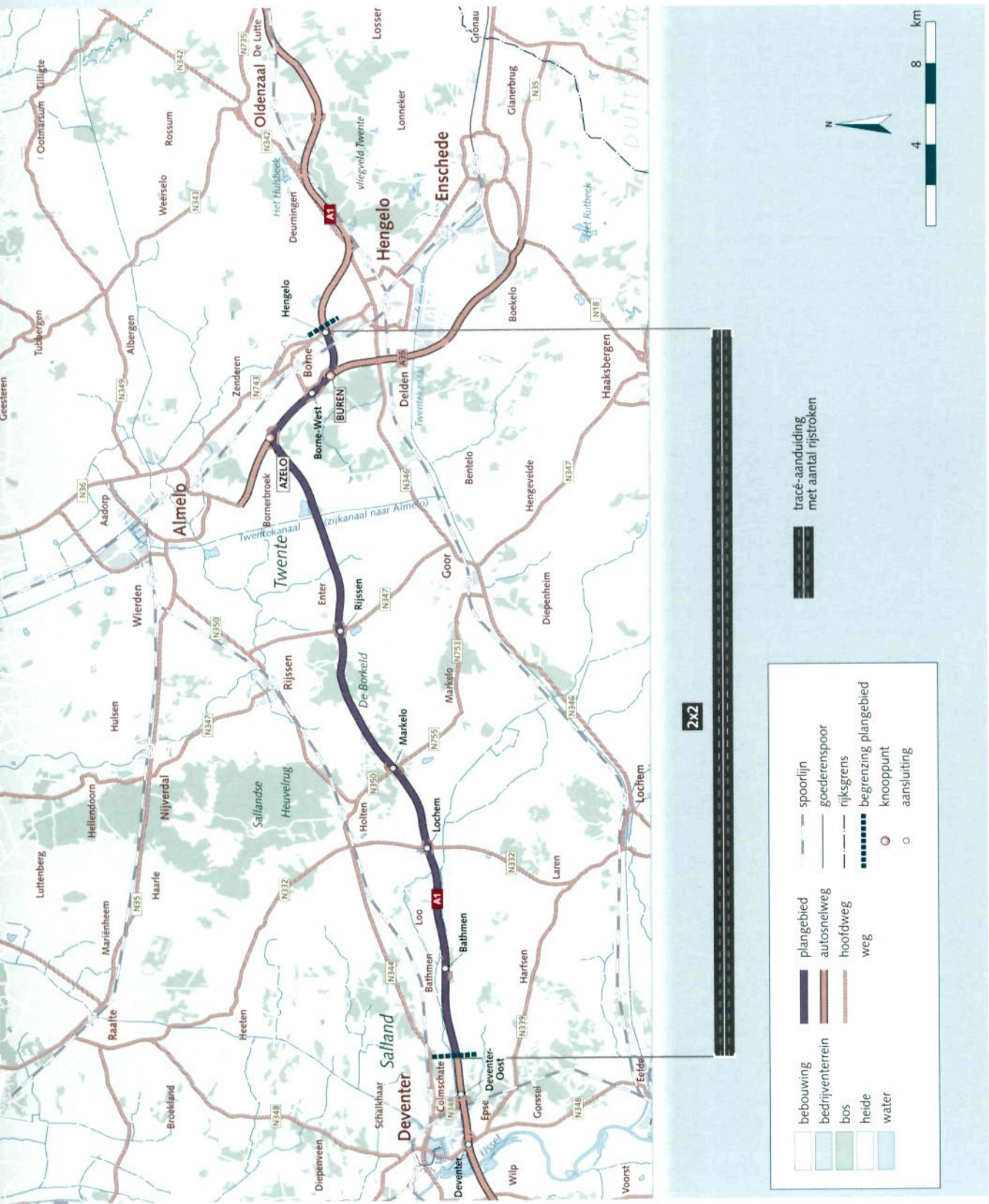
Het Rijk is van plan - in eerste instantie vooral in de Randstad - rekeningrijden in te voeren. Hiermee wordt beoogd de hoeveelheid verkeer tijdens de ochtendspits te reduceren en daarmee files terug te dringen.

Aanvullingen op het SVV-II

Inmiddels is duidelijk geworden dat de uitvoering van de maatregelen uit het SVV-II achterligt op schema. Omdat de bereikbaarheid snel afneemt is onderzocht hoe er toch tijdig oplossingen geboden kunnen worden. Daarom is het SVV-II in de loop der tijd aangevuld met een aantal nota's op specifieke onderdelen. Deze nota's geven aan hoe delen van het SVV-II beleid sneller en slimmer dan voorheen uitgevoerd kunnen worden. De belangrijkste nota's zijn:

- Transport In Balans (TIB) (1996). Het kabinet streeft naar verdere economische groei, om ruimte te scheppen voor een verdere groei van de werkgelegenheid. Toename

kaart 2.2 Huidige situatie



van het goederenvervoer is daar onlosmakelijk mee verbonden. In deze nota geeft het kabinet aan hoe in de toekomst het vervoer van goederen op een meer evenwichtige wijze kan plaatsvinden door meer goederen via rail en water te laten verplaatsen;

- Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB) (1996). Door in een versneld tempo het wegennet, spoorwegennet en andere alternatieven voor de auto te verbeteren en de enorme groei van het autoverkeer af te remmen, wordt ernaar gestreefd zoveel mogelijk evenwicht te bereiken tussen vraag en aanbod van het personenverkeer. Het kabinet legt de prioriteit daar waar de problemen het grootst zijn. In SWAB wordt een strategisch en samenhangend pakket aan maatregelen gepresenteerd als uitwerking en versnelling van het SVV-II.

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) (1999 - 2003) wordt aangegeven dat de belangrijkste knelpunten op de SWAB-achterlandverbindingen nog voor het jaar 2010 worden opgelost. Met het oplossen van alleen de belangrijkste knelpunten worden de doelstellingen uit het SVV-II echter niet gehaald. Daarom worden er aanvullend planstudies uitgevoerd voor de overblijvende knelpunten op de achterlandverbindingen. Het traject op de A1 Deventer - Hengelo is één van die knelpunten: de eventuele uitvoering van plannen zal pas na 2010 plaatsvinden, tenzij er voor die tijd middelen beschikbaar komen.

Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP)

Het NVVP is een actualisering van het SVV-II. Dat plan is nog in de maak. Verschenen is in dit kader de Perspectievennota. In deze discussienota wordt veel aandacht besteed aan prijsbeleid en benutting. In de trajectstudie worden de inzichten met betrekking tot het NVVP meegenomen.

2.1.2 Regionaal beleid

Het landelijk beleid uit het SVV-II wordt uitgewerkt in Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen (PVVP's) en Regionale Verkeers- en Vervoersplannen (RVVP's). Vastgesteld zijn de PVVP's voor Gelderland en Overijssel en het RVVP voor de Stedendriehoek. Het RVVP voor Twente

wordt momenteel herzien. Gelderland streeft naast een beperking van het aantal ritten ook naar een beperking van de afgelegde afstand en gebruik van bij voorkeur andere vervoermiddelen dan de eigen auto. Bovendien streeft Gelderland naar een *modal shift* van vrachtvervoer via de weg naar water en rail. Overijssel heeft als centrale doelstelling geformuleerd dat een verkeers- en vervoerssysteem gerealiseerd en in stand gehouden moet worden dat iedere burger veilige vervoersmogelijkheden biedt en tevens bijdraagt aan de ontwikkeling van welvaart en welzijn in de provincie en het milieu zo weinig mogelijk belast. Sommige gemeenten hebben daarnaast een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan opgesteld. In al deze plannen wordt het verkeers- en vervoersbeleid op het eigen schaalniveau gepresenteerd. In deze studie wordt met dergelijke plannen ook rekening gehouden.

Van belang voor het traject op de A1 Deventer - Hengelo zijn de plannen van de provincie Overijssel voor de categorisering van wegen. Door wegen in te delen in verschillende categorieën, worden de gewenste verschillen in functies duidelijker. Door vervolgens die wegen aan te passen aan de gewenste functie, kunnen de wegbeheerders invloed uitoefenen op de routekeuze van de automobilist.

2.2 Huidige situatie

2.2.1 Beschrijving van de A1

Het deeltraject dat onderwerp is van de studie, is weergegeven op kaart 2.2 *Huidige situatie*. Het traject begint ten westen van de afslag Bathmen bij km 110 en loopt tot de aansluiting Hengelo bij km 158. Op het gehele traject tussen Deventer en Hengelo is de A1 uitgevoerd als een 2 x 2-strooks autosnelweg. In het traject bevinden zich de volgende zes aansluitingen en twee knooppunten (van west naar oost):

- aansluiting Bathmen;
- aansluiting Lochem;
- aansluiting Markelo;
- aansluiting Rijssen;
- knooppunt Azelo;



Aansluiting Borne-West met een deel van knooppunt Buren

- aansluiting Borne-West;
- knooppunt Buren;
- aansluiting Hengelo.

Tussen de knooppunten Azelo en Buren valt het tracé van de A1 samen met dat van de A35. Dit is een belangrijke verbinding tussen Zwolle en het noordelijk deel van Overijssel en het ten zuiden van de A1 gelegen deel van Twente en het oostelijke deel van de Achterhoek.

Op het traject Deventer - Buren is bij de aanleg rekening gehouden met een verbreding naar 2 x 3 rijstroken. De daarvoor benodigde extra ruimte is in de middenberm aanwezig.

2.2.2 De functie van de A1

Op internationaal niveau fungeert de gehele A1 als achterlandverbinding tussen de mainport Amsterdam / Schiphol en het achterland Noord-Duitsland, Scandinavië en Oost-Europa. Vanaf de knooppunten Hoevelaken en Beekbergen komt daar verkeer vanuit de mainport Rotterdam / Rijnmond bij.

Op nationaal niveau zorgt de A1 als onderdeel van het hoofdwegennet voor een verbinding tussen diverse bestuurlijke en economische centra, waartoe onder meer het stadsgebied Stedendriehoek Apeldoorn - Deventer - Zutphen en Twente behoren.

Op regionaal niveau vormt dit deeltraject Deventer - Hengelo een belangrijke schakel voor het interne en externe verkeer van en naar de regionale economische centra, met name op het traject Azelo - Buren waar de A1 mede gebruikt wordt door regionaal verkeer tussen Almelo en Hengelo / Enschede. Daarnaast zorgt de A1 op dit deeltraject voor de ontsluiting van tussengelegen woonkernen op het landelijke hoofdwegennet.

2.2.3 Het verkeer op de A1

Omvang van het verkeer en de congestiekansen

De congestienorm van 2% werd in 1995 op geen enkel wegvak van de A1 Deventer - Hengelo overschreden. In 1997 was er een geringe overschrijding tussen de knooppunten

Tabel 1

Verkeersintensiteiten en congestiekansen op de A1 Deventer - Hengelo in 1995 en 1997.

Wegvak	1995		1997	
	Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal	Congestiekansen %	Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal	Congestiekansen %
Deventer-Oost - Bathmen	51.000	<2	55.000	<2
Bathmen - Lochem	49.000	<2	53.000	<2
Lochem - Markelo	50.000	<2	55.000	<2
Markelo - Rijssen	43.000	<2	47.000	<2
Rijssen - Azelo	40.000	<2	43.000	<2
Azelo - Borne-West	56.000	<2	61.000	2-5
Borne-West - Buren	59.000	<2	63.000	2-5
Buren - Hengelo	36.000	<2	41.000	<2

(Bronnen: Verkenning achterlandverbinding A1 Amsterdam - Duitsland, augustus 1997 en tellingen in 1997)

Azelo en Buren. De hoge verkeersintensiteit ontstaat mede doordat de A1 hier samenvalt met de A35 Almelo - Enschede.

Een overzicht van de intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal en de congestiekansen is in tabel 1 voor de jaren 1995 en 1997 per wegvak op het deeltraject Deventer - Hengelo van de A1 weergegeven.



Aard van het verkeer

Van het totale aantal verplaatsingen op de A1 tussen Deventer en Hengelo in 1995 bestond 78% uit personenverkeer en 22% uit vrachtverkeer. Het aandeel vrachtverkeer bij de grensovergang naar Duitsland is relatief hoog door het geringe aantal personenauto's dat naar Duitsland rijdt. In 1995 had het verkeer op de A1 tussen Rijssen en knooppunt Azelo - tijdens een onderzoek tussen 07.00 en 19.00 uur - de volgende samenstelling:

- 18% woon-werkverkeer;
- 40% zakelijk verkeer;
- 20% goederenvervoer;
- 22% sociaal / recreatief verkeer.

Van alle verkeer op het wegvak Rijssen - knooppunt Azelo maakt 57% een rit langer dan 60 km en 36% heeft een reisafstand van zelfs meer dan 100 km. Minder dan 5% van de verplaatsingen betreft ritten korter dan 20 km. Na knooppunt Azelo stijgt het aandeel ritten met een lengte tussen 20 en 40 km van 20% naar 39%. Dit wordt veroorzaakt doordat de A1 hier samenvalt met de A35, die een sterk regionaal karakter heeft. Gegevens over

herkomst en bestemming zijn voor dit traject niet beschikbaar.

2.2.4 Beschrijving van het onderliggend wegennet

Op kaart 2.2 is te zien hoe het onderliggende wegennet zich verhoudt tot de A1. Tussen Deventer en Almelo loopt een aantal provinciale wegen parallel aan de A1. Ten noorden van de A1 loopt de provinciale weg N344 tot Holten, gevolgd door de N350 naar Wierden en de N35 naar Almelo. Tussen Almelo en Hengelo loopt de N743 die om Borne is geleid. Tussen Hengelo en Oldenzaal loopt de N342. De afstand tussen de A1 en de genoemde daaraan parallel lopende wegen is van Deventer tot Rijssen en van Zenderen / Borne tot Oldenzaal nergens groter dan 5 kilometer. Van Rijssen tot Zenderen / Borne bedraagt de afstand maximaal ongeveer 8 kilometer. De N344, N350, N743 en N342 lijken op het eerste gezicht een alternatief te kunnen bieden voor regionaal en lokaal verkeer. De route heeft echter onvoldoende restcapaciteit en loopt bovendien dwars door onder andere Holten, Rijssen, Wierden, Almelo en Hengelo. Door de vele kruispunten en verkeersregelinstanties kan onvoldoende doorstroming gegarandeerd worden. Ook in de tussenliggende plaatsen zijn de routes niet geschikt voor grotere verkeersstromen.

Een parallelle route op een wat grotere afstand van de A1 wordt gevormd door de combinatie van de N345 (Apeldoorn - Zutphen) en de N346 (Zutphen - Hengelo) ten zuiden van de A1. Hier gelden soortgelijke bezwaren.



Belangrijke provinciale wegen die de A1 tussen Deventer en Hengelo kruisen en daarop aansluiten zijn:

- de N332 Raalte - Lochem bij de aansluiting Lochem;
- de N755 / N350 Markelo - Holten - Almelo bij de aansluiting Markelo;
- de N347 Nijverdal - Rijssen - Haaksbergen bij de aansluiting Rijssen.

2.2.5 Openbaar vervoer

Trein

De spoorlijn Deventer - Enschede maakt deel uit van de verbinding van de Randstad (Den Haag / Rotterdam / Utrecht en Amsterdam / Schiphol) met de regio Twente. Per richting rijden er intercitytreinen met een frequentie van twee per uur. Tevens rijden er 5 internationale treinen tussen Schiphol / Amsterdam en Hannover / Berlijn (via Hengelo) vice versa. Van 1994 tot 1997 is het aantal passagiers met bijna 8% per jaar gegroeid van 330.000 tot 415.000 op jaarbasis.

Ook rijdt er tussen Deventer en Almelo per richting elk uur, en in de spits elk half uur, een stoptrein. Het traject Zwolle - Enschede heeft sinds kort een rechtstreekse verbinding met twee stoptreinen per uur per richting. De stoptrein Zutphen - Hengelo kent per richting een frequentie van twee maal per uur in de spits en eenmaal per uur daarbuiten.



Vanaf 1996 is een duidelijke volumegroei van het treinverkeer begonnen tussen de Randstad en (de Veluwe en) Salland / Twente. Zowel in 1997 als in 1998 bedroeg de volumegroei circa 5%.

In de onderstaande tabel staan de aantallen reizigers op het traject Deventer - Almelo - Hengelo voor een gemiddelde werkdag in 1995. Het gedeelte Wierden - Almelo omvat ook de reizigers op het traject Zwolle - Almelo.

Tabel 2

Aantallen treinreizigers in 1995 per etmaal (vice versa)

Traject	Reizigers
Deventer-Almelo	11.800 (Deventer-Wierden)
	13.400 (Wierden-Almelo)
Almelo-Hengelo	14.400

(Bron: opgave NS-Reizigers, oktober 1998)

Bus

Busverbindingen tussen de Stedendriehoek en Twente lopen via het onderliggend wegennet en zijn vooral van belang voor die plaatsen die niet van een spoorwegstation zijn voorzien. Zij worden verzorgd door de buslijnen Deventer - Hengelo en Zutphen - Almelo. Beide verbindingen worden met een uurdienst onderhouden. Tussen Almelo en Hengelo is er een halfuurdienst tijdens de ochtendspits en de rest van de dag een uurdienst. Het traject Hengelo - Enschede kent een kwartierdienst in de ochtendspits en de rest van de dag een halfuurdienst. In Deventer, Almelo, Hengelo en Enschede rijden stadsbussen. In deze steden zijn ook overstapmogelijkheden voor regionale busverbindingen.

2.2.6 Verkeersveiligheid

De doelstellingen uit het SVV-II voor de reductie van het aantal verkeersslachtoffers, zoals neergelegd in het SVV-II, worden niet gehaald op de A1 Deventer - Hengelo. Zowel het aantal ongevallen als het aantal slachtoffers stijgt jaarlijks. Het jaarlijkse aantal slachtoffers bedroeg in 1986 nog 17. In de periode 1995 - 1997 is dit aantal meer dan verdubbeld. Het aantal geregistreerde ongevallen op dit deeltraject van de A1 bedroeg in

1986-70; in de jaren 1995 - 1997 waren dat er gemiddeld 163 per jaar.

Daar staat tegenover dat in dezelfde periode het aantal verreden voertuigkilometers is verdubbeld. Daardoor is het aantal slachtoffers per miljoen verreden voertuigkilometers (het risicocijfer) op de A1 Deventer - Hengelo sinds 1986 slechts licht toegenomen.

2.3 Ontwikkelingen tot 2010

2.3.1 Overzicht van ontwikkelingen

De meest relevante projecten die voor deze studie als uitgangspunt gelden zijn hieronder opgesomd:

- realisatie van de N348 als oosttangent Deventer tussen de N344 Deventer - Holten en de huidige N348 tussen Deventer en Raalte;
- doortrekken van de A35 Almelo - Wierden en oplossen knelpunt traverse Nijverdal;
- de Twentekanalen worden geschikt gemaakt voor vaarklasse 5A (schepen tot 2.000 ton).

Andere projecten zijn nog in studie, maar kunnen wel consequenties hebben voor het verkeer en vervoer over de A1. De ontwikkelingen worden, waar relevant verwerkt, in de Trajectnota. Voorbeelden daarvan zijn hieronder opgesomd:

- Trajectstudies voor de A1 Eemnes - Barneveld en Barneveld - Deventer; beide trajectstudies dienen tezamen met de studie Deventer - Hengelo een compleet beeld te geven van de corridor Eemnes - Duitsland via de A1. Zij lopen daartoe parallel aan deze studie;
- Trajectstudie CRAAG; deze heeft betrekking op onder andere het gedeelte Amsterdam - Eemnes van de A1;
- Trajectstudie A18 / RW15, gedeelte Varsseveld - Enschede; de uitkomsten van deze trajectstudie wijzen erop dat de invloed van de aanleg van dit project op de intensiteiten van de A1 ook bij een autosnelwegoplossing slechts marginaal is. Overigens heeft de minister besloten vooralsnog niet het besluitvormingstraject met bijbehorende tervisielegging in te laten gaan met deze nota;



Twentekanaal zijtak naar Almelo

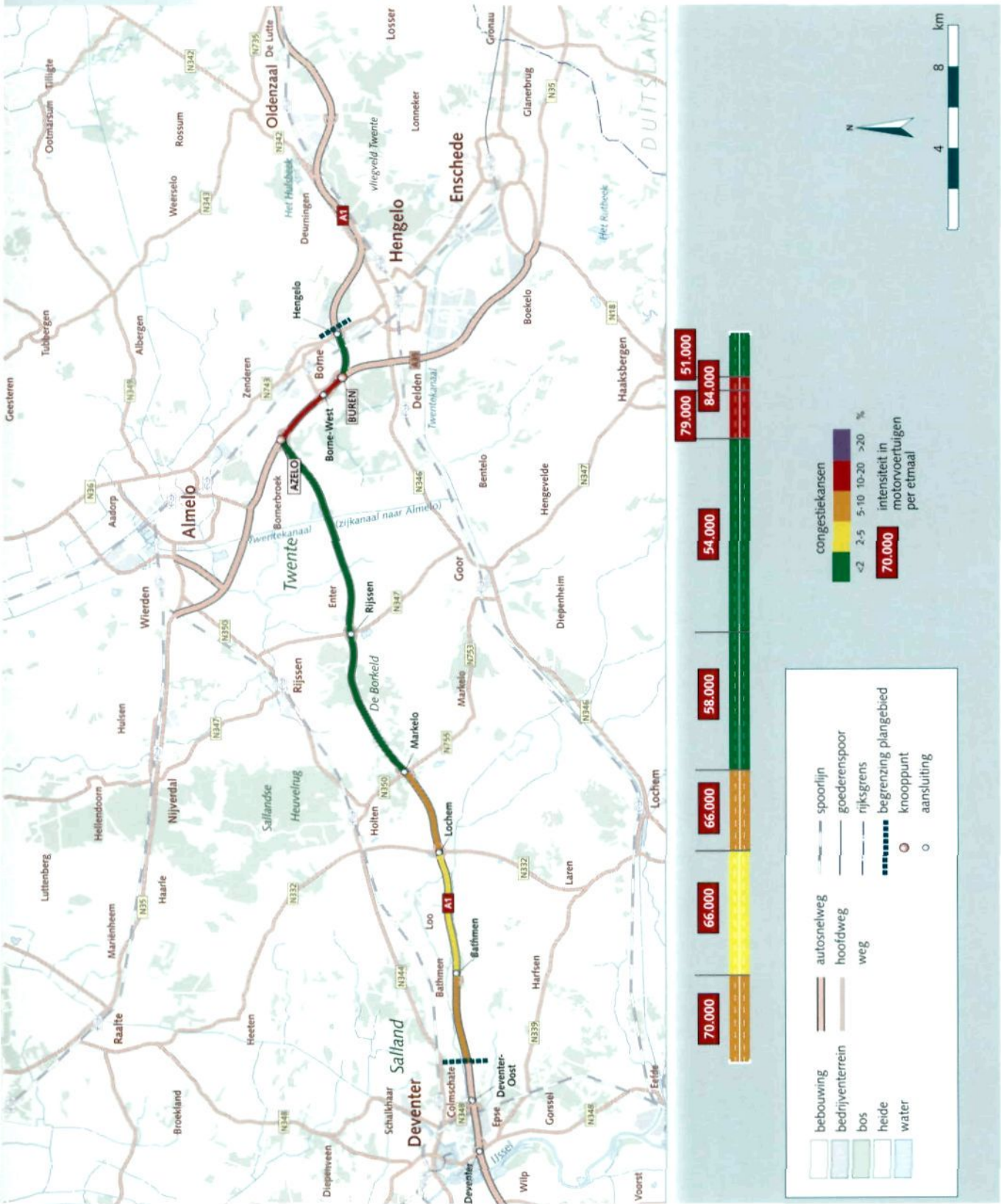
- Trajectstudie Noordoostelijke verbinding (de noordelijke aftakking van de Betuweroute); deze verbinding maakt het mogelijk het transport van goederen met bestemming Midden- en Noord-Duitsland in grotere mate per spoor te laten plaatsvinden. Deze Trajectnota is begin 1999 ter visie gelegd;
- verkenning IJssel- en Twentekanalen voor de scheepvaart. De Verkenning zal in 1999 verschijnen;
- onderzoek Agglorail-systeem voor aanvullend openbaar vervoer in Twente.

De komende jaren zal Rijkswaterstaat maatregelen nemen om de A1 beter te benutten. Een paar voorbeelden:

- inhaalverbod voor vrachtauto's, eventueel verkeersafhankelijk;
- dynamische route informatiepanelen bij de knooppunten Hoevelaken (A28) en Beekbergen (A50) en bij de aansluiting van de A30 op de A1;
- verkeerssignalering aansluitend op de reeds operationele gedeelten;
- toeritdoseringen waarbij binnen de invloedssfeer van dit traject gedacht wordt aan de aansluitingen Deventer of Deventer-Oost.

Ten aanzien van de CRAAG-studie wordt in de Trajectstudie Deventer - Hengelo als uitgangspunt gehanteerd dat op het gedeelte Watergraafsmeer - Eemnes in 2010 voldoende capaciteit beschikbaar zal zijn om de gewenste bereikbaarheid te garanderen. In de

kaart 2.3 Intensiteiten en congestiekansen 2010



CRAAG-studie worden het gedeelte van de A1 tussen de knooppunten Watergraafsmeer en Eemnes en tevens de A6 naar Almere en de A9 in Amsterdam - Zuidoost onderzocht. De studie wordt volgens de huidige planning in 2000 afgerond. In de trajectstudie Deventer - Hengelo zal met een gevoeligheidsanalyse worden nagegaan in hoeverre er van beïnvloeding sprake is.

De situatie zoals die wordt in 2010, is aangegeven op kaart 3.3 *Situatie 2010* in paragraaf 3.3 (hoofdstuk 3).

2.3.2 Het verkeer op de A1

De verwachte intensiteiten en congestiekansen in 2010 zijn in tabel 3 aangegeven. Uitgangspunt daarbij is dat het verkeer zich blijft ontwikkelen zoals nu het geval is. Effecten op grond van maatregelen uit het reeds vastgestelde beleid zijn meeberekend. Dezelfde gegevens zijn ook afgebeeld op kaart 2.3 *Intensiteiten en congestiekansen 2010*.

Uit de tabel blijkt dat - als extra maatregelen achterwege blijven - de congestiekansen boven de in het SVV-II genoemde norm van 2% komt te liggen op de weggedeelten tussen Deventer-Oost en Markelo en tussen knooppunt Azelo en knooppunt Buren. Op het weg-

gedeelte tussen Azelo en Buren is de congestiekans het grootst.

Als 20% van het dagelijks verkeer in de file staat betekent dit gemiddeld ongeveer 2 uur file per rijrichting per dag.

De knelpunten op de A1 kunnen gevolgen hebben voor de door de provincie Overijssel gewenste verschillen in functies van de overige wegen. Deze gewenste categorisering kan hierdoor negatief beïnvloed worden, bijvoorbeeld doordat doorgaand verkeer files op de A1 probeert te ontwijken en dan kiest voor wegen die niet voor doorgaand verkeer bedoeld zijn.

2.3.3 Openbaar vervoer

Er zijn voor 2010 verschillende plannen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. De belangrijkste zijn hieronder genoemd:

- Rail 21 omvat de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer. De uitvoering ervan is recent aangepast. NS-Reizigers heeft gedeeltelijk een andere koers ingezet als gevolg van de liberalisering van de markt en een grotere regiefunctie voor de regionale overheid. Het eigen toekomstplan gaat uit van een groei tot 2010 van

Tabel 3
Verkeersintensiteiten en congestiekansen op de A1
Deventer - Hengelo in 2010.

Wegvak	Intensiteit motorvoertuigen per etmaal	Congestiekans %
Deventer-Oost - Bathmen	70.000	5-10
Bathmen - Lochem	66.000	2-5
Lochem - Markelo	66.000	5-10
Markelo - Rijssen	58.000	<2
Rijssen - Azelo	54.000	<2
Azelo - Borne-West	79.000	10-20
Borne-West - Buren	84.000	10-20
Buren - Hengelo	51.000	<2

(Bron: Verkenning achterlandverbinding A1 Amsterdam - Duitsland, augustus 1997)

- 50% ten opzichte van 1998;
- de keuze voor een eigen tracé voor de noordoostelijke verbinding van de Betuweroute via Oldenzaal naar Duitsland, heeft tot gevolg dat er meer ruimte komt op de huidige verbinding Deventer-Hengelo voor persontreinen. Dat is gunstig voor de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto;
- de provincies en de regio Twente werken als direct verantwoordelijken aan een zo optimaal mogelijk openbaar vervoerstelsel;
- Gelderland werkt momenteel aan een inventarisatie van diverse plannen voor de verbetering op het gebied van openbaar vervoer. Een voorbeeld van vernieuwende inzet daarvan is het openbaar vervoerbedrijf Syntus dat per 30 mei 1999 in de Achterhoek voor het eerst gecombineerd met treinen en bussen rijdt. Door aanpassingen aan de spoorinfrastructuur moet in 2001 een verdubbeling van de frequentie mogelijk zijn, waarbij de dienstregeling van de buslijnen daarop wordt aangepast. Onderzocht wordt in hoeverre een soortgelijke aanpak ook elders tot verbetering van het openbaar vervoersysteem kan zorgen;
- in studie is de HSL-Oost voor personenvervoer, een snelle verbinding vanaf Amsterdam via Utrecht en Arnhem naar Duitsland. Deze heeft echter geen invloed op het verkeer op de A1.

Op welke wijze de inventarisatie en het onderzoek in de toekomst zullen leiden tot wijzigingen in of aanvullingen op het reeds geplande niveau, zullen de betreffende partijen tijdens de trajectstudie duidelijk moeten maken.

2.3.4 Verkeersveiligheid

Als de kans op een ongeval gelijk blijft, dan zal - door de toename van het verkeer - toch het aantal ongevallen toenemen. Hetzelfde geldt voor het aantal slachtoffers. Omdat het verkeer door de files op de A1 meer gebruik zal maken van het onderliggende wegennet, zal ook dáár het aantal ongevallen toenemen.

Door de introductie van verkeersbeheersingsystemen kan de veiligheid op de A1 toenemen. Een filedetectiesysteem, waarmee ver-

keer vroegtijdig wordt gewaarschuwd voor filevorming of ongevallen, kan een bijdrage leveren aan de veiligheid op de weg. Het gedeelte Apeldoorn-Zuid - Deventer-Oost is begin 1999 voorzien van zo'n systeem. Tijdens de trajectstudie zullen de eerste effecten daarvan zichtbaar worden. Ook op het onderliggende wegennet worden door provincies en gemeenten in het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig, maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Ondanks al die maatregelen, ziet het er toch naar uit dat de gewenste daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden niet wordt gehaald.

2.4 Ontwikkelingen na 2010

Het verkeers- en vervoersbeleid in het SVV-II reikt niet verder dan 2010. De ontwikkelingen van het verkeer gaan na 2010 wel door, het is echter nog niet duidelijk hoe. Momenteel wordt door het ministerie van V&W gewerkt aan een nieuw verkeers- en vervoersbeleid dat echter pas over een jaar of drie gereed is. In de Startnotitie is een doorkijk gemaakt voor de periode na 2010 "ook al is daar dan nog geen beleid voor", door de groei uit de periode voor 2010 door te trekken tot 2020. De alternatieven zijn hieraan getoetst (hoofdstuk 7).

3 Ruimtelijke ordening en economie

De overheden proberen in hun beleid een evenwicht te vinden tussen behoud van aantrekkelijke gebieden in de provincies en economische ontwikkeling. Er zijn nog mogelijkheden genoeg voor economische groei en er zijn veel plannen voor de uitbreiding van economische activiteiten. Die uitbreidingen zullen een positieve invloed hebben op de werkgelegenheid in de provincies. Door uitbreidingen zoveel mogelijk te concentreren op vastgestelde locaties, worden de effecten op de landschappelijk aantrekkelijke gebieden beperkt.

3.1 Beleid

3.1.1 Nationaal beleid

Het rijksbeleid is vastgelegd in het SVV-II en in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra, afgekort VINEX (1991). Op dit moment is een Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening in voorbereiding. Het rijksbeleid is er onder meer op gericht de positie van Nederland als distributieland te handhaven. Daarvoor is het wenselijk de mainports Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol te versterken en goede verbindingen met het achterland te garanderen. Dit geeft Nederlandse bedrijven ook een houvast voor de ontwikkeling van toekomstplannen.

De beleidsdoelstellingen van het Rijk zijn:

- de stedelijke knooppunten en de mainports Amsterdam / Schiphol en Rotterdam / Rijnmond dienen door achterlandverbindingen en hoofdtransportassen onderling verbonden te zijn. Daarnaast moeten de mainports en de knooppunten verbonden zijn met de belangrijkste buitenlandse centra;
- de open ruimten tussen stedelijke gebieden dienen gevrijwaard te blijven van ongewenste woningbouw en ongewenste bedrijfsvestigingen;
- voor de vestiging van bedrijven wordt locatiebeleid gevoerd. Locatiebeleid is erop gericht bedrijven en instellingen de meest doelmatige keuze te laten maken in de plek waar ze zich vestigen;

- de toenemende woningbehoefte wordt opgevangen in de bestaande stadsgewesten (compacte verstedelijking) en in de vastgestelde VINEX-uitbreidingslocaties;
- er komt een gebundelde ontwikkeling van de openbaar vervoer-assen tussen de steden met een optimale menging van wonen en werken (SVV-II).

Daarnaast voert het Rijk een terughoudend beleid waar het gaat om de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen langs de A1, behalve bij de stadsgewesten.

3.1.2 Regionaal beleid

Op regionaal niveau heeft er een uitwerking van de beleidsnota's van het Rijk plaatsgevonden in de vorm van streek- en structuurplannen. Deze zijn en worden vervolgens doorvertaald in gemeentelijke bestemmingsplannen. De belangrijkste punten uit de streek- en structuurplannen die verband houden met de A1, worden hieronder beschreven.

Gelderland

Voor het regionaal beleid hanteert de provincie Gelderland de volgende uitgangspunten:

- de provincie probeert de mogelijkheden tot het beheersen van de groei van de mobiliteit optimaal te benutten. Richtlijnen voor geconcentreerde verstedelijking en stedelijke ontwikkelingsrichtingen zijn hierbij bepalend;
- aan de (bestuurlijke) regio's wordt het aantal woningen conform het woningbouwprogramma toegekend. Milieu- en waterhuishoudingsaspecten zijn bij stedelijke ontwikkelingen randvoorwaarden;
- aantasting van groene ruimten door stedelijke verdichting is voor de provincie Gelderland onaanvaardbaar. Kwetsbare functies als natuur, bos en drinkwaterwinning worden beschermd. Het landelijk gebied wordt zoveel mogelijk gevrijwaard van functies die daar niet op hun plaats zijn;
- cultuurhistorische en landschappelijke structuren en archeologische en aardwetenschappelijke waarden zijn van groot belang en zullen worden ontzien en, waar mogelijk, versterkt.

In het sociaal-economisch beleid van de provincie Gelderland zijn bedrijfsinnovatie en bedrijfsomgeving belangrijk. Centraal bij het bedrijfsomgevingsbeleid staan versterking van de economische structuur en bevordering van de werkgelegenheid door voldoende beschikbare bedrijventerreinen en een goede voers- en toeristische infrastructuur.

Overijssel

Het ruimtelijk beleid van de provincie Overijssel richt zich op het behoud en herstel van de ruimtelijke kwaliteit van het landschap en van steden en dorpen in Zuidwest-Overijssel. De Stedendriehoek Apeldoorn - Deventer - Zutphen is een stedelijke agglomeratie met een nauwe functionele en ruimtelijke samenhang. Het imago van de Stedendriehoek, met een hoogwaardig en 'groen' woon- en werkmilieu, moet ook in verdere ontwikkelingen gestalte krijgen.

In Zuidwest-Overijssel zijn de industrie en dienstensector maatgevend voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid en de spreiding ervan. De sterkste concentraties binnen het invloedsgebied van de A1 bevinden zich in Deventer. Hier laat de zakelijke dienstverlening een behoorlijke groei zien, die zich naar verwachting zal voortzetten.

Van het streekplan Overijssel is een herziening in voorbereiding.

Twente

Voor de Regio Twente is het beleid vastgelegd in het streekplan Twente, dat een uitwerking is van het rijksbeleid volgens VINEX. Wonen wordt geconcentreerd in het stadsgewest. Werken vindt voor 50% plaats in het stadsgewest en voor 50% daarbuiten.

3.2 Huidige situatie

Wonen en werken

De belangrijkste bestemmingen en gebieden langs de A1 Deventer - Hengelo zijn:

- het stadsgewest Stedendriehoek: Apeldoorn, Deventer, Zutphen en een aantal kleinere gemeenten;
- het gebied Wierden / Hellendoorn / Rijssen;
- het noordelijk deel van de Achterhoek met plaatsen als Lochem, Neede en Eibergen;



- het stadsgewest Twente: Almelo, Hengelo, Enschede en het aangrenzende gebied waarin onder andere Borne en Wierden zijn gelegen. Voorbij Hengelo ligt Oldenzaal dat qua bereikbaarheid eveneens voor een groot deel is aangewezen op de A1;
- aan de A1 gelegen overige woonkernen en bedrijventerreinen.

De provincie verwacht een inwonertal in West-Overijssel van 482.000 in het jaar 2000. Het stadsgewest Twente telt inclusief haar verzorgingsgebied 593.000 inwoners, waarvan 293.000 inwoners in de drie grote Twentse steden wonen. De sterkste woon- en werkconcentraties bevinden zich in Deventer, Almelo, Hengelo en Enschede.

Landbouw

De grond in Salland is overwegend in gebruik ten behoeve van de rundveehouderij. Op beperkte schaal komen tuinbouw en akkerbouw voor. De rundveehouderij is in Twente de belangrijkste bedrijfstak, met daaropvolgend de varkenshouderij, akkerbouw en tuinbouw.

Recreatie

De natuurgebieden van De Borkeld en de Sallandse Heuvelrug, de landgoederen (zoals landgoed Twickel), de Twentekanal en de kastelen vormen een interessante trekpleister voor de recreant. De uitgestrekte landgoederen bieden goede wandel- en fietsmogelijkheden. Er zijn diverse routenetwerken aangelegd of in ontwikkeling. Dag- en verblijfsrecreatie, in samenhang met een bezoek aan het histo-

risch erfgoed en cultuurtoerisme speelt hierop in. In Salland en Twente bevinden zich diverse natuur-, attractie- en recreatieparken en camping- en hotelaccommodaties.

Economie

Nationale economie

De Randstad met de mainports Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol vormt het kerngebied van de Nederlandse economie. Dit gebied is via achterlandverbindingen verbonden met andere belangrijke economische centra in Nederland en in het buitenland. De A1 is de achterlandverbinding, die Rotterdam / Rijnmond, Amsterdam / Schiphol en de verdere Randstad via Amersfoort met Duitsland verbindt.

Regionale economie

De A1 vormt een belangrijke verbindingsschaakel tussen de Randstad en een groot aantal plaatsen in Gelderland en Overijssel. In deze provincies is sprake van een relatief snellere economische en werkgelegenheidsontwikkeling dan in de rest van Nederland. Langs de A1, Deventer - Hengelo zijn twee economische centrumgebieden te onderscheiden. In de eerste plaats is de Stedendriehoek Apeldoorn - Deventer - Zutphen sterk in opkomst met gemengde bedrijvigheid (Deventer). Het andere economische centrumgebied is de regio Twente die van oudsher industrieel georiënteerd is, maar zich de laatste decennia steeds meer ontwikkelt als gevarieerde economische regio. Voor Twente is het 'Actieprogramma Transport en Distributie' vastgesteld.

3.3 Ontwikkelingen

Wonen en werken

Op kaart 3.3 *Situatie 2010* zijn de belangrijkste nieuwe woon- en werkgebieden aangegeven.

Wonen

De provincie verwacht dat het inwonertal in West-Overijssel zal groeien van 482.000 in 2000 tot 503.000 inwoners in 2010. Dat een vestigingsoverschot blijft optreden wordt verondersteld op grond van een sterke migratiere relatie met andere provincies en de potenties van Zwolle en Deventer.

De taakstelling door de provincie Overijssel voor de regio Twente is gericht op een geringer vertrek uit Twente en meer vestiging in Twente, in samenhang met een gunstige economische ontwikkeling. Dit zou resulteren in een inwonertal van Twente in 2010 van 601.000 personen.

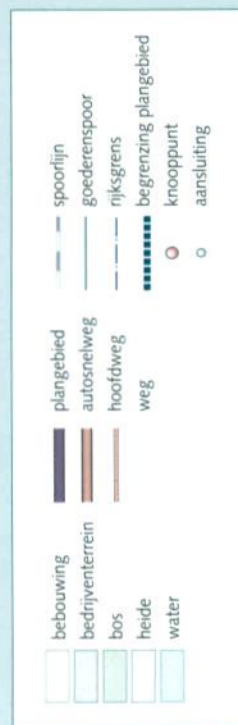
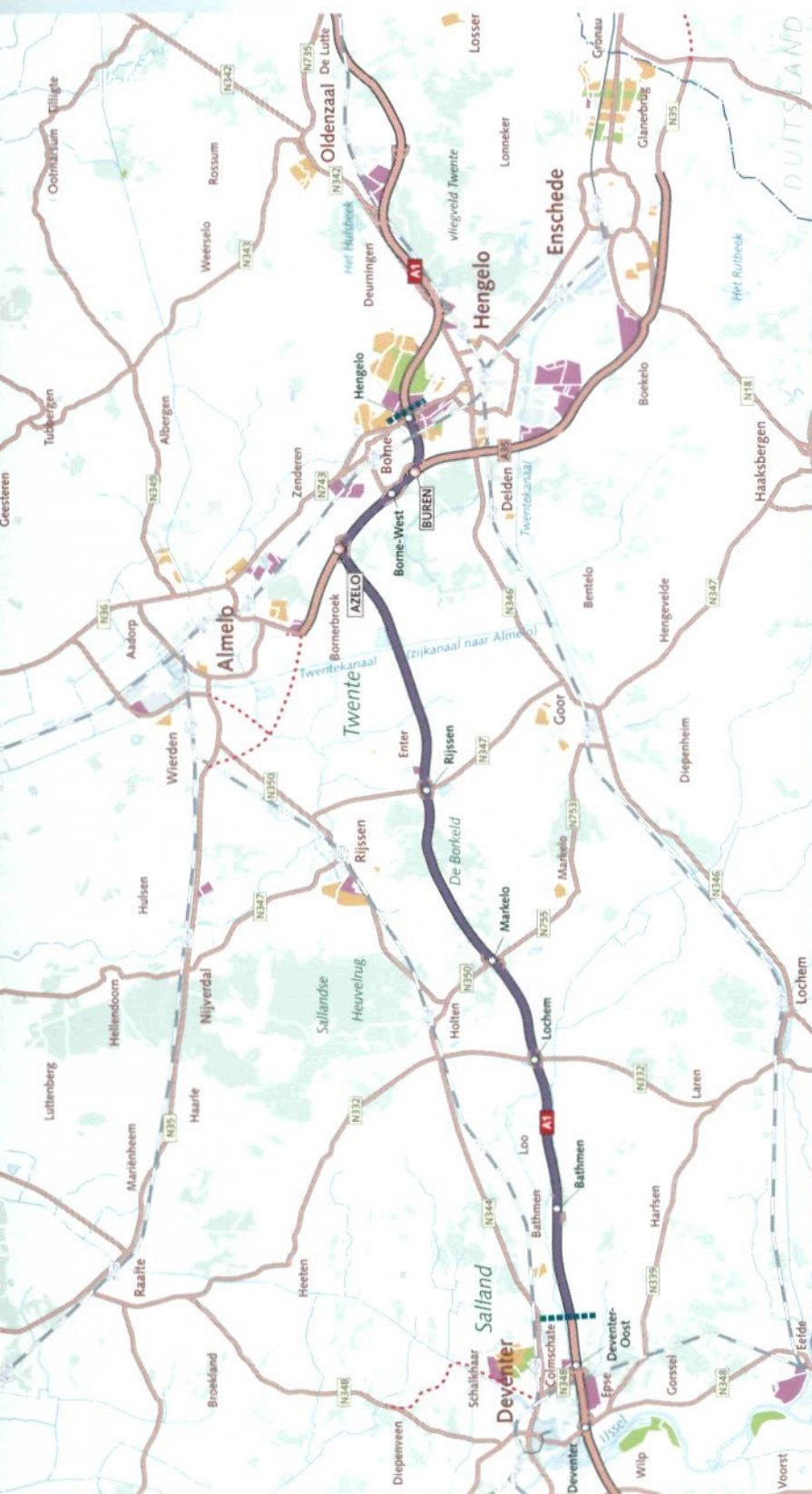
In de regio Deventer zal in de periode 1992 - 2010 ten minste ruimte moeten zijn voor de realisering van circa 6.000 woningen. De woningbouwlocaties zijn Colmschate-Noord (De Vijfhoek) en ten noorden van Deventer op het grondgebied van de voormalige gemeente Diepenveen. Ten zuiden en oosten van Borne worden langs de A1 de woningbouwlocaties Borne-Zuid en Vossenbelt ontwikkeld. Aan de noordzijde van Borne en in het gebied de Urselers worden eveneens woonlocaties ontwikkeld.

Werken

Er bestaat de behoefte aan groei van de werkgelegenheid en aanleg van bedrijventerreinen, binnen het Overijsselse invloedsgebied van de A1. Dit wordt mede veroorzaakt door het gebrek aan bedrijventerreinen en de toenemende congestie in de Randstad. De behoefte aan bedrijventerreinen voor de regio Deventer in de periode 1992 - 2010 is geschat op 100 à 200 hectare. Te ontwikkelen bedrijventerreinen binnen deze regio zijn de locaties Plaagslagen en Handelspark en een bedrijventerrein ten noorden van de woningbouwlocatie De Vijfhoek. Voor meer hoogwaardige, snelweggebonden bedrijvigheid opteren de provincie Overijssel en de gemeente Deventer voor de locatie Epse-Noord.

In en nabij Hengelo en Borne is een aantal werklocaties geprojecteerd en in ontwikkeling. In Almelo kan als belangrijke werklocatie Twentepoort worden genoemd, dat reeds in ontwikkeling is. De bedrijvenlocatie Westermaat tussen Hengelo en Borne zal verder worden ontwikkeld. Van belang is de Provinciale Bedrijfsterreinvisie waarin bestuurlijke keuzes zijn gemaakt ten aanzien van de uitbreiding van bedrijventerreinen (o.a. Almelo-zuid, Borne-noord en Oldenzaal). Onderzoek vindt plaats naar de mogelijke ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein bij Borne.

kaart 3.3 Situatie 2010



- nieuwe woningbouw (new housing): orange square
- nieuw bedrijventerrein (new industrial area): purple square
- natuuronwikkeling (natural development): green square
- nieuwe weg (new road): red dotted line



Om bij aanvang van en tijdens de studie te kunnen beschikken over actuele informatie omtrent woon- en werklocaties, zal nader overleg met de betrokken overheden plaatsvinden.

Landbouw

Aan de voet van de Sallandse Heuvelrug ligt aan de oostzijde een kleinschalig landbouwgebied. Dit gebied is momenteel onderdeel van de ruilverkaveling Rijssen (in voorbereiding). Deze aanstaande ruilverkaveling is enerzijds gericht op een duurzame landbouw en anderzijds op het behoud en de ontwikkeling van natuurwaarden. Rondom De Borkeld en het Enterveen is de instelling van relatienotagebieden gepland.

Bij Enter speelt een ruilverkavelingsproject.

Recreatie

De provincie Overijssel wil het cultuurtoerisme alsmede de recreatie en natuurbeleving op en om het water bevorderen, evenals het wandelen en fietsen in het aantrekkelijke Oost-Nederlandse landschap. Hiervoor is een recreatiehoofdstructuur ontwikkeld door de provincie waarin water- en landgeoriënteerde recreatievormen zijn te onderscheiden. De Sallandse Heuvelrug en een deel van de landgoederenzone tussen Deventer en Bathmen maken deel uit van een gele recreatiestructuur. De IJssel maakt deel uit van een blauwe recreatiestructuur. In zowel de gele als blauwe structuur worden zowel de belangen van natuur en landschap als van toerisme en (verblijfs)recreatie gediend. Het gebied rond Bathmen, Holt en Markelo maakt deel uit van een recreatie-ontwikkelingszone.

Economie

In de Randstad wordt een flinke economische groei voorzien: Schiphol groeit sterk en het Rotterdamse havengebied heeft plannen voor grootschalige uitbreiding. Dit zal een toename van verkeer veroorzaken tussen de Randstad en overige economische centra in binnen- en buitenland. De groei van de Randstad heeft ook gevolgen voor de werkgelegenheid in andere gebieden in Nederland. Vanwege congestie en ruimtegebrek zoeken bedrijven andere plaatsen in het land op. Vooral langs de hoofdtransportassen neemt de werkgelegenheid daardoor toe.

In de A1-corridor is dat op het moment in

Amersfoort sterk merkbaar. Ook het gebied Apeldoorn / Deventer heeft goede perspectieven voor verdere groei, getuige de plannen van beide gemeenten voor de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen.

Economisch-technologische vernieuwing blijkt een belangrijke sleutel voor verder economisch herstel in Twente. De kenniscentra in Twente kunnen hieraan een belangrijke bijdrage leveren door de verdere ontwikkeling en introductie van nieuwe technologieën. De transport- en distributiesector vormen met de economisch-technologische vernieuwing een pijler voor de economische ontwikkeling van Twente. Het economisch belang ligt in de toegevoegde waarde die in Twente aan het goederenvervoer gegeven kan worden, in de vorm van overslag en goederenbehandeling.

4 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu omvat alle aspecten die bepalend zijn voor de kwaliteit van de leefomgeving, met name van de mensen die in de buurt van de weg wonen. Het gaat dan om zaken als luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en sociale aspecten. Door de *verwachte toename van het verkeer zal met name geluidhinder en luchtvervuiling een probleem gaan vormen.*

4.1 Beleid

4.1.1 Nationaal beleid

Woon- en leefmilieu is een veelomvattend beleidsterrein, waarvoor in verschillende beleidsplannen doelstellingen zijn geformuleerd. De doelen hebben onder andere betrekking op een veilige en prettige leefomgeving. Hierbij horen bijvoorbeeld de reductie van het aantal geluidsgehinderden, het handhaven en bevorderen van de (externe) veiligheid, het verbeteren van de sociale veiligheid en het verminderen van de barrièrewerking. Ook het verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen vormt een belangrijke doelstelling. Daaronder valt bijvoorbeeld het *terugdringen van het broeikaseffect en het terugdringen van de lokale luchtvervuiling.*

Een aantal doelen is vastgelegd in wetten en verordeningen, waaraan de oplossing voor de problemen op de A1 moet voldoen. De meest harde eisen zijn vastgelegd in de Wet Geluidhinder en de Wet Milieubeheer. Grensen en richtwaarden voor de luchtverontreiniging zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer.

4.1.2 Regionaal beleid

Vaak spelen bij het beleid op het gebied van woon- en leefmilieu ook de regionale en lokale omstandigheden en de specifieke situatie een rol. Per situatie verschilt het belang dat wordt gehecht aan bepaalde aspecten. In de provinciale milieubeleidsplannen is dit verder uitgewerkt.

4.2 Huidige situatie

Luchtkwaliteit

Voor een aantal vervuilende stoffen, zoals

CO₂, NO_x en koolwaterstoffen heeft de overheid reductiedoelen vastgesteld. Daarnaast zijn er maximale concentraties vastgesteld voor componenten die op lokaal niveau van negatieve invloed zijn op de volksgezondheid: SO₂, zwevende deeltjes, CO, Pb, benzeen en NO₂.

In de praktijk blijkt dat NO₂ de maximale breedte bepaalt van de strook langs de weg waarin grenswaarden worden overschreden. Langs de A1 heeft die strook een breedte van maximaal 200 meter vanaf de weg. De afstanden waarbinnen grenswaarden voor andere stoffen worden overschreden, zijn aanzienlijk korter.

Geluid

Voor een aantal woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen langs de A1 worden de geluidsnormen overschreden. Het aantal klachten met betrekking tot de geluidsoverlast van de A1 is in de laatste jaren flink toegenomen. De klachten concentreren zich vooral rond kernen zoals Bathmen, Loo, Enter en Borne.

Langs de A1 zijn geluidsschermen en / of -wallen geplaatst bij Deventer, Enter en in de buurt van Hengelo. Er zijn geen stiltegebieden binnen het invloedsgebied van de A1.

Externe veiligheid

Over de A1 worden gevaarlijke stoffen vervoerd, zoals benzine en gas. Op het hoofdwegennet is dit toegestaan. Bij externe veiligheid (veiligheid van de omgeving van de



Geluidsscherm nabij Enter

transportas) kan het *individueel* en *groepsrisico* worden onderscheiden. Bij het individueel risico gaat het om de overlijdenskans per jaar ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij het risico voor groepen gaat het om de kans per jaar dat een groep van een bepaalde grootte in één keer dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval.

Langs de A1 zijn momenteel geen knelpunten op het gebied van externe veiligheid. Dat wil zeggen dat er geen gebieden zijn met een risico dat hoger ligt dan de normen.

Sociale aspecten

De onderwerpen die bij sociale aspecten aan bod komen gaan over de door mensen ervaren kwaliteit van de leefomgeving. Relevante onderwerpen zijn: bereikbaarheid voor langzaam verkeer, subjectieve veiligheid, sociale veiligheid, visuele hinder en barrièrewerking.

Voor zover bekend zijn er geen problemen ten aanzien van genoemde sociale aspecten.

4.3 Ontwikkelingen

De verwachte toename van het autoverkeer op de A1 heeft een negatief effect op de woonomgeving van nabij gelegen woningen. De bewoners zullen met name te maken krijgen met een toename van geluidhinder en luchtvervuiling. De externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen) zal er zeker niet op vooruit gaan.

Rijk, provincie en gemeenten zijn bezig het woon- en leefklimaat te verbeteren. Voorbeelden van maatregelen op dat gebied zijn de aanleg van geluidsschermen, de bescherming van de drinkwatervoorziening door riolering en bezinkbassins, het verminderen van barrières en de aanleg van recreatievoorzieningen. Op de A1 zal daar waar nu nog geen ZOAB (Zeer Open Asfaltbeton) aanwezig is dit de komende jaren worden aangebracht. ZOAB vermindert de geluidhinder. Desondanks zullen er in de toekomst problemen blijven bestaan op het gebied van luchtvervuiling en geluidhinder als er geen aanvullende maatregelen worden getroffen.

5 Natuur en landschap

De A1 doorsnijdt een landschap dat zowel in natuurlijk als in historisch opzicht van grote waarde is. Een groot deel van het gebied valt onder de Ecologische Hoofdstructuur, een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden. Er zijn al maatregelen genomen om die gebieden weer met elkaar te verbinden (te 'ontsnipperen'). In de toekomst zullen op meer plaatsen verbindingen worden aangelegd (bijvoorbeeld eco-ducten of kleinwildtunnels). Daarnaast zijn er maatregelen om waardevol cultuurlandschap te behouden of te herstellen door bijvoorbeeld de aanleg van bos. Als er meer verkeer over de A1 rijdt, heeft dit met name gevolgen voor de geluidhinder langs de weg. Daarnaast heeft toenemend verkeer effect op de water- en bodemkwaliteit van gebieden direct naast de weg.

5.1 Beleid

5.1.1 Nationaal beleid

Het rijksbeleid voor natuur en landschap is onder meer vastgelegd in het Structuurschema Groene Ruimte en het Natuurbeleidsplan (NBP). Beoogd wordt waardevolle gebieden en plant- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting (verdroging, verzuring, verontreiniging en versnippering) tegen te gaan. Uitgangspunt in het natuur- en landschapsbeleid is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingzones. De begrenzing van de EHS is een provinciale taak. Een voorwaarde voor het behoud van de EHS is, dat de bestaande bodemkundige en waterhuishoudkundige situatie gehandhaafd wordt.

Aantasting van de EHS is alleen mogelijk in geval van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Bij aantasting van de EHS is het compensatiebeginsel van toepassing. Dat betekent dat verloren gegane natuur-, landschaps- en recreatieve waarden elders moeten worden gecompenseerd, zodat er per saldo geen kwaliteitsverlies optreedt.

In het SVV-II en het NBP is als doel geformuleerd de versnippering van natuur en landschap terug te dringen. Het MIT 1999 - 2003 geeft aan dat het tussendoel voor 2000 voor het terugdringen van het aantal doorsnijdingen van de ecologische hoofdstructuur zal worden gehaald. Het meldt tevens dat ten aanzien van de doelen voor 2010 nog weinig is te zeggen, omdat de resterende knelpunten steeds moeilijker op te lossen zullen zijn.

Het beleid voor natuur en landschap is voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale afspraken, die dieren en / of planten beschermen. Verder zijn in diverse wetten, plannen en verordeningen doelen vastgelegd voor het behoud van onder meer landschappelijk en cultuurhistorische elementen die de ontstaansgeschiedenis van Nederland kenmerken.

5.1.2 Regionaal beleid

De provincie Overijssel heeft de Beleidsnota Natuur en Landschap vastgesteld. Binnen het Overijsselse invloedsgebied van de A1 zijn specifieke, regionale kwaliteiten richtinggevend zoals het behoud en herstel van waardevolle cultuur- en natuurlandschappen (aangeduid als de blauwe koers). Binnen de kleinschalige landschappen van Twente streeft de provincie naar het behoud, herstel en versterking van de landschapstructuur mede door natuurontwikkeling. Rond Bathmen en het Reggedal is er aandacht voor het verbeteren van de landbouw, het landschap en de natuur.

Beleid waterschappen

Het beleid van de waterschappen richt zich op de kwaliteit en kwantiteit van het water. In de (gedeeltelijk nog in ontwikkeling zijnde) beleidsnota's wordt er naar gestreefd de kwaliteit van het oppervlaktewater te verbeteren door terugdringing van de lozing van ongezuiwerd water.

5.2 Huidige situatie

Natuur

Het deeltraject Deventer - Hengelo ligt grotendeels in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).



Toegang tot tunneltje ten behoeve van kleinwild

Met de aanleg van de A1 heeft deels doorsnijding van een aantal natuurgebieden plaatsgevonden. Wel is de versnippering gedeeltelijk ongedaan gemaakt door de realisatie van kleinwildtunneltjes en dergelijke.

Het gebied tussen Holten en Rijssen maakt onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur van de Provincie Overijssel. Langs de A1 ten zuiden van Holten, bij de aansluiting met de N332, ligt het weidevogelgebied de Larensche Broek. De hogere gronden van de stuwwal ten zuiden van Rijssen zijn bezet met een vrij gesloten bosstructuur. Zij hebben een relatie met de Sallandse Heuvelrug, het natuurgebied De Borkeld en de landgoederenzone.

Er bevinden zich tevens verbindingzones tussen de landgoederen in Salland en de Graafschap.

In het traject tussen Bathmen en Buren vormt de A1 op meerdere plaatsen echter nog een barrière voor de natuur. Er liggen knelpunten voor de fauna ter hoogte van Deventer (Dotterbeek), Bathmen (Schipbeek), Rijssen, Enter (Boven Regge en Twickelsche Vaart) en Borne (Azelerbeek). Dit zijn verbindingzones tussen of onderdelen van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS).

Een deel van de fauna ondervindt nadrukkelijk nadelige gevolgen van teveel geluidhinder. Op een groot deel van de A1 is inmiddels ZOAB aangebracht. Dit heeft tot gevolg dat

de verstoring als gevolg van verkeerslawaai afneemt, hetgeen gunstig is voor de fauna.

Kaart 5.2 *Natuur en landschap* geeft onder meer de EHS en ecologische verbindingzones weer.

Landschap en cultuurhistorie

Het landschap gelegen aan de zuidzijde van de A1 achter Deventer en de afslag Lochem heeft een open en minder karakteristieke structuur. Het landschap rond Deventer met een uitloper richting Lochem maakt deel uit van een landgoederenzone. Direct ten zuiden van de A1 ter hoogte van afslag Markelo ligt De Borkeld. De kern van dit natuurreservaat van Staatsbosbeheer bestaat uit uitgestrekte heidevelden en een hoogveen gebied in regeneratie met daaromheen boscomplexen. Ook ligt binnen dit natuurreservaat een waardevol jeneverbessen struweel. Op de hogere delen liggen wettelijk beschermde, archeologisch waardevolle monumenten waaronder grafheuvels. Het tracé van de A1 is op grond van deze natuur- en archeologische waarden aangepast zodat dit waardevolle gebied gespaard bleef. Rond Delden ligt het landgoed Twickel dat deel uitmaakt van de landgoederenzone die zich uitstrekt tussen Deventer, Rijssen, Delden en Haaksbergen.

Bodem en water

Aan de zuidzijde van Deventer en ten noorden van Hengelo worden grondwaterbeschermingsgebieden rond waterwinlocaties doorsneden. De A1 doorsnijdt verder diverse klei-



Jeneverbessenveld in natuurreservaat De Borkeld

kaart 5.2 Natuur en Landschap



ne waterlopen met een toegekende waarde zoals vermeld in het provinciale waterhuishoudingsplan. Dit zijn onder andere de Schipbeek (ten oosten van Bathmen), de Boven Regge en de Twickelsche Vaart (ten oosten van Enter) en de Azelerbeek (ten westen van Borne). Diffuse verontreiniging, door het afspoelen van regenwater vanaf het wegdek, heeft een negatieve invloed op de voedselarme systemen van de natuurgebieden De Borkeld en Enterven.

In het flauw hellende zandgebied van Overijssel zijn vooral beeksystemen aanwezig waar peilbeheer voor landbouw en natuur slechts beperkt mogelijk is. Verzuring van bepaalde oppervlaktewateren, zoals bronnen, beekbovenlopen en vennen en verdroging hebben geleid tot een aanzienlijke achteruitgang van de natuurwaarden. Het Braamshaarveld is een waardevol nat heidegebied en gelegen direct ten zuiden van het knooppunt Azelo. Door zijn karakter is het gevoelig voor verontreiniging. Het gebied bezit een wettelijk beschermde status door de Natuurbeschermingswet.

5.3 Ontwikkelingen

Natuur

De toename van de verkeersdruk kan meer verstoring tot gevolg hebben. Voor bestaande rijkswegen is in het MIT 1999 - 2003 een apart budget ten behoeve van een ontsnipperingsprogramma opgenomen. Door de provincie Overijssel wordt, in samenwerking met de Landinrichtingsdienst, gewerkt aan de concrete invulling van de verbindingzones binnen de PEHS. Momenteel voert Rijkswaterstaat onderzoek uit naar de realisatie van een ecoduct over de A1, welke een ecologische verbinding vormt tussen het Rijssense veld en De Borkeld. Deze realisatie is echter niet voorzien in de huidige planperiode van het MIT 1999 - 2003.

In de Achterhoek geldt De Dorther Beek als aangewezen stapsteen voor de verbindingzone tussen Laren (Gelderland) en Gorssel.

Natuurontwikkelingsprojecten binnen het invloedsgebied van de A1 zijn momenteel gepland in de volgende gebieden:

- Demmersblok (zuidelijk van de A1, tussen Enter en Delden);
- Middelveen (noordelijk van de A1, tussen Holten en Rijssen);
- enkele kleine gebieden langs de Boven Regge (ten noorden van de A1, bij Enter).

Ter hoogte van Bathmen vindt een doorsnijding plaats van de verbindingzone tussen de landgoederen van Salland en de landgoederen in de Graafschap. Dit wordt als een knelpunt ervaren. Daarom werkt de provincie Overijssel, tezamen met de Landinrichtingsdienst, aan de concrete invulling van de verbindingzones binnen de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS).

Het aanbrengen van ZOAB op die delen van de A1 waar dit nog niet aanwezig is draagt bij aan het verminderen van de geluidhinder, hetgeen een gunstige invloed heeft op de verstoring als gevolg van verkeerslawaaï.

Landschap en cultuurhistorie

Het waterschap Regge en Dinkel heeft gevorderde plannen voor een integraal beekherstel van de Azelerbeek en de Twickelsche Vaart, waarbij één van de speerpunten het herstel van natuur en landschappelijke structuur is.

Omdat momenteel een eenduidige beheersvisie ontbreekt in het traject van Bathmen tot knooppunt Azelo zal Rijkswaterstaat een visie opstellen voor landschappelijke inpassing en groenbeheerplannen. Het opstellen van een landschaps- en groenbeheersplan voor die delen die de EHS doorsnijden hebben de hoogste prioriteit.

Met behulp van het landinrichtingsinstrumentarium zal de landschappelijke kwaliteit binnen de provincie Overijssel, waar mogelijk, worden verbeterd.

Bodem en water

Waterschappen richten zich met hun beleid op de verbetering van de kwaliteit van het water. In de komende jaren zal de kwaliteit daardoor toenemen. Het waterschap Regge en Dinkel is in een vergevorderd stadium inzake de bovenvermelde integrale beekherstelplannen voor onder meer de Twickelsche Vaart en de Azelerbeek. De afstroming van

water is een ander speerpunt uit die plannen. Ook de kwaliteit van het oppervlaktewater krijgt daarin aandacht. Dit zal erin resulteren dat de kwaliteit van het oppervlaktewater de komende jaren zal verbeteren.

Door de toename van verkeer op de A1 zal de verontreiniging van het oppervlaktewater echter eveneens toenemen. De in paragraaf 4.3 genoemde ontwikkelingen hebben deels een gunstige invloed op de kwaliteit van de bodem en het water. Voorbeelden daarvan zijn de bescherming van de drinkwatervoorziening en de vermindering van de belasting van het oppervlaktewater door riolering en bezinkbassins. Deze bezinkbassins leiden wel tot lokale verontreinigingen van de bodem, maar zijn goed beheersbaar en kunnen eenvoudig gereinigd worden. Tevens wordt de kwaliteit van het oppervlaktewater nabij de weg verbeterd door de toepassing van ZOAB.

Oplossingen voor de A1 mogen volgens het beleid van de waterschappen niet leiden tot meer problemen voor de waterkwaliteit.

6 Probleem- en doelstelling

Huidige en toekomstige fileproblemen op de A1 tussen Deventer en Hengelo zijn de directe aanleiding voor de studie. De alternatieven in de Trajectnota moeten er in elk geval toe leiden dat er ook na 2010 een soepele verkeersdoorstroming is op dit gedeelte van de A1. Dat is het belangrijkste doel. Maar er wordt ook gekeken naar verkeersveiligheid en leefbaarheid.

6.1 Probleemstelling

6.1.1 Kernprobleem: bereikbaarheid

In hoofdstuk 1 is aangegeven dat er tegelijkertijd negen Startnotities zijn gepubliceerd voor verschillende deeltrajecten op drie achterlandverbindingen. De directe aanleiding hiervoor is de constatering dat de doorstroming van het verkeer over deze achterlandverbindingen op verschillende plaatsen nu al problematisch is en in de toekomst nog verder onder druk komt te staan. Verslechtering van de bereikbaarheid van de mainports Amsterdam / Schiphol, Rotterdam / Rijnmond en de andere economische centra in Nederland is het kernprobleem waarvoor in de negen gestarte procedures een oplossing gevonden zal moeten worden. Ook voor de A1 Deventer – Hengelo is bereikbaarheid de kern van de zaak.

In de afgelopen jaren is de A1 steeds drukker geworden. In de toekomst zal het verkeer verder groeien, ondanks allerlei maatregelen om deze groei af te remmen (het maatregelenpakket uit het SVV-II). Tussen Azelo en Buren zijn er nu al met een zekere regelmaat files, terwijl er in de nabije toekomst ook fileproblemen zullen ontstaan op andere wegvakken van de A1 Deventer - Hengelo. De files spelen niet alleen het doorgaande verkeer parten, ze hebben ook gevolgen voor het regionale verkeer. Het onderliggende wegennet tussen Deventer en Hengelo is ontoereikend om het regionale verkeer te verwerken.

Voor de Nederlandse economie is een goede verkeersdoorstroming op achterlandverbindingen van vitaal belang. In het SVV-II is als norm gesteld dat de congestiekans op de

achterlandverbindingen niet groter mag zijn dan 2%. Deze norm wordt in de nabije toekomst (voor 2010) op grote delen van het traject Deventer - Hengelo overschreden. Daarom zijn er maatregelen nodig om de congestiekans op dit deel van de A1 op een aanvaardbaar niveau te houden.

6.1.2 Overige problemen

Verkeersveiligheid

Door files op de A1 neemt de verkeersveiligheid af. Niet alleen op de A1, maar vooral ook op het onderliggend wegennet. Als er files staan op de A1 wordt het ook drukker op het onderliggend wegennet, omdat automobilisten andere routes gaan zoeken. Dit zorgt voor een toename van verkeersonveilige situaties en is ook hinderlijk voor de omgeving. Wel zal het verkeersbeheersingssysteem op de A1 een gunstige invloed hebben. Maar alleen daarmee wordt de gewenste daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden hoogstwaarschijnlijk niet gehaald.

Leefbaarheid

Na de aanleg van de A1 zijn op enkele plaatsen geluidwerende maatregelen getroffen. Daardoor wordt op die locaties aan de wettelijke normen voldaan. Op andere locaties is de geluidsbelasting op woningen hoger dan de wettelijk toegestane waarde. Deze locaties worden in het vervolg van de studie als aandachtspunt meegenomen.

Door de aanleg van de A1 is in het verleden een barrière ontstaan. Met aanvullende maatregelen als de bouw van ecoducten en (kleinere) wildtunnels, is al verbetering aangebracht. In de studie wordt onderzocht of de barrièrewerking verder verminderd kan worden.

6.2 Doelstelling

Tijdens de studie worden verschillende alternatieven uitgewerkt. Maatgevend voor de selectie en de uitwerking van de alternatieven is het te bereiken doel.

De doelstelling voor de A1 Deventer - Hengelo luidt als volgt:

- alternatieven moeten een oplossing bieden voor de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblemen op de A1 tussen Deventer en Hengelo. Concreet betekent dit dat alternatieven eraan moeten bijdragen dat de congestiekans op de A1 op dit weggedeelte aan de norm van 2% uit SVV-II voldoet of deze norm zo dicht mogelijk benadert. Dit geldt in elk geval voor het doorgaande verkeer;
- de alternatieven moeten eventuele nieuwe verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen zo veel mogelijk voorkomen en, indien mogelijk, moeten bestaande problemen verminderen.

In een aantal gevallen gaat verbetering van de bereikbaarheid goed samen met de verbetering van bijvoorbeeld verkeersveiligheid en leefbaarheid. Zo kan bij een reconstructie de barrièrewerking worden verminderd door de *aanleg van veilige onderdoorgangen of de aanleg van ecologische verbindingen*.

De praktijkervaring met recente vergelijkbare infrastructuurprojecten leert echter dat er soms tussen de verschillende doelen een zekere spanning bestaat. Het is lastig alternatieven te ontwikkelen die volledig aan alle doelen tegemoet komen. Daarom zal gezocht worden naar alternatieven waarbij de doelen zo veel mogelijk worden benaderd. Het garanderen van een goede doorstroming voor het doorgaande verkeer blijft evenwel het belangrijkste uitgangspunt.

7 Alternatieven

Welke mogelijkheden zijn er om het verkeer over de A1 tussen Deventer en Hengelo ook na 2010 goed te laten doorstromen? Dat kan op twee manieren: het reeds aanwezige asfalt beter benutten, of de weg verbreden. Tijdens de studie wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief uitgewerkt.

7.1 Werkwijze bij de selectie en samenstelling van alternatieven

Uitgangspunten

In hoofdstuk 1 is aangegeven dat deze Startnotitie tegelijkertijd met acht andere Startnotities ter inzage is gelegd – een initiatief in het kader van de nota 'Samen Werken Aan Bereikbaarheid' (SWAB). Bij het opstellen van deze Startnotities zijn algemene uitgangspunten gebruikt als leidraad voor de selectie van alternatieven. Van deze algemene uitgangspunten zijn de volgende van belang in het geval van de A1 Deventer - Hengelo:

1. Als verbreding noodzakelijk is, wordt alleen gekeken naar aansluitende verbreding van de huidige weg. Hiermee wordt voorkomen dat er extra ruimte tussen wegen wordt ingesloten en verloren gaat. Nieuwe wegen en omleggingen zijn niet aan de orde.
2. Als verbreding noodzakelijk is, wordt uitgegaan van verbreding op de huidige hoogte van de weg. Verdiepte liggingen zijn niet aan de orde.
 - Een eventuele verbreding van de A1 op de huidige hoogteligging en het huidige tracé levert naar verwachting geen onoverkomelijke problemen op.
3. Van alle alternatieven wordt de toekomstvastheid aangegeven. Indien verbredingsalternatieven (zie paragraaf 7.2) met één extra rijstrook in de periode 2010 – 2020 niet probleemoplossend zijn, worden ook verdere verbredingen of andersoortige maatregelen onderzocht.
 - Voor de A1 geldt: op basis van de huidige inzichten is de verwachting dat voor de wegvakken Deventer - Markelo en Azelo - Buren een extra rijstrook (van 2 x 2 naar 2 x 3) probleemoplossend is tot 2020. Op het traject Markelo - Azelo lijkt de huidige situatie geen problemen op te gaan leveren tot 2020.

4. 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 doelgroepen. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld het scheiden van korte- en lange-afstandsverkeer, of het scheiden van vrachtverkeer / bussen en overig verkeer.
5. Wisselstroken (dit zijn stroken die voor de drukste richting worden ingezet) zijn alleen aan de orde bij sterk ongelijke verkeersdrukte (per richting) in de spits.
 - Voor de A1 geldt: wisselstroken vergen een gewijzigd ruimtebeslag en een andere indeling waarmee in het verleden bij de aardebanen en bruggen / viaducten geen rekening is gehouden.

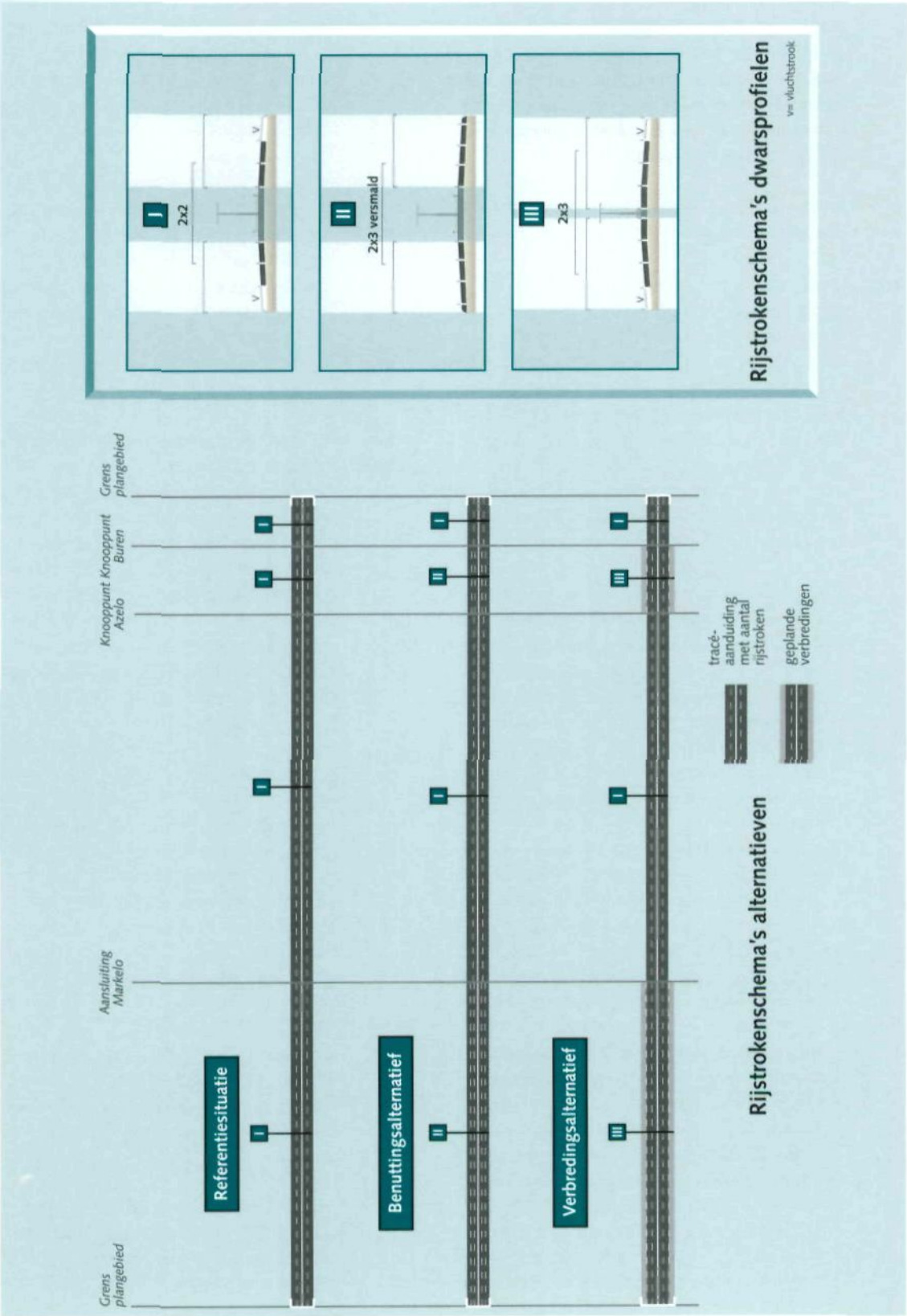
Extra verbetering openbaar vervoer: geen probleemoplossend alternatief

Van het totaal aan verplaatsingen per spoor en over de A1 op het traject Deventer – Rijssen neemt het openbaar vervoer (OV) op dit moment circa 15% voor zijn rekening. Voor het traject Azelo – Buren (met parallel daaraan de spoorlijn Almelo – Hengelo) ligt het aantal treinreizigers op circa 18%. In het SVV-II is een aanzienlijk verbeterd stelsel voor openbaar vervoer opgenomen. Rail 21 maakt daarvan onderdeel uit, net als (zij het wat minder expliciet) verbetering van het regionale OV-stelsel.

Om de congestiekans naar het niveau van 2% te brengen, zouden op het traject Deventer - Rijssen tussen 2010 en 2020 zo'n 13.000 auto's minder moeten rijden. Dit betekent voor het openbaar vervoer een extra aanbod van circa 15.000 reizigers (meer dan de 11.800 die in 1995 werden vervoerd). Voor het traject Almelo – Hengelo is de benodigde extra toename van reizigers nog groter. Het gaat op dat traject om ongeveer 20.000 reizigers bovenop het aantal dat volgens de huidige plannen (Rail 21) is te verwachten en bijna anderhalf maal het aantal uit 1995 (14.400).

De mogelijkheden om met extra verbetering van het OV (dus met aanvullende maatregelen bovenop de reeds voorziene verbeteringen) het fileprobleem op te lossen, lijken beperkt. De provincie Overijssel en de regio

kaart 7.2 Alternatieven en dwarsprofielen



Twente zijn van mening dat OV weliswaar een belangrijke betekenis heeft voor de reductie van het autoverkeer, maar dat uitsluitend extra verbetering van het OV niet toereikend is. Ook de huidige vervoerders, NS-Reizigers en Verenigd Streekvervoer Nederland, zien onvoldoende mogelijkheden om een duidelijk groter marktaandeel te realiseren. Aanwezige potenties worden benut om Rail 21 te kunnen realiseren.

Het voorstel is dan ook om een alternatief dat voornamelijk inzet op verbetering van het OV buiten beschouwing te laten.

Wel kunnen de gevolgen van extra OV voor andere alternatieven worden verwerkt. Door gevoeligheidsanalyses kunnen eventuele bijdragen aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem duidelijk worden gemaakt.

Rekeningrijden: praktijkervaringen worden afgewacht

Het Rijk is van plan – in eerste instantie vooral in de Randstad - rekeningrijden in te voeren. Hiermee wordt beoogd de hoeveelheid verkeer tijdens de ochtendspits sterk te reduceren en daarmee files terug te dringen. Hoe effectief rekeningrijden is, is bij gebrek aan praktijkervaringen op dit moment nog niet goed aan te geven.

De praktijkervaringen met rekeningrijden worden nauwlettend in de gaten gehouden. Mocht tijdens de studie meer inzicht ontstaan in de daadwerkelijke reductie, dan zullen de resultaten betrokken worden bij de ontwikkeling van de uit te werken alternatieven en varianten en de beschrijving daarvan in de Trajectnota.

7.2 Te onderzoeken alternatieven

Voorgesteld wordt om in de studie de volgende alternatieven uit te werken (zie ook kaart 7.2):

- Referentiesituatie;
- Benuttingsalternatief;
- Verbredingsalternatief (2 x 3 rijstroken op de wegvakken Deventer - Markelo en Azelo - Buren);
- Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).

7.2.1 Referentiesituatie ('niets extra's doen')

In een Trajectnota moet altijd de zogenoemde referentiesituatie beschreven worden. Deze referentiesituatie staat gelijk aan 'niets extra's doen': maatregelen waarover al besluiten genomen zijn worden uitgevoerd, maar er worden geen specifieke nieuwe maatregelen ingezet om de verkeersdoorstroming tussen Deventer en Hengelo te verbeteren. Er komen bijvoorbeeld geen extra rijstroken. Het doel dat in hoofdstuk 6 gepresenteerd is, wordt in de referentiesituatie niet bereikt en ook niet benaderd.

De beschrijving van de referentiesituatie heeft vooral een methodologische functie: de referentiesituatie vormt de basis voor de onderlinge vergelijking van de andere alternatieven. De effecten van deze alternatieven kunnen steeds systematisch tegen de referentiesituatie worden afgezet. Zodoende wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin ingrijpende maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze manier zo duidelijk mogelijk in beeld.

7.2.2 Benuttingsalternatief

Het is mogelijk de capaciteit van de weg te vergroten zonder grootschalige ingrepen aan de weg. Dit voorkomt dat er extra ruimte nodig is voor de weginfrastructuur en het kan ook kostenbesparend werken. Verbetering van de doorstroming van het verkeer op de reeds bestaande weginfrastructuur is de belangrijkste bouwsteen van het benuttingsalternatief.

In het benuttingsalternatief vindt geen verbreding plaats. De maatregelen zijn gericht op een optimaal gebruik van de aanwezige infrastructuur, (doorstromings- en benuttingsmaatregelen). Maatregelen die in dit verband onder meer onderzocht zullen worden zijn:

- **Vluchtstrookgebruik:** in eerste instantie in de spits, maar ook wordt bezien in hoeverre een ruimer gebruik mogelijk is en wat de consequenties van vluchtstrookgebruik zijn voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid;

- *Toeritdosering*: deze techniek zorgt ervoor dat niet te veel verkeer tegelijkertijd de hoofdrijbaan op kan. Toeritdosering kan toegepast worden wanneer er regelmatig filevorming op de hoofdrijbaan ontstaat. Het voorkomt dat de doorstroming op de hoofdrijbanen verstoord wordt door invogend verkeer. Het gaat hierbij om meer locaties dan de reeds in paragraaf 2.3 genoemde;
- *Dynamische rijstrookindeling*: afhankelijk van het aantal benodigde rijstroken wordt de rijbaan qua indeling aangepast.

Er zijn ook nog andere mogelijkheden aanwezig, die tijdens de opstelling van de Trajectnota worden onderzocht op hun voor- en nadelen, bijvoorbeeld een inhaalverbod voor het vrachtverkeer in de spits. Het benuttingsalternatief wordt in de loop van de studie concreet ingevuld.

7.2.3 Verbredingsalternatief (2 x 3 rijstroken op de wegvakken Deventer - Markelo en Azelo - Buren)

In het verbredingsalternatief komen er 2 x 3 rijstroken met een normale breedte op de wegvakken Deventer - Markelo en Azelo - Buren, een verbreding van de huidige weg met één rijstrook per richting. Tijdens de studie moet blijken of ook het wegvak Markelo - Rijssen vergroting van de capaciteit behoeft. Een eventuele verbreding van dit wegvak is niet aangegeven op kaart 7.2. Voor de overige wegvakken volstaat volgens de huidige inzichten de huidige capaciteit van 2 x 2 rijstroken. Bij de te verbreden gedeelten wordt het dwarsprofiel, waar mogelijk, geoptimaliseerd waarbij andere factoren (bijvoorbeeld plaatsen van geluidsschermen) zo goed mogelijk verwerkt kunnen worden.

Tijdens de aanleg van de huidige A1 is rekening gehouden met een verbreding naar 2 x 3 rijstroken. Deze ruimte zal worden benut. Op kaart 7.2 is de verbredingsrichting per rijbaan indicatief aangegeven. De ruimte ligt aan de middenbermzijde.

Dit alternatief is volgens de huidige inzichten voldoende voor een duurzame oplossing tot ten minste 2020.

7.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het is een wettelijke verplichting om in een Trajectnota een zogenoemd meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) te presenteren. In zo'n MMA moeten nadelige gevolgen voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap voorkomen worden of tot een minimum beperkt blijven. Tegelijkertijd moet een MMA ook een realistisch alternatief zijn. Het heeft bijvoorbeeld weinig zin een MMA uit te werken dat in vergelijking met de andere alternatieven zeer kostbaar is. Een belangrijke eis is ook dat het MMA het doel uit hoofdstuk 6 moet kunnen bereiken of op z'n minst benaderen. Het MMA is, kortom, een redelijk alternatief dat de verkeersproblemen oplost met de minste belasting voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap.

Op dit moment is nog niet bekend hoe het MMA er concreet uit zal zien. Het wordt samengesteld op basis van inzichten die worden verkregen tijdens de effectenbepalingen.

8 Effecten

In de Trajectnota worden de effecten van de alternatieven beschreven. Uiteraard gaat daarbij veel aandacht uit naar de effecten voor de doorstroming van het verkeer. Maar ook wordt in kaart gebracht welke gevolgen de verkeersstromen over de A1 hebben voor de leefomgeving en op welke manier de natuur en het landschap beïnvloed worden. Sommige effecten worden in cijfers uitgedrukt, andere krijgen een 'kwalitatieve' beschrijving. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken.

8.1 Werkwijze bij de effectbeschrijving

Studiegebied

De Trajectnota moet inzicht geven in de effecten die de alternatieven hebben op:

- verkeer en vervoer;
- ruimtelijke ordening en economie;
- woon- en leefmilieu;
- natuur en landschap.

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidshinder). Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn.

Tijdshorizon

Voor elk alternatief wordt onderzocht welke effecten het heeft tijdens de aanlegfase en welke effecten er zouden zijn wanneer het betreffende alternatief gerealiseerd is (de eind-situatie). Wat een realistische termijn is voor de realisatie van de alternatieven, is op dit moment moeilijk aan te geven. In aansluiting op het MIT 1999 - 2003 is het uitgangspunt in de studie dat het alternatief dat uiteindelijk de voorkeur krijgt, gerealiseerd wordt in de periode tussen 2010 en 2020. Voor effecten waarbij de verkeersintensiteit maatgevend is (bijvoorbeeld geluidhinder en luchtverontreiniging) is het nodig een concreet richtjaar te gebruiken in de voorspellingen. In die gevallen is het jaar 2020 uitgangspunt.

Aanpak: effectbeschrijving in dienst van besluitvorming

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten het mogelijk maakt de alternatieven te beoordelen en onderling te vergelijken. Dat heeft drie gevolgen voor de aanpak:

- in de effectbeschrijving moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante wetten en beleidsnota's (zie ook de hoofdstukken 2 tot en met 5). Zolang nog geen beleidsdoelen voor 2020 voorhanden zijn, zullen hiervoor de doelen voor 2010 worden gehanteerd;
- met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het nodig bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten te bestuderen, aan de hand van dezelfde effectvoorspellingsmethoden;
- voor de besluitvorming is het van belang te weten op welke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. De effectbeschrijving richt zich dan ook vooral op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven: 'kwantitatief' en 'kwalitatief'. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect uit in cijfers, bijvoorbeeld: '6.500 ernstig geluidsgehinderden', 'een congestiekans van 13%', '23 hectare areaalverlies voor de landbouw', 'kosten: f 390 miljoen'. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer 'beschouwend' karakter. Een kwalitatieve beschrijving geeft bijvoorbeeld aan of er in vergelijking met de huidige situatie sprake is van een verbetering of een verslechtering, zonder dat er exacte cijfers gebruikt worden.

In de volgende paragraaf wordt bij verschillende soorten effectbeschrijvingen voorgesteld te volstaan met kwalitatieve beschrijvingen. Daar zijn verschillende redenen voor. In sommige gevallen is bijvoorbeeld bij de aanleg van een weg al rekening gehouden met een mogelijke verbreding. Dat heeft dan als consequentie dat de ruimtelijke effecten van een

verbreding beperkt zijn; een gedetailleerde becijfering van die effecten heeft dan weinig zin. Verder zijn er effecten die zich nu eenmaal moeilijk laten uitdrukken in harde getallen, zoals effecten op het landschap. Ook dan is een kwalitatieve beschrijving nodig.

Voorts speelt het gebruikelijke detailniveau in een Trajectnota een rol. Een Trajectnota beschrijft altijd alternatieven op hoofdlijnen. Het zou weinig efficiënt zijn alle alternatieven stuk voor stuk heel gedetailleerd in te vullen voordat er een keuze is gemaakt. De noodzakelijke detaillering – en dan uitsluitend voor het alternatief dat de voorkeur krijgt – vindt pas plaats tijdens de procedurestap ná de Trajectnota, de stap van het zogenoemde Ontwerp-Tracébesluit (zie ook hoofdstuk 9). In dat stadium moet er gewoonlijk het nodige aanvullende cijfermateriaal beschikbaar komen, terwijl deze cijfers nog niet nodig zijn voor de keuze op hoofdlijnen.

8.2 Te beschrijven effecten

Verkeer en vervoer

Verkeersafwikkeling

Voor elk alternatief worden de verkeerskundige effecten in kaart gebracht. Daarbij gaat het om te beginnen om de A1 zelf: is de doelstelling – een nagenoeg filevrij deeltraject op deze achterlandverbinding – haalbaar? 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. Tevens wordt een aanduiding gegeven van de restcapaciteit per alternatief. Voor het onderliggend wegennet wordt per alternatief de verhouding tussen intensiteit en capaciteit in de spitsperiode berekend (rekenmodel).

Dergelijk onderzoek heeft een tweeledig doel: het maakt een verkeerskundige beoordeling mogelijk en de uitkomsten dienen als invoer voor het onderzoek naar de milieueffecten die afhankelijk zijn van de hoeveelheid verkeer (zoals geluidhinder).

Verkeersveiligheid

Het effect van de verschillende alternatieven op de verkeersveiligheid voor de weggebruiker zal worden onderzocht. Naast de hoofd-

weg zal daarbij, indien relevant, ook het onderliggende wegennet worden meegenomen. Dit onderzoek zal gebeuren op basis van kengetallen en streefrisicowaarden. Voor dit laatste wordt een inschatting gemaakt van het aantal slachtoffers, waarna op basis van het voertuigkilometrage een risicocijfer wordt berekend. Uiteraard wordt een relatie gelegd met de landelijke doelstellingen.

In paragraaf 7.1 is aangegeven waarom een oplossing met uitsluitend extra openbaar vervoer (bovenop het pakket uit het SVV-II) buiten beschouwing blijft. Criteria als de reistijdverhouding tussen openbaar vervoer en auto en aantallen reizigers in het openbaar vervoer zijn niet onderscheidend. Deze criteria blijven daarom buiten beschouwing.

Ruimtelijke ordening en economie

Onderscheidende effecten op het ruimtegebruik (stedenbouwkundige kwaliteit, bovenlokale ruimtelijke effecten, recreatie) worden globaal kwalitatief beschreven. De effecten op bestaande / geprojecteerde woningen en bedrijventerreinen en de effecten voor landbouwgronden worden globaal kwantitatief beschreven.

Economische effecten kunnen worden onderverdeeld naar nationale (directe) en regionale (indirecte) effecten. De nationale economische effecten worden per alternatief in beeld gebracht aan de hand van de congestiekans. Gezien de doelstelling van de studie - congestievrije achterlandverbindingen voor de mainports - wordt de kwaliteit van de verkeersafwikkeling beschouwd als een indicator voor het economisch nut. Op grond van de congestiekans kan het reistijdverlies (met als basis het aantal voertuigverliesuren) worden bepaald.

De regionaal-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 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 en het aantal aansluitingen. Dit is in deze studie niet het geval. Daarom zal in de Trajectnota niet worden ingegaan op de regionaal-economische effecten.

Woon- en leefmilieu

Geluid

Voor geluid wordt in de Trajectnota het akoestisch ruimtebeslag gepresenteerd met behulp van contouren. Bij het berekenen van de contouren wordt rekening gehouden met noodzakelijke geluidafschermende maatregelen om overschrijding van reeds vastgestelde hogere grenswaarden te voorkomen. In situaties waarin nog niet eerder hogere waarden van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting zijn vastgesteld, wordt uitgegaan van de noodzakelijke geluidafschermende maatregelen om zoveel mogelijk de voorkeursgrenswaarde te halen. In de Trajectnota wordt het akoestisch ruimtebeslag besproken aan de hand van een contourenkaart (met schaalniveau 1:25.000).



Schermen op basis van vastgestelde grenswaarden

De geluidsbeperkende maatregelen worden kwalitatief beschreven in de Trajectnota. Het deelaspect geluidgehinderden wordt kwalitatief besproken in relatie tot het akoestisch ruimtebeslag. Dit geldt ook voor de geluidgevoelige bestemmingen (zoals scholen, ziekenhuizen en dergelijke). Geluidseffecten op aanwezige stiltegebieden krijgen specifieke aandacht. Gezien de beperkte relevantie voor verbredingen wordt geen aandacht besteed aan cumulatie van geluid.

Het aspect trillingen wordt niet besproken in de Trajectnota, maar wordt meegenomen als voorwaarde bij het ontwerpen.

Lucht

Voor de lokale luchtkwaliteit richt de analyse

zich op de stoffen waarvoor wettelijke normen bestaan: SO_2 , zwevende deeltjes, CO , Pb , benzeen, NO_2 . Voor totale luchtmissies van verkeer richt de analyse zich op de nationale beleidsnormen voor de uitstoot van CO_2 , NO_x en koolwaterstoffen. De cijfermatige resultaten van deze berekeningen worden tezamen met een kwalitatieve analyse gepresenteerd in de Trajectnota.

Gezien de beperkte relevantie van geuraspecten bij weginfrastructuur wordt hieraan geen aandacht besteed in de Trajectnota.

Sociale aspecten

De beschrijving voor barrièrewerking en sociale veiligheid in de Trajectnota richt zich op bestaande knelpunten en eventuele nieuwe problemen die door de alternatieven veroorzaakt kunnen worden. Tijdens de volgende procedurestap (de uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit) wordt uitgebreider aandacht geschonken aan deze aspecten, evenals aan visuele hinder, in het kader van de inpassing van het wegontwerp.



Visuele hinder door wegverkeer

Externe veiligheid

De beschrijving van externe veiligheid richt zich op het individueel risico en het groepsrisico.

Natuur, landschap, bodem en water

Natuur

De Trajectnota biedt inzicht in de relevante effecten voor de natuur (flora, fauna en ecologie). Effecten als gevolg van toenemend ruimtebeslag worden globaal kwantitatief (in

hoeveelheid hectares) beschreven. Bij diverse instanties wordt nagegaan of zij gegevens beschikbaar hebben over eventuele bijzondere gebieden of bijzondere soorten die vernietigd of bedreigd worden. Versnippering en verstoring wordt alleen beschreven voor die gebieden waar extra effecten voor belangrijke ecologische verbindingen en / of waardevolle soorten zijn te verwachten. Indien ten behoeve van de alternatieven verlichting langs het traject of delen daarvan noodzakelijk is, zullen de effecten daarvan op de fauna in beeld worden gebracht. De mogelijkheden ter voorkoming of beperking van effecten, maar ook ter vermindering van reeds bestaande knelpunten, zullen worden onderzocht in het licht van te nemen mitigerende en, indien nodig, compenserende maatregelen.

Landschap

Aan de hand van een inventarisatie van landschap, cultuurhistorie, archeologie en geomorfologie wordt verkend waar bijzondere of waardevolle objecten en gebieden liggen, welke mogelijk worden vernietigd of aangetast, dan wel dat extra negatieve effecten op deelaspecten zijn te verwachten. In de effectbeschrijving ligt het accent op deze objecten en gebieden. De landschappelijke inpassing is een belangrijk aandachtspunt tijdens vervolgstappen in het besluitvormingsproces. Bij het gedetailleerde ontwerp wordt gebruik gemaakt van landschappelijke kennis en een landschappelijke visie.

Bodem en water

Relevante effecten voor bodem en water worden beschreven in de Trajectnota. De bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden alsmede waterwingebieden zullen in kaart worden gebracht om mogelijke knelpunten te inventariseren. In de fase van het Ontwerp-Tracébesluit zal in het kader van mitigerende maatregelen worden aangegeven op welke wijze negatieve effecten op het gebied van bodem en water worden voorkomen.

9 Procedure en planning

De Tracéwetprocedure bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotitie is de eerste stap. De Startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland wil gaan onderzoeken in de studie naar het deel van de A1 tussen Deventer en Hengelo. Tot 30 september 1999 kunt u schriftelijk op dit voorstel reageren.

9.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. De Tracéwetprocedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zo zorgvuldig mogelijk verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

In de Tracéwet zijn twee andere regelingen afgestemd:

- de regeling voor de milieu-effectrapportage uit de Wet Milieubeheer;
- de planologische regeling uit de Wet op de ruimtelijke ordening.

Verder gaat de Tracéwet in op vergunningen en ontheffingen die voor de uitvoering van het besluit nodig zijn.

De minister van V&W is samen met de minister van VROM verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit. Beide ministers vertolken in de procedure de rol van 'bevoegd gezag'. Provincies, regionaal openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse geraken, dan biedt de Tracéwet de betrokken ministers de mogelijkheid knopen door te hakken.

9.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. Het schema in deze paragraaf laat deze stappen zien.

Stap 1: Startnotitie

De Startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland. De Startnotitie wordt door het bevoegd gezag gedurende vier weken ter inzage gelegd.

Stap 2: Inspraak, advies, richtlijnen voor de Trajectnota

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 9.3 voor termijn en adres). De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen omtrent de alternatieven en effecten die onderzocht moeten gaan worden. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen, komt pas later aan de orde.

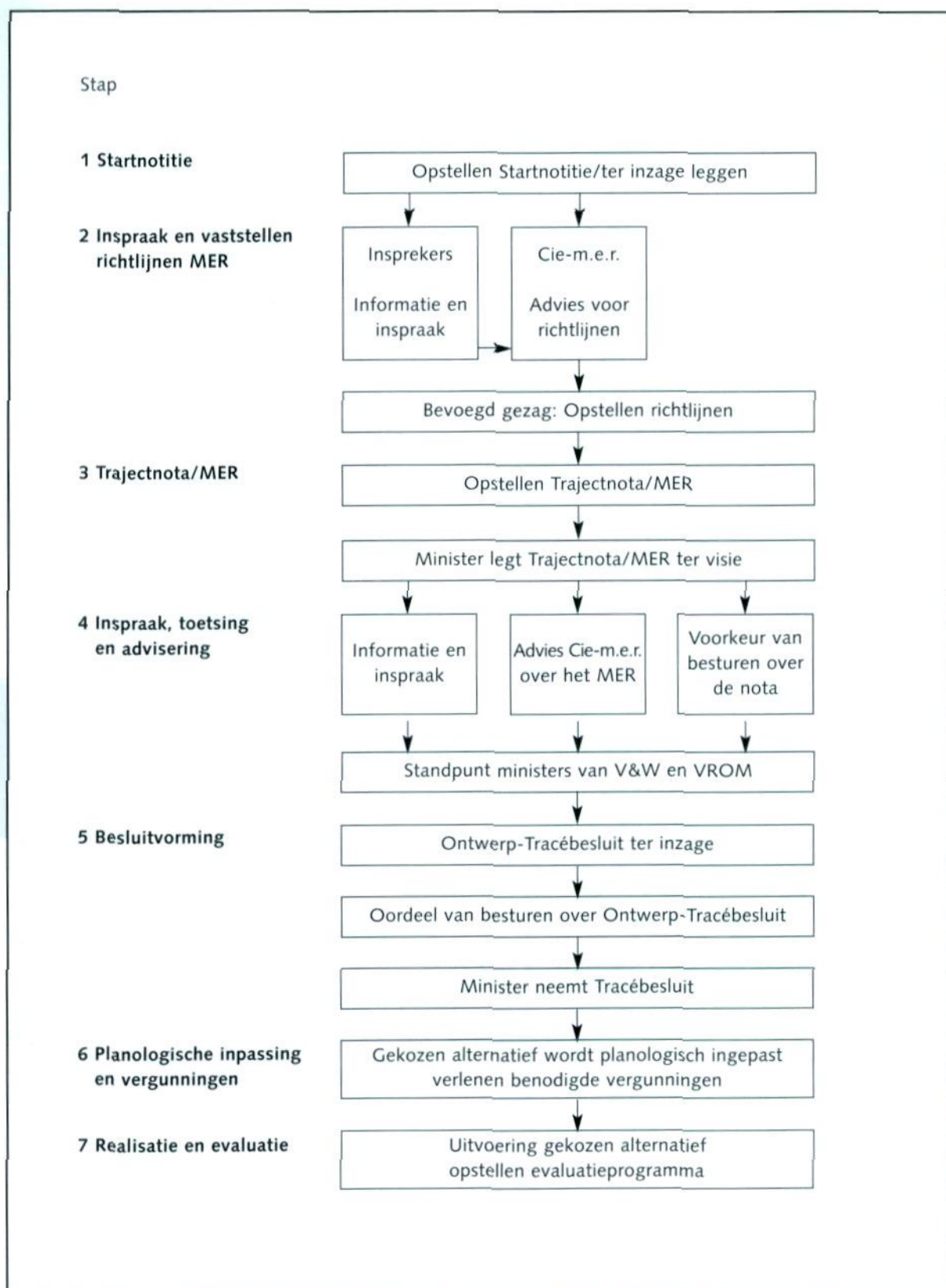
De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden voorts overhandigd aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota'. Het bevoegd gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van de Trajectnota van start gaan.

Stap 3: Trajectnota

Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland is als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota. De richtlijnen uit stap 2 zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in deze Trajectnota zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen;
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven;
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

9.2 Stappen in de procedure



Tijdens het opstellen van de Trajectnota wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen: gemeenten, provincies, waterschappen, enzovoort. Is de Trajectnota gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, dan wordt hij ter inzage gelegd.

Stap 4: Inspraak, advies en toetsing

De Trajectnota ligt minimaal acht weken ter visie. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Voorts is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens speciaal daartoe georganiseerde hoorzittingen). De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

- is de milieu-informatie in de Trajectnota correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren;
- welk van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur?

In dit stadium wordt tevens overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, regionaal openbare lichamen, provincies en waterschappen. Aan de betrokken bestuursorganen wordt specifiek gevraagd aan te geven:

- welke alternatieven in het ruimtelijk beleid passen;
- naar welk alternatief de voorkeur uitgaat.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie voor de milieu-effectrapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in de Trajectnota op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een Rapport van bevindingen uit aan de minister van V&W. Het OVI is een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de minister van V&W beoordeeld worden.

Stap 5: Besluitvorming (Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit)

Op basis van de informatie uit de Trajectnota, de inspraakreacties en de adviezen stelt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, een voorkeursalternatief vast. Dit wordt uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit. Aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen wordt gevraagd te reageren en, voor zover van toepassing, aan te geven of zij bereid zijn het gekozen alternatief in hun streek- en bestemmingsplannen op te nemen. Belangstellenden en betrokkenen kunnen in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling inspreken.

Daarna neemt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, het definitieve Tracébesluit. Wanneer er nog geen overeenstemming is bereikt met de andere betrokken bestuursorganen geeft de minister van VROM tegelijkertijd een 'aanwijzing' tot planologische medewerking aan inpassing van het tracé. Tegen het Tracébesluit en de eventuele aanwijzing is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stap 6: Planologische inpassing en vergunningen

Als de ministers besluiten tot reconstructie van de weg, dan moeten de betrokken provincies en gemeenten het gekozen alternatief planologisch inpassen. Verder moeten de benodigde vergunningen verleend worden. Tijdens deze procedurestap is geen bezwaar meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit. De afweging daarover heeft immers dan al plaatsgevonden (stap 5).

Stap 7: Realisatie en evaluatie

Indien een Tracébesluit tot reconstructie van de weg is genomen en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. Het bevoegd gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in de Trajectnota voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

9.3 Hoe kunt u reageren?

In deze Startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland wil gaan onderzoeken in de studie naar de A1 Deventer - Hengelo. Tijdens de inspraakronde over deze Startnotitie kunt u op dit onderzoeksvoorstel reageren. De inspraaktermijn loopt af op 30 september 1999. Vóór deze datum moet u uw inspraakreactie opsturen naar:

Inspreekpunt A1 Deventer – Hengelo
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Zoals reeds vermeld in hoofdstuk 1: bij de inspraak in dit stadium van de procedure draait het nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, na de publicatie van de Trajectnota. Inspreekreacties naar aanleiding van deze Startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten. Uw reactie is van harte welkom!

Verklarende woordenlijst

Aansluiting	Plaats waar een autosnelweg aansluit op het onderliggend wegennet of op een andere autosnelweg.
Achterlandverbindingen	Term uit het SVV-II. Bepaalde autosnelwegen zijn aangewezen als achterlandverbinding. Deze wegen vormen verbindingen tussen de mainports (Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol) en het Nederlandse "achterland": Duitsland en België.
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.
Archeologie	Wetenschap van (oude) historie die zich baseert op bodemvondsten en opgravingen.
Barrièrewerking	Doorsnijding van landschappen en natuur door infrastructuur (wegen, spoorlijnen).
Benuttingsalternatief	Alternatief waarbij de capaciteit van de weg wordt vergroot door het reeds aanwezige asfalt intensiever te gebruiken, bijvoorbeeld door gebruik van de vluchtstrook voor het verkeer.
Bereikbaarheid	De manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor de Trajectnota wordt opgesteld. In dit geval de minister van V&W en de minister van VROM.
Capaciteit van een weg	Het maximale aantal motorvoertuigen dat in een bepaalde tijd een punt van een weg kan passeren.
CO	Koolmonoxide, voor de mens giftige stof.
CO ₂	Kooldioxide, stof die bijdraagt aan het groter worden van het broeikas-effect.
Compenserende maatregel	Maatregelen waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan natuur, recreatie, landbouw of bosbouw op de ene plaats, (mogelijkheden voor) vervangende waarden elders worden gecreëerd.
Congestie	Snelheidsverlaging en filevorming.
Congestiekans	Percentage van de per etmaal passerende hoeveelheid verkeer dat hinder ondervindt van files. Voor het hoofdwegennet wordt als norm 5% aangehouden; voor achterlandverbindingen 2%.
Corridor	Een strook of gebied tussen twee kernen waarover vervoer via verschillende routes en met verschillende vervoerwijzen kan plaatsvinden.
Cultuurhistorie	Wetenschap die zich bezighoudt met het ontstaan van het cultuurlandschap en met de overblijfselen die naar de bewoningsgeschiedenis verwijzen.
dB(A)	Maat voor het geluidsdrukniveau waarbij een (frequentie-afhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.
Doelgroepoplossing	Voorziening bestemd voor speciale categorieën verkeer.
Ecologische verbindingszone	(Ecologisch) gebied of structuur die verbreding, verplaatsing en uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maakt.
EHS	Ecologische Hoofd Structuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid.
Emissie	Uitstoot of lozing van stoffen, geluid of licht.
Externe veiligheid	Het risico dat mensen in de directe omgeving van de weg lopen door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.
Geluidsbelasting	De waarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats (afkomstig van bepaalde geluidsbronnen).
Geluidsgehinderden	Mensen die last hebben van het geluid. Het aantal wordt berekend uit een gegeven verhouding tussen ernstig gehinderden, gehinderden en matig gehinderden per geluidsbelastingklasse van 5 dB(A).

Geomorfologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaanswijze, vorm en opbouw van het aardoppervlak.
Gevoeligheidsanalyse	Analyse van de mate waarin de uitkomsten van een analyse beïnvloed worden door verandering in hetzij de gebruikte feitelijke gegevens, hetzij de vooronderstellingen waarvan bij het gebruik van die gegevens is uitgegaan.
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat ten minste moet worden bereikt of gehandhaafd.
Groepsrisico	Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Zie ook 'individueel risico'.
Individueel risico	Kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien deze zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden.
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.
Invloedsgebied	Het gebied waarbinnen de effecten kunnen optreden als gevolg van de wegverbinding tussen twee plaatsen of punten.
Kwel	Omhooggerichte grondwaterstroming.
Leefbaarheid	Term uit het SVV-II, waarmee de kwaliteit van de woon- en leefomgeving van mensen en andere organismen wordt aangeduid.
Maaiveld	Het natuurlijk terreinoppervlak.
Mainport	Belangrijke toegangspoort tot Europa; in Nederland zijn dit Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol.
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren.
Milieu-effectrapport	Een openbaar document als gevolg van de m.e.r.-procedure, waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven daarvoor systematisch en objectief worden beschreven. Afgekort MER. Bij grote infrastructuurprojecten wordt deze rapportage geïntegreerd opgenomen in de Trajectnota.
Milieu-effectrapportage	Een in de wet voorgeschreven procedure, als hulpmiddel bij de besluitvorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Afgekort tot m.e.r.
Ministerie van V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Ministerie van VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu voorkomt of beperkt.
MMA	Meest milieuvriendelijk alternatief.
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen.
Mvt	Motorvoertuigen.
Natuurontwikkelingsgebied	Gebied, vastgelegd in EHS, dat kansen biedt voor het ontwikkelen van natuurwaarden van (inter)nationale betekenis of voor het aanzienlijk verhogen van de bestaande natuurwaarden.
NO _x	Stikstofoxiden, betrokken bij onder meer verzuring.
NVVP	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan; een actualisering van het SVV-II. Dit plan is nog niet af, maar er zijn wel al gegevens beschikbaar voor studies.
Onderliggend wegennet	Alle wegen in het studiegebied, behalve de auto(snel)wegen (dus hoofdwegen, lokale wegen en overige wegen).
OV	Openbaar vervoer.
OV-assen	Openbaar vervoer-assen. Dergelijke assen bestaand bijvoorbeeld uit een hoogwaardige bus- of spoorverbinding.
OVI	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur.
Rail 21	Landelijk plan voor de verbetering van het openbaar personenvervoer per trein.

Literatuur

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1990, **Tweede structuurschema Verkeer en Vervoer**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1996, **Nota 'Samen werken aan bereikbaarheid'**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1996, **Nota 'Transport in Balans'**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998, **Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999-2003 (MIT 1999-2003)**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1997, **Verkenning achterlandverbinding A1 Amsterdam-Duitsland, Van Rand tot Randstad**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1997, **Verkeersgegevens 1995, jaarrapport**

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1998, **Nationaal Milieubeleidsplan 3**

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1997, **Actualisatie van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)**

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1990, **Natuurbeleidsplan**

Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Visserij, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1990, **Structuurschema Groene Ruimte**

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1995, **Nota 'Uitwerking compensatiebeginsel Structuurschema Groene Ruimte'**

Provincie Gelderland, 1998, **Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan**

Provincie Gelderland, 1996, **Streekplan Gelderland**

Provincie Gelderland, 1997, **Streekplanuitwerking regionale bedrijventerreinplanning Gelderland**

Provincie Gelderland, 1998, **Landelijk gebied Meerjarenprogramma: Provinciaal meerjarenprogramma voor de jaren 1998-2002**

Provincie Gelderland, 1996, **Landschapsbeeld; Achtergronddocument bij de Omgevingsplannen Gelderland**

Provincie Gelderland, 1996, **Natuur; Achtergronddocument bij de Omgevingsplannen Gelderland**

Provincie Gelderland, 1996, **Cultuurhistorie: Historische Geografie, archeologie en monumenten;**

Achtergronddocument bij de Omgevingsplannen Gelderland

Provincie Overijssel, 1998, **Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan**

Provincie Overijssel, 1990, **Streekplan Twente met toelichting**

Provincie Overijssel, 1993, **Partiële herziening Streekplan West-Overijssel met toelichting**

Provincie Overijssel, 1997, **Ruimte voor bedrijvigheid: provinciale bedrijventerreinvisie Overijssel**

Gemeenten, **Bestemmingsplannen en structuurplannen**

Waterschappen, **Waterhuishoudingsplannen**

Referentiesituatie	De situatie zoals die zou zijn als er niets extra's aan de weg gedaan zou worden en alleen het huidige beleid zou worden uitgevoerd.
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de Trajectnota moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag.
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.
SO ₂	Zwavel dioxide, betrokken bij onder meer verzuring.
Sociale veiligheid	De mate waarin mensen die fietsen of wandelen zich vrij van confrontatie met geweld ergens kunnen bewegen.
Startnotitie	Een notitie waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de tracéwetprocedure.
Stiltegebied	Een door de provincie aangegeven gebied waarin de geluidsbelasting door toedoen van menselijke activiteiten zo laag dient te zijn, dat de natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord.
SVV-II	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Een in 1990 verschenen rijksnota over het beleid op gebied van Verkeer en Vervoer in Nederland.
SWAB	Samen Werken Aan Bereikbaarheid (nota).
TIB	Transport In Balans, landelijke verkeersnota over de ontwikkeling van goederenvervoer en de rol daarin van spoorwegen en scheepvaart.
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein.
Tracébesluit	Besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de Trajectnota, adviezen en inspraakrondes.
Tracéwetprocedure	Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten; de procedure voor de milieu-effectrapportage is hierin opgenomen.
Trajectnota	Document waarin de studieresultaten van het infrastructuurproject zijn vastgelegd.
Trajectstudie	Studie waarin van alternatieve oplossingen de milieu- en andere effecten als verkeer en vervoer en economie worden onderzocht; wordt uitgevoerd als onderdeel van de Tracéwetprocedure.
Verbreedingsalternatief	Mogelijkheid waarbij de huidige weg verbreed wordt.
Verkeersintensiteit	Hoeveelheid verkeer uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert.
Verkenning	Document dat voorafgaand aan een trajectstudie wordt geschreven, waarin de huidige en toekomstige problemen worden geïnventariseerd.
Versnippering	Doorsnijding van natuurgebieden, verbindingzones en leefgebieden van flora en fauna.
Verstoring	Negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woon- en leefmilieu als het natuurlijke milieu.
Verzuring	Proces waarbij zuurvormende stoffen, afkomstig van industrie, verkeer en landbouw invloed uitoefenen op ecosystemen.
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra.