

1043-2
2e

Samen werken aan bereikbaarheid

Startnotitie A1

Traject Barneveld - Deventer



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.....	10
2.2	Huidige situatie.....	10
2.2.1	Beschrijving van de A1.....	10
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.....	13
2.2.6	Verkeersveiligheid.....	14
2.3	Ontwikkelingen tot 2010.....	14
2.3.1	Overzicht van ontwikkelingen.....	14
2.3.2	Het verkeer op de A1.....	15
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.....	27
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	36
7.2.3	Verbredingsalternatief 1 (2 x 3 rijstroken)	36
7.2.4	Verbredingsalternatief 1-A (2 x 3 rijstroken plus benuttingsmaatregelen tussen Beekbergen en Deventer)	36
7.2.5	Verbredingsalternatief 2 (2 x 3 rijstroken, en tussen Beekbergen en Deventer 2 x 4 rijstroken)	36
7.2.6	Meest milieuvriendelijk alternatief	37
8	EFFECTEN	
8.1	Werkwijze bij de effectbeschrijving	38
8.2	Te beschrijven effecten	39
9	PROCEDURE EN PLANNING	
9.1	De Tracéwet en afstemming met andere regelingen	42
9.2	Stappen in de procedure	42
9.3	Hoe kunt u reageren?	45
	VERKLARENDE WOORDENLIJST	47
	LITERATUUR	50

1 Inleiding

Op de A1 tussen Barneveld en Deventer ontstaan regelmatig files. Op dit moment speelt dit probleem vooral tussen Beekbergen en Deventer, maar in de toekomst zullen ook de 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 tot 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.

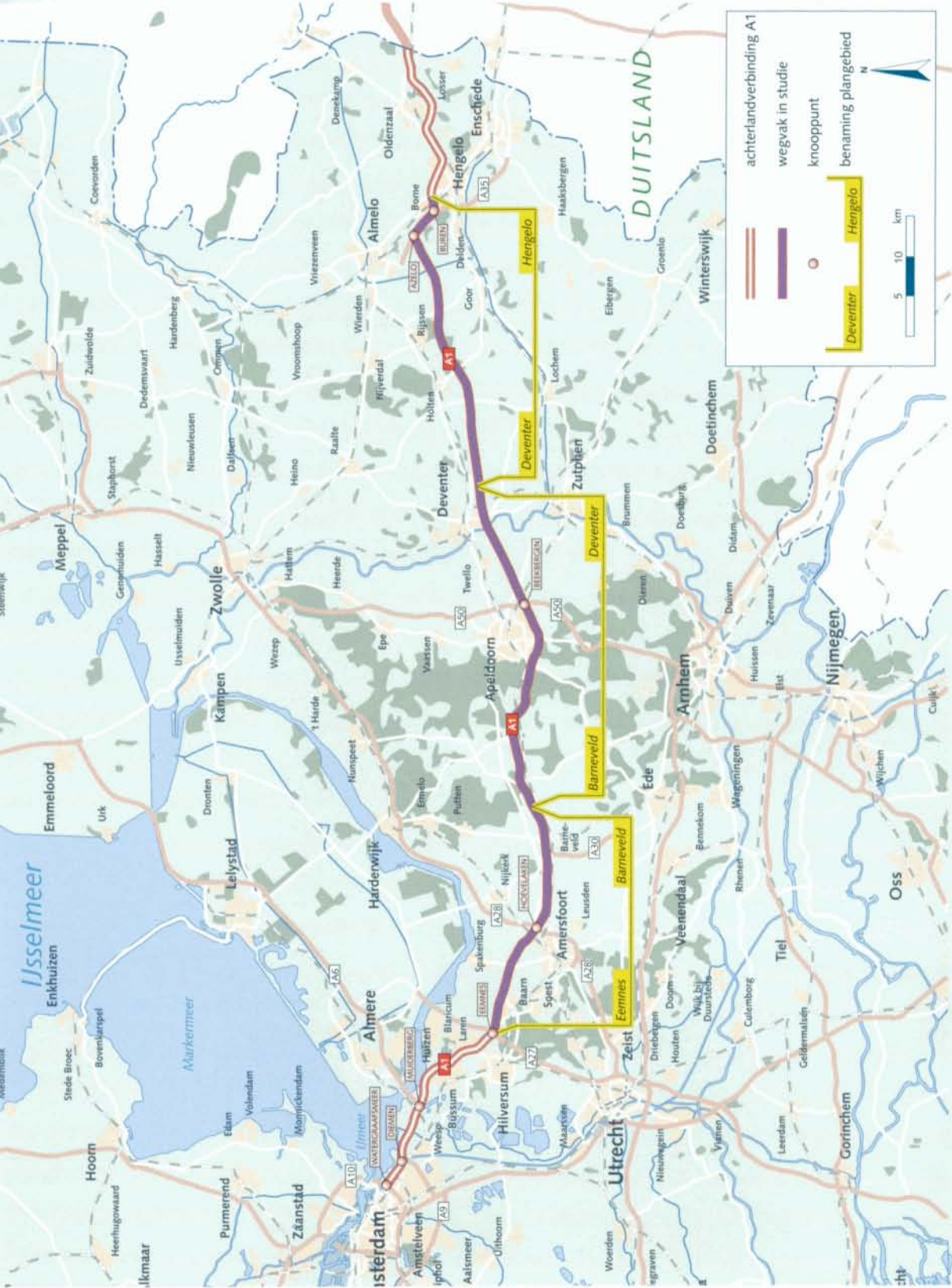
De 'verkenningen' wezen uit dat op grote delen van deze verbindingen de congestiekans in het jaar 2010 (ruim) boven de 2% uitkomt, wanneer maatregelen achterwege blijven. Dit houdt in dat het verkeer dagelijks hinder van files zal ondervinden.

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 44 kilometer lange stuk van de A1 tussen Barneveld en Deventer is een van de deeltrajecten die deze Tracéwetprocedure gaat doorlopen.

Op het betreffende deel van de A1 doen zich op dit moment vooral problemen voor tussen Beekbergen en Deventer. De congestiekans is daar groter dan 10%. Concreet betekent dit dat van de circa 70.000 motorvoertuigen die hier gemiddeld per etmaal passeren, er minstens 7.000 in een file komen te staan. Op de



kaart 1.1 Achterlandverbinding A1



meeste andere wegvakken tussen Barneveld en Deventer 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.

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 Barneveld - Deventer (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 en 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 Barneveld - Deventer 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 Barneveld en Deventer 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 betrokkenen 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 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 inspraakreac-

ties 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 Barneveld - Deventer) 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 één 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

De twee deeltrajecten ter weerszijden van de A1 Barneveld - Deventer 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 Deventer - Hengelo, 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

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 Barneveld - Deventer
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.

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 oostelijk deel van de A1 is mede afhankelijk van de verkeersstromen op het westelijk deel van de A1, het deeltraject Amsterdam - Eemnes. Dit deeltraject is een van de verbindingen in de '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 Barneveld - Deventer. '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 Barneveld - Deventer achterwege blijven. Uit deze probleemstelling wordt afgeleid welke doelstelling gerealiseerd moet worden. In deze doelstelling staat centraal dat de A1 Barneveld - Deventer 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 de achterlandverbindingen zoals de A1. Er staan op bepaalde gedeeltes van de A1 Barneveld - Deventer al vaak files. Tussen Beekbergen en Deventer ligt de congestiekans nu al ver boven de gestelde norm van 2%. Als er geen extra maatregelen worden genomen, dan ligt in 2010 de congestiekans op het gehele traject boven de 2%; op sommige delen zelfs boven de 20%.

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 is 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

- 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, spoorweginet 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 Barneveld - Deventer 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. In dit kader is de Perspectievennota verschenen. In deze discussienota wordt veel aandacht besteed aan prijsbeleid en benutting. In de Tracéstudie 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). Voor Gelderland, Overijssel en de Stedendriehoek zijn reeds PVVP's en een RVVP vastgesteld. 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 wat iedere burger veilige vervoersmogelijkheden biedt, 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 de studie wordt met dergelijke plannen ook rekening gehouden.

Van belang voor het traject op de A1 Barneveld - Deventer 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

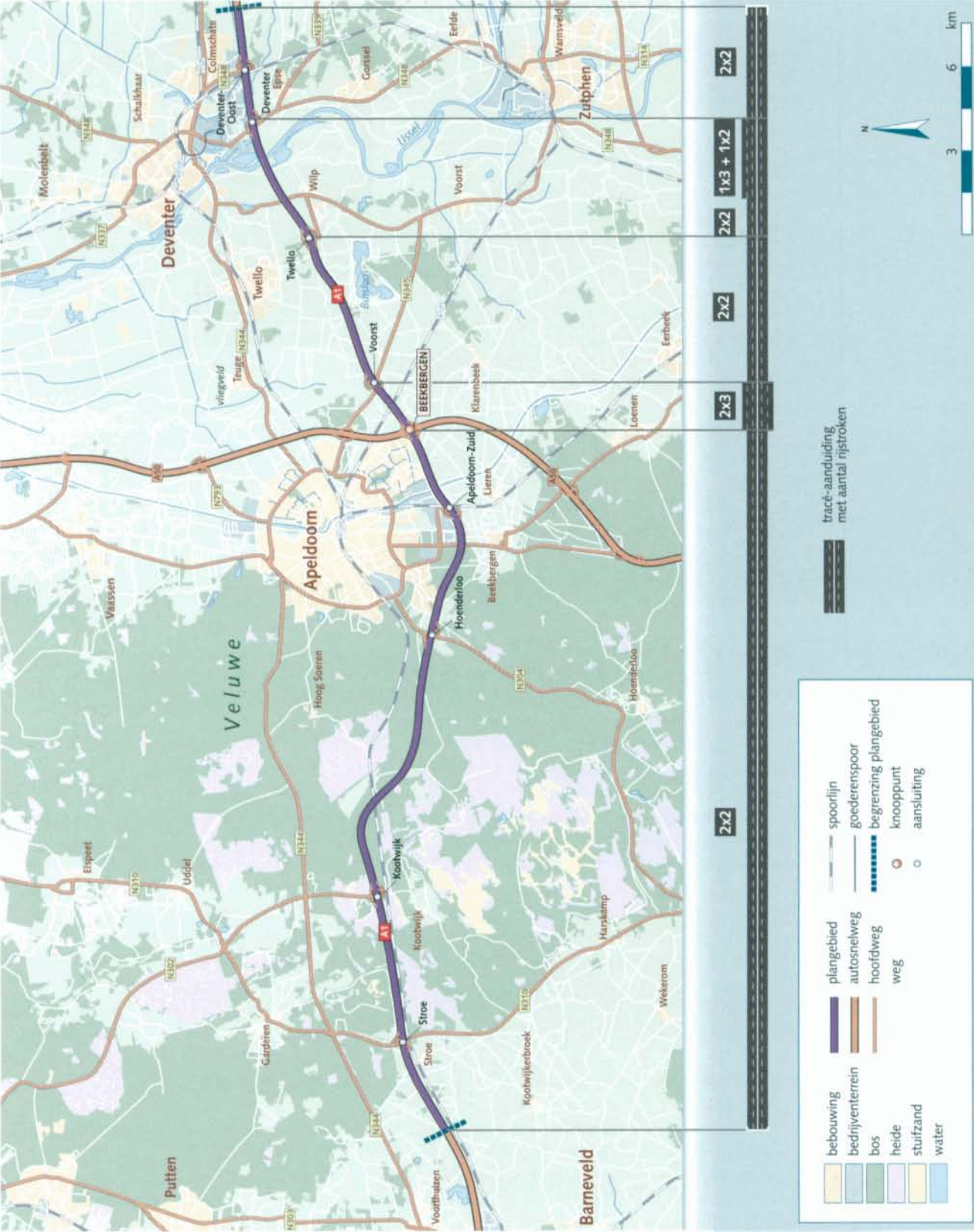
2.2.1 Beschrijving van de A1

Het deeltraject dat onderwerp is van de studie, is weergegeven op kaart 2.2 *Huidige*



Aansluiting Deventer-Oost

kaart 2.2 Huidige situatie



situatie. Het traject begint ten oosten van de afslag Voorthuizen bij km 61 en loopt tot km 110 voorbij de afslag Deventer-Oost. Op het gehele traject is de A1 uitgevoerd als een 2 x 2-strooks autosnelweg. In het traject bevinden zich de volgende acht aansluitingen en een knooppunt (van west naar oost):

- aansluiting Stroe;
- aansluiting Kootwijk;
- aansluiting Hoenderloo;
- aansluiting Apeldoorn-Zuid;
- knooppunt Beekbergen;
- aansluiting Voorst;
- aansluiting Twello;
- aansluiting Deventer;
- aansluiting Deventer-Oost.

Bij het knooppunt Beekbergen kruist de A1 de belangrijke zuid-noord verbinding A50 's-Hertogenbosch - Arnhem - Zwolle - Joure. De A1 heeft daar - naast de 2 x 2 rijstroken - aan weerszijden nog een rangeerbaan met één rijstrook. Op het knooppunt is de weg dus één rijstrook breder dan op de rest van het traject. Op het gedeelte Apeldoorn-Zuid - Deventer-Oost functioneert sinds begin 1999 verkeerssignalering.

Op het gehele traject Barneveld - Deventer is in het verleden rekening gehouden met een verbreding naar 2 x 3 rijstroken. Deze ruimte ligt tussen Barneveld en het knooppunt Beekbergen in de zijberm. Ten oosten van de aansluiting Voorst tot het knooppunt Buren in Twente is de ruimte voor een verbreding naar 2 x 3 rijstroken geheel in de middenberm aanwezig. Tussen Beekbergen en Voorst vindt de overgang van zijberm naar middenberm plaats. Bij de aanleg van de aansluiting Deventer-Oost is van deze ruimte gebruik gemaakt om voldoende ruimte te hebben voor de in- en uitvoegstroken.

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 hoofdwegenet voor een verbinding tussen diverse bestuurlijke en economische centra, waartoe onder meer het stadsgewest Stedendriehoek Apeldoorn - Deventer - Zutphen behoort.

Op regionaal niveau vormt het deeltraject Barneveld - Deventer een belangrijke schakel voor het interne en externe verkeer van en naar de regionale economische centra. Daarnaast zorgt de A1 voor de aansluiting van tussengelegen woonkernen op het landelijke hoofdwegenet.

2.2.3 Het verkeer op de A1

Omvang van het verkeer en congestiekans

De congestienorm van 2% werd in 1995 al overschreden op de wegvakken vanaf Beekbergen tot aan Deventer. In 1997 zijn daar de wegvakken Apeldoorn-Zuid - Beekbergen en Deventer - Deventer-Oost bijgekomen. De hoge verkeersintensiteit ontstaat mede doordat veel verkeer van en naar de A50-zuid gebruik maakt van dit gedeelte van de A1. Daarnaast zijn Deventer en Apeldoorn belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties.

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 Barneveld - Deventer van de A1 weergegeven.

Tabel 1
Verkeersintensiteiten en congestiekansen op de A1
Barneveld - Deventer in 1995 en 1997.

Wegvak		1995		1997	
		Intensiteiten	Congestiekans	Intensiteiten	Congestiekans
		in motorvoertuigen per etmaal	%	in motorvoertuigen per etmaal	%
Voorthuizen -	Stroe	55.000	<2	58.000	<2
Stroe -	Kootwijk	53.000	<2	57.000	<2
Kootwijk -	Hoenderloo	51.000	<2	55.000	<2
Hoenderloo -	Apeldoorn Zuid	51.000	<2	54.000	<2
Apeldoorn Zuid -	Beekbergen	51.000	<2	59.000	2-5
Beekbergen -	Voorst	66.000	5-10	71.000	>10
Voorst -	Twello	68.000	>10	67.000	>10
Twello -	Deventer	69.000	>10	71.000	>10
Deventer -	Deventer-Oost	53.000	<2	57.000	2-5
Deventer-Oost -	Bathmen	51.000	<2	55.000	<2

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

Aard van het verkeer

Van het totale aantal verplaatsingen op de A1 tussen Apeldoorn en Deventer bestond in 1995 80% uit personenverkeer en 20% uit vrachtverkeer. In 1992 had het verkeer op de A1 Apeldoorn - Deventer de volgende samenstelling:

- 18% woon-werkverkeer;
- 38% zakelijk verkeer;
- 20% goederenvervoer;
- 24% sociaal / recreatief verkeer.

Van alle verkeer op het wegvak Apeldoorn - Deventer maakt 63% een rit langer dan 60 km en 34% heeft een reisafstand van zelfs meer dan 100 km. Zo'n 10% van de verplaatsingen betreft ritten korter dan 20 km. Gegevens over herkomst en bestemmingen 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. Parallel aan het gehele traject van de A1 Barneveld - Deventer, ligt de provinciale weg N344 Voorthuizen - Apeldoorn - Deventer - Holten. De afstand tussen de A1 en de N344 is nergens groter dan 5 kilometer. De N344 lijkt daardoor op het eerste gezicht een alternatief te kunnen bieden voor regionaal en lokaal ver-

keer. De route heeft echter onvoldoende rest-capaciteit en loopt bovendien dwars door onder andere Apeldoorn en Deventer. Door de vele kruispunten en verkeersregelininstallaties kan onvoldoende doorstroming gegarandeerd worden. Daar komt nog eens bij dat de N344 het natuurgebied de Veluwe doorkruist en toe-name van verkeer in dat gebied ongewenst is.

Belangrijke provinciale wegen die de A1 ten westen van het plangebied kruisen en daarop aansluiten, zijn:

- de N301 Nijkerk - Barneveld bij Barneveld;
- de N303 Putten - Voorthuizen - Harselaar bij Voorthuizen.

Binnen het plangebied tussen Barneveld en Deventer zijn dat:

- de N310 Nunspeet - Otterlo - Arnhem bij Stroe;
- de N302 Harderwijk - Kootwijk bij Kootwijk;
- de N304 Apeldoorn - Ede bij Ugchelen;
- de N345 Apeldoorn - Zutphen direct ten oosten van Apeldoorn;
- de N348 Raalte - Zutphen bij Deventer.

2.2.5 Openbaar vervoer

Trein

De spoorlijn Amersfoort - Deventer maakt deel uit van de verbinding van de Randstad met de regio Twente. Per richting rijden er



Spoorlijn Amersfoort-Deventer naast de A1

intercitytreinen met een halfuursfrequentie. Tevens rijden er 5 internationale treinen tussen Schiphol / Amsterdam en Hannover / Berlijn vice versa. Deze internationale treinen stoppen niet in Apeldoorn maar wel in Deventer. Van 1994 tot 1997 is het aantal passagiers met bijna 8% per jaar gegroeid van 330.000 tot 415.000 op jaarbasis.

Tussen Arnhem en Zwolle rijden sneltreinen via Zutphen en Deventer met een halfuursfrequentie. Ook de stoptrein van Apeldoorn naar Zutphen rijdt per richting twee maal per uur. Een deel van de reizigers tussen Arnhem en verder zuidelijk, en Twente maakt gebruik van de stoptrein Zutphen - Hengelo die per richting in de spits twee maal per uur en daarbuiten eenmaal per uur rijdt.

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

In de onderstaande tabel staan de aantallen reizigers op het traject (Amersfoort -) Barneveld - Apeldoorn - Deventer - Holten vermeld voor een gemiddelde werkdag in 1995.

Tabel 2

Aantallen treinreizigers in 1995 per etmaal (vice versa)

Traject	Reizigers
(Amersfoort-)Barneveld - Apeldoorn	15.400
Apeldoorn - Deventer	12.600
Deventer - Holten(-Almelo)	11.800

(Bron: opgave NS-Reizigers, oktober 1998)

Bus

Busverbindingen tussen Amersfoort, Apeldoorn, Deventer en Holten maken gebruik van het onderliggend wegennet. Zij zijn vooral van belang voor die plaatsen die niet van een spoorwegstation zijn voorzien. De busverbinding tussen Amersfoort en Apeldoorn bestaat uit een halfuurdienst. Tussen Apeldoorn en Deventer is er een kwartierdienst tijdens de ochtend- en avondspits en de rest van de dag een halfuurdienst. In Apeldoorn en Deventer rijden stadsbussen. In deze steden zijn ook overstapmogelijkheden tussen de trein en de regionale busverbindingen.

2.2.6 Verkeersveiligheid

De doelstellingen uit het SVV-II voor de reductie van het aantal verkeersslachtoffers, worden niet gehaald op de A1 Barneveld - Deventer. Zowel het aantal ongevallen als het aantal slachtoffers stijgt jaarlijks. Het jaarlijkse aantal slachtoffers bedroeg in 1986 nog 36. In de periode 1995 - 1997 is dit aantal meer dan verdubbeld. Het aantal geregistreerde ongevallen op dit deeltraject van de A1 bedroeg in 1986 170; in de jaren 1995 - 1997 waren dat er gemiddeld 468 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 Barneveld - Deventer 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.

- het zuidelijk deel van de A30 Barneveld - Ede wordt omgebouwd tot autosnelweg en doorgetrokken naar de A12. Hierdoor komt er een goede verbinding tussen de A1 en de A12 tot stand. Aan de noordzijde vervalt de bestaande aansluiting op de Zelderseweg;
- de N303 wordt omgelegd, om de kern Voorthuizen, inclusief een nieuwe aansluiting op de A1;



Scheepvaart op de IJssel

- bij Deventer (N348) wordt de oosttangent gerealiseerd;
- 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 zijn:

- Trajectstudies op de A1 Eemnes - Barneveld en Deventer - Hengelo; beide trajectstudies dienen tezamen met de studie Barneveld - Deventer een compleet beeld te geven van de corridor Eemnes - Duitsland via de A1 en 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 er op 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 de bijbehorende tervisielegging in te gaan met deze nota;
- Trajectstudie Noordoostelijke verbinding (de noordoostelijke aftakking van de Betuwe-route); deze verbinding maakt het mogelijk het transport van goederen met bestemming Midden- en Noord-Duitsland in grote

re mate per spoor te laten plaatsvinden. Deze trajectnota is begin 1999 ter visie gelegd;

- verkenning IJssel en de Twentekanalen voor de scheepvaart. De Verkenning zal in 1999 verschijnen.

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 Barneveld, waar de A30 aansluit op de A1;
- verkeerssignalering aansluitend op de reeds operationele gedeelten;
- toeritdoseringen waarbij voor dit traject gedacht wordt aan de aansluitingen Apeldoorn-Zuid en Deventer of Deventer-Oost.

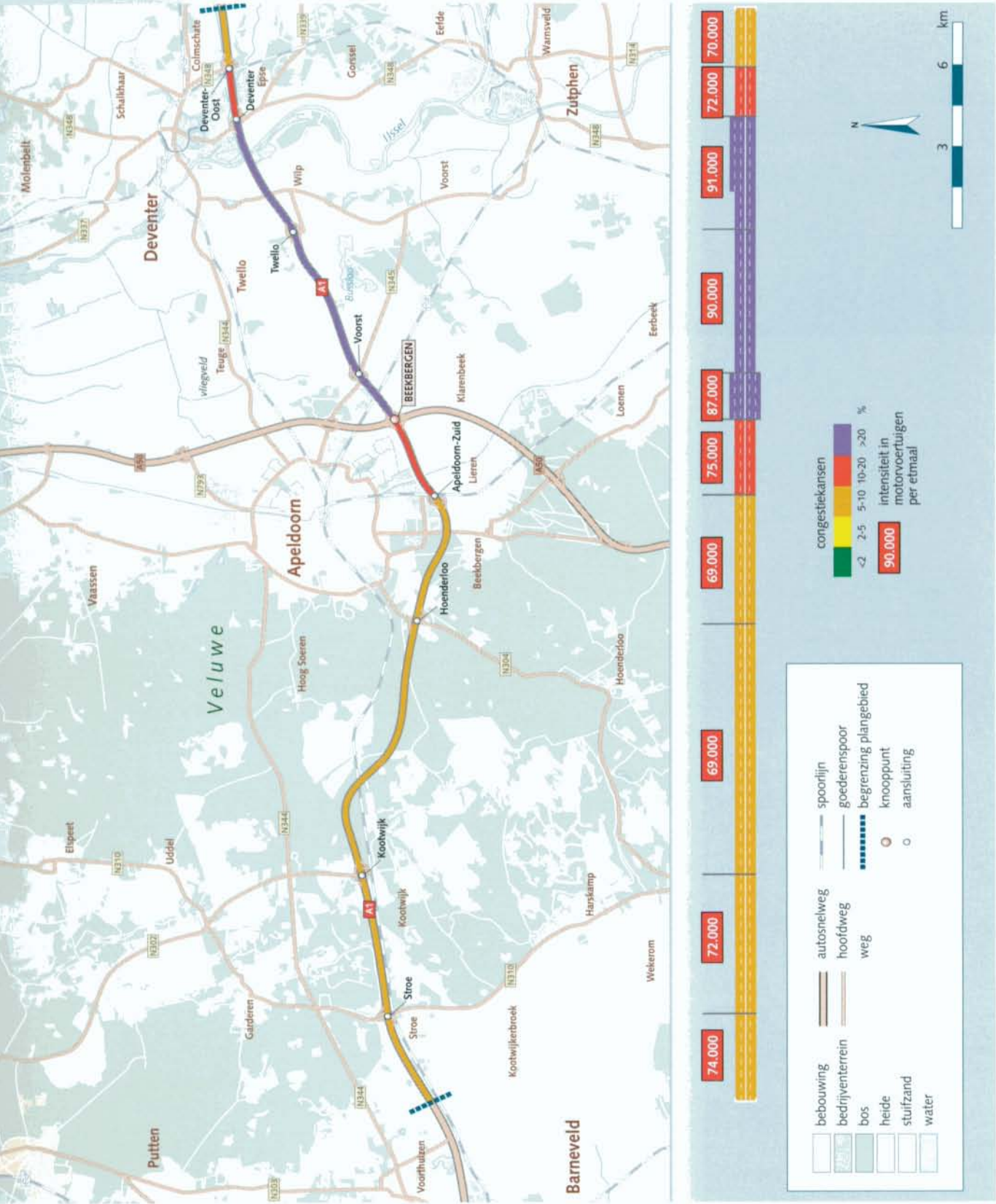
Ten aanzien van de CRAAG-studie wordt in de trajectstudie Barneveld - Deventer als uitgangspunt gehanteerd dat op het gedeelte Watergraafsmeer - Eemnes in 2010 voldoende capaciteit beschikbaar zal zijn om de gewenste bereikbaarheid te garanderen. In de CRAAG-studie worden het gedeelte van de A1 tussen 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 Barneveld - Deventer 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.

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, maar effecten op grond van maatregelen uit het reeds vastgestelde beleid zijn wel meeberekend. Dezelfde gegevens zijn ook afgebeeld op kaart 2.3 *Intensiteiten en congestiekansen 2010*.

kaart 2.3 Intensiteiten en congestiekansen 2010



Tabel 3

Verkeersintensiteiten en congestiekansen op de A1
Barneveld - Deventer in 2010.

Wegvak	Intensiteit motorvoertuigen per etmaal	Congestiekans %
Voorthuizen - Stroe	74.000	5-10
Stroe - Kootwijk	72.000	5-10
Kootwijk - Hoenderloo	69.000	5-10
Hoenderloo - Apeldoorn-Zuid	69.000	5-10
Apeldoorn-Zuid - Beekbergen	75.000	10-20
Beekbergen - Voorst	87.000	>20
Voorst - Twello	90.000	>20
Twello - Deventer	91.000	>20
Deventer - Deventer-Oost	72.000	10-20
Deventer-Oost - Bathmen	70.000	5-10

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

Uit de tabel blijkt dat - als extra maatregelen achterwege blijven - op alle wegvakken de congestiekansen ver boven de in het SVV-II gestelde norm van 2% komt te liggen. Op het weggedeelte tussen het knooppunt Beekbergen en de aansluiting Deventer 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 50% ten opzichte van 1998;
- de provincies Gelderland en Overijssel 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, waarop de dienstregeling van de buslijnen wordt aangepast. Onderzocht wordt in hoeverre een soortgelijke aanpak ook elders tot verbetering van het openbaar vervoerssysteem kan zorgen;
 - voor de Regio Stedendriehoek is onderzoek verricht naar mogelijkheden voor instandhouding en / of uitbreiding van het huidige bedieningsniveau;
 - 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;
 - de gemeente Barneveld wenst een station op de lijn Amersfoort - Apeldoorn om Barneveld beter bereikbaar te maken per trein. (Barneveld heeft nu alleen twee stations op de lijn Amersfoort - Ede.)

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 verkeer 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. Een belangrijk aspect hierbij is de aanwezigheid van (internationale) achterlandverbindingen die door de provincies lopen. 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-uitbreidinglocaties;
- er komt een gebundelde ontwikkeling van de OV-assen tussen de steden met een optimale menging van wonen en werken (SVV-II);
- economische ontwikkelingen op het Centraal Veluws massief worden teruggedrongen teneinde het landschap te beschermen.

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 voldoen aan de beschikbare bedrijventerreinen en een goede vervoers- 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 ruimtelijk 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.

3.2 Huidige situatie

Wonen en werken

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

- het stadsgewest Stedendriehoek Apeldoorn - Deventer - Zutphen;
- de aan de A1 gelegen woonkernen;
- bedrijventerreinen bij Barneveld, Apeldoorn en Deventer.



Woonwijk de Maten

Het inwonertal in het studiegebied is in de afgelopen jaren toegenomen. De drie centrale steden van het stadsgewest Stedendriehoek tellen circa 250.000 inwoners. Het verzorgingsgebied van de drie centrale steden bestaat uit de gebieden Oost-Veluwe en Midden-IJssel en telt circa 450.000 inwoners. Er is behoefte aan groei van werkgelegenheid en aanleg van bedrijventerrein binnen het Gelderse invloedsgebied van de A1. Dit wordt mede veroorzaakt door het gebrek aan bedrijventerreinen en de toenemende congestie in de Randstad.

Landbouw

De Gelderse landbouw bestaat voornamelijk uit melkvee- en intensieve veehouderij. Het agrarisch areaal van de West-Veluwe en de Gelderse Vallei is ten opzichte van het ruimtegebruik kleinschalig en mede daarom gebruiksintensief. In de IJsselvallei vindt voornamelijk melkveehouderij plaats.

Recreatie

Toerisme en recreatie zijn een belangrijk product van de provincies Gelderland en Overijssel. Gelderland is de belangrijkste doelprovincie voor binnenlandse vakanties. Beide provincies zijn de bestemming voor vele dagtochten. Natuur, bos en een landschap met vele cultuurhistorische elementen maken het gebied aantrekkelijk voor toerisme en recreatie. Ook de aanwezigheid van een aantal attractieparken vormt een belangrijke factor voor de aantrekkingskracht van het gebied.

Op en rond de Veluwe bevinden zich diverse natuur-, attractie-, recreatie- en bungalowparken, camping- en hotelaccommodaties. Grote ontzandingsplassen bij Zeumeren, nabij Voorthuizen en Bussloo, zijn ingericht als recreatieobject voor dagrecreatie. Ook het Caitwickerzand is daartoe opengesteld. Voor verblijfsrecreatie zijn er de diverse recreatie- en bungalowparken ten oosten van Voorthuizen, in het gebied nabij het Caitwickerzand en ten zuiden van Apeldoorn. Het gebied trekt veel wandelaars en fietsers. Rond de A1 bevinden zich gemarkeerde wandelpaden en bewegwijzerde fietsroutes zoals de Gazelle Veluweroute, Sterroute ANWB en enkele beschreven fietsroutes van de ANWB.

Naast de natuur op de Veluwe zijn ook de uiterwaarden van de IJssel en het cultuurhistorisch erfgoed, zoals het museum Paleis 't Loo en het Kröller-Müllermuseum, recreatief interessant.



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 schakel 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, Barneveld - Deventer zijn twee economische centrumgebieden te onderscheiden. In de eerste plaats het gebied rond Barneveld, dat zich kenmerkt door distributie en industriële activiteiten. Daarnaast is de Stedendriehoek Apeldoorn - Deventer - Zutphen sterk in opkomst met dienstverlenende activiteiten (Apeldoorn) en gemengde bedrijvigheid (Deventer). Hoge werkgelegenheidsconcentraties direct aan de A1 zijn gesitueerd in Barneveld, Apeldoorn en Deventer.

3.3 Ontwikkelingen

Wonen en werken

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

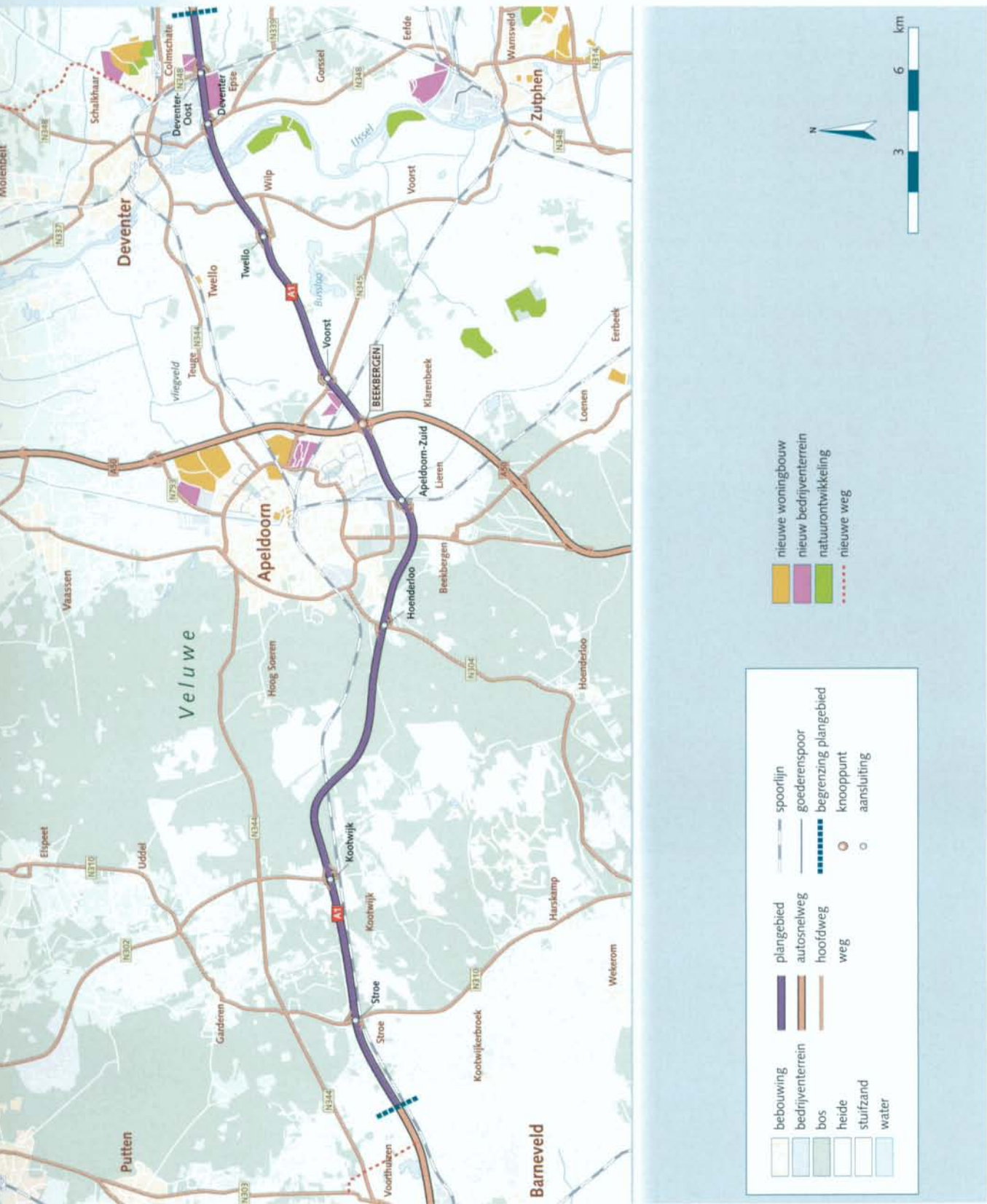
Wonen

In de VINEX is het stadsgewest Stedendriehoek als belangrijkste stedelijke agglomeratie in het studiegebied van dit deel van de A1 aangemerkt. In het Gelderse deel van de Stedendriehoek zal in de periode 1995 - 2004 de woningvoorraad met circa 15.400 woningen toenemen. In de periode 2005 - 2015 worden nog eens circa 7.600 woningen aan de voorraad toegevoegd. Het inwonertal van het studiegebied zal tot het jaartal 2005 sterker stijgen dan na 2005.

In de regio Deventer moet in de periode 1992 - 2010 ten minste ruimte zijn voor de bouw



kaart 3.3 Situatie 2010



van circa 6.000 woningen. Een te ontwikkelen woningbouwlocatie is Veenenslagen, ten oosten van Deventer. Langs de noordzijde van de A1 bestaat een restcapaciteit voor woningbouw op de VINEX-locatie Colmschate-Noord (De Vijfhoek). Verdere uitbreiding van de wooncapaciteit zal ten noorden van Deventer plaatsvinden op het grondgebied van de voormalige gemeente Diepenveen.

Werken

De omvang van de bedrijventerreinen in het Gelderse deel van de Stedendriehoek dient in de periode 1995 - 2005 met 195 hectare te worden uitgebreid. In de periode 2006 - 2015 komt daar nog eens 175 hectare bij. De lokale behoefte aan bedrijventerreinen wordt binnen het grondgebied van Apeldoorn gedekt door een aantal te ontwikkelen bedrijventerreinen. Dit zijn het lokale bedrijventerrein Apeldoorn-Noord, de te ontwikkelen bouwlocatie Zuid-Broek binnen de regio Apeldoorn en de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein tegen de A1 aan de zuidwestzijde van Apeldoorn. Voor de regionale behoefte in het stadsgewest is een regionaal bedrijvencentrum in studie op de locatie Ecofactorij, voorheen genaamd De Kar, langs de A1, ten oosten van de kruising met de spoorlijn Apeldoorn - Zutphen.

De behoefte aan bedrijventerreinen voor de regio Deventer in de periode 1992 - 2010 is geschat op 100 à 200 hectare. Een lokaal bedrijventerrein zal ten noorden van de woningbouwlocatie De Vijfhoek worden ontwikkeld. Te ontwikkelen bedrijventerreinen binnen deze regio zijn de locaties Plaagslagen en Handelpark. Voor meer hoogwaardige, snelweggebonden bedrijvigheid opteren de provincie Overijssel en de gemeente Deventer voor de locatie Epse-Noord op grondgebied van de gemeente Gorssel.

In 1996 heeft de Tweede Kamer ingestemd met uitbreiding van het vliegveld Teuge. De landingsbaan mag worden verhard over een lengte van 1200 meter. Hierdoor kan Teuge zich gaan richten op zakelijk vliegverkeer en de ontwikkeling van luchthavengebonden bedrijvigheid, mits de effecten passen binnen de vastgestelde geluidszones.

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

De verwachting is dat de vraag naar grond vanuit de landbouw gelijk zal blijven. Hoewel er bedrijfsbeëindiging plaatsvindt, neemt de vraag niet af. De vrijkomende grond wordt namelijk gebruikt voor verbetering van de bedrijfsgroottestructuur van andere bedrijven.

Recreatie

De rust en ruimte die Gelderland en Overijssel voor recreatie zo aantrekkelijk maken, zijn kwetsbare zaken. De provincies kiezen daarom voor een selectieve ontwikkeling, die is aangepast aan de draagkracht van de omgeving en het versterken van de regionale diversiteit.

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 momenteel 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.

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. Grens- 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 CO_2 , 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: SO_2 , zwevende deeltjes, CO, Pb, benzeen en NO_2 .

In de praktijk blijkt dat NO_2 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 over geluidsoverlast van de A1 is in de laatste jaren flink toegenomen. De klachten concentreren zich vooral rond kernen zoals Stroe en Wilp en de woonwijk de Maten (gemeente Apeldoorn). Langs de A1 zijn geluidsschermen en / of -wallen geplaatst bij Ugchelen (gemeente Apeldoorn) en Deventer. 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 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.

blemen blijven bestaan op het gebied van luchtvervuiling en geluidhinder als er geen aanvullende maatregelen worden getroffen.

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 vooruitgaan.

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 pro-

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 'ontsnippen'). In de toekomst zullen op meer plaatsen verbindingen worden aangelegd (bijvoorbeeld eco-ducten). 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 geluidshinder langs de weg. Daarnaast heeft toenevend 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 planten- 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

In de regio Hoevelaken / Barneveld is het beleid gericht op landschapsbehoud. Vanaf Barneveld tot Stroe is het beleid voornamelijk gericht op landschapsaanpassing. De Veluwe wordt aangemerkt als landschappelijk en geomorfologisch waardevol en dient behouden te blijven. In het traject van Apeldoorn tot het IJsseldal is het beleid in het bijzonder gericht op landschapsaanpassing.

Het Centraal Veluws Natuurgebied is in het Structuurschema Groene Ruimte opgenomen als onderdeel van het waardevol cultuurlandschap. In het kader van het ROM-project De Gelderse Vallei wordt bosaanleg ingezet ter versterking van het landschappelijk raamwerk.

Voor de Veluwe en de IJssel zijn ecologische kwaliteiten richtinggevend voor de ruimtelijke ontwikkelingen en streeft men naar een versterking van de natuurfunctie.

Binnen het Overijsselse invloedsgebied van de A1 zijn specifieke, regionale kwaliteiten richtinggevend, zoals het behoud en herstel van waardevolle cultuur- en natuurlandschappen (blauwe koers). Rond Bathmen is er plaatselijk 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 ongesuiverd water. Het waterbeheersplan 2000 - 2004 van het Waterschap Vallei en Eem zal naar verwachting in 1999 worden vastgesteld.

Het Waterschap Veluwe heeft als beleidsplan het Waterhuishoudingsplan Gelderland. De Veluwe is hierin aangeduid als gebied met functie 5. Dat betekent dat het gebied aangemerkt wordt als een gebied van het hoogste ecologische niveau. Dat houdt onder meer in dat geen water van de A1 mag worden afgevoerd naar het oppervlaktewater van het Waterschap, maar dat dit na verzameling geïnfiltreerd moet worden in de bodem.

5.2 Huidige situatie

Natuur

De Veluwe en de uiterwaarden van de IJssel vallen grotendeels onder de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Tal van waterorganismen gebruiken het gebied langs de IJssel als migratieroute. De hogere delen van de uiterwaarden, dijken en zomerkaden, waar verspreid stroomdalgraslanden worden aangetroffen, zijn botanisch waardevol. Er groeien tal van bijzondere planten.

De aanleg van de A1 heeft deze natuurgebieden versnipperd, met name op de Veluwe.



Het dr. Harm E. van de Veen ecoduct nabij Kootwijk

Voor kleinwildsoorten zijn in de afgelopen jaren reeds maatregelen getroffen om de A1 op een veilige wijze te kunnen kruisen. In 1998 is een ecoduct over de A1 nabij Kootwijk gebouwd. Hierdoor staan natuurgebieden die aanvankelijk door de A1 werden gescheiden, toch weer met elkaar in verbinding. Grofwild, zoals reeën en wilde zwijnen, kunnen nu gemakkelijk van het ene gebied naar het andere. Er liggen nog knelpunten voor fauna ter hoogte van de Veluwe, ter hoogte van Wilp en de kruising met het riviertje de Fliet en ter hoogte van Deventer (Dotterbeek).

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 verkeerslawaaï afneemt. Dat is gunstig voor de fauna.

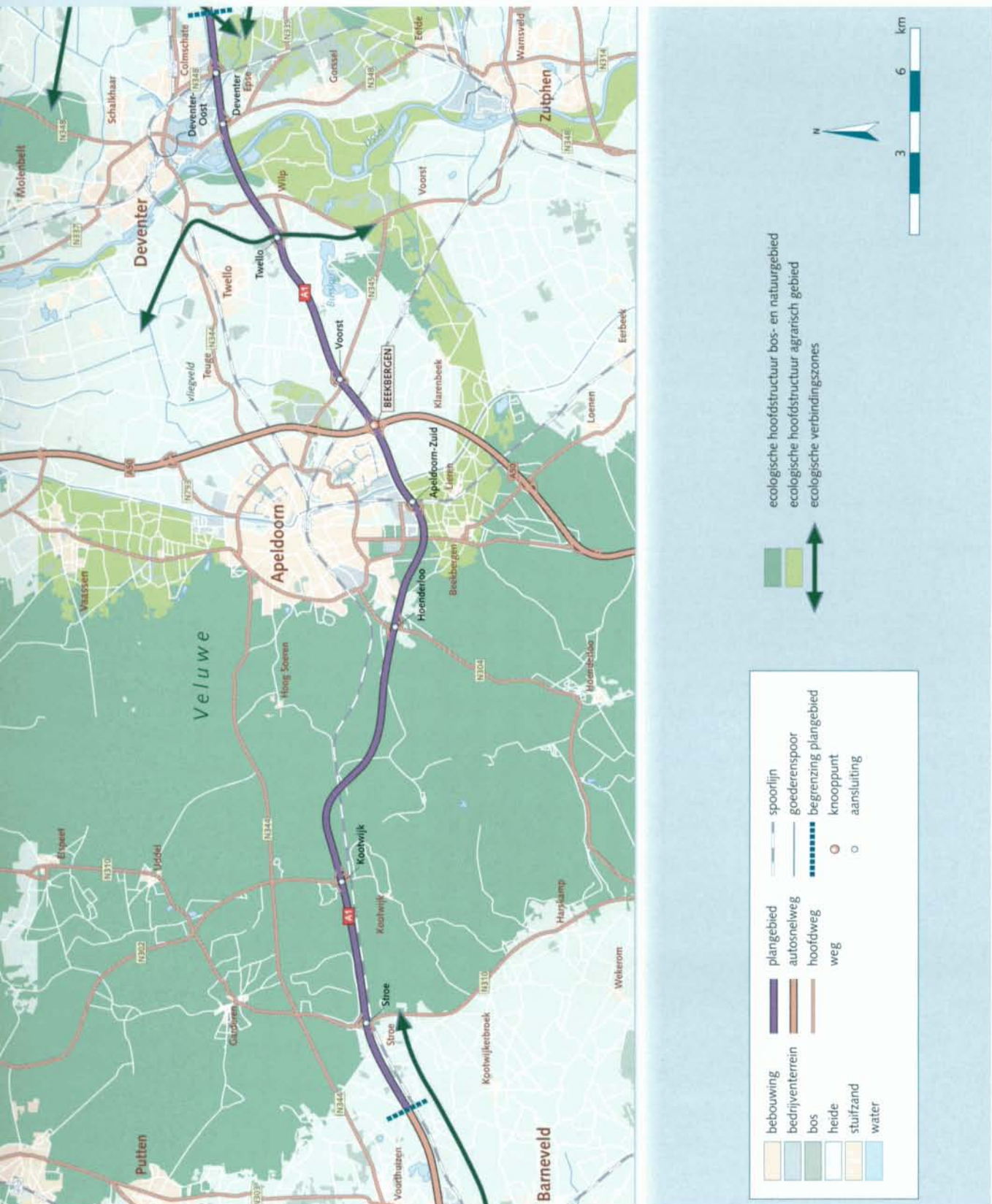
Landschap en cultuurhistorie

De A1 doorsnijdt een aantal landschappen. Het deeltraject start in de omgeving van Barneveld op de grens van de Gelderse Vallei, waar grotendeels sprake is van een kleinschalig hoevenlandschap.

Aansluitend ligt de Veluwe, het grootste aangesloten bos- en natuurgebied van Nederland. In dit landschap komen dorpen, agrarische enclaves, recreatiecomplexen, militaire terreinen en enkele zandverstuivingen voor. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn vooral de nog relatief gave delen van het landschapstype "kampen met plaatselijke essen" en de daarmee samenhangende landschapselementen van belang. De hogere zandgronden herbergen een grote verscheidenheid aan aardkundige waarden. Het gebied van de Kroondomeinen neemt vanuit cultuurhistorisch en landschappelijk oogpunt een opvallende plaats in. De aanwezige natuur op de Veluwe bestaat overwegend uit droge boscomplexen, droge en natte heide en vennen.

Uit landschappelijk oogpunt is de rand van het Veluwemassief tussen Apeldoorn en Deventer, met onder meer essencomplexen, waardevol.

kaart 5.2 Natuur en Landschap





De IJsselvallei levert, door zijn ligging tussen het Veluwemassief en de IJsseluiterwaarden, een gevarieerd beeld van landschaps- en natuurwaarden en agrarische productievormen. Het landschap van de IJsselvallei en het IJsseldal variëren van kleinschalig, met natte schraalgraslanden, sprengen en beken langs de Veluwerand tot grootschalige open gebieden naar het oosten.

Tussen het IJsseldal en Salland ligt een landgoederenzone.

Bodem en water

De hoge delen van de Veluwe vormen een groot infiltratiegebied met zeer diepe grondwaterstanden en een relatief lange verblijftijd van het grondwater. Dit grondwater komt langs alle randen als kwel aan de oppervlakte in beken en sprengen, zoals aan de zuidelijke Veluwerand en in percelen van de Oost-Veluwe. Voor een aantal beken en sprengen geldt een afzonderlijk watersysteem, waarbij kleilagen in de ondergrond voor een waterhuishoudkundige afscheiding zorgen. De lager gelegen randen in het oosten en het westen, de Gelderse Vallei en de IJsselvallei, bestaan deels uit dekzandruggen waar zich lokale kwel- en infiltratiesystemen hebben ontwikkeld bovenop het regionale kwelsysteem. Aan de west- en zuidzijde van Apeldoorn worden enkele van deze systemen doorsneden en kunnen desbetreffende plekken gevoelig zijn voor bodemverontreiniging die door het gebruik van de weg wordt veroorzaakt.

Diffuse verontreiniging, door het afspoelen

van regenwater vanaf het wegdek, heeft een negatieve invloed op de droge, zandige gebieden van de Veluwe. Toepassing van zeer open asfalt beton (ZOAB) leidt tot minder afspoeling en meer verdamping. ZOAB heeft een zelfreinigende werking. De concentratie van vervuild, afspoelend water (run off) is hoger. De A1 doorsnijdt tussen Kootwijk en Apeldoorn een deel van de stuwwal Veluwe, die is aangewezen als regionaal hydrologisch beïnvloedingsgebied.

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 voor een zogenoemd 'ontsnipperingsprogramma' opgenomen. Met ontsnippering wordt bedoeld dat versnipperde natuurgebieden weer met elkaar in verbinding worden gebracht, bijvoorbeeld door een eco-duct, zodat een groter aaneengesloten gebied ontstaat.

Voor de A1 verstrekt het rijk een bijdrage in de kosten voor een ecologisch verbeteringsproject ter hoogte van Wilp en de kruising met het riviertje de Fliert. Tevens is voor 2000 de aanleg van een kleinwildtunnel gepland bij Terschuur. Tussen 2002 tot 2005 zijn enkele aanpassingen en onderzoeken naar tunnels en faunapassages gepland. 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.

De provincie Gelderland heeft voor de Ecologische Verbindingszones (EVZ's) objecten aangewezen, die ontwikkeld dienen te worden als stapsteen en EVZ. Deze stapstenen worden gerealiseerd door de inzet van relatienota- en / of natuurontwikkelingshectares. Aangewezen stapstenen in het invloedsgebied van de A1 op de Veluwe zijn de ecologische verbinding tussen de gebieden rond Meerveld, gelegen tussen Terschuur en Voorthuizen, en Erica ten westen van Barneveld en de Esvelderbeek, als ecologische verbinding tussen Erica en de Veluwe ten oos-

ten van Barneveld. Verder behoort daartoe het riviertje de Fliert als verbinding tussen de gebieden rond Bussloo en Twello. In de Achterhoek geldt de Dorther beek als aangegeven stapsteen voor de verbindingsszone tussen Laren (Gelderland) en Gorssel.

De Koninklijke Houtvesterij Het Loo legt momenteel een grofwildtunnel aan onder de provinciale weg N344 nabij Hoog Soeren. Tevens wordt het hekwerk rond de Kroondomeinen op diverse plaatsen verlaagd en worden er openingen gemaakt op maai-veldhoogte voor de migratie van grofwild.

In navolging van het in 1998 ter hoogte van Kootwijk gerealiseerde ecoduct bestaan er plannen om ter hoogte van Hoog-Buurlo een soortgelijk ecoduct te realiseren voor een verdere verbetering van de ecologische verbinding tussen de Noord- en Zuid-Veluwe.

In Overijssel vindt ter hoogte van Bathmen een doorsnijding plaats van de verbindingsszone 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 verbindingsszones binnen de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS).

Landschap en cultuurhistorie

Het Centraal Veluws Natuurgebied is in het Structuurschema Groene Ruimte opgenomen als onderdeel van het waardevol cultuurlandschap. In het kader van het ROM-project De Gelderse Vallei wordt bosaanleg ingezet ter versterking van het landschappelijk raamwerk.

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. Voor de Veluwe houdt dit onder meer in dat het water van de A1 na verzameling via infiltratie afgevoerd moet worden naar de bodem. De daardoor ontstane verontreiniging aan de oppervlakte kan eenvoudig verwijderd worden. Ten behoeve van deze infiltratie dienen door het Waterschap, de provincie en de wegbeheerder gezamenlijk plannen ontwikkeld en uitgevoerd te worden.

Door de toename van verkeer op de A1 zal de verontreiniging van het water, dat van de weg afkomstig is, 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 Barneveld en Deventer 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 Barneveld - Deventer 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 Beekbergen en Deventer zijn er nu al regelmatig files, terwijl er in de nabije toekomst ook fileproblemen zullen ontstaan op de andere wegvakken van de A1 Barneveld - Deventer. De files spelen niet alleen het doorgaande verkeer parten, ze hebben ook gevolgen voor het regionale verkeer. Het onderliggende wegennet tussen Barneveld en Deventer 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 wegvakken van achterlandverbindingen niet groter mag zijn dan 2%. Deze norm wordt nu

al gedeeltelijk en in de nabije toekomst (voor 2010) over de gehele lengte van het traject Barneveld - Deventer 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

De weg grenst aan de woonbebouwing van Apeldoorn en ligt op geringe afstand van woonbebouwingen in Stroe, Wilp en Deventer. Verder zijn er ten oosten van de Veluwe diverse vrijliggende woningen dichtbij de weg.

Na de aanleg van de A1 zijn op enkele plaatsen geluidswerende 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 Barneveld - Deventer luidt als volgt:

- alternatieven moeten een oplossing bieden voor de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblemen op de A1 tussen Barneveld en Deventer. 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 tegemoetkomen. 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 Barneveld en Deventer 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 Barneveld – Deventer:

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) zelfs met één extra rijstrook in de periode 2010 – 2020 niet probleemoplossend zijn, worden ook verdere verbredingen of andersoortige maatregelen onderzocht.
 - Voor de A1 geldt dat op basis van de huidige inzichten tussen Beekbergen en Deventer één extra rijstrook (van 2 x 2 naar 2 x 3) tussen 2010 en 2020 niet meer probleemoplossend is.
4. Voor de wegedeelten 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.
 - Dergelijke doelgroepoplossingen worden beëindigd binnen de grenzen van het plangebied: vóór of in het knooppunt Beekbergen in het westen, en nabij aansluiting Deventer in het oosten.
5. Wisselstroken (dit zijn stroken die voor de drukste richting worden ingezet) zijn alleen aan de orde bij sterk ongelijke verkeersdrukke (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

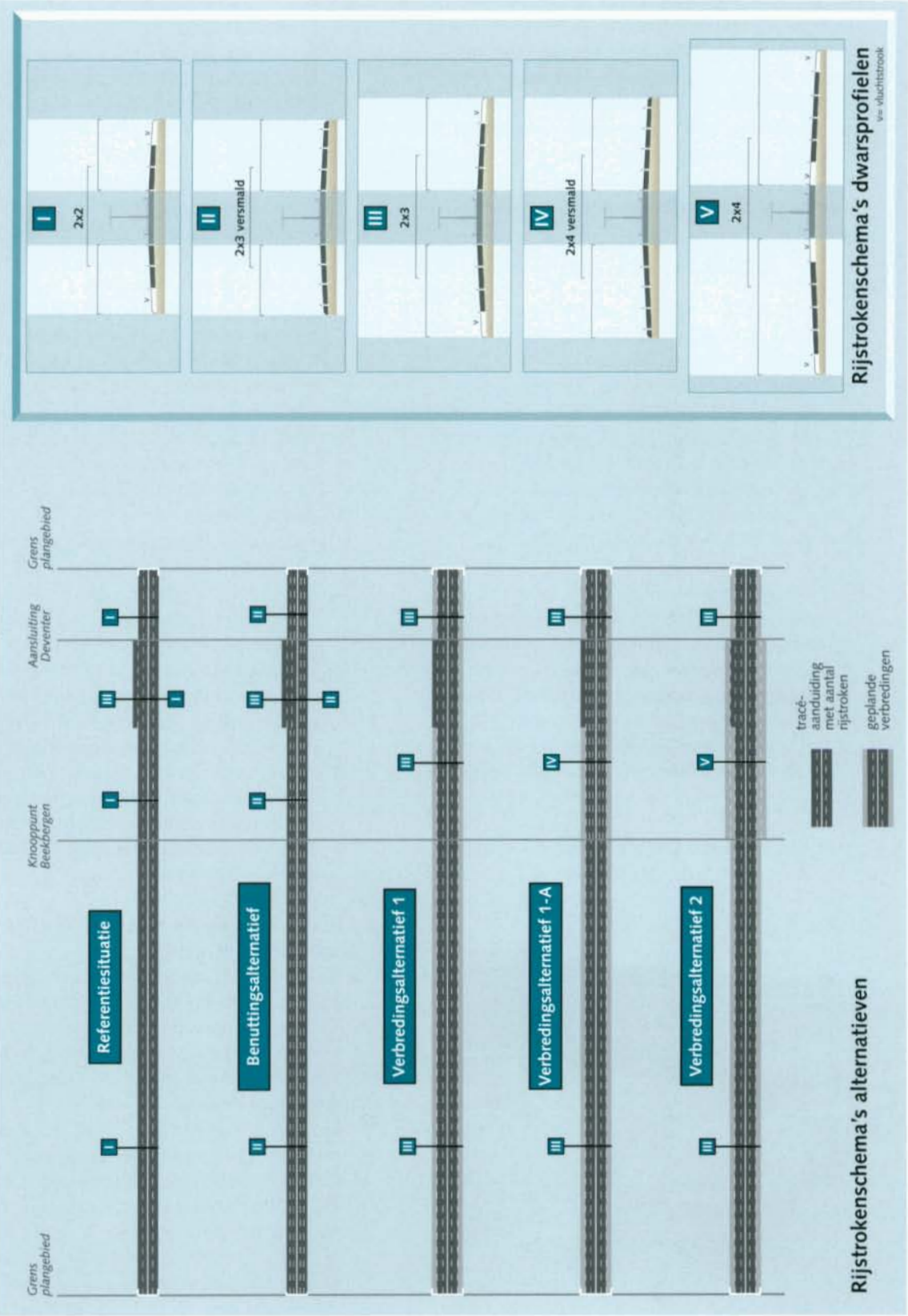
Van het totaal aan verplaatsingen per spoor en over de A1 op het traject Amersfoort - Barneveld - Apeldoorn neemt het openbaar vervoer (OV) op dit moment circa 25% voor zijn rekening. Het aandeel OV-reizigers tussen Apeldoorn en Deventer is circa 15% à 20%. In het SVV-II is een aanzienlijk verbeterd 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



Vrachtverkeer op de A1

kaart 7.2 Alternatieven en dwarsprofielen



Beekbergen – Deventer de inzittenden van zo'n 30.000 tot 40.000 auto's tussen 2010 en 2020 overgestapt moeten zijn in het openbaar vervoer. Dit betekent een extra aanbod van 35.000 tot 45.000 reizigers per etmaal (3 tot 4 maal zo veel passagiers als in 1995 te weten 12.600). Een deel van die reizigers zal overigens gebruikmaken van het traject Deventer - Arnhem als alternatief voor de huidige route via de A1 en A50. Op het traject Barneveld – Apeldoorn is de toename minder groot: hier zouden (in aanvulling op de huidige plannen) nog eens circa 20.000 reizigers extra vervoerd moeten worden. In 1995 bedroeg het aantal reizigers 15.400.

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. OV heeft weliswaar een belangrijke betekenis voor de reductie van het autoverkeer, maar uitsluitend extra verbetering van het OV is niet toereikend. Onderzoek vanuit de Stedendriehoek heeft aangetoond dat het aandeel OV in de Stedendriehoek nu al groot is. Een aanzienlijke uitbreiding is niet haalbaar. 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 gevoeligheidsanalyse 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, 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 1 (2 x 3 rijstroken);
- Verbredingsalternatief 1-A (2 x 3 rijstroken plus benuttingsmaatregelen tussen Beekbergen en Deventer);
- Verbredingsalternatief 2 (2 x 3 rijstroken, en tussen Beekbergen en Deventer 2 x 4 rijstroken);
- 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 Barneveld en Deventer 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 gezien 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 1 (2 x 3 rijstroken)

In verbredingsalternatief 1 krijgt de weg er

aan beide zijden één rijstrook bij, met uitzondering van het nu al uit drie stroken bestaande gedeelte van de noordbaan, tussen de aansluitingen Deventer en Twello. De A1 Barneveld - Deventer is dan over z'n gehele lengte een weg met 2 x 3 rijstroken. Waar mogelijk, wordt het dwarsprofiel geoptimaliseerd waarbij andere factoren (bijvoorbeeld de plaats van geluidsschermen) zo goed mogelijk verwerkt kunnen worden.

Tijdens de aanleg van de huidige A1 is reeds rekening gehouden met uitbreiding. Deze ruimte wordt benut. Op kaart 7.2 is de verbredingsrichting per rijbaan indicatief aangegeven. Voor het gedeelte ten westen van het knooppunt Beekbergen ligt de ruimte aan de vluchtstrookzijde. Tussen Beekbergen en Voorst verloopt de ruimte van de vluchtstrook naar de middenbermszijde. Ten oosten van de aansluiting Voorst is aan de middenbermszijde ruimte voor één extra strook aanwezig.

7.2.4 Verbredingsalternatief 1-A (2 x 3 rijstroken plus benuttingsmaatregelen tussen Beekbergen en Deventer)

Verbredingsalternatief 1 is volgens de huidige inzichten voldoende voor een duurzame oplossing tot 2010. Tussen Beekbergen en Deventer voldoet een verbreding tot 2 x 3 rijstroken echter niet tot 2020: de congestiekans komt dan tussen 2013 en 2015 uit boven de 2%.

Kenmerkend voor verbredingsalternatief 1-A is, dat er ook voor het weggedeelte tussen Beekbergen en Deventer een duurzame oplossing komt. Aan de maatregelen uit verbredingsalternatief 1 worden doorstromings- en benuttingsmaatregelen toegevoegd, zoals bijvoorbeeld (zie ook het benuttingsalternatief in paragraaf 7.2.2) vluchtstrookgebruik, toeritdosering en dynamische rijstrookindeling. Tijdens de studie worden deze maatregelen verder uitgewerkt.

7.2.5 Verbredingsalternatief 2 (2 x 3 rijstroken, en tussen Beekbergen en Deventer 2 x 4 rijstroken)

Met het oog op duurzame oplossingen wordt

ook verbredingsalternatief 2 onderzocht. Dit alternatief voorziet in 2 x 4 rijstroken tussen Beekbergen en Deventer. Op de andere wegvakken wordt de weg verbreed tot 2 x 3 rijstroken. De rijstroken hebben een normale breedte. Het dwarsprofiel wordt, waar mogelijk, geoptimaliseerd, opdat met andere elementen (geluidsschermen en dergelijke) zo goed mogelijk rekening gehouden kan worden.

Dit alternatief moet, door een toevoeging van twee rijstroken per richting, voor het weggedeelte Beekbergen - Deventer een duurzame oplossing voor het congestieprobleem bieden. Uitgangspunt is dat het weglichaam wordt verbreed. Bij een normaal dwarsprofiel van 2 x 4 rijstroken worden aan weerszijden van een rijbaan vluchtstroken aangelegd. In de studie zal onderzocht worden of het niet aanleggen van de vluchtstrook aan de middenbermzijde tot verkeersveiligheidsproblemen aanleiding kan geven. Door de verkeersbeheersingssystemen zijn er mogelijkheden om stilstaande voertuigen te detecteren en rijstroken buiten gebruik te stellen. Mogelijk kunnen aanvullende maatregelen getroffen worden, zoals elektronische en visuele monitoring.

Als variant op dit alternatief wordt een oplossing met 4 x 2 rijstroken (eventueel voor een tijdens de studie nader te bepalen deel van het traject) uitgewerkt. Op de A1 dient in elk geval de achterlandfunctie veilig te worden gesteld. Om ook het regionale wegennet te ontlasten, moet het regionale verkeer op de A1 niet al te zeer belemmerd worden. Wel kan voor het regionale verkeer de congestienorm iets hoger zijn.

7.2.6 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 voor:

- 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 zoveel 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 hoofdwegenet en het onderliggende wegenet. Tevens wordt een aanduiding gegeven van de restcapaciteit per alternatief. Voor het onderliggend wegenet 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 wegenet 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 het geval. Daarom zal in de Trajectnota 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 geluidsafschermende 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 geluidsafschermende 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).

De geluidsbeperkende maatregelen worden kwalitatief beschreven in de Trajectnota. Het deelaspect 'geluidsgehinderden' wordt kwalitatief besproken in relatie tot het akoestisch ruimtebeslag. Dit geldt ook voor de geluidsgevoelige 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: SO₂, zwevende deeltjes, CO, Pb, benzeen, NO₂. Voor totale luchtmissies van verkeer richt de analyse zich op de nationale beleidsnormen voor de uitstoot van CO₂, 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.

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.



Weidelandschap langs de A1

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 waar 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. Indien er cunetten worden gegraven, zal de grondwaterspiegel in kaart worden gebracht om te kunnen aangeven of, en zo ja waar, een cunet de grondwaterspiegel doorsnijdt. In die gevallen worden de effecten van die doorsnijding(en) op de grondwaterstand en de grondwaterhuishouding onderzocht en in de Trajectnota beschreven. Daarnaast worden de bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden alsmede waterwingebieden in kaart 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 Barneveld en Deventer. 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 de planning van 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.

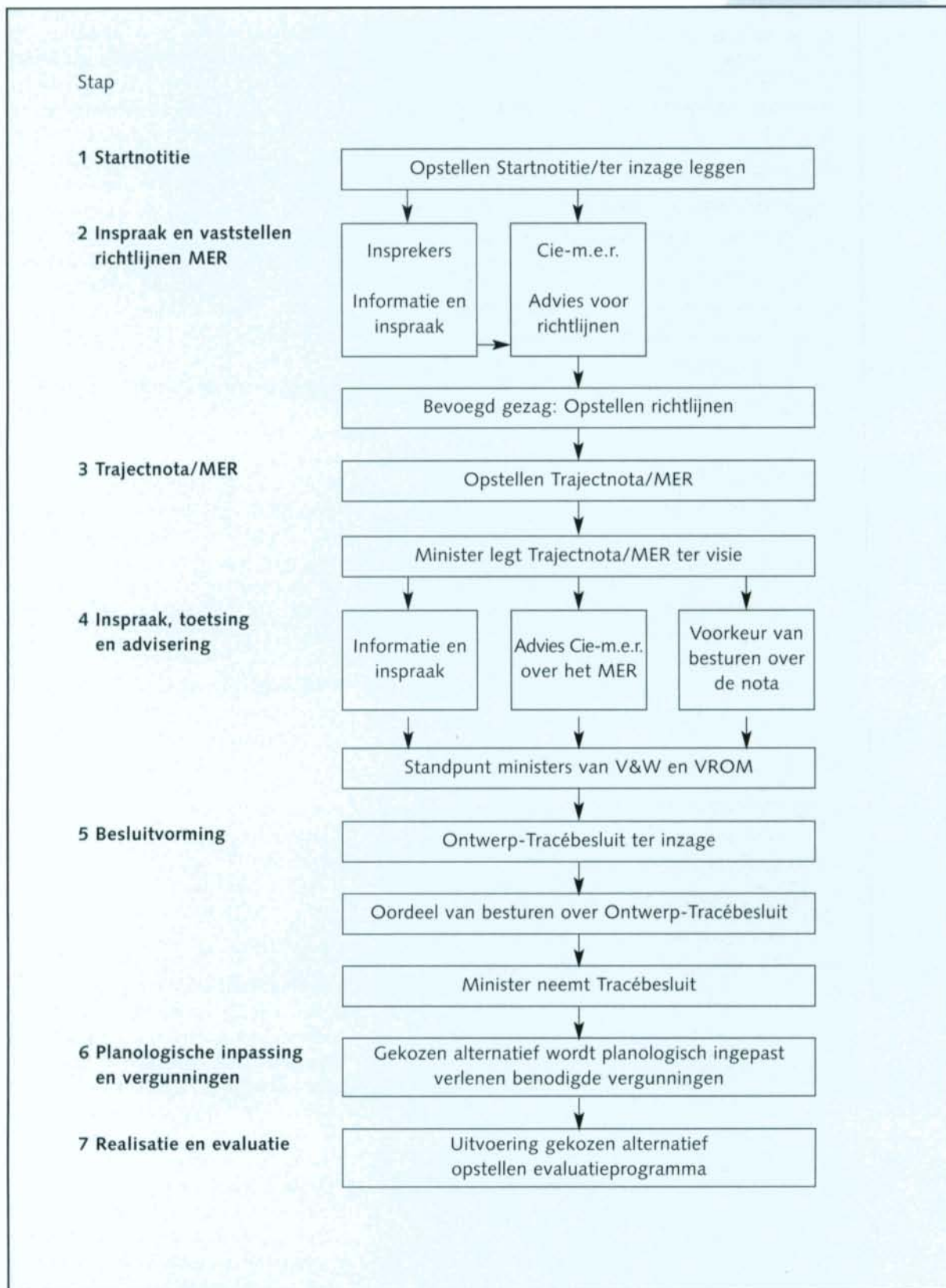
De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden voorts overhandigd aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota'. Het 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 Barneveld - Deventer. 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:

Inspraakpunt A1 Barneveld - Deventer
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. Inspraakreacties 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 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 verbindingzone	(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

Geomorfologie	een gegeven verhouding tussen ernstig gehinderden, gehinderden en matig gehinderden per geluidsbelastingklasse van 5 dB(A).
Gevoeligheidsanalyse	Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaanswijze, vorm en opbouw van het aardoppervlak.
Grenswaarde	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.
Groepsrisico	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat ten minste moet worden bereikt of gehandhaafd.
Individueel risico	Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Zie ook 'individueel risico'.
Infrastructuur	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.
Invloedsgebied	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.
Kwel	Het gebied waarbinnen de effecten kunnen optreden als gevolg van de wegverbinding tussen twee plaatsen of punten.
Leefbaarheid	Omhooggerichte grondwaterstroming.
Maaiveld	Term uit het SVV-II, waarmee de kwaliteit van de woon- en leefomgeving van mensen en andere organismen wordt aangeduid.
Mainport	Het natuurlijk terreinoppervlak.
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Belangrijke toegangspoort tot Europa; in Nederland zijn dit Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol.
Milieu-effectrapport	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren.
Milieu-effectrapportage	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.
Ministerie van V&W	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 VROM	Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Mitigerende maatregel	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
MMA	Maatregel die de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu voorkomt of beperkt.
Mobiliteit	Meest milieuvriendelijk alternatief.
Mvt	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen.
Natuurontwikkelingsgebied	Motorvoertuigen.
NO _x	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.
NVVP	Stikstofoxiden, betrokken bij onder meer verzuring.
Onderliggend wegennet	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan; een actualisering van het SVV-II.
OV	Dit plan is nog niet af, maar er zijn wel al gegevens beschikbaar voor studies.
OV-assen	Alle wegen in het studiegebied, behalve de auto(snel)wegen (dus hoofd- wegen, lokale wegen en overige wegen).
	Openbaar vervoer.
	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.
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	Zwaveldioxide, 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.

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**

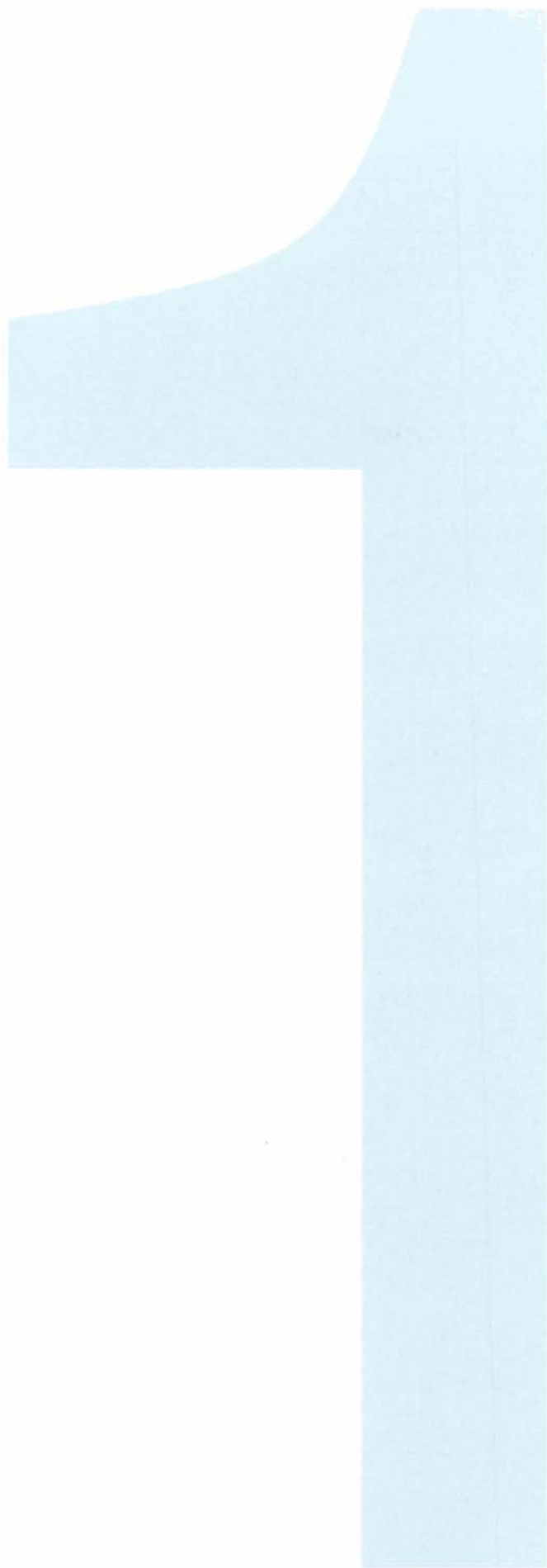
Provincie Overijssel, 1998, **Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan**

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

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

Gemeenten, **Bestemmingsplannen en structuurplannen**

Waterschappen, **Waterhuishoudingsplannen**





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