

1609.21

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A28 Zwolle-Meppel

DG-Personenvervoer



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A28 Zwolle-Meppel

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

DG-Personenvervoer



Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A28 Zwolle-Meppel ZSM 2

- traject Hattemerbroek-Zwolle Zuid
- traject Ommen-Lankhorst



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

Den Haag, oktober 2005

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



Den Haag, oktober 2005

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE.....	1
1 INLEIDING.....	1
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	2
2.1 PROBLEEMSTELLING.....	2
2.2 DOEL.....	2
2.3 BESLUITVORMING.....	2
3 VOorgenomen ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	4
3.1 ALGEMEEN.....	4
3.2 ALTERNATIEVEN.....	4
3.2.1 Nulalternatief (referentiesituatie).....	5
3.2.2 Voorkeursalternatief.....	5
3.2.3 Benuttingsalternatief.....	5
3.2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	5
4 BELEID, HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN.....	6
5 VOorgenomen ONDERZOEK.....	7
5.1 INLEIDING.....	7
5.2 HOE DE EFFECTEN WORDEN BEPAALD.....	7
5.3 TE BESCHRIJVEN EFFECTEN.....	8
5.4 KOSTEN.....	11
6 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	12
7 LEEMTEN IN INFORMATIE.....	13
8 EVALUATIEPROGRAMMA.....	14
9 VORM EN PRESENTATIE.....	15
10 SAMENVATTING.....	16
BIJLAGEN	
- Nota van antwoord Adviezen	
- Nota van antwoord Inspreek	

1 Inleiding

Op de A28 tussen de knooppunten Hattemerbroek en Lankhorst treedt regelmatig filevorming op. Het capaciteitsknelpunt ter hoogte van Zwolle op de A28 is in 2004 opgelost door de openstelling van spitsstroken tussen de aansluitingen Zwolle Zuid en Ommen. De aansluitende wegvakken, knooppunt Hattemerbroek-aansluiting Zwolle Zuid (zuidelijk traject) en aansluiting Ommen-knooppunt Lankhorst (noordelijk traject), zullen zonder extra capaciteitsvergrotenende maatregelen de groei van het verkeer niet kunnen verwerken. In een bestuurlijk overleg tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de bestuurders van de landsdelen Noord en Oost is afgesproken dat voor het project A28 Zwolle-Meppel de Tracéwetprocedure zal worden gevolgd waarin een benuttingsalternatief en een alternatief van 2x3 rijstroken tussen aansluiting Ommen en knooppunt Lankhorst en 2x4 rijstroken (inclusief bestaande weefstrook) tussen knooppunt Hattemerbroek en de aansluiting Zwolle-Zuid worden opgenomen.

De verwachting is dat alleen verlaging van de maximumsnelheid en dynamisch verkeersmanagement onvoldoende is om de problemen op te lossen evenals beprijzing conform het eindbeeld van de Nota Mobiliteit. In de studie wordt dit nader onderzocht.

De A28 tussen de knooppunten Hattemerbroek en Lankhorst is een knelpunt dat in het kader van het zogenaamde programma ZSM 2 wordt aangepakt. In het programma ZSM2 zijn trajecten van wegen opgenomen welke bekende bereikbaarheidsknelpunten in de doorgaande verbindingen zijn. Deze knelpunten vragen op korte termijn om een aanpak.

Voor deze trajectstudie wordt de procedure conform de tracéwet gevolgd. Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om de effecten op de omgeving van de aanleg van de weg te bepalen.

Zodra het mogelijk is, zal gebruik gemaakt worden van de verkorte tracéwetprocedure.

Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De initiatiefnemer is Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat Oost Nederland.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.) en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht. In de bijlagen wordt ingegaan op de inspraakreacties en de adviezen van de bestuursorganen.

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

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

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

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

2.1 Probleemstelling

In 2010 treden op de A28, op het zuidelijk en noordelijk traject tijdens de spits dagelijks files op, die terugslaan tot in de knooppunten Hattermerbroek en Lankhorst. Hierdoor wordt ook de doorstroming van het verkeer op de A50/N50 en de A32 gehinderd. Ook slaan de files terug tot op de spitsstroken en wel daar waar het aantal rijstroken van drie teruggaat naar twee rijstroken. In de periode 2010 tot 2020 zal deze situatie nog verder verslechteren. De verkeersonveiligheid op het noordelijk traject ligt boven het landelijke gemiddelde, waarbij het wegvak Nieuwleusen-Staphorst het slechtst scoort. Het vergroten van de verwerkingscapaciteit voor de beide trajecten is de enige mogelijkheid om op relatief korte termijn de congestie ook daadwerkelijk aan te pakken, waarbij tevens de verkeersveiligheid op met name het noordelijk traject wordt verbeterd.

2.2 Doel

De doelstelling is tweeledig. Ten eerste dient de bereikbaarheid op de A28 tussen knooppunt Hattermerbroek en aansluiting Zwolle Zuid en tussen de aansluiting Ommen en knooppunt Lankhorst in het kader van het programma ZSM 2 te verbeteren door middel van capaciteitsvergroting. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Dat alles op een zo kort mogelijke termijn. De maatregelen worden getoetst aan de normen van de Nota Mobiliteit voor 2020.

Doelen moeten in de Trajectnota/MER zodanig worden beschreven dat uiteindelijk voor de besluitvorming moet kunnen worden aangegeven in hoeverre de alternatieven aan de doelen voldoen.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke voorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden voor de te onderzoeken alternatieven. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-) plannen en wet- en regelgeving, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

De Trajectnota/MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). De Trajectnota/MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel moeten worden betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

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

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

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

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

3.1 Algemeen

In de Trajectnota/MER dient voor zover relevant ingegaan te worden op de studies van zowel rijk als regio welke in verband staan met de planstudie. Dit betreft onder andere de door de regio getrokken gebiedsgerichte verkenning Zwolle-Kampen.

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu.

Het plangebied dient te worden beschreven zoals reeds nader is geconcretiseerd in de startnotitie. Het studiegebied omvat het tracé en de omgeving daarvan, waaronder ook het onderliggende wegennet voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven.

Daar waar in de Trajectnota/MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020.

3.2 Alternatieven

De keuze van alternatieven moet in de Trajectnota/MER worden gemotiveerd in relatie tot de verdere uitwerking van de problematiek. Dit wil zeggen dat de relatie tussen het probleem en de mogelijke oplossing duidelijk moet kunnen worden gelegd. In de Trajectnota/MER zal aandacht moeten worden geschonken aan de keuze van de alternatieven als oplossing voor de geconstateerde problematiek.

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt en onderzocht:

3.2.1 *Nulalternatief (referentiesituatie)*

In een trajectnota/MER wordt het zogenoemde nulalternatief beschreven. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nulalternatief meegenomen (de zogenaamde autonome ontwikkeling). De andere alternatieven zullen met het nulalternatief worden vergeleken. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld.

3.2.2 *Voorkeursalternatief*

Het voorkeursalternatief bestaat uit een verbreding van de bestaande rijbanen met één rijstrook, waarbij zoveel mogelijk binnen het huidige dwarsprofiel wordt gebleven. Het zuidelijk traject bestaat in de nieuwe situatie uit 2x4 rijstroken (inclusief weefvakken); de vluchtstroken op de IJsselbruggen komen hierbij te vervallen, terwijl er voor en na deze bruggen over een beperkt gedeelte nieuwe vluchtstroken nodig zijn. Er zijn geen vluchtstroken aan de middenbermzijde opgenomen. Het noordelijk traject bestaat in de nieuwe situatie uit 2x3 rijstroken met vluchtstroken.

3.2.3 *Benuttingsalternatief*

Het benuttingsalternatief bestaat voor het noordelijk traject uit een spitsstrook aan de linkerkant van de rijbaan. De bestaande rijbanen worden daartoe verbreed. Deze spitsstrook sluit aan weerszijden aan op de reeds aanwezige spitsstrook van de traverse Zwolle. Vanwege de aanwezige ruimte in het dwarsprofiel van de weg kan voor de breedte zoveel mogelijk aangesloten op een normale rijstrookbreedte. De vluchtstrook blijft behouden. De spitsstrook is met behoud van vluchtstrook niet mogelijk ter hoogte van de IJsselbrug. Om toch de benodigde capaciteit te verkrijgen wordt op het traject tussen knooppunt Hattermerbroek tot een punt ten noorden van de IJssel een permanente rijstrook toegevoegd. De vluchtstrook op de brug komt te vervallen. Daarmee is het benuttingsalternatief voor het zuidelijk traject gelijk aan het voorkeursalternatief.

3.2.4 *Meest milieuvriendelijk alternatief*

In een Trajectnota/MER wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. Het MMA is een realistisch alternatief die de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving en kosteneffectief is. Als basis voor het MMA wordt uitgegaan van het voorkeursalternatief ervan uitgaande dat alleen snelheidsverlaging en dynamisch verkeersmanagement onvoldoende is om de problemen op te lossen evenals beprijzing conform het eindbeeld van de Nota Mobiliteit. Voor het MMA worden aan het voorkeursalternatief nog nader te bepalen milieumaatregelen toegevoegd. Een van de maatregelen is snelheidsverlaging. Tevens zal worden aangegeven of deze maatregelen in andere alternatieven toepasbaar zijn.

4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit

Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Deze nota's bevatten de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland respectievelijk het beleid voor verkeer en vervoer en de bijbehorende doelstellingen. Voor de doelstelling "het versterken van de economische structuur" zijn goed functionerende infrastructuurnetwerken vereist. Het Rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. Door demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economisch belang binnen de wettelijke en maatschappelijke kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving gefaciliteerd. Naast het mogelijk maken van groei van verkeer en vervoer streeft het kabinet naar betrouwbare en acceptabele reistijden.

Huidige situatie en ontwikkelingen

In de startnotitie worden de huidige situatie en ontwikkelingen specifiek beschreven. Deze gelden als uitgangspunt voor deze studie. Het doel van de beschrijving is inzicht te verkrijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden. In hoofdstuk 5 wordt hierop ingegaan.

5 Voorgenomen onderzoek

5.1 Inleiding

In de Trajectnota/MER zullen de (milieu)effecten van de alternatieven worden beschreven. 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.

5.2 Hoe de effecten worden bepaald

Gebiedsafbakening

De trajectnota/MER moet inzicht geven in de effecten die de alternatieven hebben voor:

- het verkeer;
- de woon- en leefomgeving;
- de natuurlijke omgeving.

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.

Tijdschik

De milieueffectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het geldende zichtjaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten voorspeld voor andere jaren. De probleemanalyse voor verkeer richt zich mede op 2010.

Prijsbeleid

De verkeersprognoses voor 2020 worden zowel met als zonder het eindbeeld voor beprijzing van de Nota Mobiliteit berekend. Op het moment van besluitvorming over te nemen maatregelen kan een nadere keuze hierover worden gemaakt.

Werkwijze

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

- In de effectbeschrijving moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante wetten en beleidsnota's;
- 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 effectvergelijking richt zich dan ook vooral op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

In de studie wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens, modellen en studies.

Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven: 'kwantitatief' en 'kwalitatief'. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect uit in cijfers. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer 'beschouwend' karakter. Het 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 trajectnota/MER zullen de effecten zoveel als mogelijk in "cijfers" worden uitgedrukt. Indien geen cijfers en/of methode voorhanden zijn worden de effecten "kwalitatief" bepaald.

5.3 Te beschrijven effecten

Verkeer

Bereikbaarheid

Door middel van de intensiteit/capaciteit verhoudingen in de spitsperiode wordt voor 2010 en 2020 aangegeven in hoeverre de verkeersafwikkeling beter of slechter wordt ten opzichte van de referentiesituatie. Tevens wordt daarbij getoetst aan de normen van de Nota Mobiliteit voor 2020 (de gewenste reistijdverhouding tussen spits en dal van maximaal 1,5).

Verkeersveiligheid

Voor de toekomstige situatie zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over de effecten op verkeersveiligheid. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met het ontwerp van de weg, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, het calamiteitenplan en de verkeersprognoses. Daarbij wordt ook rekening gehouden met het eventueel verminderen van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet. Over het algemeen is het onderliggend wegennet onveiliger dan het hoofdwegennet. Dit kwalitatief oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid. Tevens wordt rekening gehouden met het Europees Verdrag inzake E-wegen. Op basis hiervan dient een afwegingsnotitie gemaakt te worden.

Speciaal aandachtspunt is het bezien van de consequenties van het ontbreken van vluchtstroken op de IJsselbruggen voor met name de hulpdiensten. Ook de consequenties van het wisselen van het aantal wegstroken of de vormgeving daarvan worden bezien.

Woon- en leefomgeving

Geluid

Ten behoeve van het MER wordt het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidgevoelige objecten c.q. geluidbelaste woningen per geluidklasse, van 50 tot > 70 dB(A) bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB(A) voor ieder beschreven alternatief. Daarnaast wordt indicatief bepaald welke geluidsmaatregelen getroffen worden bij uitvoering van het project. Voor dit onderzoek zal worden onderzocht wat de vóór de wijziging heersende geluidbelasting in het jaar 2006 is en wordt de geluidbelasting in de toekomstige situatie in het jaar 2020 onderzocht. Ten behoeve van het indicatief bepalen van de geluidsmaatregelen wordt ook de geluidbelasting bepaald die in 1986 werd ondervonden. Indien de gewijzigde Wet geluidhinder van kracht is op het moment van publicatie dient de geluidbelasting ook uitgedrukt te worden in Lden.

Naast de geluidsbelastingen van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen wordt het effect van de voorgenomen wijzigingen aan de weg op de geluidsbelasting van natuur- en stiltegebieden bepaald aan de hand van het aantal hectare geluidsbelast oppervlak boven de 40, 50, 55 en 60 dB(A).

Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een meer gedegen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder.

Wat betreft het onderliggend wegennet zullen de consequenties voor geluid gezien worden als de omvang van het verkeer als gevolg van de ingreep met meer dan 30% toeneemt of met meer dan 20% afneemt.

Lucht

Het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van de concentraties NO₂ en fijn stof. De concentraties worden getoetst aan wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Bij overschrijding van een grenswaarde wordt de omvang hiervan berekend. Tevens wordt gekeken naar de overige stoffen die van belang zijn voor de luchtkwaliteit rond de weg. Bij het bepalen en toetsen van de effecten zullen de meest recente inzichten in wet- en regelgeving worden meegenomen.

De volgende aspecten dienen per alternatief in beeld te worden gebracht:

- * Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 40 microgram/m³ overschrijdt;
- * Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 40 microgram/m³ overschrijdt;
- * Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de jaargemiddelde plandrempel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;
- * Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de uurgemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de uurgemiddelde plandrempel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;
- * Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de waarde van 32,4 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM₁₀-grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 50 microgram/m³;
- * Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van NO₂ de waarde van 82 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 200 microgram/m³;
- * Voor de normen voor de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO₂, CO, Nox, Lood, Benzeen en ozon) die genoemd worden in het Besluit luchtkwaliteit en de Regeling luchtkwaliteit ozon, kan op grond van recente studies worden onderbouwd dat deze grenswaarden langs snelwegen niet zullen worden overschreden;
- * Voor de normen voor de concentratie ozon, genoemd in de Regeling luchtkwaliteit ozon kan gezegd worden dat als gevolg van emissies op de weg de ozon concentratie afneemt doordat ozon relatief snel reageert met uitgestoten stikstofmonoxide en daarbij stikstofdioxide vormt.;
- * Als zichtjaren gelden het jaar 2000, het eerste kalenderjaar naar openstelling en het jaar 2010. Verder dient een kwalitatieve doorkijk gegeven te worden tot 2015;
- * Verder dient de aftrek van zeezout voor PM₁₀ te worden meegenomen. Ook de dubbeltelling van NO₂ dient te worden meegenomen.

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving van de weg. Hiervoor zijn twee begrippen bepalend, te weten het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). In een kwantitatief onderzoek zullen de risicocontourlijnen bepaald en getoetst worden aan de wettelijke normen.

Natuurlijke omgeving

Natuur

De studie inventariseert of in het gebied bijzondere soorten vernietigd of bedreigd worden. De factoren versnippering en verstoring, indien relevant, worden tevens beschreven.

De mogelijkheden om nadelige effecten te voorkomen of te beperken en bestaande knelpunten op te lossen, worden onderzocht met het oog op eventueel te nemen mitigerende of compenserende maatregelen. Voor gebieden en soorten die beschermd worden door de Europese Vogel- en/of Habitatrichtlijn geldt dat compensatie voorafgaand aan de wegaanpassing gerealiseerd moet zijn.

De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie worden kwalitatief en indien noodzakelijk kwantitatief beschreven in het MER, met verwijzing naar de ligging van de gebieden.

Indien er een significante beïnvloeding is van de Ecologische Hoofdstructuur (P-EHS) zal een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd. Deze bestaat uit het stapsgewijs beantwoorden van de volgende vragen:

1. Treden er significante gevolgen op voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van de (P-)EHS?
2. Zo ja, zijn er reële alternatieven die geen significante gevolgen hebben?
3. Indien er significante gevolgen zijn en geen reële alternatieven: is er sprake van groot openbaar belang dat deze aantasting rechtvaardigt?
4. Indien er sprake is van groot openbaar belang: welke mitigerende maatregelen worden genomen om de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden en welke compensatie wordt geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden van de (P-)EHS?

Indien in het plangebied planten- of diersoorten voorkomen die beschermd worden op grond van de Flora- en Faunawet, dienen deze soorten – eventueel door middel van het opsommen van doelsoorten – in het MER vermeld te worden. Tevens dient er beoordeeld te worden of de voorgenomen activiteit zal leiden tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden handelingen. Indien dat het geval is, zal er een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. In het MER dient op hoofdlijnen aangegeven te worden op welke gronden de initiatiefnemer meent om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

In kwalitatieve zin wordt aangegeven welke lichtuitstraling naar de omgeving te verwachten is en hoe dit kan worden voorkomen.

Landschap

Een verhoging van het geluidsniveau kan leiden tot bouw van geluidsschermen waarvoor landschappelijke inpassing vereist is. Bij het ontwerp wordt gebruik gemaakt van landschappelijke kennis en een landschappelijke visie. De beoordeling vindt in kwalitatieve zin plaats.

Bodem en water

Bij infrastructurele werken wordt een watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt m.b.t. de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. De Watertoets komt voort uit afspraken die

gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw. De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

Omdat het totale oppervlak asfalt groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af. Rijkswaterstaat is verplicht er voor te zorgen dat de waterbergingscapaciteit voldoende blijft. De waterbeheerder berekent welk percentage van de uitbreiding van het verhard oppervlak gecompenseerd moet worden door verruiming van het oppervlaktewater. Eventuele maatregelen (zoals b.v. bredere bermsloten) worden in het ontwerpproces meegenomen.

De kwaliteit van het afstromend wegwater (run-off) wordt niet in de trajectnota/MER onderzocht; het ZOAB filtert het afstromend wegwater en de eventuele vervuiling concentreert zich in het wegdek en de eerste paar meters in de wegbermen. De vervuiling in het wegdek wordt periodiek opgezogen en verwerkt.

Archeologie

Geef, voor zover er sprake is van (mogelijke) beïnvloeding door het voornemen, in het MER de ligging van de cultuurhistorische en archeologische waarden aan, en besteed aandacht aan de consequenties die voortvloeien uit de Nota Belvedere, het verdrag van Malta en de Monumentenwet en provinciale cultuurhistorische beleidsnota's.

Overige aspecten

De overige aspecten zoals ruimtelijke ordening, wonen en werken, landbouw en recreatie hoeven niet in beeld te worden gebracht. Dit dient kort te worden toegelicht in het MER.

5.4 Kosten

Ten behoeve van het ZSM 2 project wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de genoemde alternatieven opgenomen. Ook worden de verschillen in de onderhoudskosten globaal in beeld gebracht.

6 Vergelijking van de alternatieven

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

- o in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel. In de tabel krijgen naast gemonetariseerde uitkomsten ook fysieke en kwalitatieve effecten een duidelijke plaats;
- o in de tweede stap wordt bepaald welke aspecten een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in de Trajectnota/MER te worden onderbouwd;
- o de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

7 Leemten in informatie

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

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

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

Beschreven moet worden:

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

8 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

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

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

De Trajectnota/MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

9 Vorm en presentatie

Ten aanzien van de presentatie wordt aanbevolen:

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

De Trajectnota/MER bestaat uit een zelfstandig leesbare publieksvriendelijke samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.

10 Samenvatting

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

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

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

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

Bijlage 1: Nota van antwoord Adviezen

De volgende instanties hebben een advies uitgebracht over de startnotitie A28 Zwolle – Meppel en het vervolg van de studie:

- Provincie Overijssel d.d. 7 juni 2005, RWB/2005/1742.
- Provincie Gelderland d.d. 28 juni 2005, WV2005.14162.
- Gemeente Zwolle d.d. 16 juni 2005, OWR05-160.
- Gemeente Hattem d.d. 15 september 2005, 1373.
- Commissie voor de milieueffectrapportage, 11 juli 2005, rapport 1609-18.
- Waterschap Groot Salland, 27 juni 2005, WHA\A3076.SBA.
- Waterschap Veluwe, 1 juli 2005, 92898/MC/aj.

Overleg met alle betrokken adviseurs zal worden gecontinueerd.

Samenvatting advies en reactie Provincie Overijssel

Advies	Reactie Bevoegd Gezag
1 Onderstreept wordt het belang van het voornemen de knelpunten van de A28 op de in studie zijnde weggedeelten aan te pakken. Verzocht wordt om prioriteit bij de voorbereiding, besluitvorming en de uitvoering van de verbreding.	1 Het streven is erop gericht te komen tot een snelle besluitvorming. Voor de onderhavige studie naar twee trajecten op de A28 wordt een in de Tracéwet vastgelegde besluitvormingsprocedure gevolgd. Daarin zijn onder meer de termijnen voor inspraak en bezwaar en beroep vastgelegd. De studie maakt onderdeel uit van het benuttings-programma ZSM-2 ('Zichtbaar, Slim en Meetbaar') welke volgens planning voor 2010 in uitvoering worden genomen en waarvoor financiële middelen zijn gereserveerd.
2 Voorkeur wordt uitgesproken voor het voorkeursalternatief omdat dit een meer robuuste oplossing geeft dan spitsstroken.	2 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen.
3 Gepleit wordt voor aanvullende maatregelen om de gevolgen van het wegvallen van de vluchtstroken op de IJsselbruggen te compenseren.	3 Tijdens de Trajectnota/MER fase zal overleg plaatsvinden met de hulpdiensten waarbij de situatie IJsselbrug specifiek aan de orde zal komen. De resultaten van het overleg zullen kenbaar worden gemaakt.
4 Ingestemd wordt met de inhoud van de startnotitie als basis voor de komende studie.	4 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen.
5 Er wordt vanuit gegaan dat bij het bepalen en toetsen van de milieueffecten de meest recente wet- en regelgeving zal worden meegenomen.	5 Dit uitgangspunt is juist.

Samenvatting advies en reactie Provincie Gelderland

Advies	Reactie Bevoegd Gezag
1 Het betreft een advies d.d. 28 juni van het college. Het advies zal nog worden voorgelegd aan Provinciale Staten. Mocht daar aanleiding toe zijn, dan zullen mogelijke wijzigingen in het advies worden gemeld. 2 Onderstreept wordt het belang van het voornemen de knelpunten van de A28 op de in studie zijnde weggedeelten aan te pakken. 3 Gepleit wordt de effecten op het onderliggend wegennet in beeld te brengen en dat deze worden meegewogen. 4 Voorkeur wordt uitgesproken voor het voorkeursalternatief omdat dit een meer robuuste oplossing geeft dan spitsstroken. 5 Gepleit wordt voor aanvullende maatregelen om de gevolgen van het wegvallen van de vluchtstroken op de IJsselbruggen te compenseren. 6 Ingestemd wordt met de inhoud van de startnotitie als basis voor de komende studie. 7 Er wordt vanuit gegaan dat bij het bepalen en toetsen van de milieueffecten de meest recente wet- en regelgeving zal worden meegenomen.	1 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen. 2 Het streven is erop gericht te komen tot een snelle besluitvorming. Voor de onderhavige studie naar twee trajecten op de A28 wordt een in de Tracéwet vastgelegde besluitvormingsprocedure gevolgd. Daarin zijn onder meer de termijnen voor inspraak en bezwaar en beroep vastgelegd. De studie maakt onderdeel uit van het benuttingsprogramma ZSM-2 ('Zichtbaar, Slim en Meetbaar') welke volgens planning voor 2010 in uitvoering worden genomen en waarvoor financiële middelen zijn gereserveerd. 3 De effecten op het onderliggend wegennet zullen in principe in beeld worden gebracht. Met name door de relatieve verkeersgroei aan te geven. Bij aanzienlijke verschillen (20%/ 30%) worden de effecten in beeld gebracht. 4 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen 5 Tijdens de Trajectnota/MER fase zal overleg plaatsvinden met de hulpdiensten waarbij de situatie IJsselbrug specifiek aan de orde zal komen. De resultaten van het overleg zullen kenbaar worden gemaakt. 6 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen. 7 Dit uitgangspunt is juist.

Samenvatting advies en reactie gemeente Zwolle.

Advies	Reactie Bevoegd Gezag
1 De gemeente stemt op hoofdlijnen in met de plannen. 2 De gemeente vraagt speciale aandacht bij de verdere uitwerking van de plannen voor de veiligheid en de doorstroming op de IJsselbrug bij calamiteiten, als door benutting de pechstrook als volwaardige rijstrook wordt gebruikt. Hierdoor is er geen opstelcapaciteit bij pech of ongevallen, dit kan leiden tot gevaarlijke situaties. Er mogen geen onaanvaardbare verkeersveiligheidsrisico's ontstaan. 3 De gemeente vraagt aandacht voor de vormgeving van de wegvakken die de overgang vormen tussen ZSM1 (spitsstroken) en ZSM2. In het kader van ZSM2 zal het aantal rijstroken toenemen dit kan op de wegvakken die de overgang tussen ZSM 1 en 2 vormen leiden tot onoverzichtelijke en onveilige situaties. 4 De gemeente vraagt aandacht voor de gevolgen voor de luchtkwaliteit en geluidshinder. Aandacht voor luchtkwaliteit wordt mede gevraagd gezien ervaringen met soortgelijke projecten die vertraagd zijn als gevolg van het niet voldoen aan de Europese richtlijn.	1 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen. 2 Tijdens de Trajectnota/MER fase zal overleg plaatsvinden met de hulpdiensten waarbij de situatie IJsselbrug specifiek aan de orde zal komen. De resultaten van het overleg zullen kenbaar worden gemaakt. 3 De overgang van de wegvakken zal in het kader van de nadere uitwerking van het ontwerp tijdens de (Ontwerp) Tracébesluit fase speciale aandacht krijgen. 4 De aspecten luchtkwaliteit en geluidshinder worden op basis van de vigerende wet- en regelgeving meegenomen in de Trajectnota/ MER. In de richtlijnen wordt hier nader op ingegaan.

Samenvatting advies en reactie gemeente Hattem

Advies	Reactie Bevoegd Gezag
1 De gemeente stemt met de startnotitie in doch behoudt zich het recht voor om in latere fase inhoudelijk te reageren. 2 De gemeente is van oordeel dat de extra belasting van de maatregelen op de A28 betrokken dienen te worden in het vervolgproces Hanzelijn en ontwikkelingen in relatie tot een mogelijke Hanzelijn plus.	1 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen. Ook in de vervolprocedure van de A28 Zwolle-Meppel zal de gemeente om advies worden gevraagd. 2 Voor het MER van de A28 Zwolle - Meppel wordt bij de beschrijving voor 2020 uitgegaan van vastgestelde plannen.

Samenvatting advies en reactie Commissie voor de milieueffectrapportage.

Advies	Reactie Bevoegd Gezag
1 Het advies bespreekt uitsluitend die punten waarbij de Commissie een andere mening is toegedaan dan wel waar naar haar mening een aanvulling of precisering noodzakelijk is. 2 Aangeraden wordt de ontwikkelingen en uitgangspunten in de Nota Mobiliteit te concretiseren in het MER, zodat de ontwikkelde alternatieven hieraan getoetst kunnen worden. 3 Aangeraden wordt om (voorlopige) resultaten van de gebiedsgerichte verkenning te betrekken bij het opstellen van het MER. 4 De mogelijke probleemoplossende werking van het verlaging van de maximumsnelheid en/of dynamisch verkeersmanagement dient nader beschouwd te worden. 5 Algemene effecten van het verlagen van de maximumsnelheid en/of dynamisch verkeersmanagement dienen in principe voor alle alternatieven beschouwd te worden in relatie tot de luchtkwaliteits- en de geluidhindersituatie. Indien de onderlinge verschillen gering zijn kan worden volstaan met een gevoeligheidsanalyse. 6 Aangeraden wordt om per alternatief milieuvriendelijke varianten op te nemen en pas dan – op grond van de effectscore – te bepalen wat het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is.	1 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen. 2 De Nota Mobiliteit en de relatie met het MER zal in het kader van de Trajectnota/MER nader worden aangeduid. De alternatieven zullen o.a. worden getoetst aan de Nota Mobiliteit, met name de te verwachten (verhouding van) reistijden. 3 De relatie met de gebiedsgerichte verkenning zal in het kader van de Trajectnota/MER nader worden toegelicht. In principe is er sprake van twee afzonderlijke studies. Indien beschikbaar worden resultaten van de verkenning betrokken bij de opstelling van de Trajectnota/MER. 4 Op basis van ervaringen elders is de verwachting dat verlaging van de maximum snelheid en/of dynamisch verkeersmanagement niet probleemoplossend is. In het MER zullen nut en noodzaak van uitbreiding van wegcapaciteit nader onderbouwd worden. 5 Dit advies is overgenomen en verwerkt in de richtlijnen. Verwacht wordt dat de onderlinge verschillen gering zullen zijn. 6 Aangezien het MMA voldoende probleemoplossend dient te zijn en daartoe een wegverbreding noodzakelijk wordt verwacht (zie punt 4) is het voorkeursalternatief als uitgangspunt gekozen. Aangegeven wordt of de MMA maatregelen ook toepasbaar zijn bij de andere alternatieven. De beschrijving en beoordeling vindt plaats bij het MMA.

7 Onderzocht dient te worden wat het effect van het initiatief is op de verkeersintensiteiten en daarbij gepaard gaande milieueffecten op het onderliggend wegennet.	7 De effecten op het onderliggend wegennet zullen in principe in beeld worden gebracht. Met name door de relatieve verkeersgroei aan te geven. Bij aanzienlijke verschillen (20%/ 30%) worden de effecten in beeld gebracht.
8 Voor geluid dient te worden onderzocht of er sprake is van een achterstallige geluidssaneringssituatie en of sanering gelijk zou kunnen worden uitgevoerd.	8 In het kader van het gedetailleerde onderzoek op OTB niveau zal nader worden ingegaan op de stand van zaken van de geluidssanering. Met de uitvoering van het project worden eventuele achterstallige situaties meegenomen.
9 Voor geluid dient het MER geluidsonderzoek een voldoende hoog detailniveau te hebben om de effecten van mitigerende maatregelen en kosten hiervan juist in te kunnen schatten.	9 De te treffen geluidsmaatregelen en kosten zoals op te nemen in het MER zullen nader in beeld worden gebracht. Het onderzoek is daar op gericht.
10 Voor een goede beoordeling zouden de oppervlakten natuur- en stiltegebieden bepaald moeten worden met geluidsbelastingen boven de 40, 50, 55 en 60 dB(A) en niet alleen boven de 40 dB(A).	10 De resultaten van het geluidsonderzoek zullen op voorgesteld detailniveau worden gepresenteerd.
11 Aangegeven dient te worden hoeveel punten/ locaties met verhoogd risico zullen ontstaan.	11 Bij de beschrijving en beoordeling van het onderdeel verkeersveiligheid wordt nader ingegaan op eventuele punten/locaties met verhoogd risico.
12 Aangegeven dient te worden hoe de bereikbaarheid voor hulpdiensten is per alternatief waarbij nadrukkelijk aandachtspunt is het vervallen van vluchtstroken op de IJsselbruggen.	12 Voor alle alternatieven, ook het benuttings-alternatief, geldt dat er in principe sprake is van vluchtstroken. Uitzondering betreffen de IJsselbruggen en bestaande viaducten nabij de aansluiting Zwolle-zuid. Tijdens de Trajectnota/MER fase zal overleg plaatsvinden met de hulpdiensten waarbij de situatie IJsselbrug specifiek aan de orde zal komen. De resultaten van het overleg zullen kenbaar worden gemaakt.
13 Geadviseerd wordt om in het MER in kwalitatieve zin aan te geven welke lichtuitstraling naar de omgeving toe te verwachten is en in hoeverre dit kan worden voorkomen.	13 Op (het beperken van) lichteffecten wordt in het MER in kwalitatieve zin ingegaan.
14 Hoofdpunten voor het MER dienen te zijn een uitwerking van alternatieven in combinatie met lagere snelheden en/of dynamisch verkeersmanagement, verkeers-, geluid en luchteffecten en een zelfstandig leesbare, publieksvriendelijke samenvatting.	14 In bovenstaande reactie is op deze punten ingegaan. Er zal extra aandacht besteed worden aan de samenvatting.

Samenvatting advies en reactie waterschap Groot Salland

Advies	Reactie Bevoegd Gezag
1 Waterschap is van mening dat in de startnotitie op een juiste wijze invulling gegeven wordt aan de Watertoetsprocedure 2 Gewezen wordt op het feit dat ter hoogte van de Lichtmis de A28 de waterkeringen van de Dedemsvaart kruist. Geadviseerd wordt om rekening te houden met eventuele gevolgen voor deze waterkeringen.	1 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen. 2 De kruising van de A28 met de Dedemsvaart zal nader worden besproken met het waterschap.

Samenvatting advies en reactie waterschap Veluwe

Advies	Reactie Bevoegd Gezag
1 Gewezen wordt op de hoge grondwaterstanden in het gebied tussen knooppunt Hattemerbroek en de IJsselbrug. Ook afhankelijk daarvan zal bezien moeten worden hoe het surplus aan hemelwater, in relatie tot de uitbreiding van het verhard oppervlakte, geborgen moet worden voordat het tot afvoer komt naar het oppervlaktewater. Het beleid is gericht op de trits vasthouden – bergen – afvoeren. 2 Gezien de hoge grondwaterstanden in het gebied ziet het waterschap graag de effecten op de waterafhankelijke natuur in het MER onderzocht.	1 De mate van extra waterbergingscapaciteit in relatie tot de uitbreiding van het verharde oppervlakte (compensatie), zal in het kader van de watertoets nader worden besproken met het waterschap. 2 Voor zover relevant zullen de effecten in beeld worden gebracht.

Bijlage 2: Nota van antwoord Inspraak

Gedurende de periode 24 mei tot en met 20 juni 2005 heeft de startnotitie A28 Zwolle - Meppel ter inzage gelegen. In deze periode zijn 16 verschillende schriftelijk reacties binnengekomen. De reacties zijn door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat gebundeld in een rapport.

Een samenvatting van de inspraak en de reactie hierop treft u hierbij aan.

Volgnummer: 1 Afzender: Kenmerk: Gedateerd: 14-6-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Ik hoop dat de plannen doorgaan en dat ze hoge prioriteit krijgen, omdat er nu tijdens de ochtend- en avondspits files ontstaan. 2 Tussen de aansluitingen Zwolle-noord en Ommen waren vroeger problemen die destijds zijn opgelost door de rijstroken van de invoeger en uitvoeger met elkaar te verbinden. Na aanleg van de spitsstroken zijn de problemen op dit wegvak in de ochtend- en avondspits weer terug vanwege het samenvoegen van de grote hoeveelheid verkeer. Ik verwacht dat het probleem zal zijn opgelost als de voorliggende plannen doorgaan.	1 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen. 2 Voor de lange termijn is door de regio een gebiedsgerichte verkenning voor de regio Zwolle – Kampen gestart. De samenhang tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet is onderwerp van deze verkenning. Ook de aansluiting van de N35 op de A28 wordt daarin meegenomen. Het huidige spitsstroken traject van de A28 tussen de aansluitingen Zwolle Zuid en Ommen maakt derhalve geen onderdeel uit van onderhavige studie in het kader van het benuttingsprogramma ZSM-2 ('Zichtbaar, Slim en Meetbaar').

Volgnummer: 2

Afzender:

Kenmerk:

Gedateerd: 14-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Bescherming van het drinkwatergebied Zwolle Zuid is van belang. Voor afvoer van water is bescherming van de bodem gewenst. 2. Gezien de bestaande en toenemende problemen en ongelukken op de A28, met name ook opstoppingen vanaf de A32 bij Lankhorst, pleit ik ervoor de procedure te versnellen en waar mogelijk al eerder maatregelen te nemen. Bijvoorbeeld door verdubbeling van de invoegstrook en/of betere filemelding, zodat noordelijk verkeer voor een alternatieve route kan kiezen. Ook kan het verder doortrekken van de 3e strook ter hoogte van Zwolle Noord in noordelijke richting voorbij de oprijstrook, voor Zwolle Noord in de avondspits een goede verbetering opleveren. Ik veronderstel dat er een groot draagvlak is voor de verbeteringen aan de A28, daarom zou de procedure mogelijk kunnen worden versneld. Door bezwaren en partijen met bezwaren vroegtijdig te onderkennen, kunnen deze in het verdere traject voldoende aandacht krijgen. 3 Het is onvoldoende inzichtelijk gemaakt welke voorzieningen getroffen zullen worden tijdens de ombouw van de A28. Juist tijdens de bouwwerkzaamheden zijn zaken als bodembescherming, verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming van belang.	1 De kwaliteit van het afstromend wegwater wordt niet in de Trajectnota/MER onderzocht vanwege de filterende werking van het asfalt (ZOAB) waarbij de verontreinigingen zich concentreren in het wegdek. De provincie Overijssel is verantwoordelijk voor het drinkwatergebied. Overleg met de provincie en de waterschappen vindt plaats. 2 Het realiseren van een gewijzigd knooppunt Lankhorst A28/A32 is een project dat separaat in procedure is gebracht. Het streven is erop gericht te komen tot een snelle besluitvorming. Voor de onderhavige studie naar twee trajecten op de A28 wordt een in de Tracéwet vastgelegde besluitvormingsprocedure gevolgd. Daarin zijn onder meer de termijnen voor inspraak en bezwaar en beroep vastgelegd. De studie maakt onderdeel uit van het benuttingsprogramma ZSM-2 ('Zichtbaar, Slim en Meetbaar') welke volgens planning voor 2010 in uitvoering worden genomen en waarvoor financiële middelen zijn gereserveerd. 3 De Trajectnota/MER zal zich voornamelijk richten op de situatie in 2020 en summier ingaan op de uitvoeringsfase. Voorafgaande aan de uitvoering van de maatregelen zullen met betrokkenen de uitvoeringsplannen nader worden afgestemd.

Volgnummer: 3

Afzender:

Kenmerk:

Gedateerd: 15-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Al jaren vragen wij de gemeente en wegbeheerder om bescherming tegen de geluidsoverlast van de A28. Helaas zonder resultaat. Sterker nog, bij het aanbrengen van een nieuw wegdek is overal ZOAB aangebracht behalve op het stuk weg dat door Staphorst loopt.

In noord Staphorst is bij een pand op de gevel 83 decibel gemeten. De aangelegde geluidswal voldoet niet, hij is te laag en te kort, volgens de indertijd uitvoerende hoofdingenieur komt dit door geldgebrek.

Verheugd over het besluit de Tracéwet als uitgangspunt te nemen wil ik weten of het nog steeds mogelijk is voor de wegbeheerder om beschermende voorzieningen te saboteren bij de keuze voor spitsstroken met een verlicht kruis.

Ik wil dat de geluidswal aan de oostzijde van de A28 wordt verlengd en verhoogd.

1 In het kader van de Trajectnota/MER en vervolgens het (Ontwerp) Tracébesluit worden akoestische onderzoeken uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder. Deze onderzoeken zullen zijn gebaseerd op berekeningen en niet op metingen. Dit geldt ook voor de huidige situatie. Tevens zullen de bestaande geluidsmaatregelen (geluidsschermen c.q. wallen en asfalttype) als invoergegeven voor de berekeningen worden gebruikt.

Bij het bepalen van het geluidsniveau worden zogenaamde 'gewogen gemiddelden' gepresenteerd, uitgedrukt in dB(A). Een gewogen gemiddelde (dB(A)) valt lager uit dan een gemeten hoogste waarde (dB).

In de te volgen tracéwetprocedure is geluids-onderzoek noodzakelijk. De noodzaak tot maatregelen wordt in het kader van het (Ontwerp) Tracébesluit nader afgewogen. Of maatregelen worden uitgevoerd hangt mede af van de kosten en de met de maatregelen te behalen geluidsreductie voor gevels van woningen (de kosten-effectiviteit).

2 Ik mis meetgegevens over de intensiteit van de luchtvervuiling, deze zijn echter wel noodzakelijk gezien de gevolgen die luchtvervuiling kan hebben. Ik wil dat de luchtverontreinigings- coëfficiënt ten oosten van de A28 en ten op zichte van de geldende Nederlandse en Europese normen, wordt gemeten en gepubliceerd. Een oplossing is snelheidsbeperking. Het verkeer, vooral het vrachtverkeer met grote motorvermogens, moet midden in Staphorst over een viaduct. Dit betekent dat zij met cruisecontrole naar boven rijden, waardoor de motor zwaar belast wordt om de snelheid te handhaven. Hierdoor wordt een maximale hoeveelheid fijnstof en NOx geproduceerd. Een snelheidsbeperking tot bijvoorbeeld 70 km per uur zal de hoeveelheid uitlaatgassen aanmerkelijk verminderen, de NOx en fijnstofproductie verminderen en zal bovendien de geluidshinder beperken. 3 Ik wil dat de A28 ter hoogte van de bebouwde kom van Staphorst niet wordt verklaard tot buitengebied. De A28 loopt dicht langs een woongebied oostelijk van de snelweg, door de meestal westelijke wind wordt dit gebied zwaar getroffen. 4 Ik wil informatie over planschade voor betrokken bewoners indien onverhoopt onvoldoende maatregelen worden getroffen.	2 De luchtkwaliteit zal in de Trajectnota/ MER nader worden onderzocht. Zie hiervoor ook de richtlijnen. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van berekeningen volgens algemeen aanvaardbare methoden. De effecten van een beperking van de snelheid zullen in de studie nader worden beschouwd. 3 De geluidssituatie voor de bestaande bebouwing zal volgens gangbare methoden nader worden onderzocht. 4 Nadere informatie over het indienen van een verzoek om planschade zal gedurende de volgende fasen van de studie worden gegeven.
---	--

Volgnummer: 4

Afzender: Natuur en Milieu Overijssel

Kenmerk:

Gedateerd: 16-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De startnotitie is onduidelijk over het doel. Welke reistijd is kort en betrouwbaar, wanneer is de bereikbaarheid van Zwolle, Meppel en Staphorst voldoende, wanneer is sprake van een verbeterde verbinding tussen Noord-Nederland en het overige wegennet, wanneer is de verkeersveiligheid voldoende verbeterd. De doelen moeten zowel voor als na de projectuitvoering concreet meetbaar zijn. Betrek hierbij ook concrete natuur en milieudoelen, zoals het voldoen aan luchtkwaliteitseisen, vermindering van CO₂-uitstoot en het compenseren en mitigeren van versnippering en verstoring van EHS. 2 Er wordt te weinig informatie gegeven over de beleidscontext waarbinnen het project vorm heeft gekregen. De organisatie citeert uit de begroting van Verkeer en waterstaat (2005), waarin ZSM 1 en 2 uiteen worden gezet. In de startnotitie wordt gewezen op een besluit genomen in een bestuurlijk overleg tussen de minister van Verkeer en Waterstaat en de bestuurders van de landsdelen Noord en Oost. Dit besluit moet opgenomen worden in de startnotitie. Naast ZSM worden nog andere benuttingsmaatregelen voorbereid, onder meer maatregelen voor plaatsen waar hoofdinfrastructuur en onderliggende infrastructuur op elkaar ingrijpen. Over te nemen maatregelen zullen tussen de betrokken wegbeheerders afspraken gemaakt moeten worden. Opwaardering van het onderliggend wegennet kan de filedruk op snelwegen verminderen. Tegen die achtergrond is het denkbaar dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat geld inzet voor het onderliggend wegennet.	1 De startnotitie markeerde het begin van een besluitvormingsproces waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. In de Trajectnota/MER zal, mede op basis van de richtlijnen, nader worden ingegaan op onder meer de probleem- en doelstelling en de te onderzoeken aspecten. Het project zal tevens getoetst worden aan de geldende regels op het gebied van natuur en milieu. 2 De aanleiding voor de studie opgenomen in het ZSM-2 programma waarover bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, zal in de Trajectnota/MER verder worden uitgewerkt. Voor zover besloten worden verkeersmaatregelen op het onderliggende wegennet meegenomen in de beschrijving van de autonome situatie. Voor de lange termijn is door de regio een gebiedsgerichte verkenning voor de regio Zwolle – Kampen gestart. De samenhang tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet is onderwerp van deze verkenning. In de startnotitie en richtlijnen is summier ingegaan op de Nota Mobiliteit 2020. De effecten van een beperking van de snelheid zullen in de studie nader worden beschouwd. De alternatieven zullen onder andere worden beoordeeld aan wettelijke normen met betrekking tot luchtkwaliteit.

Passen alle alternatieven, waaronder het voorkeursalternatief wel binnen de beleidscontext van het ZSM 2- programma? ZSM heeft nadrukkelijk wel betrekking op flankerende maatregelen, deze ontbreken geheel in de startnotitie. Mogelijke flankerende maatregelen moeten onderdeel zijn van de startnotitie en onderwerp van studie voor de Trajectnota/MER.

De organisatie mist een referentie naar de Nota Mobiliteit. Gezien de tijdshorizon van het project is anticipatie hierop op haar plaats. De organisatie ziet een uitgelezen kans om nieuwe inzichten wat betreft beprijzen en snelheidsverlaging toe te passen op de trajecten (samen met het tussenliggende deel Zwolle-Zuid; afslag Ommen). De effecten hiervan kunnen worden bestudeerd in het MER.

Graag een bespiegeling op het initiatief in het licht van het besluit Luchtkwaliteit en de relevante jurisprudentie opnemen in de startnotitie. Wanneer er sterke indicaties zijn dat bepaalde varianten juridisch niet houdbaar zijn behoren deze niet uitgewerkt te worden.

De gemeente Zwolle heeft onlangs besloten te gaan werken aan het gemeentelijk Luchtkwaliteitsbeleid. Voorkomen moet worden dat als gevolg van de toenemende verkeersstroom maatschappelijk relevante bouwprojecten in de omgeving van de weg geen doorgang kunnen vinden vanwege de slechte luchtkwaliteit. Ook moet worden voorkomen dat bij nog meer mensen in Hattem, Zwolle, Rouveen en Staphorst de kwaliteit van het leven en de levensverwachting verder worden aangetast door emissies van het door capaciteitsvergroting gefaciliteerde verkeer.

3 De startnotitie geeft alleen een opsomming van de effecten die zullen worden onderzocht. Volgens de Regeling Startnotitie Milieueffectrapportage dienen de te verwachte gevolgen in de startnotitie globaal omschreven te zijn.

3 Nadere uitwerking van de effecten zal in het kader van de Trajectnota/MER plaatsvinden. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat de hoofdpunten voor de Trajectnota/ MER de verkeers-, geluid- en lucht-effecten dienen te zijn. Met name de geluid- en luchteffecten waren ten tijde van het opstellen van de startnotitie onvoldoende bekend. Het voorkeursalternatief zal naar verwachting voor de gesignaleerde verkeersproblemen op de twee trajecten, voldoende oplossing bieden.

4 In de startnotitie wordt aangegeven dat de capaciteit van het wegvak in de spits te klein is. Dit wordt verder uitgewerkt aan de hand van Intensiteit/ Capaciteit berekeningen tijdens het drukste uur voor 2003 en 2010. Er wordt echter niet gemeld wat de urgentie is in vergelijking met andere knelpunten; de trajecten komen niet voor in de file top-10 (2004). In de Nota Mobiliteit is de ambitie van een betrouwbare en acceptabele reistijd vastgelegd. Voor snelwegen mag de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang zijn als de reistijd buiten de spits. Deze actuele en concrete streefwaarde had de kern moeten zijn van de probleembeschrijving en niet de I/C verhouding.

Het is onduidelijk over welk tijdvak het I/C criterium gehanteerd wordt. Het drukste uur van de drukste week, het drukste uur van de gemiddelde week, het gemiddelde van de gemiddelde week?

5 De organisatie wijst op de integrale netwerkbenadering zoals beschreven in de Nota Mobiliteit. Parallel langs de trajecten loopt een spoortracé. Hierbij zijn kansen aanwezig voor zowel het goederenvervoer als het personenvervoer. Voor wat betreft het personenvervoer bestaat er al lang een wens om ter hoogte van Staphorst een station te maken en voor het goederenvervoer is in verschillende nota's een optie opgenomen om op het bedrijventerrein Hessenpoort een overslagstation te vestigen. Beide opties hebben mogelijk positieve effecten op de toekomstige belasting van de weg en kunnen worden meegenomen in een netwerkbenadering. Tussen Meppel en Zwolle is bovendien intensivering van vervoer over water mogelijk.

4 Zowel in de startnotitie als in de richtlijnen wordt verwezen naar een beoordeling van zowel de I/C verhouding als de te verwachten reistijden conform de Nota Mobiliteit 2020. In de Trajectnota/ MER zullen deze criteria nader worden uitgewerkt. Voor de I/C verhouding zullen met name de spitsperioden worden beschreven

5 In het kader van de Trajectnota/MER zal summier worden ingegaan op ontwikkelingen met betrekking tot goederenvervoer en openbaar vervoer (mobiliteit). Beide aspecten zullen geen onderdeel uitmaken van de effectbeoordeling.

6 Het voorkeursalternatief is het aanleggen van een extra rijstrook op zowel het noordelijke als het zuidelijke traject. Past het aanleggen van extra rijstroken nog binnen de context van het ZSM 2- programma? Dit is immers met name gericht op benuttingsmaatregelen en de aanleg van spits- en plusstroken. De extra wegcapaciteit geeft mogelijk extra congestie tussen Zwolle-zuid en de afslag Zwolle. Dit effect en de daarmee gepaard gaande hinder en milieubelasting moeten in kaart worden gebracht. Ook moet worden gekeken in hoeverre homogenisering van de snelheid buiten en tijdens de spits het wegvak aanvullende capaciteit geeft.	6 Het voorkeursalternatief kan nagenoeg geheel binnen het bestaande dwarsprofiel gerealiseerd worden en past daarmee in het ZSM-2 programma. Verkeerskundige effecten ten opzichte van het nulalternatief (referentiesituatie op basis van de gerealiseerde spitsstroken op het traject Zwolle Zuid – Ommen) worden in kaart gebracht. Voor wat betreft de beschrijving en beoordeling van de effecten zal met name ingegaan worden op de twee trajecten Hattemerbroek – Zwolle Zuid en Ommen – Lankhorst. De effecten van een beperking van de snelheid zullen in de studie nader worden beschouwd.
7 Voor een dergelijk grootschalig voornemen moet een maatschappelijke kosten-batenstudie worden opgesteld. Hierdoor kan de besluitvorming gerationaliseerd worden en kunnen keuzes beter worden verantwoord. Dit is in lijn met toezeggingen van de minister aan de Tweede Kamer.	7 Het project, als onderdeel van het ZSM2 programma, wordt zelfstandig niet gezien als een grootschalig project.
8 De organisatie vindt het niet correct dat het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) bestaat uit het voorkeursalternatief met aanvullende maatregelen. Tunnelopties bij de rivierkruisingen zouden een onderdeel van het MMA kunnen uitmaken. Evenals een maximale mix van flankerend beleid.	8 Het MMA dient een realistisch alternatief te zijn die de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving en kosteneffectief is. Tunnelopties zijn niet kosteneffectief. De onderbouwing van het voorstel om uit te gaan van het verbreden (conform voorkeursalternatief) met daaraan toegevoegd nader te bepalen milieumaatregelen, zal in het kader van de Trajectnota/ MER nader worden uitgewerkt.
9 De A28 grenst aan het Vogelrichtlijngebied Zwarte Water/ De Vecht en doorkruist het Vogelrichtlijngebied de IJssel. Voor deze gebieden gelden natuurbeschermings- en ontwikkelingsdoelen. De effecten op deze doelen moeten bekeken worden. Nog pro-actiever zou het zijn om te kijken welke positieve effecten alternatieven voor de brugkruisingen kunnen opleveren. In kader van het MMA zou een tunnelkruising van de A28 en de Vecht kunnen worden bestudeerd. Dit heeft mogelijk ook positieve effecten op de waterafvoercapaciteit van de rivier.	9 De effecten voor onder ander vogelrichtlijn-gebieden worden onderzocht. Zonodig worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen.

10 Bij de voorkeursvariant is er buiten de spits een overgang van drie of vier banen naar twee banen of twee banen met spitsstrook in Zwolle en bovendien is er een overgang van 120 naar 80 km per uur. De varianten moet daarom op het aspect veiligheid onderzocht worden. De nu opgenomen criteria gaan hier niet op in en geven mogelijk een onderschatting van de onveiligheid voor de voorkeursvariant. Hierbij moet ook gekeken worden naar het aspect externe veiligheid in verband met vrachtwagens met gevaarlijk lading die in problemen kunnen worden gebracht door de dan gecreëerde verkeerssituatie. 11 De organisatie mist het aspect licht. Waar de trajecten natuurgebieden en open ruimten doorkruisen is een maximale terughoudendheid van het gebruik van kunstlicht relevant. 12 De organisatie wenst dat er een paragraaf met het gewicht van de verschillende criteria wordt toegevoegd. Dit ter voorkoming van willekeur. 13 De organisatie ziet haar inspraakreactie graag integraal gepubliceerd en beantwoord. Ervaring heeft geleerd dat bij gerubriceerd beantwoorden de samenhang van de reactie en de beantwoording verloren gaat.	10 Verkeersveiligheid is onderdeel van de studie. De overgang van de wegvakken zal in het kader van de nadere uitwerking van het ontwerp tijdens de (Ontwerp) Tracébesluit fase speciale aandacht krijgen. Tevens wordt de externe veiligheid onderzocht. 11 In de Trajectnota/ MER zal in kwalitatieve zin worden ingegaan op het aspect verlichting. 12 In de Trajectnota/ MER zal worden verantwoord hoe de (milieu) effecten worden beoordeeld. 13 De inspraakreactie is als onderdeel van de bundel 'Inspraakreacties op de startnotitie A28 Zwolle – Meppel, ter visie gelegd en toegezonden aan degenen die bij het verdere besluitvormingsproces zijn betrokken. Voor de beantwoording is de inspraakreactie samengevat.
---	--

Volgnummer: 5

Afzender: Gelderse Milieufederatie

Kenmerk:

Gedateerd: 16-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De milieufederatie wil dat bij alle alternatieven redelijkerwijs ook beleidsmaatregelen worden meegenomen, die weliswaar nog niet in de Nota Mobiliteit zijn opgenomen, maar wel in 2020 kunnen zijn gerealiseerd. Een van de mogelijke beleidsmaatregelen is het invoeren van een gedifferentieerde kilometerheffing. De effecten hiervan zouden in beeld moet worden gebracht, aangezien dit een groot effect zal hebben in de spreiding van de verkeersintensiteiten en het een effectieve maatregel is om de doorstroming te verbeteren.

2 De milieufederatie wil dat in het benuttingsalternatief het gebruik van de vluchtstrook als spitsstrook op de IJsselbrug onderzocht wordt.

3 In het MER dient onderzocht te worden op welke wijze schadelijke emissies tot een minimum kunnen worden teruggedrongen.

In alle varianten moeten de effecten van het verlagen van de maximumsnelheid naar 80 km/uur onderzocht worden. Verlaging van de maximumsnelheid heeft een positief effect op de emissie en draagt bovendien bij aan een betere doorstroming.

1 In de startnotitie en richtlijnen is summier ingegaan op de Nota Mobiliteit 2020. In de Trajectnota/ MER wordt nader ingegaan op de Nota Mobiliteit 2020.

2 In de Trajectnota/ MER zal een nadere onderbouwing worden gegeven van de inhoud van het benuttingsalternatief voor het traject Hattemerbroek – Zwolle Zuid.

3 Milieueffecten van alternatieven worden onderzocht.

De effecten van een beperking van de snelheid zullen in de studie nader worden beschouwd.

4 De A28 kruist de Ecologische Hoofdstructuur, daarom wijst de milieufederatie op de Richtlijn Openbare Verlichting Natuurgebieden. Hierin staat dat voor rijkswegen die de Ecologische Hoofdstructuur door- of aansnijden een 'nee, tenzij'- beleid voor verlichting is. Verlichting dient dus achterwege te blijven tenzij dit om redenen van verkeersveiligheid toch dwingend noodzakelijk is. Bij aanleg van verlichting zal de lichtuitstraling naar de omgeving maximaal geminimaliseerd moeten worden. Voor alle alternatieven dient in beeld gebracht te worden op welke wijze de lichtuitstraling naar de omgeving tot een minimum kan worden teruggebracht. Hierbij gaat het om mogelijkheden ter voorkoming van de aanleg van verlichting, als ook om mogelijkheden om de lichtstroom te beperken, zoals de te gebruiken lamp- en armatuursoort, de te hanteren hoogte van het lichtpunt, de dimbaarheid van de verlichting en het toe te passen schakelregime.	4 In de Trajectnota/ MER zal in kwalitatieve zin worden ingegaan op het aspect verlichting.
--	--

Volgnummer: 6

Afzender: Gemeente Zwolle

Kenmerk: OWR05-160

Gedateerd: 17-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De gemeente stemt op hoofdlijnen in met de plannen. 2 De gemeente vraagt speciale aandacht bij de verdere uitwerking van de plannen voor de veiligheid en de doorstroming op de IJsselbrug bij calamiteiten, als door benutting de pechstrook als volwaardige rijstrook wordt gebruikt. Hierdoor is er geen opstelcapaciteit bij pech of ongevallen, dit kan leiden tot gevaarlijke situaties. Er mogen geen onaanvaardbare verkeersveiligheidsrisico's ontstaan. 3 De gemeente vraagt aandacht voor de vormgeving van de wegvakken die de overgang vormen tussen ZSM1 (spitsstroken) en ZSM2. In het kader van ZSM2 zal het aantal rijstroken toenemen dit kan op de wegvakken die de overgang tussen ZSM 1 en 2 vormen leiden tot onoverzichtelijke en onveilige situaties. 4 De gemeente vraagt aandacht voor de gevolgen voor de luchtkwaliteit en geluidshinder. Aandacht voor luchtkwaliteit wordt mede gevraagd gezien ervaringen met soortgelijke projecten die vertraagd zijn als gevolg van het niet voldoen aan de Europese richtlijn.	1 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen. 2 Tijdens de Trajectnota/MER fase zal overleg plaatsvinden met de hulpdiensten waarbij de situatie IJsselbrug specifiek aan de orde zal komen. De resultaten van het overleg zullen kenbaar worden gemaakt. 3 De overgang van de wegvakken zal in het kader van de nadere uitwerking van het ontwerp tijdens de (Ontwerp) Tracébesluit fase speciale aandacht krijgen. 4 De aspecten luchtkwaliteit en geluidshinder worden op basis van de vigerende wet- en regelgeving meegenomen in de Trajectnota/ MER.

Volgnummer: 7

Afzender:

Kenmerk:

Gedateerd: 17-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Wij ondervinden bij westenwind veel geluidshinder van de A28. Bovendien zijn onze ramen en ons houtwerk vies. 2 Uit gegevens die ik heb opgevraagd bij de ANWB blijkt dat een gemiddelde auto bij 120 km per uur 70 dB(A) en bij 80 km per uur 64 dB(A) produceert. Een snelheidsverlaging heeft dus wel degelijk zin. 3 Op de van Nesstraat is bij een pand met apparatuur van de gemeente 83 dB gemeten. Veel aanwonenden slapen dan ook met de ramen dicht. Waarom worden er geen geluids-absorberende geluidswallen geplaatst?	1 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen. 2 De effecten voor geluid van een beperking van de snelheid zullen in de studie nader worden beschouwd. 3 In het kader van de Trajectnota/MER en vervolgens het (Ontwerp) Tracébesluit worden akoestische onderzoeken uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder. Deze onderzoeken zullen zijn gebaseerd op berekeningen en niet op metingen. Dit geldt ook voor de huidige situatie. Tevens zullen de bestaande geluidsmaatregelen (geluidsschermen c.q. wallen en asfalttype) als invoergegeven voor de berekeningen worden gebruikt. Bij het bepalen van het geluidsniveau worden zogenaamde 'gewogen gemiddelden' gepresenteerd, uitgedrukt in dB(A). Een gewogen gemiddelde (dB(A)) valt lager uit dan een gemeten hoogste waarde (dB). In de te volgen tracéwetprocedure is geluids-onderzoek noodzakelijk. De noodzaak tot maatregelen wordt in het kader van het (Ontwerp) Tracébesluit nader afgewogen. Of maatregelen worden uitgevoerd hangt mede af van de kosten en de met de maatregelen te behalen geluidsreductie voor gevels van woningen (de kosten-effectiviteit).

4 Is het met het oog op de toekomst niet beter om de A28 om te leggen of te ondertunnelen?	4 De studie maakt onderdeel uit van het benuttingsprogramma ZSM-2 ('Zichtbaar, Slim en Meetbaar') welke volgens planning voor 2010 in uitvoering worden genomen en waarvoor financiële middelen zijn gereserveerd. In de richtlijnen is opgenomen welke alternatieven worden onderzocht. Het omleggen en/of ondertunnelen van de A28 maakt geen onderdeel uit van de studie. Het op de twee trajecten met één rijstrook per richting verbreden van de A28, binnen het huidige ruimteprofiel, geeft voor de gesignaleerde problemen naar verwachting voldoende oplossing, dat bovendien past binnen de financiële ruimte.
5 Waarop zijn de genoemde aantallen auto's gebaseerd? De toename van verkeer uit de oostelijke landen en de steeds uitbreidende industrie zullen zorgen voor veel meer verkeer.	5 Voor de verkeersstudie wordt gebruik gemaakt van prognoses gebaseerd op het verkeersmodel (computerprogramma) van Rijkswaterstaat Oost Nederland en de provincies Overijssel en Gelderland. De groei van het verkeer op de A28 tussen 2003 en 2020 ligt naar verwachting tussen de 22% en 32%.
6 Wie voert de milieueffectrapportage uit? Dit zal door een onafhankelijke instantie moeten gebeuren.	6 De studie zal worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat Oost Nederland. Diverse deelonderzoeken (o.a. geluid en lucht) zullen worden uitbesteed. De onderzoeksmethoden zullen algemeen aanvaardbare methoden zijn. Daarnaast zal het MER worden beoordeeld door de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie heeft ook op basis van de startnotitie en de inspraakreacties een advies uitgebracht voordat de richtlijnen zijn vastgesteld.
7 De Raad van State en 'Brussel' zijn behoorlijk kritisch voor wat betreft geluidsoverlast en luchtvervuiling. Wordt ook bij de plannen voor de A28 de vinger aan de pols gehouden?	7 De aspecten luchtkwaliteit en geluidshinder worden op basis van vigerende wet- en regelgeving meegenomen in de studie. Het besluitvormingsproces volgt de procedure van de Tracéwet. In deze procedure staat beroep open bij de Raad van State.

Volgnummer: 8

Afzender:

Kenmerk:

Gedateerd: 20-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Aangezien veel vervoersbewegingen vanuit het centrum van Staphorst naar het noorden gaan moeten de op- en afritten in noordelijke richting behouden blijven. De huidige verbinding van Staphorst Noord met de snelweg is onontbeerlijk. ook voor de hulpverlening is de oprit van belang. 2 De verbinding tussen Staphorst en Meppel is belangrijk, omdat Staphorst voor veel zaken is aangewezen op Meppel. 3 Bij de plannen van de A28 moet rekening worden gehouden met de milieu- en geluidsaspecten.	1 Uitgangspunt voor de studie is de huidige aansluiting Staphorst. De gemeente Staphorst voert parallel een studie uit naar de gewenste wegenstructuur van Staphorst. In dit kader is de gemeente verantwoordelijk voor de nadere besluitvorming ten aanzien van de optie de aansluiting te verplaatsen in zuidelijke richting. 2 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen. 3 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen.

Volgnummer: 9

Afzender: Redder Transport Staphorst

Kenmerk:

Gedateerd: 20-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Een goede en snelle ontsluiting in noordelijke richting met behoud van huidige op- en afritten is belangrijker dan een ontsluiting in zuidelijke richting. De op- en afrit naar en van Meppel mogen niet verdwijnen, omdat het de meest logische en effectieve ontsluiting van Staphorst naar Meppel is.

1 Uitgangspunt voor de studie is de huidige aansluiting Staphorst.
De gemeente Staphorst voert parallel een studie uit naar de gewenste wegenstructuur van Staphorst. In dit kader is de gemeente verantwoordelijk voor de nadere besluitvorming ten aanzien van de optie de aansluiting te verplaatsen in zuidelijke richting.

Volgnummer: 10

Afzender: Industriële contact commissie

Kenmerk:

Gedateerd: 20-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Omdat Staphorst in maatschappelijke en economische zin aangewezen is op Meppel is een ontsluiting in noordelijke richting essentieel. Gezien het ambulancevervoer naar Meppel en de hulpverlening van de brandweer moeten noordelijke op- en afrit voor Staphorst behouden blijven. In zuidelijke richting kan verplaatsing plaatsvinden. Er is ook een alternatief mogelijk door een bypass tot aan Lichtmis te creëren. Dit wordt momenteel ook bij Harderwijk Zuid/ Strand Horst gedaan.	1 Uitgangspunt voor de studie is het behoud van de huidige aansluiting Staphorst. De gemeente Staphorst voert parallel een studie uit naar de gewenste wegenstructuur van Staphorst. In dit kader is de gemeente verantwoordelijk voor de nadere besluitvorming ten aanzien van de optie de aansluiting te verplaatsen in zuidelijke richting.

Volgnummer: 11

Afzender:

Kenmerk:

Gedateerd: 21-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Ik mis een lange termijn visie. Als de plannen gerealiseerd zijn is de spitsstrook bij Zwolle niet meer toereikend. 2 Bij de aansluiting van de A28 op de A32 is in het verleden onvoldoende nagedacht, daarom moet er nu een ingewikkelde lus komen. 3 Vanuit het noorden over de IJsselbrug rijdt 20% van het verkeer naar de A50 en 70% van dit verkeer rijdt richting Apeldoorn. Om Zwolle te ontlasten moet er uiteindelijk een tweede weg komen. Het ligt voor de hand deze ten zuiden van Zwolle aan te leggen met aansluitingen op de N340, de N35, de N337 en vervolgens over de IJssel naar de A50 nabij afslag 29. Op deze manier kan Zwolle sterk ontlast worden en hoeft de Ceintuurbaan niet op de schop. Als er op de A28 bij afslag 21 ook nog een verbinding met Hasselt komt kan ook de wijk Stadshagen ontlast worden. 4 Milieuaspecten zijn belangrijk, maar het kan niet zo zijn dat voor een plantje dat ook te koop is bij Intratuin de aanleg van een snelweg geblokkeerd wordt.	1 Voor de lange termijn is door de regio een gebiedsgerichte verkenning voor de regio Zwolle – Kampen gestart. De samenhang tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet is onderwerp van deze verkenning. Ook de aansluiting van de N35 op de A28 wordt daarin meegenomen. Het huidige spitsstroken traject van de A28 tussen de aansluitingen Zwolle Zuid en Ommen maakt derhalve geen onderdeel uit van onderhavige studie in het kader van het benuttingsprogramma ZSM-2 ('Zichtbaar, Slim en Meetbaar'). 2 Het realiseren van een gewijzigd knooppunt Lankhorst A28/ A32 is een project dat separaat in procedure is gebracht. 3 Zie reactie op punt 1. 4 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen.

Volgnummer: 12

Afzender: EVO

Kenmerk: RS/ml/05.003

Gedateerd: 21-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De A28 is een belangrijke verbinding voor het goederenvervoer. Relatief veel vrachtauto's maken gebruik van de verbinding en zij staan regelmatig in de file. EVO heeft berekend dat de files tussen Zwolle en Meppel behoren tot de duurste files van het land. De economische schade als gevolg van de files tussen Meppel en Hattemerbroek bedroeg in 2004 8 miljoen Euro. 2 EVO verzoekt om in de tracéstudie voldoende rekening te houden met de aspecten die voor het goederenvervoer van belang zijn (bv. breedte van rijstroken). 3 EVO verzoekt in de trajectstudie rekening te houden met het aspect 'robuustheid van de infrastructuur'. Veel files worden veroorzaakt door ongelukken. Door de onvoorspelbaarheid veroorzaken deze files veel schade voor de economie. Hulpdiensten moeten snel ter plaatse kunnen komen. Voldoende restcapaciteit zorgt voor een betere doorstroming tijdens en na een ongeval. Het is van groot belang om bij het voorkeursalternatief, waarbij de vluchtstrook over de IJssel komt te vervallen, met dit aspect rekening te houden.	1 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen. 2 In het kader van de nadere uitwerking van het ontwerp en de daarbij behorende dwarsprofielen zal ook rekening worden gehouden met vrachtverkeer. 3 Tijdens de Trajectnota/MER fase zal overleg plaatsvinden met de hulpdiensten waarbij de situatie IJsselbrug specifiek aan de orde zal komen. De resultaten van het overleg zullen kenbaar worden gemaakt.

Volgnummer: 13

Afzender: Brandweer regio IJssel Vecht

Kenmerk:

Gedateerd: 29-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Afdeling Milieu 1 In de nota staat dat de geluidsbelasting voor woningen tot 70 dB(A) wordt onderzocht en dat de mogelijkheid bestaat dat geluidsbelastingen van 70 dB(A) en meer kunnen voorkomen. De Brandweer adviseert om deze te inventariseren. Afdeling Milieu 2 Rond 1989 heeft een sanering op het traject Ommen - Meppel plaatsgevonden, hiervoor zijn hogere grenswaarden vastgesteld. De Brandweer adviseert dit in het onderzoek te betrekken. 3 Bij zowel het voorkeursalternatief als het benuttingsalternatief komen de vluchtstroken op de IJsselbrug te vervallen. Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid voor hulpdiensten is dit zeer ongewenst. De Brandweer adviseert te bezien of het plan op dit punt kan worden aangepast. Als dit niet mogelijk is wil de Brandweer bij uitwerking van dit onderdeel nauw betrokken worden. 4 Bij Hattem is een tweetal bedrijventerreinen gepland. De Brandweer adviseert indien de bedrijven en hun functies bekend zijn, de plaatsgebonden risico's en groepsrisico's voor dit weggedeelte nogmaals te berekenen. 5 De risicocontourlijnen zullen in een kwantitatief onderzoek worden bepaald en getoetst aan de wettelijke normen. De Brandweer wil dit onderzoek graag volgen en adviseren danwel meedenken over de interpretatie van de uitkomsten van het onderzoek.	1 In het kader van de Trajectnota/MER zal een volledige inventarisatie plaatsvinden. 2 Met name in het kader van het Ontwerp Tracébesluit worden de in het verleden vastgestelde grenswaarden per woning betrokken. 3 Tijdens de Trajectnota/MER fase zal overleg plaatsvinden met de hulpdiensten waarbij de situatie IJsselbrug specifiek aan de orde zal komen. De resultaten van het overleg zullen kenbaar worden gemaakt. 4 In het kader van de Trajectnota/ MER fase worden bij het aspect externe veiligheid risicocontourlijnen bepaald. Bij het onderzoek wordt in principe uitgegaan van bestaande bebouwing. De resultaten zullen kenbaar worden gemaakt aan de gemeente Hattem. De resultaten kunnen betrokken worden bij de nadere invulling van het bedrijventerrein Netelhorst II. 5 De resultaten van de deelstudie externe veiligheid zullen voorafgaande aan de vaststelling van de Trajectnota/ MER aan de regionale brandweer kenbaar worden gemaakt.

Volgnummer: 14

Afzender:

Kenmerk:

Gedateerd: 29-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Door de ontwikkeling van het FC Zwolle stadion, de kantoren aan de Watersteeg en de Isala klinieken zullen er op de Ceintuurbaan nog meer problemen ontstaan. Het is daarom belangrijk om na te gaan hoe deze ringweg ontlast kan worden. Hierbij moet gedacht worden aan de sluipteg Wipstrikker Allee en een ontsluiting aan de achterzijde van de Isalaklinieken. Als inbreiding in Zwolle is voltooid dan moet een nieuwe locatie worden aangewezen. De Veldhoek zou een optie kunnen zijn. De nieuwe locatie moet in ieder geval niet naar de Ceintuurbaan maar naar de Hessenweg worden ontsloten. 2 Ik heb een voorstel voor een aansluiting van de N35 op de A28 in een win/win situatie: Als de Hessenweg wordt afgetakt om hem te laten lopen langs het begin van de Hessenpoort, dan kijk je heel anders naar de geplande stroomweg. De aansluiting van de Hessenweg kan dan naar een rotonde dicht bij de Hessenpoort. Het gebied rond het laatste stukje Hessenweg krijgt dan een wat rustiger karakter en dat biedt weer mogelijkheden voor recreatie. Ik wijs hierbij op het plan dat hiervoor klaarligt. De stroom verkeer over de Ceintuurbaan uit het oosten dat niet bestemming Zwolle heeft, zal in de toekomst alleen maar toenemen. Ondanks de op handen zijnde oplossing voor de Ceintuurbaan dient met het oog op de toekomst de N35 nabij Wytmen afgetakt te worden om aangesloten te worden op de hierboven geschetste aansluiting op de Hessenpoort.	1 Voor de lange termijn is door de regio een gebiedsgerichte verkenning voor de regio Zwolle – Kampen gestart. De samenhang tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet is onderwerp van deze verkenning. Ook de aansluiting van de N35 op de A28 wordt daarin meegenomen. Het huidige spitsstroken traject van de A28 tussen de aansluitingen Zwolle Zuid en Ommen (uitvoering ZMS 1 project in 2004) maakt derhalve geen onderdeel uit van onderhavige studie in het kader van het benuttingsprogramma ZSM-2 ('Zichtbaar, Slim en Meetbaar'). 2 Zie reactie op punt 1.

Volgnummer: 15

Afzender:

Kenmerk:

Gedateerd: 29-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Hoe breder de rijstroken, hoe harder men rijdt. Zou men bij smallere rijstroken niet voorzichtiger gaan rijden? Is 80 à 90 km per uur geen veilige snelheid? Er wordt momenteel erg hard gereden op de A28, vooral door het vrachtverkeer. Het vrachtverkeer moet vanwege de veiligheid wel voldoende ruimte krijgen, het overige verkeer slechts in beperkte mate. 2 Bij westenwind heb je wonend aan de Hermelenweg veel last van gevaarlijk zwart stof op de ramen en van lawaai.	1 De effecten van een beperking van de snelheid zullen in de studie nader worden beschouwd. 2 De reactie wordt als kennisgeving aangenomen. Luchtkwaliteit en geluidshinder zullen nader worden onderzocht.

Volgnummer: 16

Afzender:

Kenmerk:

Gedateerd: 29-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Ik verzoek om, evenals aan de noordzijde van de brug, aan de zuidzijde van de IJssel, dus boven de Gelderse dijk, de voegen zoveel mogelijk te dichten. Momenteel heeft het wegdek van de Gelderse dijk ter plaatse veel te lijden. Het levert bovendien soms ook gevaar op voor het verkeer.

1 Gestreefd wordt het vervangen van de voegovergangen, mede gelet op de daarbij noodzakelijke verkeersbelemmerde maatregelen, te combineren met overige grootschalige werkzaamheden zoals voorzien in het kader van de besluitvorming van deze studie. Uitvoering staat gepland voor 2008/ 2009.