

DI : 221034

Exemplaar ter inzage

s.v.p. niet meenemen



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

Bibliotheek

WE1410-137/I ON

01:55:10

01: 221034

Wegaanpassingsbesluit A1 Hoevelaken - Barneveld zuidbaan

Oktober 2003

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat



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

Postbus 9070
6800 ED Arnhem
Tel. 026 - 3688355

Bibliotheek

naam	afd.	retour	paraaf

S.V.P. TIJDIG VERLENGEN

De besluitvorming rond de spitsstrook A1 Hoevelaken - Barneveld zuidbaan is in een nieuwe fase beland.
In oktober 2003 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat het wegaanpassingsbesluit
Spitsstrook A1 Hoevelaken - Barneveld zuidbaan vastgesteld. Het wegaanpassingsbesluit ligt vanaf 14 oktober 2003 ter inzage.

Bekendmaking wegaanpassingsbesluit Spitsstrook A1 Hoevelaken - Barneveld zuidbaan

Achtergrond

De files bij knooppunt Hoevelaken op de A28 en de A1 vormen de aanleiding voor het realiseren van een spitsstrook op de zuidelijke rijbaan van de A1 richting het oosten. Het verkeer kan door de spitsstrook beter afstromen richting Barneveld/Apeldoorn/Ede. Zonder de aanpassing zullen de files de komende jaren verder toenemen door de groei van het autoverkeer en het uitvoeren van andere projecten in de buurt van het traject. Het wegaanpassingsbesluit omvat het aanleggen van een spitsstrook tussen km 46.0 (samenvoeging hoofd- en parallelbaan) en km 54.0 (afrit Ede/Barneveld/A30). Een spitsstrook is een vluchtstrook die op drukke momenten dienst doet als tijdelijke rijstrook. In het kader van het project worden pechhavens aangelegd en wordt openbare verlichting geplaatst.

Het wegaanpassingsbesluit

Het wegaanpassingsbesluit bevat een beschrijving van het project, een beschrijving van de gevolgen van het project en geografische kaarten waarop het project is aangeduid.

Waar kunt u het wegaanpassingsbesluit inzien?

Het wegaanpassingsbesluit Spitsstrook A1 Hoevelaken - Barneveld zuidbaan ligt vanaf 14 oktober 2003 gedurende de reguliere openingstijden ter inzage op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Amersfoort, Barneveld, Leusden en Nijkerk;
- de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken in Amersfoort, Barneveld, Leusden, Nijkerk en Hoevelaken;
- de hoofdvestiging van Rijkswaterstaat directie Utrecht in Nieuwegein;
- de hoofdvestiging van Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland in Arnhem;

- het informatiecentrum 'Mobilion' van Rijkswaterstaat in Utrecht;
- de provinciehuizen van de Provincie Utrecht in Utrecht en de Provincie Gelderland in Arnhem;
- de hoofdvestiging van het Waterschap Vallei en Eem in Leusden;
- de bibliotheken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, beide in Den Haag.

Op dit moment kan nog geen beroep worden ingesteld tegen het wegaanpassingsbesluit. Binnen zes weken na vandaag dienen de uitvoeringsbesluiten te worden genomen die voor de uitvoering van dit wegaanpassingsbesluit zijn vereist. Pas nadat deze uitvoeringsbesluiten bekend zijn gemaakt, start de beroepstermijn met betrekking tot zowel het wegaanpassingsbesluit als de uitvoeringsbesluiten. Bij de bekendmaking van de uitvoeringsbesluiten zal aangegeven worden binnen welke termijn en op welke wijze belanghebbenden beroep kunnen instellen bij de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State.

Nadere informatie

Voor het aanvragen van een exemplaar van het wegaanpassingsbesluit of het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud van het project, kunt u contact opnemen met de afdeling Communicatie van Rijkswaterstaat directie Utrecht, telefoon 030 600 97 84.

U kunt het wegaanpassingsbesluit ook inzien op internet, www.inspraakvenw.nl.

Voor inlichtingen over de procedure kunt u contact opnemen met het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 00.

DE SPOEDWET WEGVERBREIDING

De Spoodwet wegverbreding maakt het mogelijk om verschillende knelpunten uit de File Top 50 versneld aan te pakken. Deze wet vereenvoudigt en bespoedigt de procedures, waardoor de capaciteit van een aantal hoofdwegen snel kan worden vergroot. Het gaat om relatief eenvoudige ingrepen die snel effect hebben: minder files, minder tijdverlies en minder ergernissen in het verkeer. De wet heeft betrekking op een beperkt aantal wegaanpassingen.



Wegaanpassingsbesluit A1 Hoevelaken – Barneveld zuidbaan

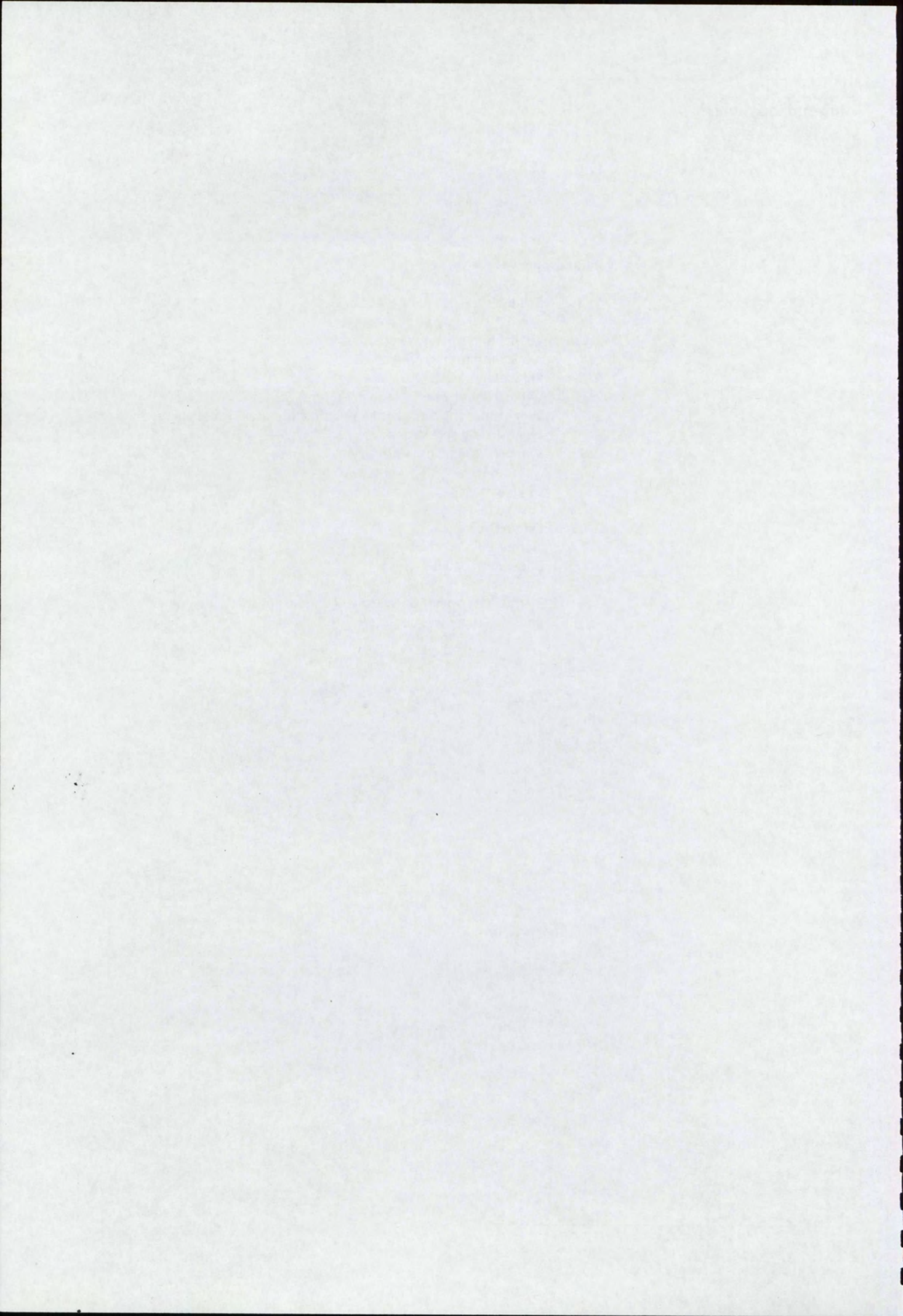
oktober 2003

Wegaanpassingsbesluit A1 Hoevelaken – Barneveld zuidbaan

oktober 2003

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Besluit	4
2 Toelichting op het wegaanpassingsbesluit	6
2.1 Aanleiding tot het project	6
2.2 Relatie met project 19	7
2.3 Verkeerskundige effecten van het project	7
2.4 Wegaanpassing en bijkomende infrastructurele voorzieningen	7
2.5 Openstelling spitsstrook	8
2.6 Verkeersveiligheidsmaatregelen	8
2.7 Milieutoets	9
2.7.1 Geluidhinder	9
2.7.2 Luchtkwaliteit	10
2.7.3 Externe veiligheid	10
2.7.4 Natuur en landschap	10
2.7.5 Bodem en water	11
2.8 Bouwhinder	12
2.9 Zienswijzen op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de aanvragen voor de uitvoeringsbesluiten	12
3 Beroep	14
4 Bijlagen	15



1 Besluit

In overeenstemming met artikel 9, eerste lid, van de Spoorwet wegverbreding, stel ik hierbij het wegaanpassingsbesluit vast betreffende de aanpassing van de A1 Hoevelaken-Barneveld van km 46,0 tot km 54,0 waarbij de vluchtstrook van de zuidelijke hoofdrijbaan (van het knooppunt Hoevelaken richting Barneveld) wordt ingericht als spitsstrook. Het betreft project 20 van de bijlage, onder B, bij de Spoorwet wegverbreding.

Dit wegaanpassingsbesluit – dat bestaat uit: de besluittekst (I), de toelichting (II) en de overzichts- en detailkaarten (III) – voorziet in de daarvoor noodzakelijke maatregelen. Het besluit gaat vergezeld van een aantal bijlagen.

Artikel 1 Aanpassingsmaatregelen

Op het wegvak Hoevelaken-Barneveld wordt de vluchtstrook van de A1 tussen km 46,4 en km 53,6 (zuidelijke rijbaan) ingericht als spitsstrook. Daarmee wordt het aantal rijstroken gedurende de spitsperiode uitgebreid van 1x2 naar 1x3. De bestaande verhardingsbreedte van circa 12,20 meter voor het wegvak Hoevelaken-Terschuur (km 46,0 t/m km 50,6) en de bestaande verhardingsbreedte van circa 11,50 meter voor het wegvak Terschuur-Barneveld (km 50,6 t/m km 54,0) blijven gehandhaafd. Gedurende de spitsperiode zal sprake zijn van drie rijstroken met een breedte van respectievelijk circa 3,35 meter voor de linkerrijstrook en circa 3,50 meter voor de midden- en rechterrijstrook.

Artikel 2 Bijkomende infrastructurele voorzieningen

- a. Ten behoeve van het invoegend verkeer vanaf de verzorgingsplaats "Palmpol" wordt ter hoogte van km 52,4 extra wegverharding aangebracht over een afstand van circa 80 meter met een breedte van maximaal 2,5 meter. De extra wegverharding wordt gerealiseerd op rijkseigendom.
- b. Ten behoeve van de verkeersveiligheid worden met een tussenruimte van circa 1000 meter zes pechhavens aangebracht, elk met een lengte van circa 100 meter en een breedte van maximaal 3,5 meter. De pechhavens worden aangelegd: van km 46,780 tot km 46,880, van km 47,700 tot km 47,800, van km 48,800 tot km 48,900, van km 49,700 tot km 49,800, van km 51,000 tot km 51,100, van km 53,000 tot km 53,100. De pechhavens worden gerealiseerd op rijkseigendom.

Artikel 3 Openstelling spitsstrook

De spitsstrook kan alleen worden opengesteld indien het aantal voertuigen op het wegvak tussen km 46,0 en km 54,0 boven het aantal van 3000 voertuigen per uur stijgt. De spitsstrook wordt weer gesloten wanneer het aantal voertuigen op het betreffende wegvak daalt onder het aantal van 3000 voertuigen per uur. De spitsstrook is gesloten in de periode tussen 23.00 uur en 07.00 uur.

Artikel 4 Verkeersveiligheidsmaatregelen

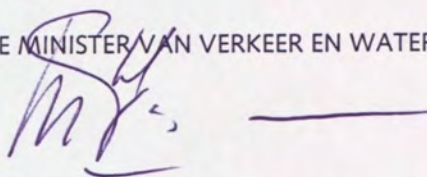
- a. Er worden, zoals hiervoor bij artikel 2, onder b, reeds is aangegeven, zes pechhavens aangelegd met een tussenruimte van circa 1000 meter; elke pechhaven zal voorzien zijn van een praatpaal.
- b. Gedurende de periode waarin de spitsstrook geopend is, wordt de maximumsnelheid op het gehele onderhavige wegvak verlaagd van 120 km per uur naar 100 km per uur.
- c. Gedurende de periode waarin de spitsstrook geopend is, geldt een inhaalverbod voor vrachtauto's
- d. Er wordt een elektronisch systeem aangebracht waarmee stilvallende voertuigen snel kunnen worden gedetecteerd.
- e. Ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook wordt het wegvak voorzien van camera's.
- f. Ten behoeve van een beter zicht voor de weggebruiker en ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook wordt het wegvak voorzien van wegverlichting.
- g. Ten behoeve van de zichtbaarheid voor de weggebruiker wordt de dynamische bebording waarop opening en einde van de spitsstrook zijn aangegeven hoog geplaatst op masten of portalen.
- h. Ten behoeve van een eenduidig wegbeeld wordt zorggedragen voor uniformiteit in bebording, bewegwijzering, signalering, markering, etc. en voor uniformiteit bij het invoegen en uitvoegen.
- i. Er is een calamiteitenplan opgesteld.

Artikel 5 Nadeelcompensatie

Ingevolge artikel 17 van de Spoedwet wegverbreding zal een belanghebbende die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van het vast te stellen wegaanpassingsbesluit op zijn verzoek een vergoeding worden toegekend, voorzover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijner laste behoort te blijven en voorzover de vergoeding niet, of niet voldoende, anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het wegaanpassingsbesluit is vastgesteld. De beslissing op een verzoek om schadevergoeding zal niet eerder worden genomen dan nadat het wegaanpassingsbesluit onherroepelijk is geworden.

oktober 2003

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



Karla Peijs

2 Toelichting op het wegaanpassingsbesluit

2.1 Aanleiding tot het project

De Spoedwet wegverbreding bevat regels ter bespoediging en vereenvoudiging van procedures met het oog op het zo spoedig mogelijk vergroten van de capaciteit van een aantal hoofdwegen door middel van een betere benutting en verbreding van die wegen.

De huidige regelgeving voor aanpassingen aan het hoofdwegenet kent een procedure die veel tijd in beslag neemt. Deze procedure geldt zowel voor de aanleg van wegen als voor wegverbredingen. Dat betekent dat ook voor een relatief eenvoudige ingreep een lange procedure doorlopen dient te worden. Teneinde eenvoudige ingrepen in filegevoelige onderdelen van het hoofdwegenet mogelijk te maken is een snellere procedure nodig die in specifieke regelgeving is vastgelegd. De Spoedwet wegverbreding voorziet in die snellere procedure. De bijlage bij de Spoedwet wegverbreding bevat een limitatieve opsomming van de projecten waarvoor de versnelde procedure dient te worden gevolgd.

In het kader van de Spoedwet wegverbreding worden die wegen aangepakt die tot de grootste knelpunten van het wegennet worden gerekend. Bij de selectie heeft verder een rol gespeeld dat de projecten binnen afzienbare tijd kunnen worden gerealiseerd, alsmede of deze uit het beschikbare budget kunnen worden gefinancierd.

De kern van de afwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de keuze van de projecten die onder de reikwijdte van de Spoedwet wegverbreding vallen, ligt in de visie dat het meest effectieve wegennetwerk, een wegennetwerk is waarin de elementaire schakels zijn gevrijwaard van files. Deze elementaire schakels zijn de wegen rondom de grote steden en belangrijke knooppunten. Het gaat om zogenaamde ringen of draaischijven rondom de grote en middelgrote stedelijke agglomeraties en belangrijke knooppunten. Op deze draaischijven van het wegennet komen de verkeersstromen op de diverse rijkswegen samen en splitsen zich weer. Opstoppingen op deze draaischijven leiden direct tot slechter functioneren van het gehele wegennet. Worden deze elementaire schakels in beweging gehouden, dan gaat de prestatie van het totale wegennet fors vooruit.

De Spoedwet wegverbreding levert een bijdrage aan de oplossing van de grote en bekende knelpunten in de doorgaande verbindingen. Het resultaat van de spoedwet zal niet zijn dat de files compleet zijn verdwenen. De capaciteit van de wegen zal echter in de spits wel toenemen.

Dit wegaanpassingsbesluit heeft betrekking op project 20 van de bijlage, onder B, bij de Spoedwet wegverbreding: de inrichting van de zuidbaan van de A1 Hoevelaken-Barneveld tussen km 46,0 en 54,0 als spitsstrook.

2.2 Relatie met project 19

Project 20 sluit aan op project 19, de aanleg van een plusstrook op de A28 Leusden Zuid- knooppunt Hoevelaken tussen km 17,8 op de A28 en 46,5 op de A1. Het wegvak op de parallelbaan van de A1 tussen km 46,0 en km 46,5 maakt deel uit van beide projecten. In dit wegvak gaat de plusstrook A28 over in de spitsstrook A1. Het wegvak tussen km 46,0 en km 46,5 is bewust in beide projecten opgenomen omdat onderzoek moet aantonen hoe de beëindiging van project 19 voorbij knooppunt Hoevelaken moet worden vormgegeven. De onderhavige spitsstrook begint daar waar de invoegstrook van de parallelbaan ophoudt (bij km 46,4). De spitsstrook eindigt waar de uitvoegstrook van de afrit Barneveld begint (bij km 53,6). De besluitvorming over en de aanpassing van het wegvak tussen km 46,0 en km 46,4 zal plaatsvinden in het kader van project 19. Deze aanpassing zal te zijner tijd worden aangesloten op de onderhavige spitsstrook.

2.3 Verkeerskundige effecten van het project

De A1 tussen knooppunt Hoevelaken en de aansluiting Barneveld is een belangrijke verbindende schakel tussen het noordelijk deel van de randstad en het oosten van Nederland. Op dit wegvak treedt door de hogere intensiteiten regelmatig filevorming en vertraging op, hetgeen nog zal worden versterkt door de voorgenomen aanleg van de plusstrook A28 Leusden Zuid-knooppunt Hoevelaken (project 19). De filevorming en vertraging op het wegvak Hoevelaken-Barneveld kan op relatief korte termijn worden tegengegaan door de realisatie van een spitsstrook in oostelijke richting (de zuidelijke rijbaan). Door deze spitsstrook neemt de capaciteit van dit wegvak toe en wordt de afstroom van verkeer uit knooppunt Hoevelaken verbeterd tot Barneveld, waar de verkeersstroom zich verdeelt in oostelijke (A1) en zuidelijke (A30) richting. Doordat het verkeer bij Hoevelaken beter kan afstromen wordt ook het verkeer op de toevoerwegen naar knooppunt Hoevelaken (A1 en A28) minder gehinderd.

In de huidige situatie (2000) ligt de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C-verhouding) in de avondspits rond de 0,8. Dat komt overeen met circa 3500 voertuigen per uur. Daarbij treedt regelmatig filevorming en vertraging op. In de toekomstige situatie (2010) ligt de I/C-verhouding in de avondspits zonder spitsstrook ruim boven de 1. Dat wil zeggen dat er sprake is van een sterk overbelast wegvak. Met spitsstrook ligt de I/C-verhouding in 2010 rond de 0,7. De verkeersafwikkeling is dan acceptabel.

2.4 Wegaanpassing en bijkomende infrastructurele voorzieningen

In de huidige situatie bestaat de A1 tussen km 46,0 en km 54,0 uit 2x2 rijstroken. Er is een maximumsnelheid toegestaan van 120 km per uur en het wegvak is voorzien van verkeerssignalering. Er geldt een inhaalverbod voor vrachtauto's tussen 06.00 en 19.00 uur.

In de nieuwe situatie zal de weg in oostelijke richting (zuidelijke rijbaan) bestaan uit 2 rijstroken plus een spitsstrook. Het inhaalverbod voor vrachtauto's tussen 06.00 en 19.00 uur blijft gehandhaafd en is tevens van kracht bij eventuele openstelling van de spitsstrook buiten deze periode.

De spitsstrook begint bij km 46,4 waar de invoegstrook van de parallelbaan op de hoofdrijbaan ophoudt en eindigt waar de uitvoegstrook van de afrit Barneveld begint bij km 53,6.

De bestaande verhardingsbreedte van circa 12,20 meter voor het wegvak Hoevelaken-Terschuur (km 46,0 t/m km 50,6) en de bestaande verhardingsbreedte van circa 11,50 meter voor het wegvak Terschuur-

Barneveld (km 50,6 t/m km 54,0) blijven gehandhaafd. Het dwarsprofiel is weergegeven op de kaarten.

Bij de toerit vanaf de verzorgingsplaats "Palmpol" even ten westen van Barneveld wordt over een afstand van circa 80 meter met een breedte van maximaal 2,5 meter extra wegverharding aangebracht.

Ten behoeve van elk van de zes pechhavens wordt extra verharding aangebracht over een lengte van circa 100 meter en een breedte van maximaal 3,5 meter.

Volgens de meest recente planning zal realisatie van de spitsstrook plaatsvinden in de periode juni-november 2004. De openstelling is voorzien in november 2004. Het project wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat.

2.5 Openstelling spitsstrook

De spitsstrook kan alleen geopend worden als dat gezien de (verwachte) drukte op de weg wenselijk is. Dat is pas het geval wanneer het aantal voertuigen op het wegvak boven het aantal van 3000 voertuigen per uur stijgt. Bij dit aantal is de verkeersafwikkeling nog acceptabel. De praktijk heeft echter uitgewezen dat de spitsstrook op dat moment moet kunnen worden opengesteld om de toenemende drukte tijdig te kunnen opvangen.

In de verkeerscentrale wordt gesignaleerd wanneer het aantal van 3000 voertuigen per uur is bereikt. Op basis van dit signaal en op basis van de verwachting en de ervaring van de wegverkeersleider over de toename van de drukte zal de spitsstrook na inspectie geopend worden. Dit zal naar verwachting vooral in de avondspits gebeuren.

Wanneer het aantal voertuigen daalt beneden de 3000 voertuigen per uur zal de wegverkeersleider de spitsstrook weer sluiten. De spitsstrook is gesloten in de periode tussen 23.00 en 07.00 uur.

2.6 Verkeersveiligheidsmaatregelen

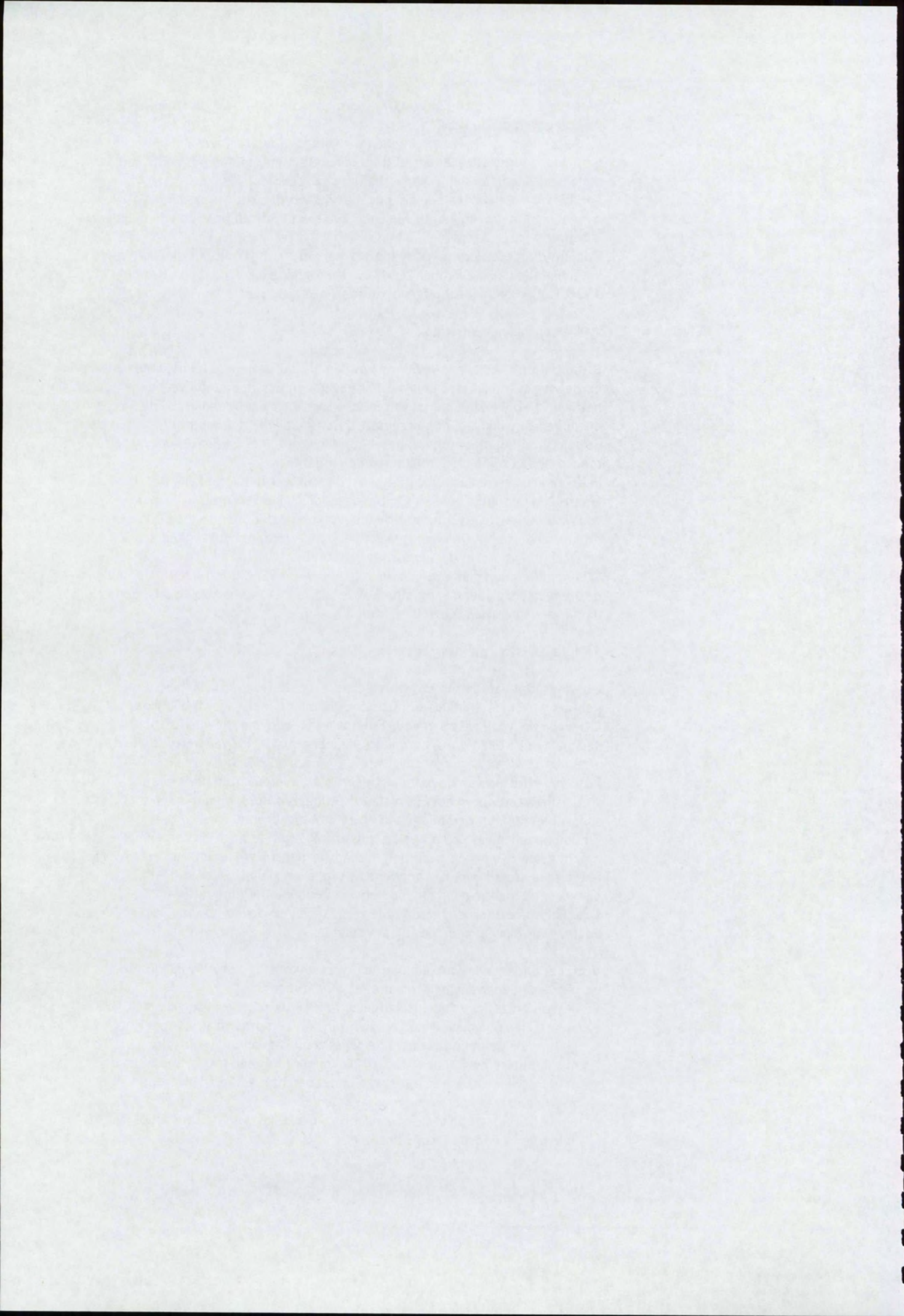
Uitgangspunt van de speedwetprojecten is dat de verkeersveiligheid door het gebruik van spits- en plus- en bufferstroken niet nadelig wordt beïnvloed. Op wegvakniveau zal als gevolg van het ontbreken van de vluchtstrook, versmalde rijstroken en/of complexe verkeerssituaties de verkeersveiligheid afnemen.

Positieve effecten van de extra rijstroken zijn te verwachten door minder congestie waardoor minder kop-staartbotsingen optreden en minder sluipverkeer op het onderliggende wegennet plaatsvindt.

Om de negatieve effecten van de spitsstrook tegen te gaan dienen aanvullende maatregelen te worden genomen. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) heeft geadviseerd over het ontwerp van spits- en plusstroken en over de aanvullende maatregelen die moeten worden genomen om het veiligheidsniveau op de betreffende wegvakken op peil te houden. Het AVV-advies is als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Voor het onderhavige project worden overeenkomstig het AVV-advies de volgende verkeersveiligheidsmaatregelen genomen:

- er worden zes pechhavens aangelegd met een tussenruimte van circa 1000 meter. Elke pechhaven zal voorzien zijn van een praatpaal;
- gedurende de periode waarin de spitsstrook is geopend wordt de maximumsnelheid verlaagd van 120 km per uur naar 100 km per uur;
- er wordt een elektronisch systeem aangebracht waarmee stilvallende voertuigen snel kunnen worden gedetecteerd;
- ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook wordt het wegvak voorzien van camera's;



- ten behoeve van een beter zicht voor de weggebruiker en ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook wordt het wegvak voorzien van wegverlichting. De verlichting zal in principe direct voor en tijdens de openstelling van de spitsstrook ingeschakeld zijn.
- ten behoeve van de zichtbaarheid voor de weggebruiker wordt de dynamische bebording waarop opening en einde van de spitsstrook zijn aangegeven hoog geplaatst op masten of portalen;
- Gedurende de periode waarin de spitsstrook geopend is, geldt een inhaalverbod voor vrachtauto's
- er wordt, ten behoeve van een eenduidig wegbeeld, zorggedragen voor uniformiteit in bebording, bewegwijzering, signalering, markering etc. en uniformiteit bij het invoegen en uitvoegen.

Tenslotte is een calamiteitenplan opgesteld dat beschrijft hoe wordt gehandeld bij calamiteiten en andere incidenten en welke hulpdiensten daarbij betrokken kunnen zijn. Op basis van het calamiteitenplan worden afspraken gemaakt met de verschillende hulpdiensten over aanrijtijden alsook over de verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij hulpverlening.

2.7 Milieutoets

Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit is een milieutoets uitgevoerd in welk kader onderzoek is verricht naar de effecten van de spitsstrook op de aspecten geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur en landschap en bodem en water. De resultaten van de milieutoets zijn vervat in het rapport dat een bijlage is bij dit wegaanpassingsbesluit.

De milieutoets is door de ingediende zienswijzen op één punt inhoudelijk aangepast. Op pagina 15 is onder het kopje waterkwaliteit de zin 'Echter door de snelheidsverlaging tijdens de spits, de aanwezigheid van bosschages, brede wegbermen en de grote afstand tot de watergangen zal dit mogelijk negatieve effect gecompenseerd worden.' veranderd in 'De effecten van de toegenomen verwaaiing zijn echter beperkt vanwege het toepassen van een ZOAB wegdeklaag in combinatie met de aanwezige bosschages.'

De conclusies ten aanzien van de diverse aspecten zijn in hoofdlijnen de volgende.

2.7.1 Geluidhinder

Ingevolge artikel 6, tweede lid, van de Spoorwet wegverbreding is de Wet geluidhinder niet van toepassing op projecten die op de bijlage, onder B, bij de Spoorwet wegverbreding staan.

Het wegaanpassingsbesluit dient ingevolge artikel 6, derde en vierde lid van de Spoorwet wegverbreding de akoestische gegevens te bevatten waaruit kan worden afgeleid of sprake is van een overschrijding van de 70 dB(A) bij geluidsgevoelige bestemmingen. Indien dat het geval is wordt, zo bepaalt artikel 6, vierde lid, in het wegaanpassingsbesluit een geluidreducerende wegdeklaag voorgeschreven, tenzij dit redelijkerwijze niet kan worden geveegd.

Voorts geldt ingevolge artikel 4, eerste lid, onder e, van de Spoorwet wegverbreding dat het wegaanpassingsbesluit voor projecten genoemd in de bijlage, onder B, bij de wet een verlaging van de maximumsnelheid van motorvoertuigen gedurende de periode van openstelling van de extra rijstrook bevat. De mate en de duur van de verlaging worden bepaald door de ernst van de belasting met betrekking tot geluidhinder en luchtkwaliteit.

In het kader van de milieutoets is onderzoek gedaan naar de akoestische gegevens als vermeld in artikel 6, derde en vierde lid, van de Spoorwet

wegverbreiding. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op basis van de berekening met de verkeersgegevens over het jaar 2000 bij één woning (zie onderstaande tabel) de geluidsbelasting voor de uitbreiding van de weg met een spitsstrook reeds hoger is dan 70 dB(A).

Soort geluidgevoelige bestemming	Gemeente	Straatnaam nummer	waarneem-hoogte	geluidsbelasting in dB(A)
Woning	Barneveld	Brunesengweg 8	4,5 meter	71

Omdat het slechts één woning betreft en het bovendien gaat om een geringe overschrijding is ten opzichte van 70 dB(A) is in dit geval het aanbrengen van een geluidreducerende wegdeklaag niet doelmatig zodat het voorschrijven daarvan redelijkerwijs niet kan worden gevergd.

Voorts blijkt dat een snelheidsbeperking voor de periode waarin de spitsstrook wordt opengesteld een verwaarloosbaar effect heeft op de geluidsbelasting zodat om reden van geluidhinder geen aanleiding bestaat de snelheid te verlagen als bedoeld in artikel 4, lid 1, onder e, van de Spoorwet wegverbreiding.

Achterstallig onderhoud aan het geluidscherm ter hoogte van Terschuur aan de noordkant van het onderhavige wegvak wordt uitgevoerd. Dit zal in 2005 plaatsvinden

2.7.2 Luchtkwaliteit

In het kader van de milieutoets is een onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Conclusie is dat de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit niet zullen worden overschreden bij woningen en/of andere gevoelige bestemmingen. Er behoeven derhalve uit het oogpunt van luchtkwaliteit geen maatregelen te worden genomen.

2.7.3 Externe veiligheid

In het kader van de milieutoets is een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Conclusie is dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico (PR) en de oriënterende waarde van het groepsrisico (GR) niet worden overschreden. Er behoeven derhalve uit het oogpunt van externe veiligheid geen maatregelen te worden genomen.

2.7.4 Natuur en landschap

In het kader van de milieutoets is onderzocht of er sprake is van significante effecten op beschermde gebieden en beschermde flora en fauna.

Uit het onderzoek blijkt dat de A1 geen effecten heeft voor beschermde (natuur)gebieden, zoals gebieden met een Speciale beschermingszone volgens de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn of Natuurbeschermingswetgebieden. De A1 grenst wel aan gebieden die aangewezen zijn als Ecologische Hoofdstructuur. De voorgenomen werkzaamheden vinden echter plaats buiten de aangewezen gebieden. Ook anderszins worden de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur niet aangetast door de aanleg van de spitsstrook. Daarmee zijn mitigerende en compenserende maatregelen in de zin van het Structuurschema Groene Ruimte niet nodig.

Er zijn geen significante effecten van vernietiging en/of barrièrewerking op de flora en fauna. Wel is geconstateerd dat er een aantal algemeen voorkomende beschermde soorten voorkomen die mogelijk verontrust raken door de ingreep. Hiervoor is een ontheffing aangevraagd als bedoeld in artikel 75 lid 3 van de Flora- en faunawet.

De aanleg van de spitsstrook heeft geen negatieve effecten op het landschap. Er wordt geen beplanting aangetast en er zijn geen waardevolle archeologische en cultuurhistorische elementen direct langs de A1 aanwezig.

2.7.5 Bodem en water

In het kader van de milieutoets is onderzoek gedaan naar de effecten van het project op bodem en (oppervlakte)water.

Bodem

Het grondverzet vindt alleen plaats in de berm en zal bestaan uit het verwijderen van de humeuze toplaag (circa 30 à 40 cm). Hierbij komt ongeveer 600 m³ bekledingsgrond vrij. Vervolgens wordt als fundering een laag gebroken puin aangebracht. Ten slotte wordt de nieuwe verharding (ZOAB) aangebracht. Het voornemen is de ontgraven toplaag zoveel mogelijk te hergebruiken. De te hergebruiken grond wordt deels direct naast de ontgraving in de berm verwerkt. De resterende grond die niet ter plaatse verwerkt kan worden, zal in de berm ter hoogte van km 45,5 tot km 46,1 verwerkt worden als aanvulling en versteviging van het bestaande talud. Toepassing van puin en ZOAB en mogelijk het hergebruiken van de toplaaggrond vindt plaats conform het Bouwstoffenbesluit. De milieubelasting van de onderliggende bodem is verwaarloosbaar.

Op basis van eerdere onderzoeken in wegbermen en het feit dat het zandlichaam eind zestiger jaren is aangelegd in een agrarisch gebied, wordt verwacht dat de bermgrond over het algemeen niet tot licht verontreinigd is, waardoor geen sprake zal zijn van een geval van ernstige bodemverontreiniging waarvoor sanering noodzakelijk is als bedoeld in de Wet bodembescherming.

Water

Ter invulling van de watertoets is twee keer overleg gevoerd met het Waterschap Vallei & Eem. De voorgenomen benuttingsmaatregel en de effecten daarvan op het (oppervlakte)water zijn besproken en hebben geresulteerd in een advies van het waterschap. De wijze waarop is omgegaan met dat advies is beschreven in de milieutoets.

Ten aanzien van de kwantiteit van het afstromend wegwater geldt dat de verwachte effecten van de aan te leggen verhardingen geen aanleiding geven tot het nemen van aanvullende maatregelen.

Ten aanzien van de waterkwaliteit geldt dat het ZOAB, de aanwezige infiltratiegreppel, de relatief brede bermen en grote afstand tot oppervlaktewater (niet zijnde de infiltratiegreppel), veelal in combinatie met de langs een groot deel van het wegtraject daartussen gelegen bosschage, een afdoende beschermingsniveau bieden. Als gevolg van de spitsstrook zal geen of een verwaarloosbare extra belasting van het oppervlaktewater plaatsvinden door afstromend en verwaaiend wegwater, zodat er geen aanleiding is voor aanvullende maatregelen.

Voor het ingraven van kabels boven de duikers van de primaire watergangen, te weten de Hoevelakensebeek bij km 46,1 en de Esvelderbeek bij km 52,5 is ontheffing van de Keur van het Waterschap Vallei & Eem aangevraagd.

2.8 Bouwhinder

De werkzaamheden worden uitgevoerd als wegwerkzaamheden. Er worden geen grootschalige bouwactiviteiten uitgevoerd. Werkzaamheden waaraan gedacht moet worden zijn: het aanbrengen van andere belijning, plaatsen van borden, enzovoorts. Tevens zal op de plekken waar de pechhavens komen en de uitbreiding van de toerit vanaf de verzorgingsplaats Palmpol naar de rijksweg extra asfalt aangebracht worden. Dit zal weinig hinder voor omwonenden opleveren. Weggebruikers zullen via de gebruikelijke media worden geïnformeerd over eventuele afsluiting van bepaalde rijstroken.

2.9 Zienswijzen op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de aanvragen voor de uitvoeringsbesluiten

Op grond van de Spoedwet wegverbreding en de Algemene wet bestuursrecht hebben vanaf 8 juli 2003 tot 19 augustus 2003, het ontwerp-wegaanpassingsbesluit A1 Hoevelaken-Barneveld zuidbaan en de aanvragen voor de in onderstaande tabel vermelde besluiten (zie tabel hieronder) ter uitvoering van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit, ter inzage gelegen.

Type uitvoeringsbesluit	Aanleiding uitvoeringsbesluit	Bevoegd gezag
Verkeersbesluit	Snelheidsbeperking	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ontheffing Flora- en faunawet	Verstoring algemeen voorkomende soorten	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Ontheffing Keur	Graven nabij primaire watergang	Waterschap Vallei & Eem

Op 23 juli 2003 is een hoorzitting gehouden in Hotel De Klepperman te Hoevelaken. Van de hoorzitting is verslag opgemaakt. Er zijn bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat veertien schriftelijke en twee mondelinge reacties binnen gekomen. Het betreft een gemeente, een waterschap, een natuur en milieufederatie, twee buurtcomités, twee belangenverenigingen voor ondernemers en zeven individuen of families.

Een aantal insprekers vindt dat de bekendmaking van ter visie legging van het OWAB en de hoorzittings- en informatie-avond onvoldoende is geweest en er onvoldoende kans is geweest voor reactie. De keuze voor media is mede in overleg met de gemeente Barneveld tot stand gekomen. Deze bladen hebben een brede verspreiding. Daarnaast is er naast de hoorzitting een periode van zes weken voor het indienen van zienswijzen geweest. Dit wordt voldoende geacht.

De reacties hebben daarnaast vooral betrekking op de milieu-gevolgen van de spitsstrook. Vaak worden opmerkingen gemaakt over (de effecten van) de reeds bestaande situatie langs de A1. De gevolgen voor de geluidsoverlast worden vaak genoemd. In reactie daarop is uiteengezet dat de maatregel zelf weinig extra geluidshinder met zich meebrengt. Gezien de niveaus van geluidshinder zijn in het kader van het wegaanpassingsbesluit maatregelen niet noodzakelijk. In een nog op te stellen plan worden de maatregelen ten aanzien van geluid en de termijn van realisatie uitgewerkt.

Daarbij wordt ook opgemerkt dat het bestaande geluidsscherm bij Terschuur achterstallig onderhoud vertoont. Dit zal in 2005 uitgevoerd worden.

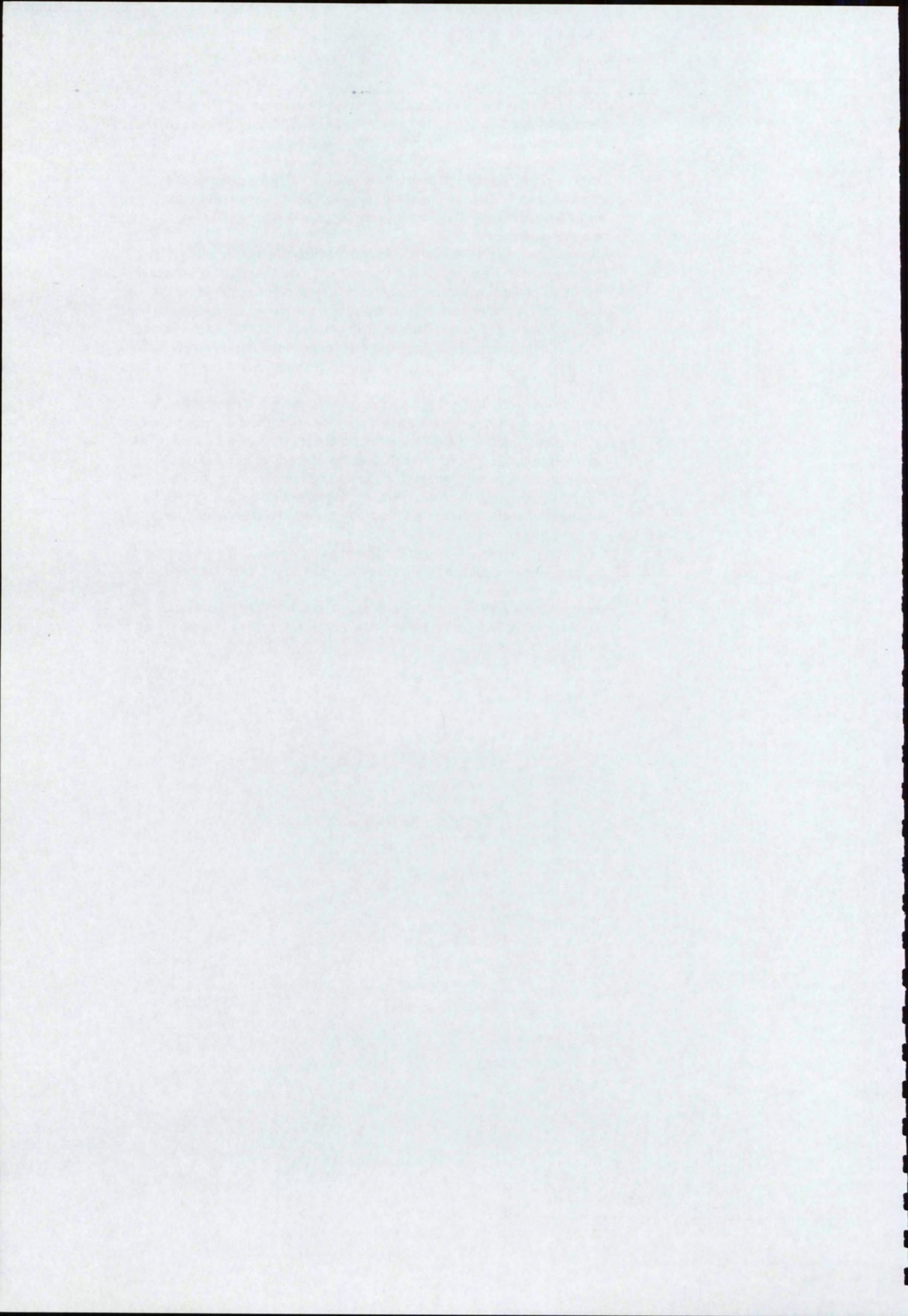
Ook de gevolgen voor de luchtkwaliteit worden genoemd. De spitsstrook heeft geen overschrijding van de normen tot gevolg. Uit het onderzoek blijkt dat de situatie tot 2010 sterk verbeterd.

Opgemerkt wordt dat ten aanzien van verwaaing van wegwater de milieutoets niet geheel correct is. Daar de file wordt opgelost zal de verwaaing door hogere snelheden toenemen. De effecten van de toegenomen verwaaing zijn echter beperkt vanwege het toepassen van een ZOAB wegdeklaag in combinatie met de aanwezige bosschages. Dit is aangepast in dit besluit en in de milieutoets (paragraaf 6.3). Andere sprekers maken zich zorgen om de gevolgen voor natuur en landschap. De aanleg van de spitsstrook heeft echter weinig gevolgen heeft voor natuur en landschap. Naar aanleiding van de inspraakreactie van de Gelderse milieufederatie in de toelichting toegevoegd dat de wegverlichting in principe alleen wordt gebruikt wanneer de spitsstrook is (wordt) geopend.

Over de verkeerskundige aspecten zijn enkele reacties binnen gekomen. De vraag was waarom niet een spitsstrook op de noordbaan wordt aangelegd. Uiteengezet is dat dit meer files verderop op de A1 en A28 bij knooppunt Hoevelaken tot gevolg zal hebben. Daarnaast werd verzocht om een inhaalverbod voor vrachtwagens gedurende de openstelling van de spitsstrook. Aan dit verzoek is gehoor gegeven. Het inhaalverbod zal ook gelden bij eventuele openstelling van de spitsstrook tussen 19.00 en 23.00 uur.

Gevraagd is om een uitgebreid monitoringprogramma. Dit zal uitgevoerd worden. Hierover zal aan de Tweede Kamer gerapporteerd worden.

Een overzicht van alle ingediende zienswijzen een meer gedetailleerde beantwoording daarvan en een verslag van de hoorzitting is opgenomen in een bijlage bij dit besluit.



3 Beroep

Tegen dit besluit kan een belanghebbende beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In afwijking van art. 6:8 van de Algemene wet bestuursrecht vangt de termijn voor het indienen van een beroepschrift tegen dit wegaanpassingsbesluit pas aan met ingang van de dag na die waarop de in art. 10, lid 7 van de Spoedwet wegverbreding bedoelde bekendmaking van de besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit heeft plaatsgevonden.

De termijn om een beroepschrift in te dienen bedraagt zes weken. Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het beroepschrift dient in tweevoud te worden toegezonden, te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift tevens een fotokopie te worden gevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzitter van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. de naam en het adres van de verzoeker;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen en datum en nummer of kenmerk van het besluit;
- d. de gronden van het verzoek (motivering).

Bij het verzoek dient voorts een fotokopie van het beroepschrift te worden overgelegd. Zo mogelijk wordt tevens een kopie van het besluit waarop het geschil betrekking heeft overgelegd.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzitter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

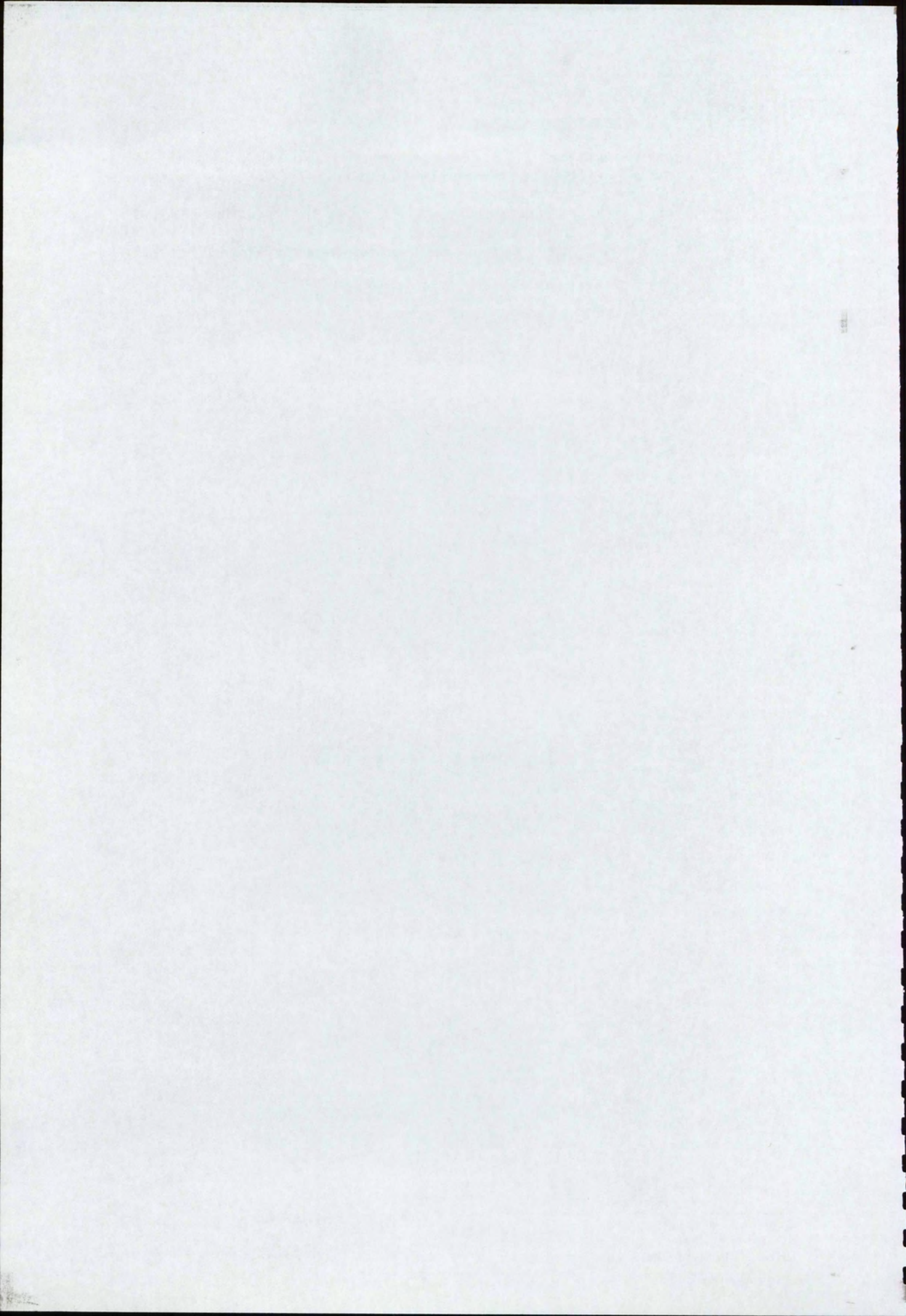
Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener zorg te dragen voor een vertaling.

Voor het indienen van een beroep en/of verzoek om een voorlopige voorziening is griffiegeld verschuldigd.

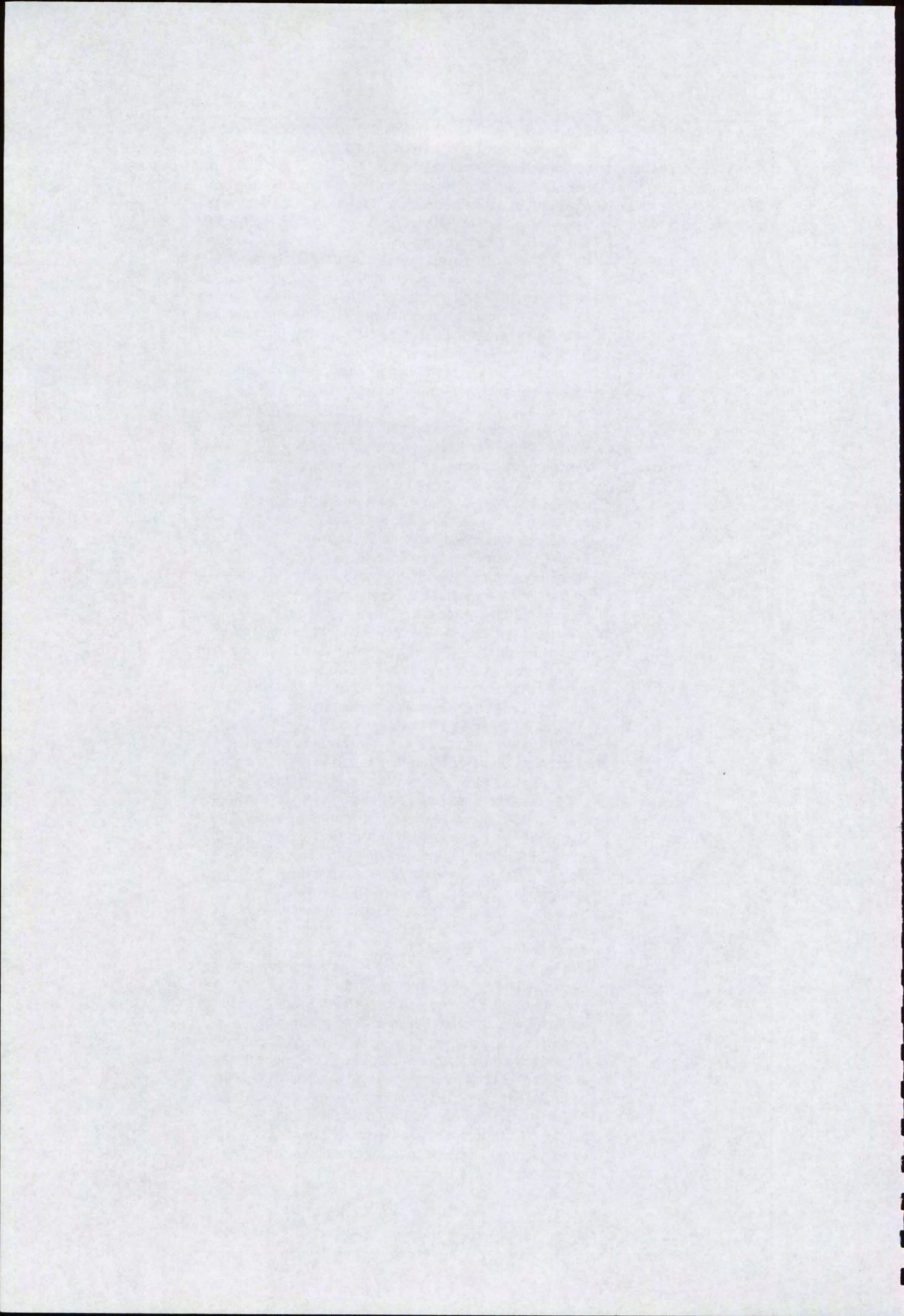
4 Bijlagen

Dit wegaanpassingsbesluit gaat vergezeld van de volgende bijlagen:

- Veiligheid spitsstroken en plusstroken: advies voor de spoedwetprojecten, AVV, juni 2003
- Milieutoets spitsstrook A1 Hoevelaken-Barneveld zuidbaan, Directie Utrecht, september 2003.
- Ingediende zienswijzen, beantwoording en verslag van de hoorzitting



<p>dh. Jansen</p>	<p>door de hoorzitting tijdens de zomervakantie te laten plaatsvinden, kon dh. Jansen niet tijdens de hoorzitting aanwezig zijn.</p> <p>De heer Jansen wil graag weten hoe de akoestische metingen hebben plaatsgevonden?</p>	<p>Ten aanzien van de vastgestelde datum is het zo dat deze direct voortvloeit uit de wens om zo spoedig mogelijk de spitsstrook te realiseren. De Spoedwet is 23 juni 2003 in het Staatsblad gepubliceerd. Gezien de urgentie, die ook blijkt uit het aannemen van de Spoedwet, is besloten zo snel mogelijk te starten met de procedure. Op 8 juli 2003 zijn de stukken ter inzage gelegd. In de zes weken daarna (tot en met 18 augustus 2003) is er de gelegenheid geweest om schriftelijk of mondeling te reageren. Later ter inzage leggen werkt door in een latere realisatie. V&W is van mening dat er door de termijn van zes weken voldoende gelegenheid is geweest om hetzij mondeling hetzij schriftelijk te reageren. De hoorzitting is in het begin van de periode van tervisielegging gehouden om het verslag ook weer ter inzage te kunnen leggen.</p> <p>In de Spoedwet wegverbreding wordt onderscheid gemaakt in verschillende soorten projecten. Het wegaanpassingsproject A1 Hoevelaken – Barneveld is een zogenoemd project van semi-permanente aard. Dit houdt in dat op langere termijn voor dit project een structurele oplossing wordt gerealiseerd, maar dat de oplossing voor de fileproblematiek in eerste instantie wordt gezocht in relatief kleine maatregelen, zoals in dit geval het openstellen van de vluchtstrook als spitsstrook. Deze openstelling zelf heeft slechts een beperkt effect op de geluidsbelasting. Akoestisch gezien levert deze openstelling voor de in de Wet geluidhinder maatgevende geluidsbelasting een verwaarloosbaar verschil van tienden van een dB(A) op. In het kader van de Spoedwet wegverbreding is voor deze projecten bepaald dat de Wet geluidhinder niet onverkort toegepast wordt, maar dat het in een aantal gevallen niet verantwoord is om geluidsmaatregelen zonder meer achterwege te laten. In de Spoedwet wegverbreding is voorts bepaald dat ten behoeve van het te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die uitgaande van de verkeersgegevens over het jaar 2000 een geluidsbelasting ondervonden van meer dan 70 dB(A). Is dat het geval dan moeten eventueel maatregelen genomen worden in de zin van snelheidsverlaging en/of geluidsreducerend wegdek. In dit geval bleek één woning een geluidbelasting te ondervinden van 71 dB(A). Omdat het slechts om één woning gaat met een geringe overschrijding is het aanbrengen van een geluidreducerend wegdek niet doelmatig zodat het voorschrijven daarvan redelijkerwijs niet kan worden gevegd als bedoeld in artikel 6, lid 4 van de Spoedwet. In het akoestisch onderzoek is ook gezien wat het effect is van een eventuele verlaging van de maximum snelheid gedurende de periode van openstelling van de spitsstrook. Dat effect blijkt echter verwaarloosbaar te zijn. Er behoeven kortom, in het kader van het onderhavige besluit geen akoestische maatregelen te worden genomen.</p>
-------------------	---	--

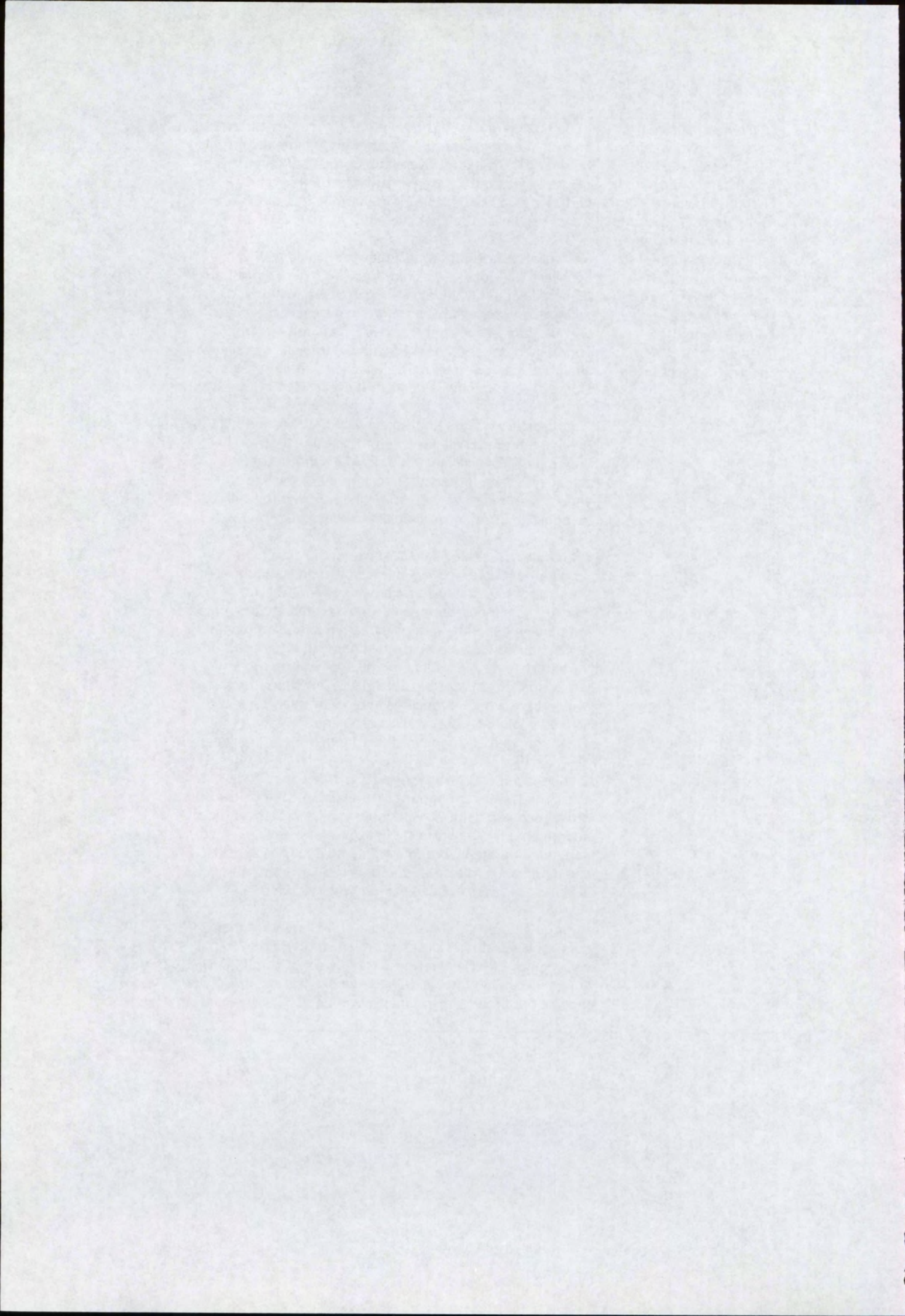


dhr. Jansen	<p>De geluidsbelasting op uw woning bedraagt volgens de berekeningen minder dan 65 dB(A). Deze geluidsbelasting is gebaseerd op berekeningen, niet op metingen. Dit is overigens niet afwijkend van de normale gang van zaken bij geluidsonderzoeken. De rekenmodellen zijn gevalideerd aan de hand van, in het verleden uitgevoerde, metingen.</p> <p>De Spoedwet wegverbreding gaat ervan uit dat de regels van de Wet geluidhinder op een later moment alsnog volledig moeten worden toegepast. Dit gebeurt door het opstellen van een plan waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen en de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Dit plan moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn, maar zal zo mogelijk eerder worden vastgesteld. Begin 2004 zal gestart worden met de voorbereidingen. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven. Op het plan is de openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In dit kader zullen belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpplan. Tegen het definitieve plan kan beroep worden ingesteld. Bij het plan wordt rekening gehouden met de toekomstige situatie. In dat kader zal dus rekening gehouden worden met de situatie dat de spitsstrook aanwezig is. Ook in dat kader zal de geluidsbelasting berekend worden in plaats van gemeten.</p>
-------------	--

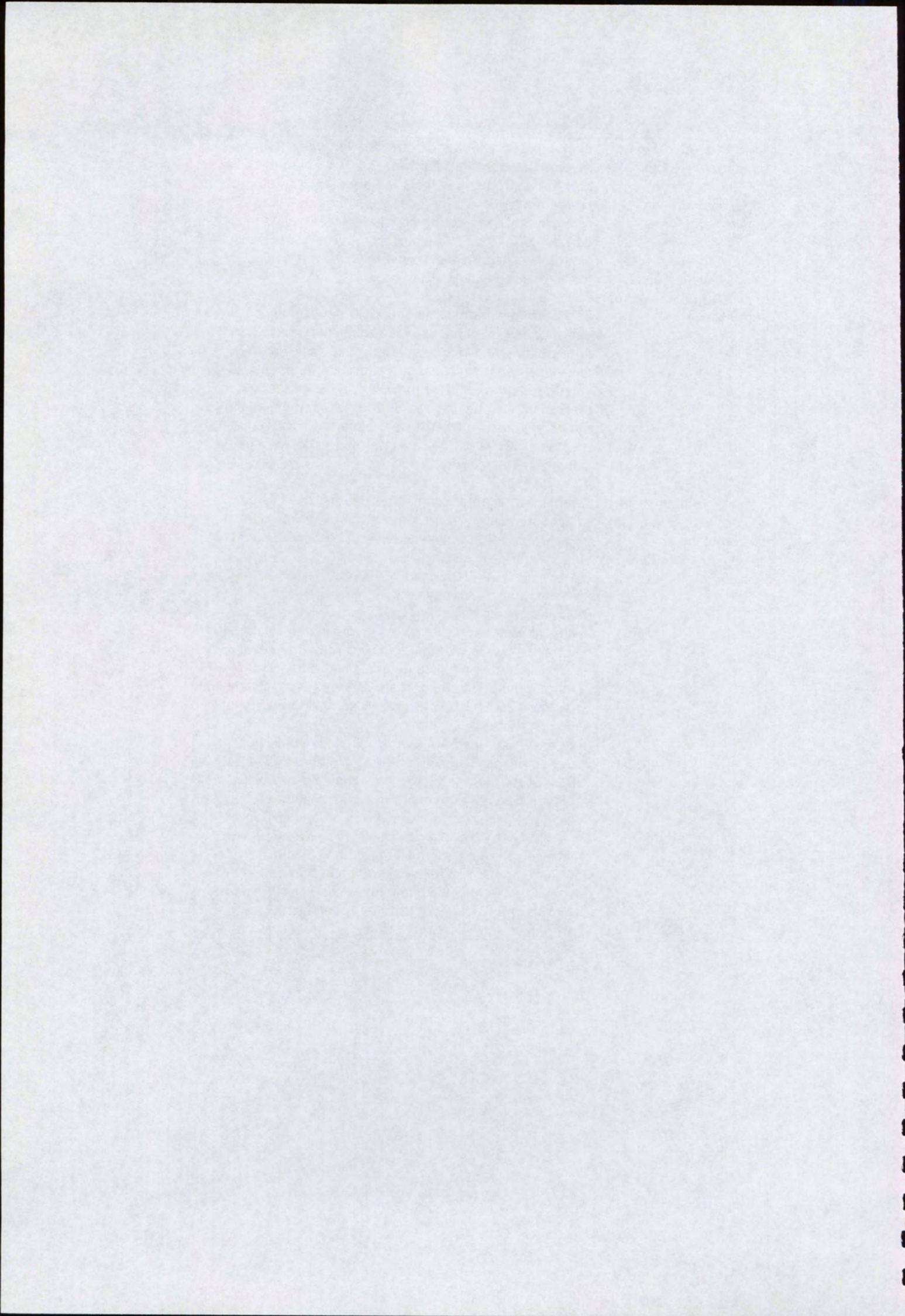
NN	<p>Inspreker geeft aan dat dieren verplaatst moeten worden bij verdergaande activiteiten.</p>	<p>Gezien de geringe omvang van de ingreep, namelijk het aanleggen van zes pechhavens en een strook asfalt bij de invoegstrook bij verzorgingsplaats Palmpol, en de aanwezigheid in de berm van alleen algemeen voorkomende soorten is verplaatsing van dieren niet aan de orde. Omdat wel verstoring zal plaatsvinden van die algemeen voorkomende soorten is ontheffing aangevraagd bij de minister van LNV in het kader van de Flora- en Faunawet.</p>
<p>dh. van Moorsel namens TLN</p>	<p>Namens TLN Adviseert de heer Van Moorsel om in het kader van verkeersveiligheid de rijstroken voldoende breed uit te voeren en om de harde kering van de rechterrijstrook op voldoende afstand van de rijstrookbelijning te plaatsen</p>	<p>De spitsstrook en de rijstrook daarnaast zijn op het gehele traject 3,50 m breed. Dit geeft voldoende mogelijkheden voor het vrachtverkeer. Ten aanzien van het advies voldoende afstand te bewaren van de rijstrookbelijning wil ik opmerken dat hiermee zo veel mogelijk rekening wordt gehouden. Op enkele plaatsen bij viaducten wordt de geleiderail dicht bij de verharding geplaatst. Dit is slechts over kleine afstanden het geval.</p>
	<p>Bovendien stelt de heer Van Moorsel voor de openstelling van de spitsstrook tussen 06.00 uur en 22.00 uur ipv 07:00 en 23:00 uur laten plaatsvinden.</p>	<p>De verwachting is dat de spitsstrook vooral in de avondspits geopend zal worden omdat de verkeersintensiteiten tussen 15 en 19 uur boven 3000 voertuigen per uur komen. Na 19 uur neemt de intensiteit snel af. De genoemde mogelijke openingstijden van 7.00 tot 23.00 uur geven voldoende mogelijkheden om deze spitsperiode op te vangen. In de ochtendspits liggen de intensiteiten op dit traject normaal gesproken niet boven 3000 motorvoertuigen per uur.</p>
	<p>De heer Van Moorsel heeft een vraag ten aanzien van de duidelijkheid van de belijning van de spitsstrook ter hoogte van de afslag van de verzorgingsplaats Palmpol.</p>	<p>Een belangrijk uitgangspunt bij de herinrichting van een weg ten behoeve van een spitsstrook, is dat het wegbeeld er buiten de spits als een normale autosnelweg met vluchtstrook uit ziet. Dit houdt in dat buiten de spits alleen de normale beelden en/of borden worden getoond. Tijdens de openstelling van de vluchtstrook als spitsstrook is er sprake van een nieuwe situatie namelijk het gebruik van een extra, tijdelijke, rijstrook. Dan worden specifieke aanduidingen getoond, die het gebruik regelen en het verkeer geleiden. Dit betekent dat de status van de vluchtstrook tijdelijk omgezet wordt in een rijstrook.</p>

		<p>Deze juridische verandering wordt mogelijk door een nieuw verkeersbord op te nemen in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990). Dit verkeersbord regelt de status van de vluchstrook als tijdelijke rijstrook. Het bord wordt zichtbaar bij openstelling van de spitsstrook. Vanaf dat moment heeft de vluchstrook te gelden als rijstrook en mag de doorgetrokken streep overschreden worden. Dit geldt ook voor de diagonale, doorgetrokken streep bij de verzorgingsplaats Palmpol.</p> <p>De verkeersborden worden geplaatst na elk convergentiepunt dat de spitsstrook passeert. Dit zorgt voor voldoende duidelijkheid voor weggebruikers bij afritten zoals bij de verzorgingsplaats Palmpol. Buiten de spits is dan de normale situatie zichtbaar waarbij de weggebruiker de afrit neemt. In de spits is door bebording en bewegwijzering aangegeven dat het verkeer op de spitsstrook rechtdoor kan rijden en de doorgetrokken diagonale lijn mag overschrijden.</p> <p>Bij een proefproject met een vergelijkbare inrichting op de A50 tussen Arnhem en Apeldoorn zijn hiermee positieve ervaringen opgedaan.</p> <p>Uiteraard zal ook het verkeersgedrag op de spitsstrook op de A1 Hoevelaken - Barneveld gemonitord worden.</p>
dhr./mevr. Alleijn	<p>De heer of mevrouw Alleijn constateert een verdere belemmering van de oversteekmogelijkheden voor boommarters door de aanleg van de spitsstrook met bijbehorende voorzieningen en verlichting. De heer of mevrouw Alleijn verzoekt om maatregelen om deze belemmeringen te minimaliseren.</p>	<p>De absolute barrière van de A1 is in de huidige situatie voor ecologie al een probleem. Met de aanleg van de Spitsstrook A1 Hoevelaken – Barneveld zal de barrièrewerking niet substantieel vergroot worden, aangezien de verharding niet substantieel wordt verbreed en slechts enkele uren per dag de vluchstrook gebruikt zal worden als rijstrook. Dit zal met name in de avondspits het geval zijn. Maatregelen zijn in het kader van dit wegaanpassingsproject dan ook niet nodig. De wegverlichting die wordt aangelegd, zal alleen direct voor en gedurende de openingsperiode van de spitsstrook ingeschakeld zijn.</p> <p>Rijkswaterstaat erkent de wenselijkheid van een grote ecologische voorziening ter hoogte van Terschuur. Dit wordt echter gezien in het licht van de robuuste verbinding tussen de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug. De ecologische voorziening zal deel moeten uit maken van de herinrichting van een omvangrijk gebied. Er is nog geen zicht op de realisatiemogelijkheden van een ecologische verbindingszone voor deze locatie. Het knelpunt is opgenomen in het in het ontwikkeling zijnde Meerjarenprogramma Ontsnippering van Verkeer en Waterstaat.</p>

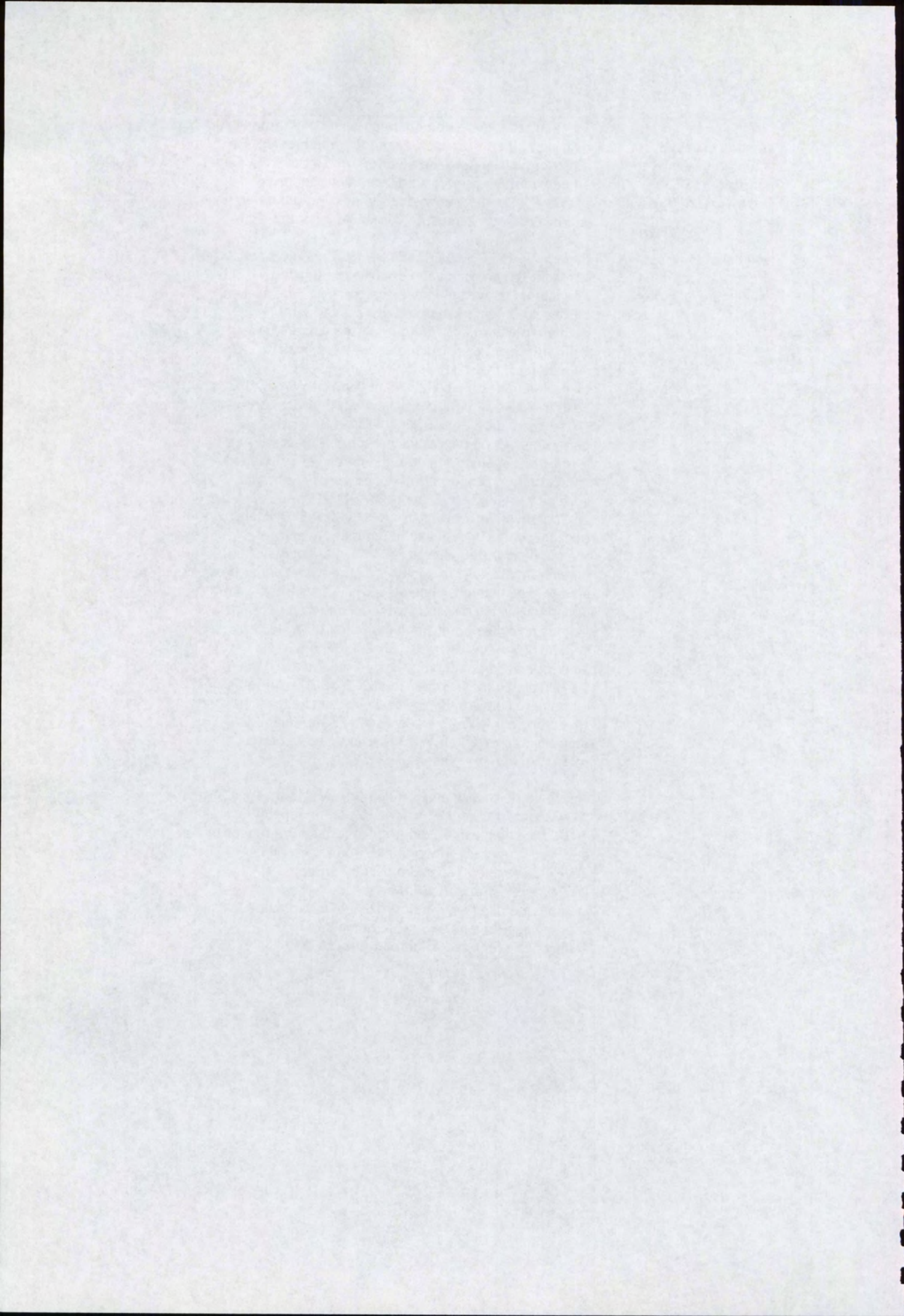
<p>dhr. Boshuizen</p>	<p>De heer Boshuizen vraagt zich af waarom de spitsstrook op de zuidbaan richting Barneveld wordt aangelegd. Volgens de heer Boshuizen ligt een spitsstrook op de noordbaan tot Hoevelaken of van Hoevelaken naar Amsterdam, of de afslag naar de A28 richting Utrecht meer voor de hand.</p>	<p>In de huidige situatie (2000) ligt de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C-verhouding) in de avondspits rond de 0,8. Dat komt overeen met circa 3500 voertuigen per uur. Daarbij treedt regelmatig filevorming en vertraging op. Om hier op korte termijn iets aan te doen, wordt een spitsstrook gerealiseerd.</p> <p>Het grootste knelpunt rond Amersfoort is de A28 van Leusden-Zuid tot Hoevelaken. Voor dit traject wordt, ook binnen de Spoedwet wegverbreding, een OWAB voor een plusstrook voorbereid. Door deze maatregel zal er meer verkeer door knooppunt Hoevelaken afstromen. Om te voorkomen dat er op de A1 richting Barneveld een nieuw knelpunt wordt gecreëerd, is de aanleg van de spitsstrook Hoevelaken - Barneveld des te noodzakelijker.</p> <p>Een spitsstrook op de noordbaan van dit wegvak is niet overwogen omdat dit zal leiden tot extra verkeer op het knooppunt Hoevelaken en op de A28 richting Utrecht. Dit zijn beide verkeersknelpunten die op dit moment al veel verkeersaanbod te verwerken hebben. Een spitsstrook op de noordbaan zou deze problemen alleen vergroten.</p> <p>Voor het traject Hoevelaken-Amsterdam ligt het knelpunt nu bij Amersfoort-Noord. Oplossen van dit knelpunt kan alleen door het spoorviaduct te verbreden. De kosten hiervan wegen niet op tegen de verwachte baten. Binnen het huidige beperkte budget is daarom in het kader van de Spoedwet wegverbreding afgezien van dit project. Verderop op de A1 vinden in het kader van de spoedwet wel aanpassingen plaats. Tussen Laren en knooppunt Muiderberg wordt aan beide kanten een spitsstrook aangelegd en de wisselstrook tussen knooppunt Muiderberg en Diemen wordt verdubbeld.</p> <p>De Spoedwet wegverbreding voorziet niet in een spitsstrook vanaf knooppunt Hoevelaken richting Utrecht, omdat een van de uitgangspunten van de spoedwet is dat de 'ringen' rond de grote steden zoveel mogelijk rijdende gehouden moeten worden. Met name door de capaciteit van de rijbanen, die de steden uit gaan, te vergroten wordt dit rijdende houden van de ring bevorderd.</p> <p>Voor de gehele A1 van Amsterdam tot Hengelo vinden overigens wel studies plaats naar een structurele verbreding. Dit zal echter pas op zijn vroegst vanaf 2010 kunnen worden uitgevoerd. Voor die tijd zijn er binnen de huidige prioritering geen financiële middelen beschikbaar.</p>
-----------------------	---	---



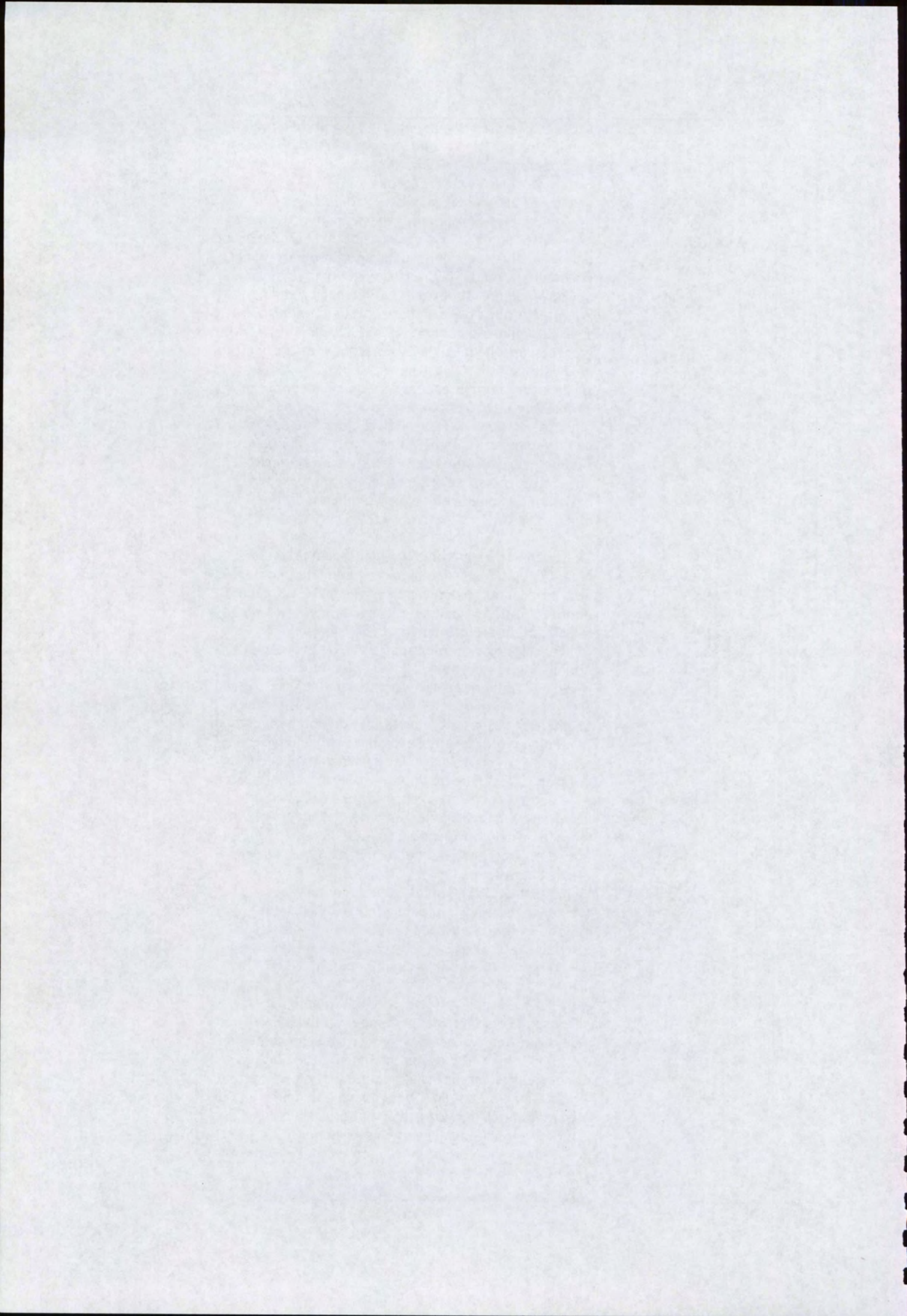
Waterschap Vallei en Eem, mev. Langendijk	<p>Het Waterschap merkt ten aanzien van de milieutoets op dat is uitgegaan van een onjuist percentage afstromend wegwater bij ZOAB, en dat snelheidsverlaging als onjuist argument wordt gebruikt.</p>	<p>Bij het onderzoek naar de effecten van de spitsstrook op bodem en water is onder meer uitgegaan van het CIW rapport 'afstromend wegwater', april 2002. In dit rapport wordt aangegeven dat 'de hoeveelheid regen die op ZOAB normaliter tot afstroming komt veel kleiner blijkt te zijn dan op DAB. Op ZOAB komt gemiddeld gezien circa 20% van de neerslag tot afstroming, bij DAB is dat 80%.' (paragraaf 2.4 van het CIW-rapport).</p> <p>Ten aanzien van de opmerking over verwaaiing is het juist dat door een toename van de rijsnelheid in de spits er in principe meer verwaaiing zal optreden. Ook zal de reikwijdte van de verwaaiing gedurende de openstelling van de spitsstrook met de breedte van de spitsstrook toenemen. De effecten van de toegenomen verwaaiing zijn echter, zoals u terecht stelt, beperkt vanwege het toepassen van een ZOAB wegdeklaag in combinatie de aanwezige bosschages.</p>
	<p>Het Waterschap geeft aan dat een calamiteitenplan opgesteld zou moeten worden.</p>	<p>Ten aanzien van het verzoek tot het opstellen van een calamiteitenplan ter voorkoming van uitstroom van vloeistoffen in het oppervlaktewater bij calamiteiten is het volgende op te merken.</p> <p>De directie Oost-Nederland van Rijkswaterstaat (beheerder van dit wegvak) kent een algemeen calamiteiten- en bestrijdingsplan. In dit plan is ook aandacht voor mogelijke milieugevolgen van calamiteiten en ongevallen. Zo worden er in voorkomende gevallen gespecialiseerde bedrijven ingeschakeld om verontreinigingen op te ruimen. Met de hulpdiensten zijn en worden aanvullende afspraken gemaakt in verband met de spitsstrook.</p> <p>In de OWAB en het WAB wordt verwezen naar het veiligheidsadvies van AVV waaruit blijkt dat bij realisatie van de spitsstrook de verkeersveiligheid op peil blijft indien de daarin voorgestelde maatregelen (signalering, verlichting, pechhavens etc) worden uitgevoerd. In de OWAB en het WAB zijn de door AVV voorgeschreven maatregelen opgenomen. Het risico op calamiteiten zal door het gebruik van de spitsstrook niet toenemen. Een aanpassing van het calamiteitenplan ten aanzien van de mogelijke verontreiniging van het oppervlaktewater is daarom niet noodzakelijk.</p>



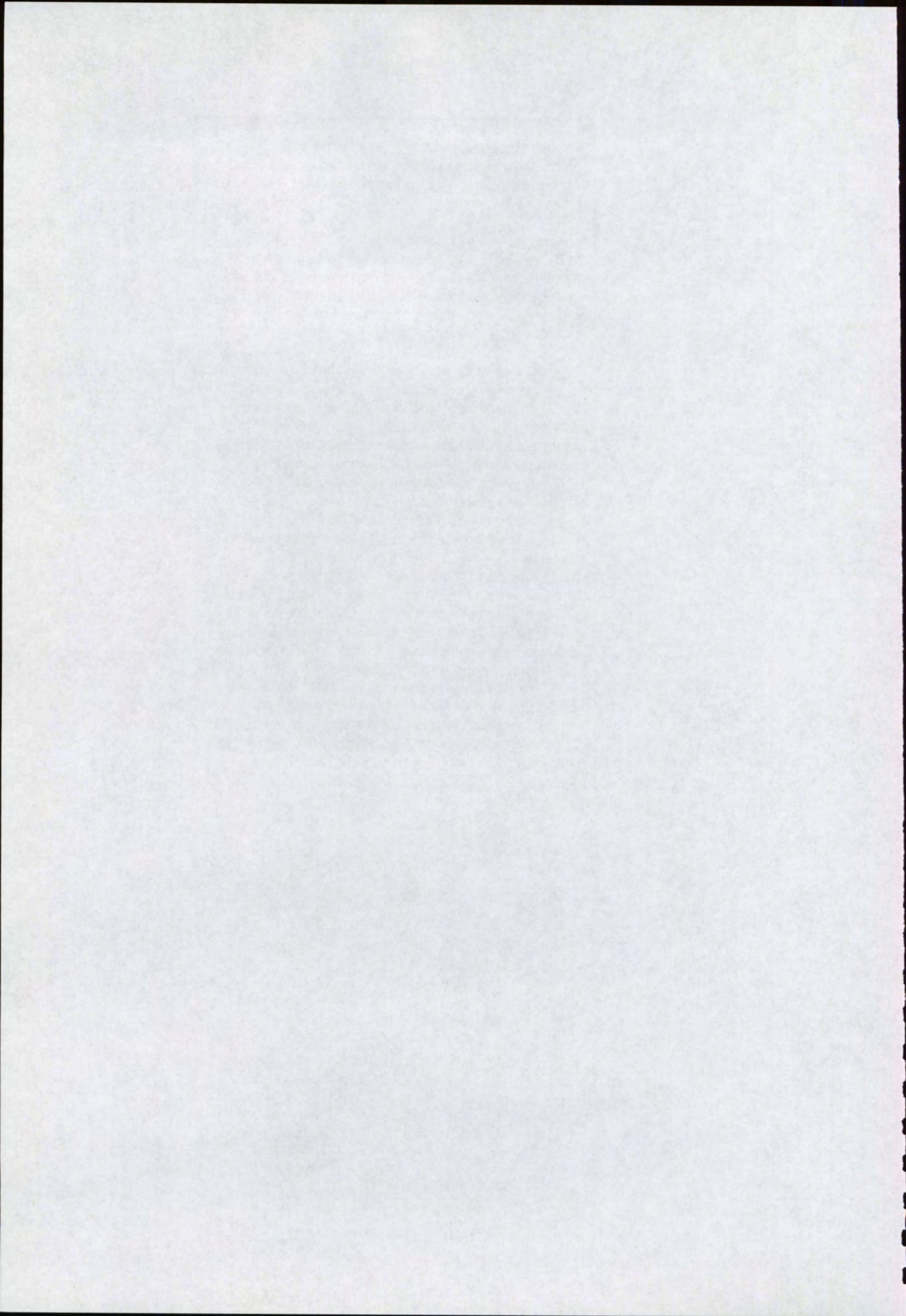
Belangengroep Leefbaarheid Aanwonenden A1 terschuur, mondelinge zienswijzen van dhr. Slotboom en dhr. Herder	<p>De belangengroep merkt op dat de communicatie over de hoorzitting onvoldoende is geweest</p> <p>De belangengroep geeft aan dat de geluidhinder groter is dan uit het onderzoek blijkt.</p>	<p>Ten aanzien van de opmerkingen over de communicatie over de hoorzitting is het volgende op te merken. De advertentie is gepubliceerd in de Amersfoortse Courant en een aantal huis-aan-huisbladen waaronder de Barneveld Nu, die een voldoende dekking garanderen. Hierbij is ook de gemeente Barneveld geraadpleegd.</p> <p>In de Spoedwet wegverbreding wordt onderscheid gemaakt ten aanzien van verschillende soorten projecten. Het wegaanpassingsproject A1 Hoevelaken – Barneveld is een zogenoemd project van semi-permanente aard. Dit houdt in dat op langere termijn voor dit project een structurele oplossing wordt gerealiseerd, maar dat de oplossing voor de fileproblematiek in eerste instantie wordt gezocht in, zoals in dit geval het openstellen van de vluchtstrook als spitsstrook. Deze openstelling zelf heeft slechts een beperkt effect op de geluidsbelasting. Akoestisch gezien levert deze openstelling voor de in de Wet geluidhinder maatgevende geluidsbelasting een verwaarloosbaar verschil van tienden van een dB(A) op. In het kader van de Spoedwet wegverbreding is voor deze projecten bepaald dat de Wet geluidhinder niet onverkort toegepast wordt, maar dat het in een aantal gevallen niet verantwoord is om geluidsmaatregelen zonder meer achterwege te laten. Ingevolge artikel 6 van de Spoedwet wegverbreding is daarbij gekeken naar geluidsgevoelige bestemmingen die uitgaande van de verkeersgegevens over het jaar 2000 een geluidsbelasting ondervonden van meer dan 70 dB(A). De bepaling van de zogenaamde 70 dB(A) contour is uitgevoerd conform de wettelijke regels (Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002). De gehanteerde rekenmodellen zijn gevalideerd aan de hand van, in het verleden uitgevoerde, metingen.</p> <p>Het in de zienswijze genoemde onderzoek dat in 1988 is uitgevoerd, was veel globaler dan het huidige onderzoek en had tot doel een bovengrens vast te stellen omdat bij een nieuw te bouwen woning de toe te passen gevelmaatregelen bepaald moesten worden. Daarnaast bestond in 1988 de wegdekverharding zogenaamd dichtasfalt beton (DAB) Dit type wegdek leidt tot een hogere geluidsproductie dan het nu aanwezige zeer open asfalt beton (ZOAB).</p>
--	---	--



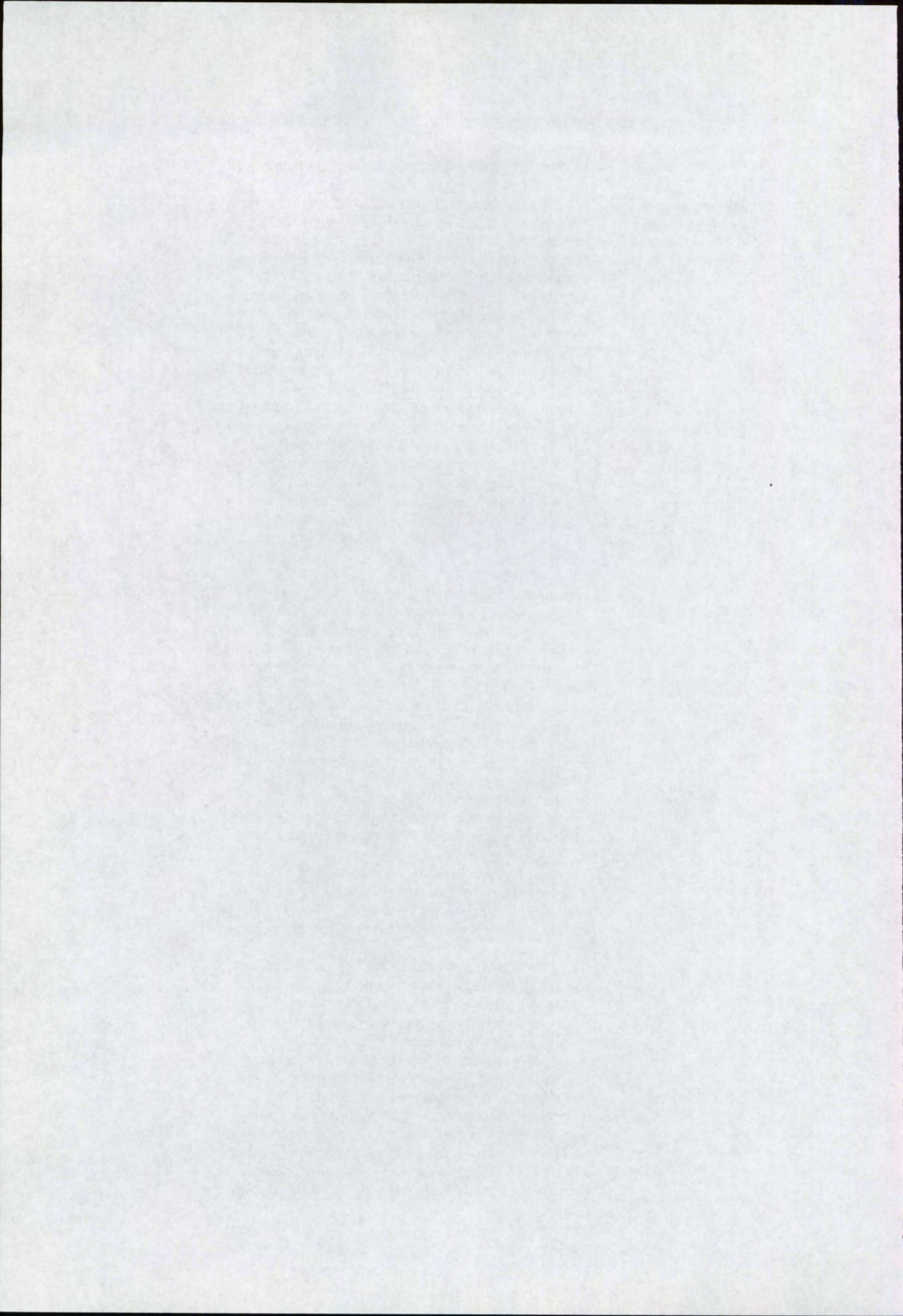
	<p>Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op basis van de berekening met de verkeersgegevens uit 2000 bij één woning de geluidsbelasting hoger is dan 70 dB(A), te weten 71 dB(A). Voor de toepassing van een geluidsreducerend wegdek is een zogenaamd doelmatigheidscriterium toegepast, waarvoor ik verwijs naar de milieutoets. In dit geval leidt dit criterium er toe dat het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt niet doelmatig is, omdat het slechts één woning betreft en het bovendien gaat om een geringe overschrijding van 70 dB(A). Voorts blijkt uit het akoestisch onderzoek dat snelheidsverlaging voor de periode waarin de spitsstrook wordt opengesteld een verwaarloosbaar effect heeft op de geluidsbelasting. Daarom wordt in dit geval geen snelheidsverlaging toegepast om de geluidhinder te verminderen. Dit laat uiteraard onverlet dat de snelheid omwille van de verkeersveiligheid tijdens de openstelling van de spitsstrook wordt verlaagd tot 100 km per uur. Andere geluidsmaatregelen, dan snelheidsverlaging en het toepassen van geluidsreducerend wegdek, zijn op basis van de Spoedwet wegverbreding op dit moment niet aan de orde.</p> <p>De Spoedwet wegverbreding gaat er van uit dat de regels van de Wet geluidhinder op een later moment alsnog volledig moeten worden toegepast. Dit gebeurt door het opstellen van een plan waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen en de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Dit plan moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn, maar zal zo mogelijk eerder worden vastgesteld. Begin 2004 zal gestart worden met de voorbereidingen. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven. Op het plan is de openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In dit kader zullen belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpplan. Tegen het definitieve plan kan beroep worden ingesteld.</p> <p>Bij het plan wordt rekening gehouden met de toekomstige situatie. In dat kader zal dus rekening gehouden worden met de situatie dat de spitsstrook aanwezig is. Ook in dat kader zal de geluidsbelasting berekend worden in plaats van gemeten.</p> <p>Mogelijke reflectie van het scherm is in de geluidsberekeningen meegenomen. Cumulatie van geluid van treinverkeer is bij het vaststellen van de 70 dB(A)-contour niet meegenomen, aangezien het gaat om de geluidsbelasting die, onder meer, op woningen wordt ondervonden door het verkeer van de A1. In het plan met betrekking tot geluid, dat opgesteld wordt, zal waar relevant cumulatie van verschillende geluidsbronnen worden meegenomen ter beoordeling van de ondervonden hinder.</p>
--	--



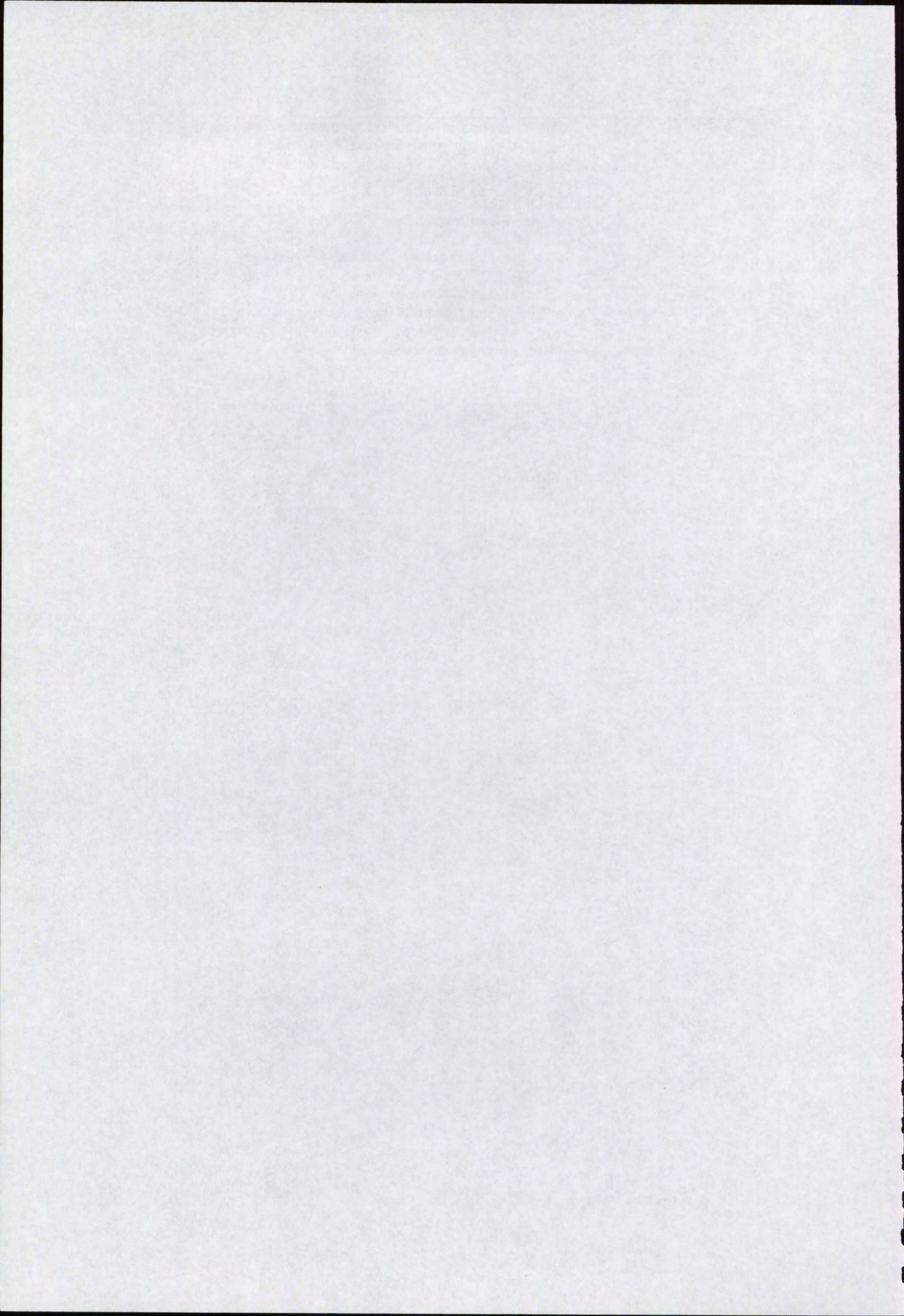
		<p>Wat betreft de staat van het geluidsscherm bij Terschuur, is er sprake van achterstallig onderhoud. In 2005 zal het benodigde onderhoud aan het scherm gepleegd worden.</p> <p>Ten aanzien van luchtkwaliteit blijkt uit het onderzoek dat de aanleg van de spitsstrook als zodanig geen negatief effect heeft op de luchtkwaliteit. Aanvullende maatregelen zijn binnen het kader van de uitvoering van de Spoorwet wegverbreding niet vereist.</p> <p>Voor wat betreft de drie eisen die in de zienswijze worden geformuleerd wordt het volgende opgemerkt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Achterstallig onderhoud van het bestaande geluidsscherm zal worden uitgevoerd in 2005. Eventuele extra geluidsmaatregelen zullen in het kader van het eerder genoemde geluidsplan bepaald worden. 2) Een algehele snelheidsbeperking tot 80 km/uur is in deze procedure niet aan de orde. Op het hoofdwegennet wordt in beginsel 120 km per uur gereden. Zeker op een brede weg in een open, landelijk gebied past het niet om de maximumsnelheid omlaag te brengen als dit vanuit de onderzoeken niet nodig blijkt. Op dit moment wordt naar aanleiding van de evaluatie van het experiment op de A13 bij Overschie gewerkt aan een beleidskader voor snelheidsverlaging op het hoofdwegennet. In dat kader zal moeten blijken waar dit eventueel verder nog toegepast kan worden. 3) Gezien de overschrijding van 70 dB(A) bij één woning met slechts 1 dB(A) volstaat een ZOAB-wegdeklaag zoals die ook nu aanwezig is en zal er geen extra geluidsreducerende wegdeklaag toegepast worden in het kader van de uitvoering van het WAB.
--	--	---



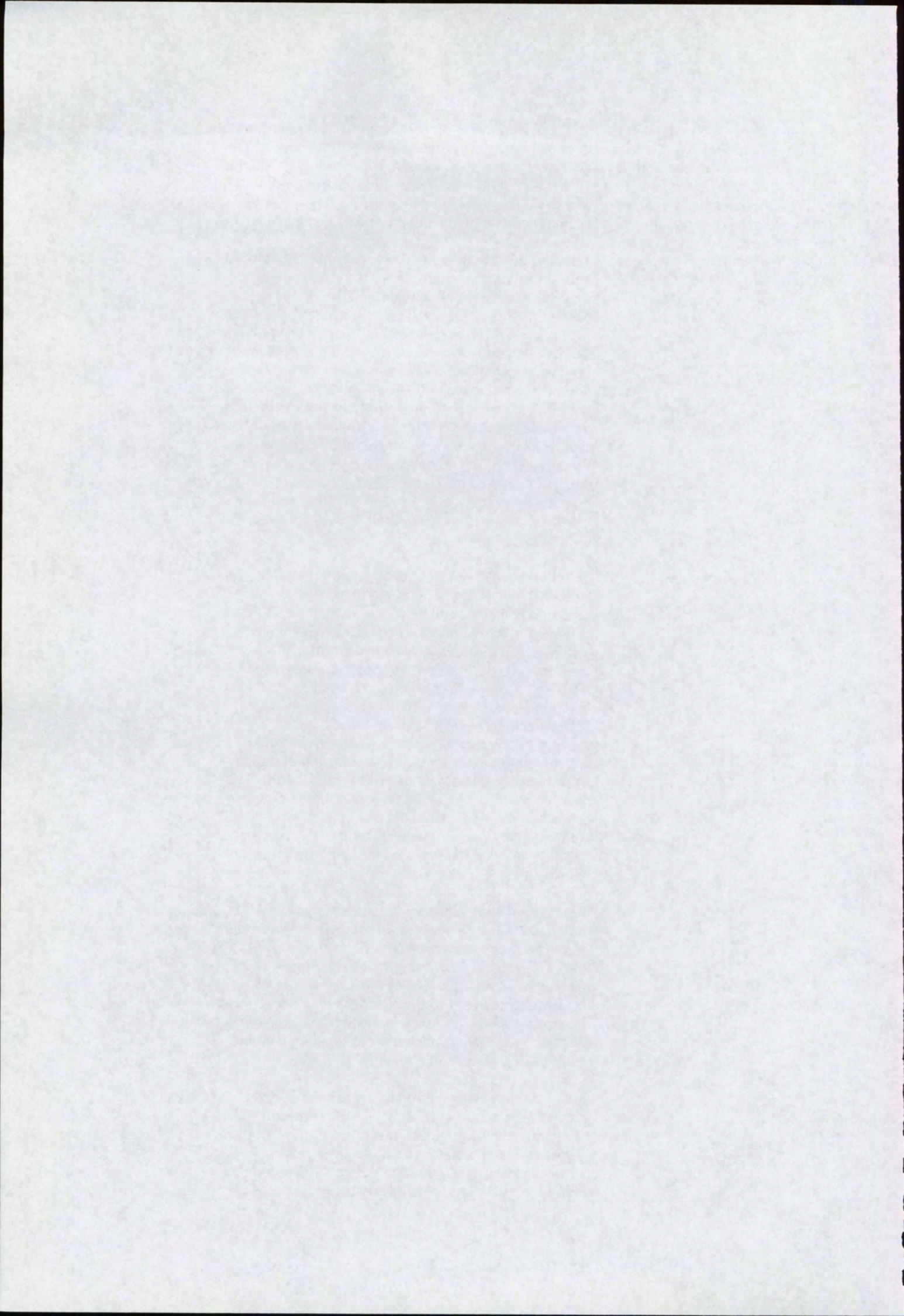
E. Brons en H. Brons – v.d. Glind	<p>Insprekers merken op dat de geluidhinder in 1988 reeds 73 dB(A) bedroeg en vragen om verlenging van het bestaande geluidsscherm met 1500 meter.</p>	<p>In de Spoedwet wegverbreding wordt onderscheid gemaakt ten aanzien van verschillende soorten projecten. Het wegaanpassingsproject A1 Hoevelaken – Barneveld is een zogenoemd project van semi-permanente aard. Dit houdt in dat op langere termijn voor dit project een structurele oplossing wordt gerealiseerd, maar dat de oplossing voor de fileproblematiek in eerste instantie wordt gezocht in, zoals in dit geval het openstellen van de vluchtstrook als spitsstrook. Deze openstelling zelf heeft slechts een beperkt effect op de geluidhindersituatie. Akoestisch gezien levert deze openstelling voor de in de Wet geluidhinder maatgevende geluidsbelasting een verwaarloosbaar verschil van tienden van een dB(A) op. In het kader van de Spoedwet wegverbreding is voor deze projecten bepaald dat de Wet geluidhinder niet onverkort toegepast wordt, maar dat het in een aantal gevallen niet verantwoord is om geluidsmaatregelen zonder meer achterwege te laten. In het kader van de Spoedwet wegverbreding is daarbij gekeken naar woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen die, uitgaande van de verkeersgegevens over het jaar 2000, een geluidbelasting ondervonden van meer dan 70 dB(A).</p> <p>De waarden voor geluidhinder uit het uitgevoerd onderzoek zijn berekend conform de wettelijke regels (Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002) . De gehanteerde rekenmodellen zijn gevalideerd aan de hand van, in het verleden uitgevoerde, metingen.</p> <p>Het in de zienswijze genoemde onderzoek dat in 1988 is uitgevoerd was veel globaler dan het huidige onderzoek en had tot doel een bovengrens vast te stellen omdat bij een nieuw te bouwen woning de toe te passen gevelmaatregelen bepaald moesten worden. De berekende geluidsbelasting, op basis van de verkeersgegevens over het jaar 2000, voor de woning op de Hoevelakenseweg 73 bedraagt 68,7 dB(A).</p> <p>Verlenging van het bestaande geluidsscherm of andere geluidsmaatregelen, dan snelheidsverlaging en/of het toepassen van geluidreducerend wegdek, zijn op basis van de Spoedwet wegverbreding op dit moment niet aan de orde.</p> <p>De Spoedwet wegverbreding gaat er van uit dat de regels van de Wet geluidhinder op een later moment alsnog volledig moeten worden toegepast. Dit gebeurt door het opstellen van een plan waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen en de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Dit plan moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn, maar zal zo mogelijk eerder worden vastgesteld. Begin 2004 zal gestart worden met de voorbereidingen. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven. Op het plan is de openbare voorbereidingsprocedure van de</p>
-----------------------------------	--	--



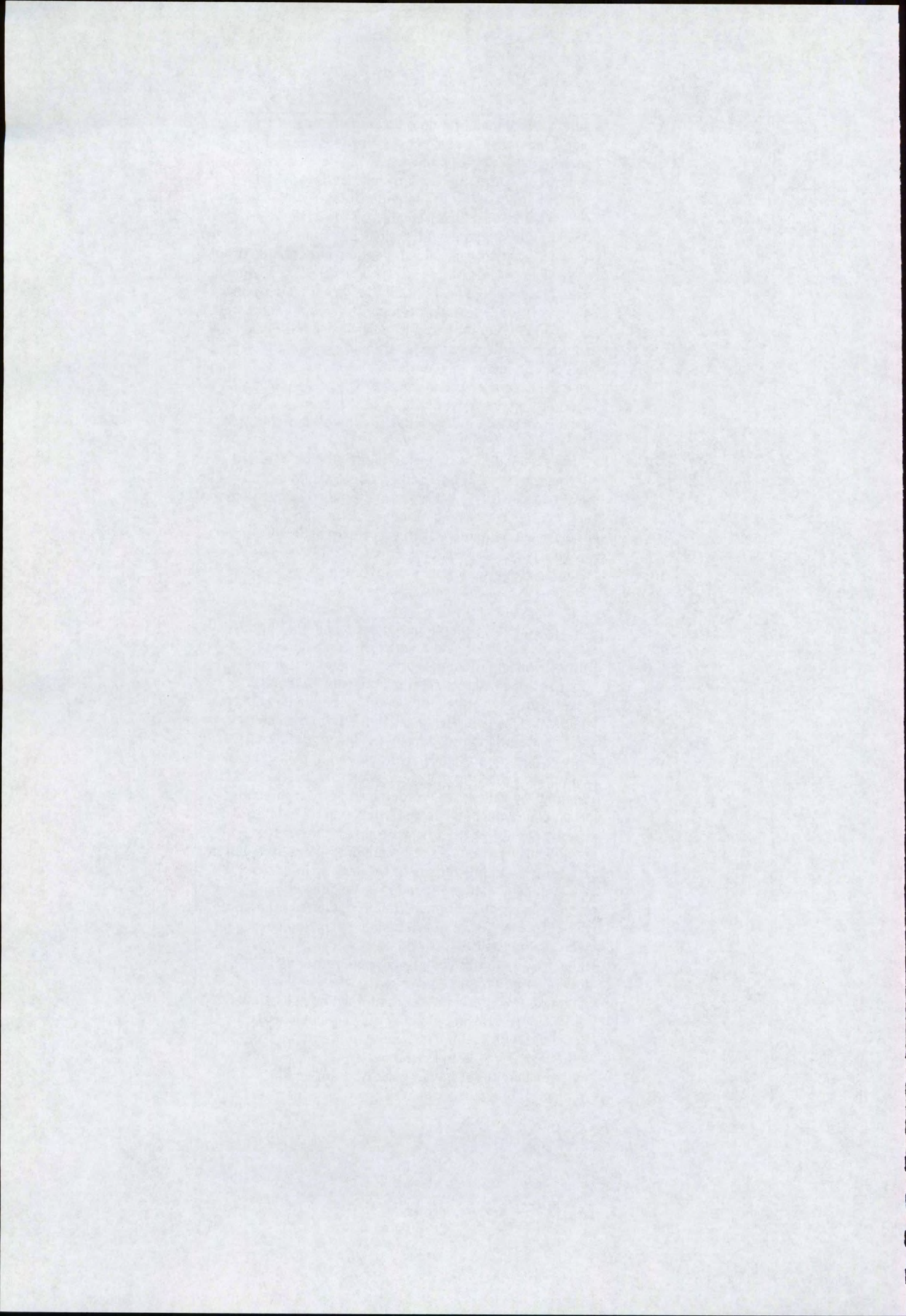
		<p>Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In dit kader zullen belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpplan. Tegen het definitieve plan kan beroep worden ingesteld.</p> <p>Bij het plan wordt rekening gehouden met de toekomstige situatie. In dat kader zal dus rekening gehouden worden met de situatie dat de spitsstrook aanwezig is. Ook in dat kader zal de geluidsbelasting berekend worden in plaats van gemeten.</p> <p>In het kader van het plan zal bezien worden of maatregelen in de zin van eventuele verlenging van het geluidsscherm, hier noodzakelijk zijn.</p>
--	--	--



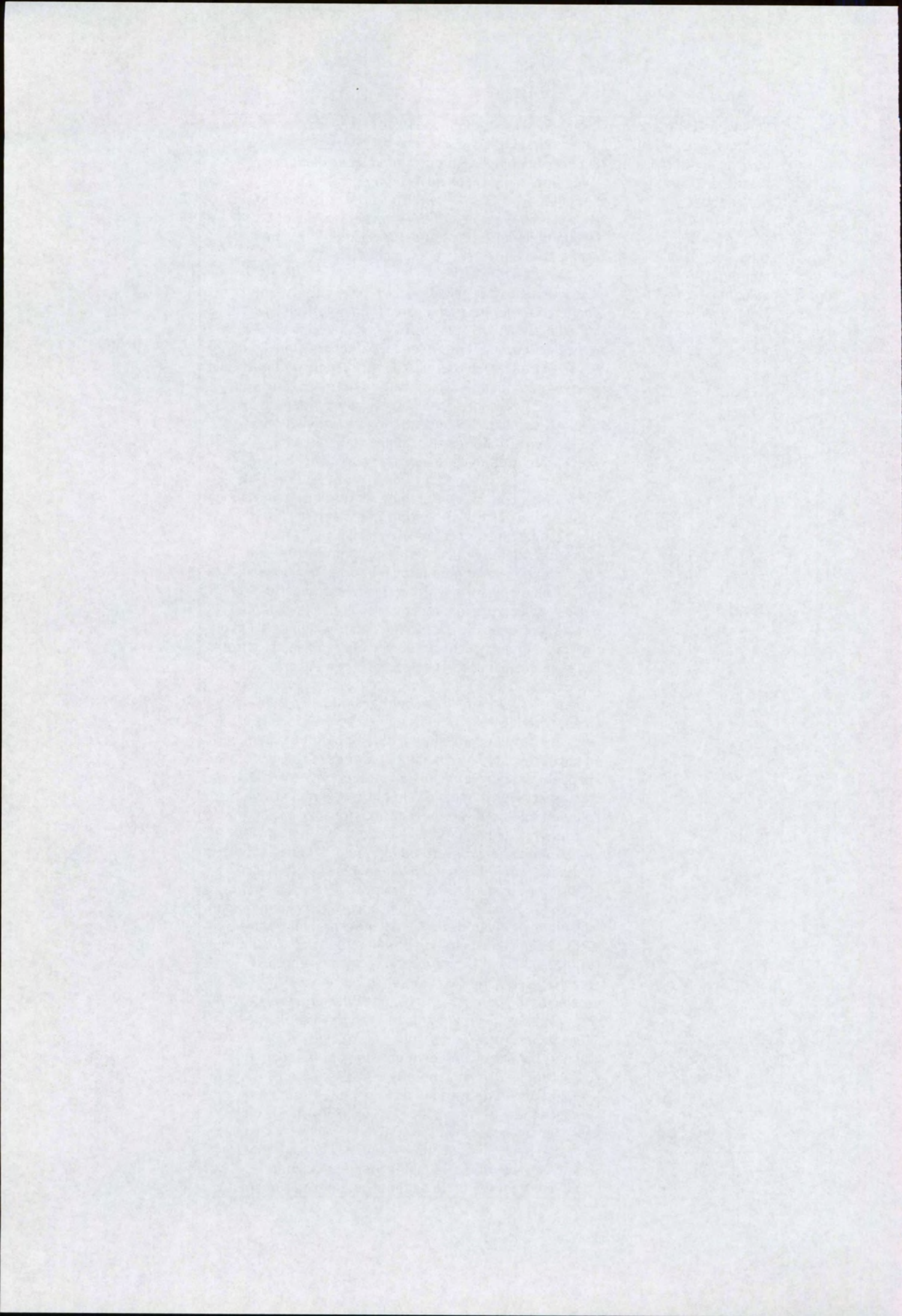
<p>Bewonersgroep Zuid-zijde RW. A1 vanaf viaduct Terschuur tot aansluiting RW. A30</p>	<p>Insprekers merken een aantal zaken op over de communicatie rond de hoorzitting, de hoogteligging van de snelweg, de gevolgen voor omwonenden en de situatie bij de aanleg van de A30.</p>	<p>Ten aanzien van uw opmerkingen over de communicatie over de hoorzitting is het volgende op te merken. De advertentie is gepubliceerd in de Amersfoortse Courant en een aantal huis-aan-huisbladen waaronder de Barneveld Nu, die een voldoende dekking garanderen. Hierbij is ook de gemeente Barneveld geraadpleegd.</p> <p>Ten aanzien van de vastgestelde datum is het zo dat deze direct voortvloeit uit de wens om zo spoedig mogelijk de spitsstrook te realiseren. De Spoedwet wegverbreding is 23 juni 2003 in het Staatsblad gepubliceerd. Gezien de urgentie, die ook blijkt uit het aannemen van de spoedwet, is besloten zo snel mogelijk ter visie te gaan. Elke week later ter visie werkt direct door in een latere realisatie. Op 8 juli 2003 zijn de stukken ter visie gelegd. In de zes weken daarna (tot en met 18 augustus 2003) is er de gelegenheid geweest om schriftelijk of mondeling te reageren. Door de termijn van zes weken is er voldoende gelegenheid geweest om hetzij mondeling hetzij schriftelijk te reageren. De hoorzittingsavond is in het begin van de periode van tervisielegging gehouden om het verslag ook weer tijdig ter inzage te kunnen leggen.</p> <p>In het onderzoek naar de gevolgen voor natuur en landschap van de spitsstrook wordt inderdaad aandacht besteed aan de door de inspreker genoemde diersoorten. In de onderzoeken naar geluidshinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid wordt echter gekeken naar de gevolgen voor de omwonenden bij de A1. Van onevenwichtigheid is geen sprake. In de onderzoeken is rekening gehouden met de hoogteligging van de A1 op het traject. De vergelijking met de A30 Ede – Barneveld is niet terecht. Het gaat bij de A1 immers om een bestaand tracé waaraan slechts een beperkte aanpassing plaatsvindt. Bij de A30 gaat het om het realiseren van een autosnelweg die er daarvoor nog niet was. De consequenties van een dergelijk project zijn veel groter. Vandaar dat daar dan ook andere maatregelen aan de orde zijn.</p> <p>De waarden voor geluidshinder uit het uitgevoerd onderzoek zijn berekend conform de wettelijke regels (het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaier 2002). Deze geluidsbelasting is gebaseerd op berekeningen voor het gehele etmaal, niet op incidentele metingen. Dit is overigens niet afwijkend van de normale gang van zaken bij geluidsonderzoeken. De rekenmodellen zijn gevalideerd aan de hand van, in het verleden uitgevoerde, metingen.</p> <p>In de Spoedwet wegverbreding wordt onderscheid gemaakt ten aanzien van verschillende soorten projecten. Het wegaanpassingsproject A1 Hoevelaken – Barneveld is een zogenoemd project van semi-permanente aard. Dit houdt in dat op langere termijn voor dit project een structurele oplossing wordt</p>
--	--	---



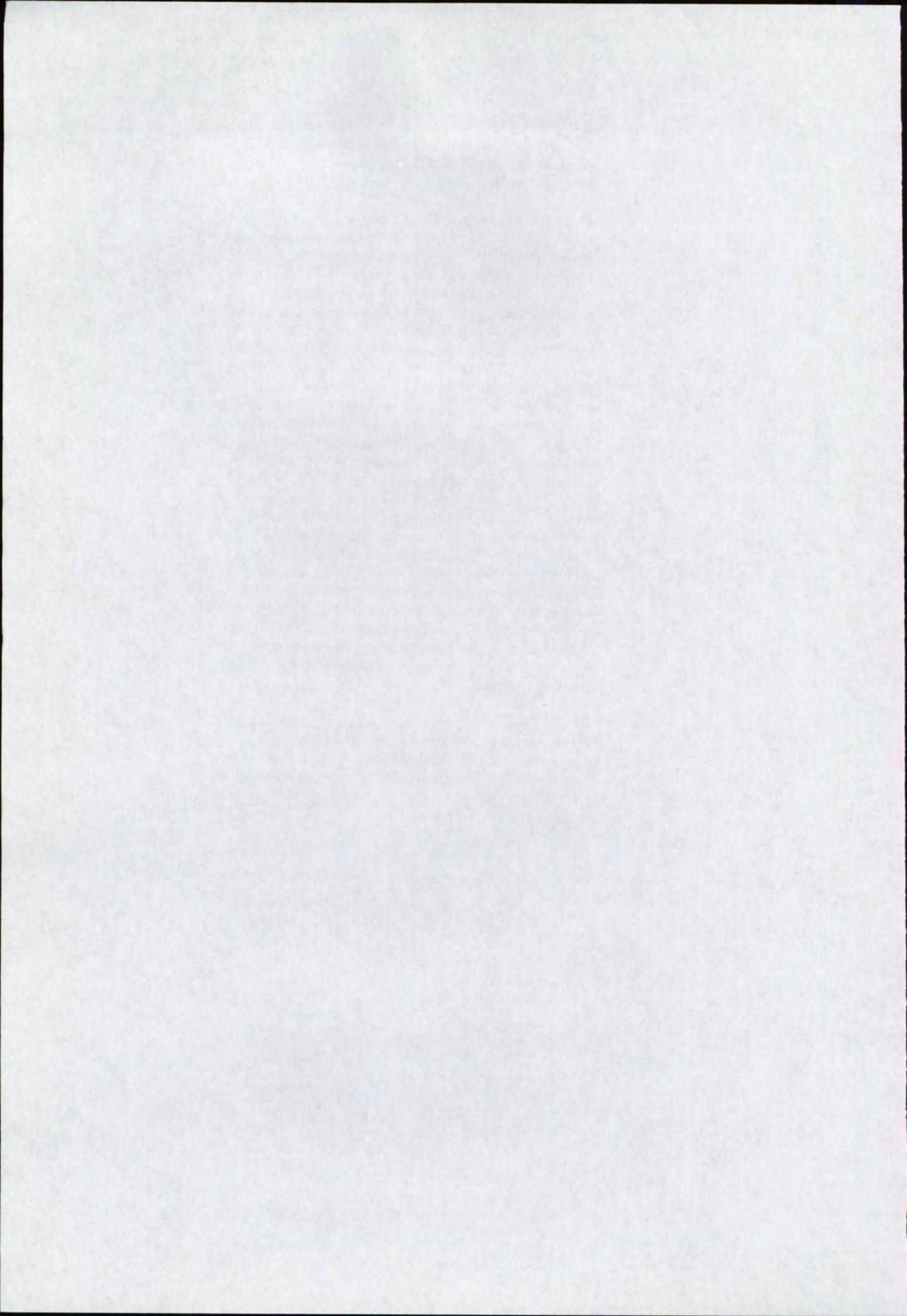
	<p>gerealiseerd, maar dat de oplossing voor de fileproblematiek in eerste instantie wordt gezocht in, zoals in dit geval het openstellen van de vluchtstrook als spitsstrook. Deze openstelling zelf heeft slechts een beperkt effect op de geluidhindersituatie. Akoestisch gezien levert deze openstelling voor de in de Wet geluidhinder maatgevende geluidsbelasting een verwaarloosbaar verschil van tienden van een dB(A) op. In het kader van de Spoedwet wegverbreding is voor deze projecten bepaald dat de Wet geluidhinder niet onverkort toegepast wordt, maar dat het in een aantal gevallen niet verantwoord is om geluidsmaatregelen zonder meer achterwege te laten. Ingevolge artikel 6 van de Spoedwet wegverbreding is daarbij gekeken naar geluidsgevoelige bestemmingen die, uitgaande van de verkeersgegevens over het jaar 2000, een geluidsbelasting ondervonden van meer dan 70 dB(A).</p> <p>De overschrijding is berekend bij de woning aan de Brunesengweg 8 ten zuiden van de A1. Omdat het slechts één woning betreft en het bovendien gaat om een geringe overschrijding ten opzichte van 70 dB(A) is in dit geval het aanbrengen van een geluidsreducerende wegdeklaag niet doelmatig zodat het voorschrijven daarvan redelijkerwijs niet kan worden geveerd als bedoeld in artikel 6, lid 4, van de Spoedwet.</p> <p>De Spoedwet wegverbreding gaat er van uit dat de regels van de Wet geluidhinder op een later moment alsnog volledig moeten worden toegepast. Dit gebeurt door het opstellen van een plan waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen en de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Dit plan moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn, maar zal zo mogelijk eerder worden vastgesteld. Begin 2004 zal gestart worden met de voorbereidingen. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven. Op het plan is de openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In dit kader zullen belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpplan. Tegen het definitieve plan kan beroep worden ingesteld.</p> <p>Bij het plan wordt rekening gehouden met de toekomstige situatie. In dat kader zal dus rekening gehouden worden met de situatie dat de spitsstrook aanwezig is. Ook in dat kader zal de geluidsbelasting berekend worden in plaats van gemeten.</p> <p>In het kader van het plan zal bezien worden of maatregelen in de zin van geluidsschermen hier noodzakelijk zijn.</p>
--	---



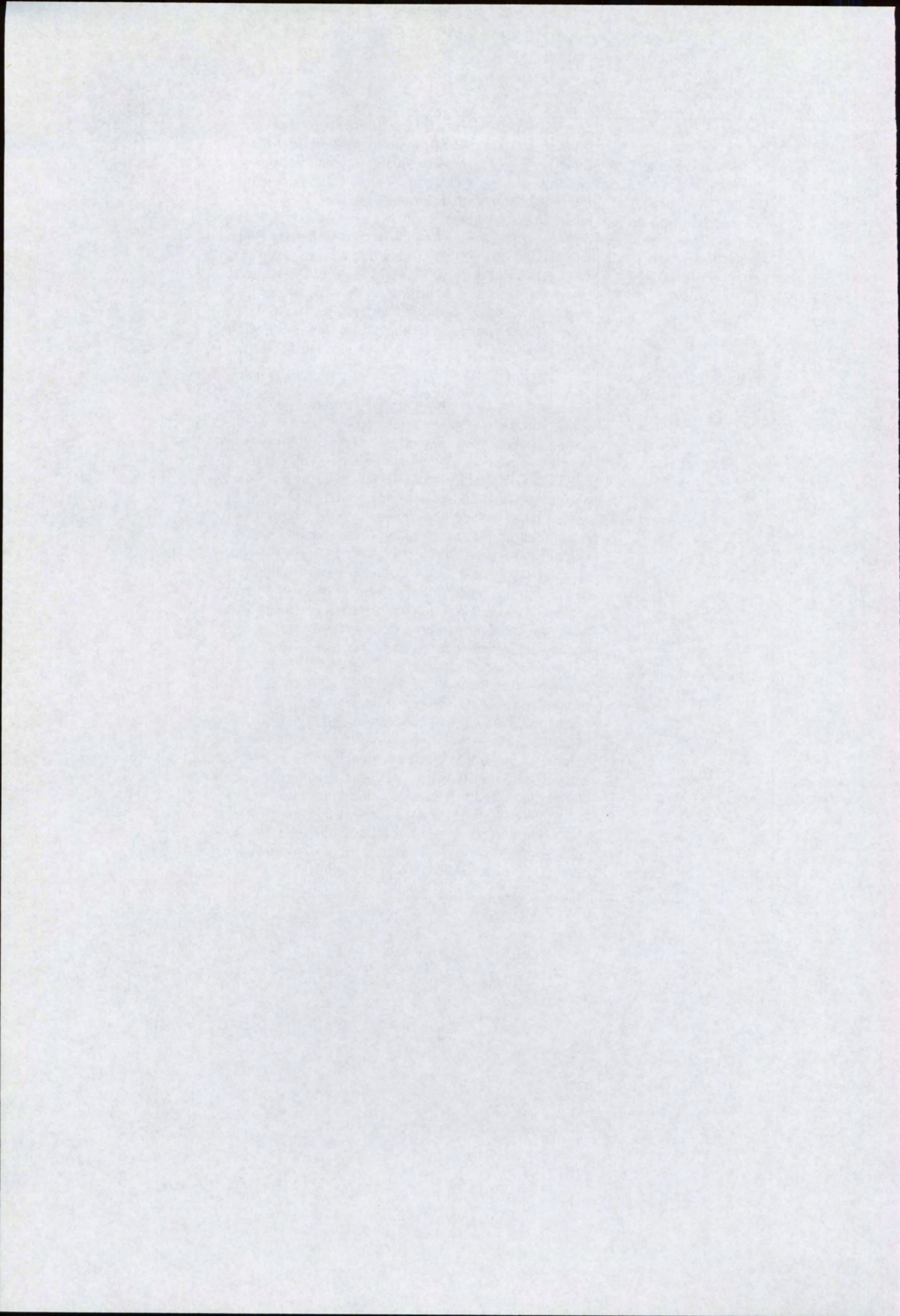
Fam. G.A.B. van Daatselaar	<p>De insprekers merken een aantal zaken op over de communicatie, waardoor de indruk ontstaat dat Rijkswaterstaat de spitsstrook even stilzwijgend wil realiseren, de geluidhinder en de luchtkwaliteit.</p>	<p>Het is zeker niet de bedoeling om de spitsstrook 'zomaar even te realiseren'.</p> <p>In het kader van de procedure volgens de Spoorwet wegverbreding is een advertentie geplaatst in de Amersfoortse Courant en een aantal huis-aan-huisbladen waaronder de Barneveld Nu, die een voldoende dekking garanderen. Hierbij is ook de gemeente Barneveld geraadpleegd.</p> <p>De waarden voor geluidhinder uit het uitgevoerde onderzoek zijn berekend conform de wettelijke regels (Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaier 2002). Deze geluidsbelasting is gebaseerd op berekeningen over de etmaalperiode, niet op incidentele metingen. Dit is overigens niet afwijkend van de normale gang van zaken bij geluidsonderzoeken. De rekenmodellen zijn gevalideerd aan de hand van, in het verleden uitgevoerde, metingen. Daarbij is ook rekening gehouden met een gemiddelde weerscorrectie.</p> <p>In de Spoorwet wegverbreding wordt onderscheid gemaakt in verschillende soorten projecten. Het wegaanpassingsproject A1 Hoevelaken – Barneveld is een zogenoemd project van semi-permanente aard. Dit houdt in dat op langere termijn voor dit project een structurele oplossing wordt gerealiseerd, maar dat de oplossing voor de fileproblematiek in eerste instantie wordt gezocht in relatief kleine maatregelen, zoals in dit geval het openstellen van de vluchtstrook als spitsstrook. Deze openstelling zelf heeft slechts een beperkt effect op de geluidsbelasting. Akoestisch gezien levert deze openstelling voor de in de Wet geluidhinder maatgevende geluidsbelasting een verwaarloosbaar verschil van tienden van een dB(A) op. In het kader van de Spoorwet wegverbreding is voor deze projecten bepaald dat de Wet geluidhinder niet onverkort toegepast wordt, maar dat het in een aantal gevallen niet verantwoord is om geluidsmaatregelen zonder meer achterwege te laten.</p> <p>In de Spoorwet wegverbreding is voorts bepaald dat ten behoeve van het te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die uitgaande van de verkeersgegevens over het jaar 2000 een geluidsbelasting ondervonden van meer dan 70 dB(A). Is dat het geval dan moeten eventueel maatregelen genomen worden in de zin van snelheidsverlaging en/of geluidsreducerend wegdek. In dit geval bleek één woning, die van de inspreker, een geluidbelasting te ondervinden van 71 dB(A). Omdat het slechts om één woning gaat met een geringe overschrijding is het aanbrengen van een geluidreducerend wegdek niet doelmatig zodat het voorschrijven daarvan redelijkerwijs niet kan worden gevergd als bedoeld in artikel 6, lid 4 van de Spoorwet. In het akoestisch onderzoek is ook bezien wat het effect is van een eventuele verlaging van de maximum snelheid gedurende de periode van openstelling van de</p>
----------------------------	--	---



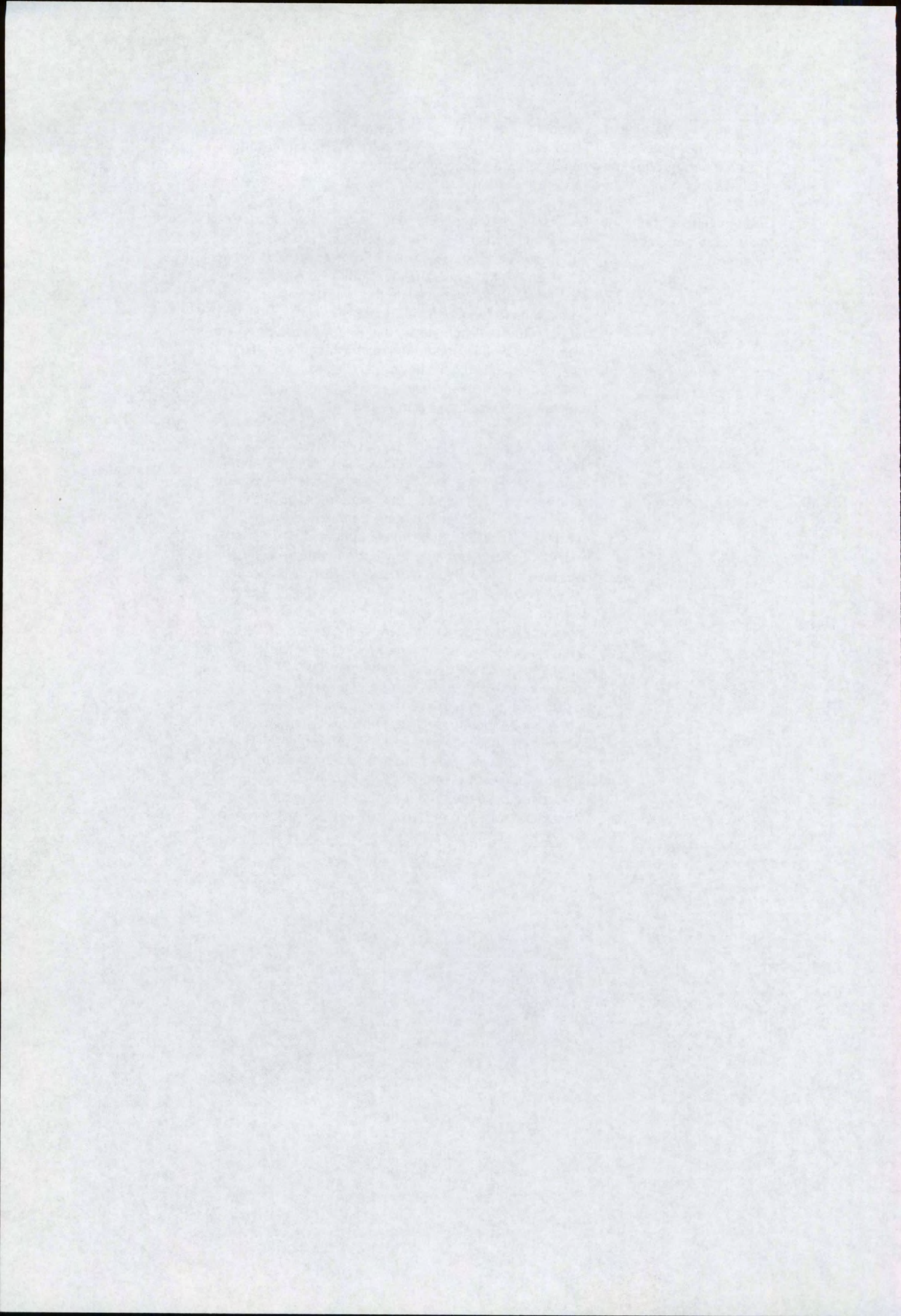
	<p>spitsstrook. Dat effect blijkt echter verwaarloosbaar te zijn. Er behoeven kortom, in het kader van het onderhavige besluit geen akoestische maatregelen te worden genomen.</p> <p>De Spoedwet wegverbreding gaat er van uit dat de regels van de Wet geluidhinder op een later moment alsnog volledig moeten worden toegepast. Dit gebeurt door het opstellen van een plan waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Dit plan moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn, maar zal zo mogelijk eerder worden vastgesteld. Begin 2004 zal gestart worden met de voorbereidingen. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven. Op het plan is de openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In dit kader zullen belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpplan. Tegen het definitieve plan kan beroep worden ingesteld. Bij het plan wordt rekening gehouden met de toekomstige situatie. In dat kader zal dus rekening gehouden worden met de situatie dat de spitsstrook aanwezig is. Ook in dat kader zal de geluidsbelasting berekend worden in plaats van gemeten. In het kader van het plan zal bezien worden of maatregelen in de zin van geluidsschermen hier noodzakelijk zijn.</p> <p>Ten aanzien van luchtkwaliteit blijkt uit het onderzoek dat de aanleg van de spitsstrook als zodanig geen negatief effect heeft op de luchtkwaliteit. Aanvullende maatregelen zijn binnen het kader van de Spoedwet wegverbreding dan ook niet vereist.</p>
--	--



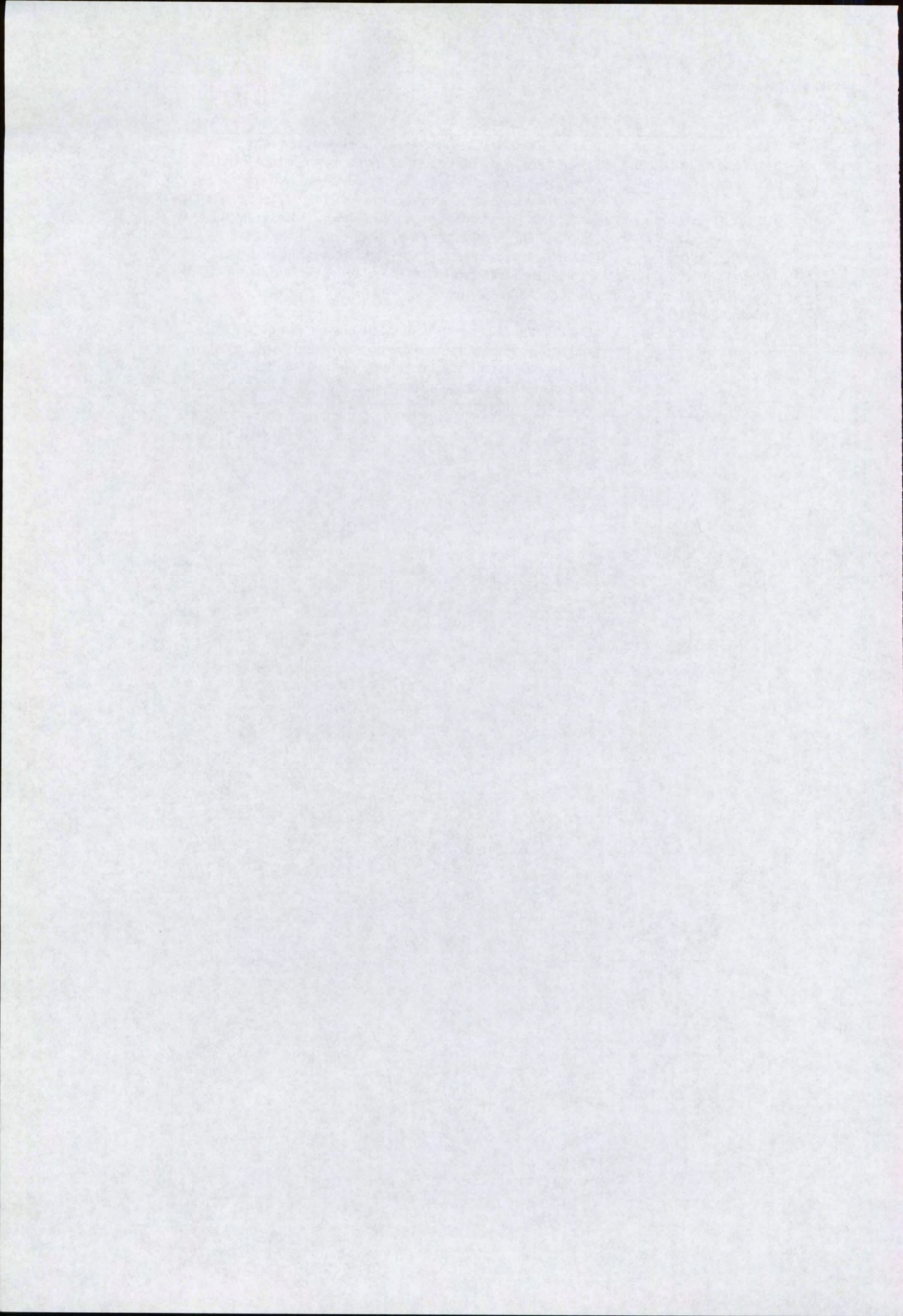
Dhr. Pater	<p>De heer Pater merkt op dat het de wijk Middelaar die recent bij Hoevelaken gebouwd is (en nog in aanbouw is) niet voorkomt op de kaarten die bij het geluidsonderzoek gehanteerd zijn.</p>	<p>De reden hiervoor is dat de gebruikte topografische ondergrond van de kaarten enigszins verouderd is. Overigens heeft dit geen gevolgen gehad voor de uitkomst van het geluidsonderzoek. Naar aanleiding van uw reactie en ook de informatie die u op de informatiebijeenkomst heeft gegeven, is alsnog gekeken naar de exacte locatie van de woningen aan de Evert van der Veerlaan en de Jan Lubbertsenlaan. Daarbij is vastgesteld dat deze zich buiten de 70 dB(A)-contour bevinden. De geluidsbelasting op de woning van de inspreker bedraagt dan ook minder dan 70 dB(A). Ingevolge de spoedwet behoeven ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit dan ook geen maatregelen te worden getroffen.</p> <p>De Spoedwet wegverbreding gaat er van uit dat de regels van de Wet geluidhinder op een later moment alsnog volledig moeten worden toegepast. Dit gebeurt door het opstellen van een plan waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Dit plan moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn, maar zal zo mogelijk eerder worden vastgesteld. Begin 2004 zal gestart worden met de voorbereidingen. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven. Op het plan is de openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In dit kader zullen belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpplan. Tegen het definitieve plan kan beroep worden ingesteld. In het kader van dit plan zal de wijk Middelaar, voorzover deze gelegen is binnen de wettelijke geluidszone, betrokken worden in het uit te voeren akoestisch onderzoek. Bij het plan wordt rekening gehouden met de toekomstige situatie. In dat kader zal dus rekening gehouden worden met de situatie dat de spitsstrook aanwezig is. Ook in dat kader zal de geluidsbelasting berekend worden in plaats van gemeten.</p>
------------	---	--



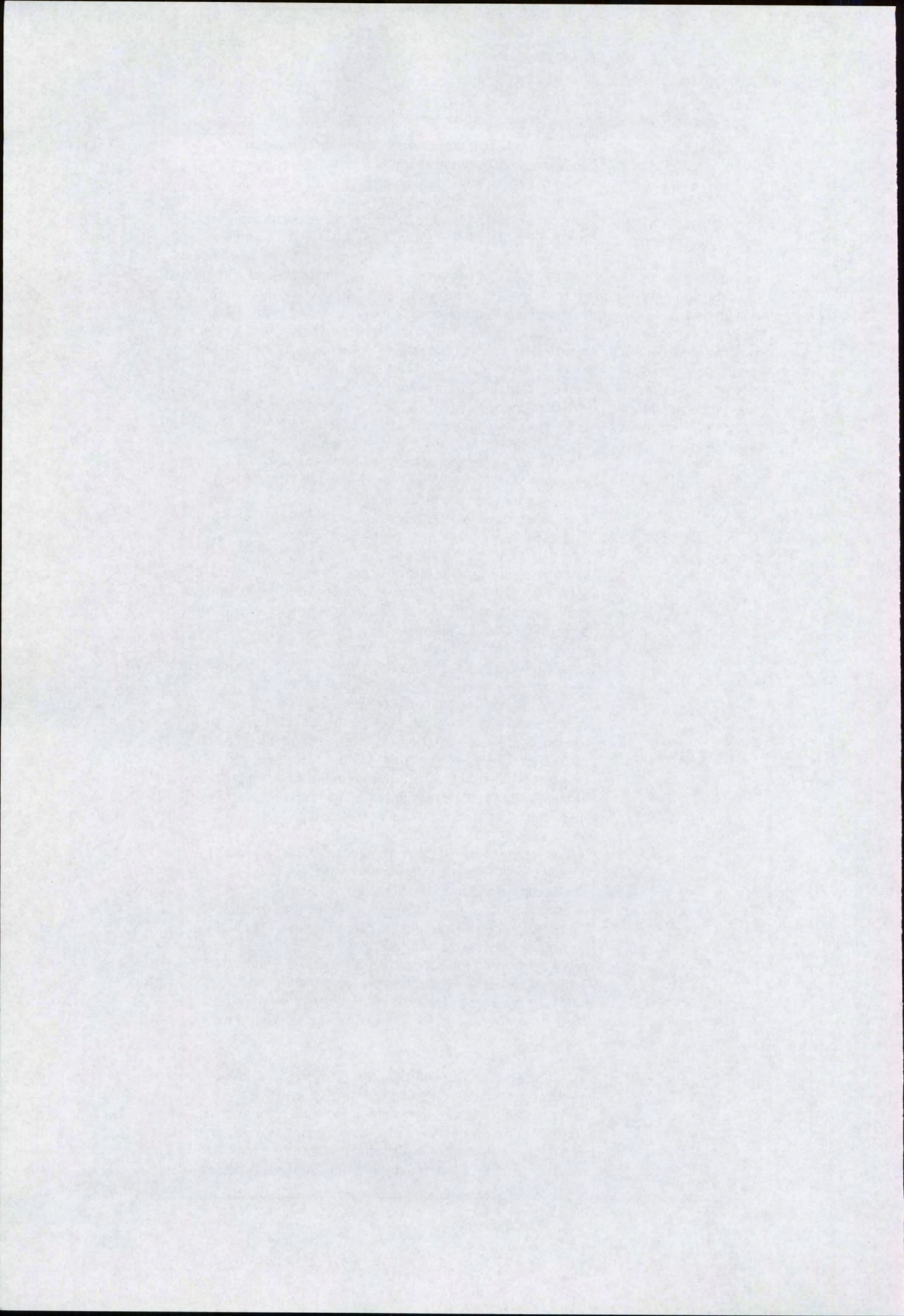
Gemeente Barneveld	<p>De gemeente Barneveld brengt in de zienswijze de staat van het huidige geluidsschermbij Terschuur en de uitkomsten van het akoestisch onderzoek naar voren.</p>	<p>Wat betreft de staat van het geluidsschermbij Terschuur, is er sprake van achterstallig onderhoud. In 2005 zal het benodigde onderhoud aan het scherm gepleegd worden.</p> <p>Tevens wordt aangegeven dat er voor de geluidsoverlast alleen naar de nachtperiode is gekeken, waarbij de spitsstrook gesloten is en dus het effect van de spitsstrook in het onderzoek niet duidelijk wordt. Er is in eerste instantie zowel voor de dag- als de nachtperiode gekeken naar de geluidsproductie. Hierbij is gebleken dat de geluidsbelasting in de nachtperiode maatgevend is omdat in de nachtperiode een straffactor van 10 dB(A) geldt. Er is tijdens het onderzoek nog wel gekeken naar het effect van snelheidsverlaging tijdens de dagperiode. Deze bleek echter gering te zijn.</p> <p>De Spoedwet wegverbreding gaat er van uit dat de regels van de Wet geluidhinder op een later moment alsnog volledig moeten worden toegepast. Dit gebeurt door het opstellen van een plan waarin, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen bepaald worden en waarin de eventuele hogere waarden vermeld zijn. Dit plan moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn, maar zal zo mogelijk eerder worden vastgesteld. Begin 2004 zal gestart worden met de voorbereidingen. In dit plan wordt tevens de termijn van de uitvoering van de eventuele geluidsmaatregelen aangegeven. Op het plan is de openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In dit kader zullen belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpplan. Tegen het definitieve plan kan beroep worden ingesteld. Bij het plan wordt rekening gehouden met de toekomstige situatie. In dat kader zal dus rekening gehouden worden met de situatie dat de spitsstrook aanwezig is</p>
--------------------	--	--



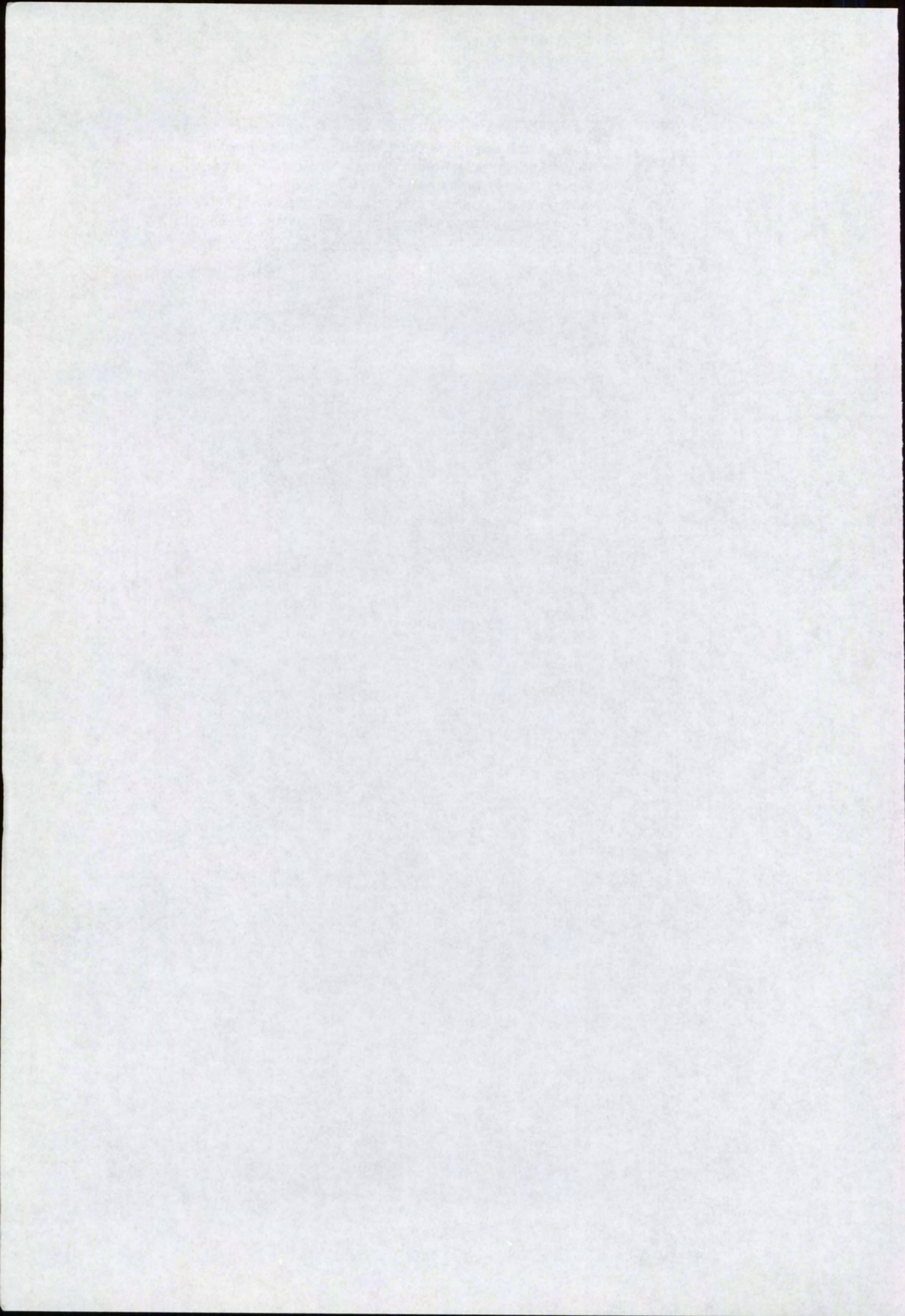
De heer Van Elten	<p>Dhr. Van Elten geeft aan dat de ontsluiting van industrieterrein Harselaar op de A1/A30 voor hem een punt van zorg is in de plannen en dat mogelijke oplossingen daarvoor niet in de tekeningen terug worden gezien.</p>	<p>Dit project in het kader van de Spoedwet wegverbreding heeft betrekking op de aanleg van een spitsstrook op de A1 tussen Hoevelaken en Barneveld. De spitsstrook eindigt daar waar de afrit naar de A30 begint. Het project heeft dus geen betrekking op het knooppunt van de A1 en A30. De problematiek van de ontsluiting van industrieterrein Harselaar speelt daarom in andere procedures. Daarom treft u op de tekeningen ook de huidige situatie aan.</p> <p>Daarbij geldt overigens wel dat de aanleg van de spitsstrook geen varianten die de inspreker noemt onmogelijk maakt. Besluitvorming hierover vindt echter niet plaats in de procedure omtrent dit wegaanpassingsbesluit.</p>
-------------------	---	--



<p>Gelderse Milieufederatie, de heer Vintges</p>	<p>De Gelderse milieufederatie brengt in de reactie naar voren dat het openings-criterium kan worden aangevuld, en verzoekt om verdere verlaging van de maximumsnelheid in de spits en een inhaalverbod voor vrachtwagens tijdens openstelling van de spitsstrook. Tevens maakt hij opmerkingen over de effecten naar de omgeving en de monitoring.</p>	<p>De norm van 3000 motorvoertuigen per uur is een ondergrens. Vanaf dat aantal kan de spitsstrook geopend worden. Indien blijkt dat filevorming pas bij hogere intensiteiten gaat optreden, kan operationeel de spitsstrook ook bij hogere intensiteiten geopend worden. Het geformuleerde criterium biedt daartoe de ruimte.</p> <p>Ten aanzien van het verzoek om de maximumsnelheid in de spits verder te verlagen naar 80 of 90 km/uur is het volgende op te merken. Uit de onderzoeken blijkt dat snelheidsverlaging in de spits slechts een zeer gering effect heeft op de geluidsbelasting. De breedte van de rijstroken en de spitsstrook is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ruim voldoende om snelheden van 100 km/uur mogelijk te maken. Zeker op een brede weg in een open, landelijk gebied past het niet om de maximumsnelheid omlaag te brengen. Op dit moment wordt naar aanleiding van de evaluatie van het experiment op de A13 bij Overschie gewerkt aan een beleidskader voor snelheidsverlaging op het hoofdwegennet. In dat kader zal moeten blijken waar dit eventueel verder nog toegepast kan worden.</p> <p>Het inhaalverbod voor vrachtwagens is nu geldig van 6.00 tot 19.00 uur. Dit zal uitgebreid worden tot die momenten dat de spitsstrook geopend is buiten de venstertijden (dus tussen 19.00 en 23.00 uur).</p> <p>De absolute barrière van de A1 is in de huidige situatie voor ecologie al een probleem. Met de aanleg van de Spitsstrook A1 Hoevelaken – Barneveld zal de barrièrewerking niet substantieel vergroot worden, aangezien de verharding niet substantieel wordt verbreed en slechts enkele uren per dag, gedurende de middagperiode, de vluchtstrook gebruikt zal worden als rijstrook. Maatregelen zijn in het kader van dit wegaanpassingsproject dan ook niet nodig.</p> <p>Rijkswaterstaat erkent de wenselijkheid van een grote ecologische voorziening ter hoogte van Terschuur. Dit wordt echter gezien in het licht van de robuuste verbinding tussen de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug. De ecologische voorziening zal deel moeten uit maken van de herinrichting van een omvangrijk gebied. Er is nog geen zicht op de realisatiemogelijkheden van een ecologische verbindingszone voor deze locatie. Het knelpunt is opgenomen in het in het ontwikkeling zijnde Meerjarenprogramma Ontsnippering van Verkeer en Waterstaat.</p> <p>In principe zal de verlichting aangezet worden vlak voor en tijdens de opening van de spitsstrook. In overeenstemming met uw verzoek zal ik dit opnemen in de toelichting op het wegaanpassingsbesluit. Aangezien er de effecten van de wegverlichting verwaarloosbaar worden geacht, zullen er aan de armaturen geen speciale eisen gesteld worden.</p>
--	---	---



		<p>Voor alle projecten in de Spoedwet wegverbreding wordt een monitoringprogramma opgezet worden. Hierover zal aan de Tweede Kamer gerapporteerd worden. De tijdstippen van openen en sluiten van de spitsstrook, het in- en uitschakelen van de verlichting en de intensiteiten zullen in het monitoringprogramma worden opgenomen.</p>
--	--	--



**Verslag van de hoorzitting over het ontwerp-wegaanpassingsbesluit Spitsstrook A1 Hoevelaken –
Barneveld zuidbaan en bijbehorende aanvragen voor uitvoeringsbesluiten
gehouden op 23 juli 2003 te Hoevelaken**

Aanwezig:	Dhr. T. Jansen Dhr. S. Wouda Dhr. J. Tils	onafhankelijk voorzitter Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat projectleider ontwerp-wegaanpassingsbesluit Spitsstrook Hoevelaken – Barneveld, Rijkswaterstaat directie Utrecht
-----------	---	---

Alsmede 2 insprekers, ongeveer 20 belangstellenden en een aantal mensen van Rijkswaterstaat.

Inleiding

De voorzitter opent om 20.00 uur de hoorzitting in het kader van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit Spitsstrook A1 Hoevelaken – Barneveld zuidbaan en bijbehorende aanvragen voor uitvoeringsbesluiten.

De voorzitter licht toe dat hij door de Minister van Verkeer en Waterstaat is verzocht op te treden als onafhankelijk voorzitter van deze hoorzitting, waarbij hij met name tot taak heeft te zorgen voor een goed verloop van deze zitting. Hij benadrukt dat hij inhoudelijk niet betrokken is bij dit project.

De voorzitter stelt Steven Wouda voor. Hij is werkzaam bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat. Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor het zorgvuldig doorlopen van de inspraakprocedure en heeft evenals de voorzitter geen inhoudelijke betrokkenheid bij het project.

De voorzitter stelt ook Jasper Tils voor. Hij is projectleider bij Rijkswaterstaat Directie Utrecht en uit die functie verantwoordelijk voor het project "Spitsstrook A1 Hoevelaken – Barneveld zuidbaan" waarop ontwerp-wegaanpassingsbesluit betrekking heeft. Indien de voorzitter het voor het verloop van de zitting wenselijk acht, zal hij de heer Wouda of de heer Tils om een toelichting vragen.

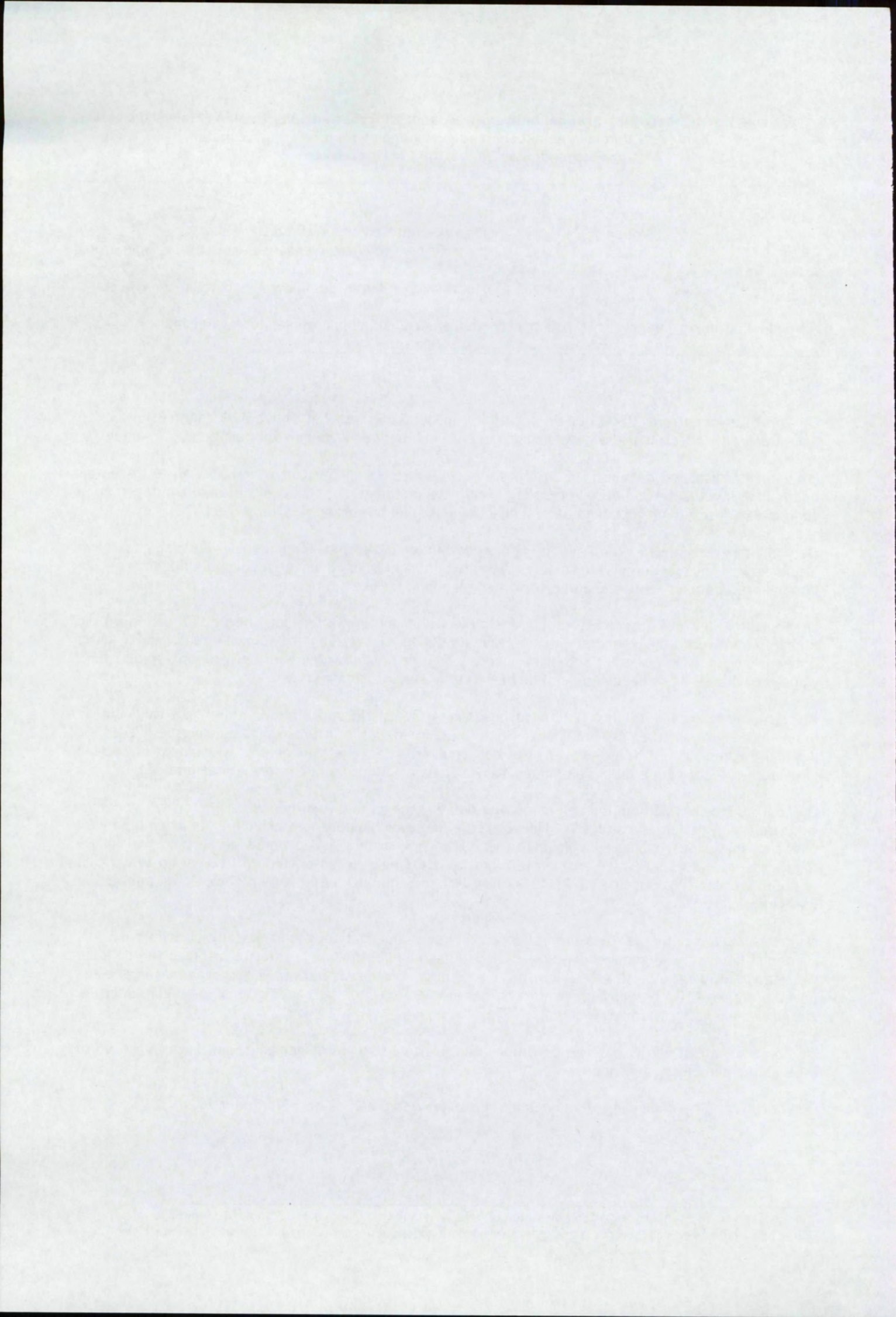
Alvorens over te gaan tot het horen van insprekers schetst de voorzitter de stand van zaken in de besluitvormingsprocedure. Op basis van de informatie in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en de inspraakreacties zal de Minister van Verkeer en Waterstaat het definitieve wegaanpassingsbesluit vaststellen. De planning is dit besluit binnen 10 weken na de afloop van de inspraaktermijn te nemen.

De hoorzitting is bedoeld om mensen mondeling de gelegenheid te bieden hun zienswijze op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit Spitsstrook A1 Hoevelaken – Barneveld zuidbaan en bijbehorende aanvragen voor uitvoeringsbesluiten kenbaar te maken. Een ieder kan ook schriftelijk een zienswijze kenbaar maken. De schriftelijke reacties kunnen tot en met 18 augustus 2003 naar het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat gestuurd worden (Postbus 30316, 2500 GH Den Haag). Schriftelijk inspreken kan ook via de internetsite www.inspraakvenw.nl.

Na de inspraakprocedure zal de Minister van Verkeer en Waterstaat het wegaanpassingsbesluit vaststellen. Hiertegen kunnen belanghebbenden nog in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het wegaanpassingsbesluit wordt op dezelfde locaties als het ontwerp-wegaanpassingsbesluit ter inzage gelegd. De beroepstermijn start op het moment dat ook de benodigde uitvoeringsbesluiten ter inzage zijn gelegd en duurt zes weken.

De voorzitter meldt verder dat van deze hoorzitting een verslag wordt gemaakt, dat desgewenst wordt toegestuurd aan belangstellenden.

De voorzitter sluit zijn inleiding af en geeft als eerste het woord aan de heer Slotboom.



1. De heer A.H. Slotboom, namens het bewonerscomité Hoevelakenseweg

De heer Slotboom begint zijn inspraakreactie met de uitspraak 'haastige spoed is zelden goed'. De heer Slotboom zal wat improviseren in zijn betoog, omdat tijdens de aan de hoorzitting voorafgaande informatiemarkt meer relevante informatie naar voren is gekomen. Het bewonerscomité wist laat dat er een hoorzitting was. Dit komt doordat de aankondiging niet in de Barneveldse Courant is verschenen, die de heer Slotboom leest, maar in Barneveld Nu. De omissie is inmiddels al toegegeven, maar hierdoor wist de heer Slotboom pas laat wat er in de omgeving van de Hoevelakenseweg gaat gebeuren.

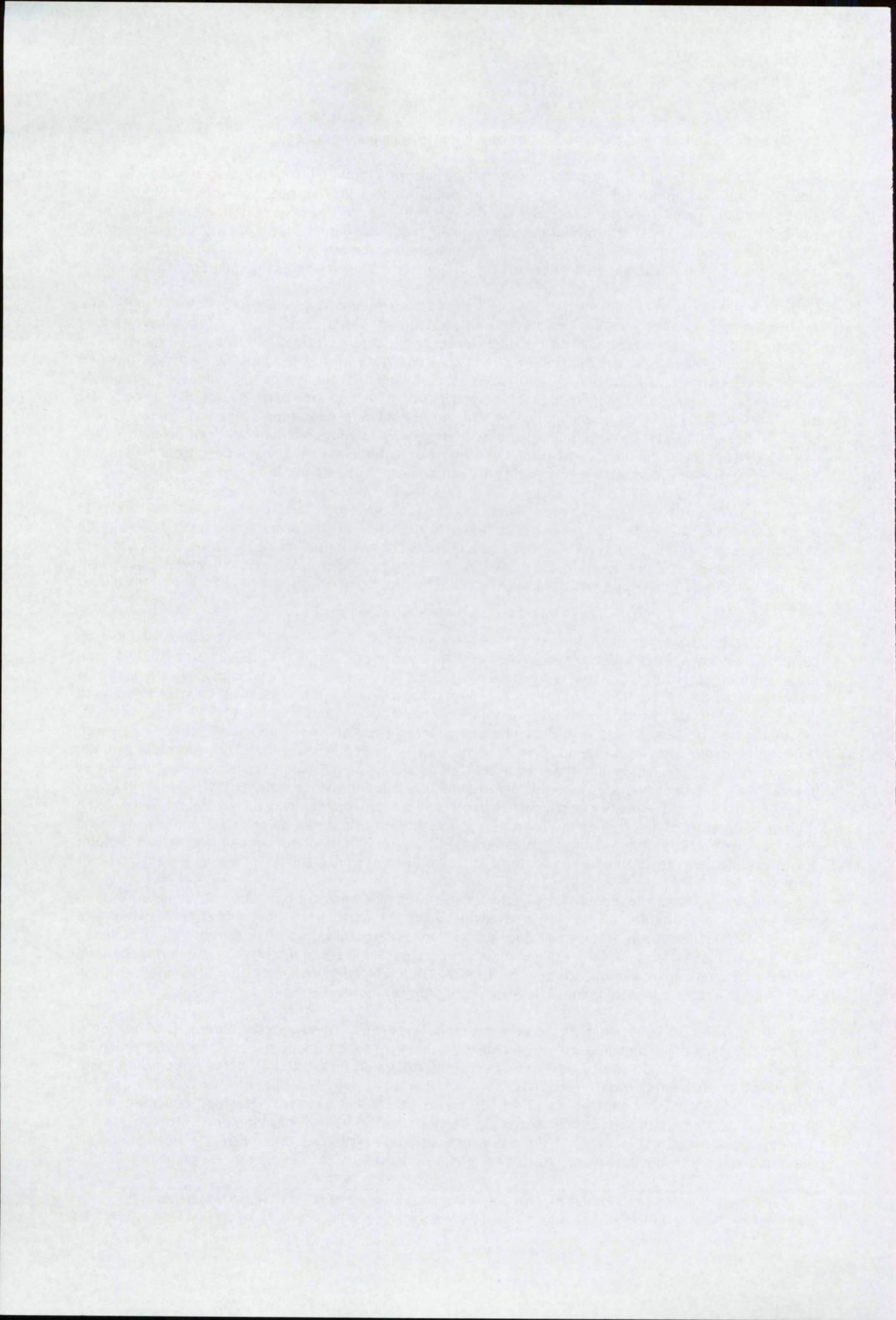
De heer Slotboom spreekt namens het bewonerscomité Hoevelakenseweg, waar hij zelf ook woont. Later zal nog iemand spreken namens Terschuur-Zuid. Het comité is een aantal jaren geleden gevormd uit onvrede met de verkeersveiligheid op de Hoevelakenseweg. Later zijn de doelstellingen uitgebreid naar milieuaspecten. Milieuaspecten zijn ook in de verschillende nota's terug te vinden en worden door het comité onderscheiden in enerzijds geluidsoverlast-/ hinder en anderzijds luchtkwaliteit. Voor de duidelijkheid wil hij graag zeggen dat het bewonerscomité niet in het bezit is van alle stukken. De milieutoets, voor de leek een geweldig moeilijk stuk, en het ontwerp-wegaanpassingsbesluit zijn wel in het bezit van het comité. Het bleek bij het bewonerscomité tijdens de informatiemarkt dat een belangrijk stuk, met allerlei onderzoeken uitgevoerd door Grontmij, een antwoord kan geven op een aantal vragen. Inmiddels heeft Rijkswaterstaat toegezegd dit stuk aan de heer Slotboom toe te zenden.

Terschuur is door de A1 jaren geleden dwars doormidden gesneden. Het is interessant de locatie te bezoeken en de situatie ter plekke in ogenschouw te nemen. Het bewonerscomité heeft heel snel de stukken gelezen en het is soms aandoenlijk hoeveel aandacht aan natuur, flora en fauna wordt besteed. Het woord mens, ook een levende soort, kom je op geen enkele plaats tegen. Rijkswaterstaat straalt hiermee volgens de heer Slotboom uit zakelijk te zijn. Er wordt ook niet gesproken over meten, maar over berekenen.

De heer Slotboom vertelt over de voorgeschiedenis van de snelweg en wat in Terschuur is gebeurd. Luchtkwaliteit en geluidshinder zijn door het comité vanaf begin jaren 80 aan de orde gesteld toen Rijkswaterstaat de voorbereidingen ging treffen voor het aanleggen van de geluidsschermen langs de noordzijde van de A1, ter hoogte van Terschuur. Toen werd er een informatiebijeenkomst georganiseerd door Rijkswaterstaat en de gemeente. De bewoners van de Hoevelakenseweg werden daarvoor uitgenodigd en de heer Slotboom is daar, evenals anderen die deze avond aanwezig zijn, ook geweest. Door ambtenaren van Rijkswaterstaat werd een toelichting gegeven op over de voorzieningen die Rijkswaterstaat zou aanleggen om de geluidshinder voor een aantal nieuw te realiseren woningen te beperken. De bewoners van de Hoevelakenseweg hebben daarvan meege profiteerd. Op die bijeenkomst is gezegd dat langs de snelweg een geluidsscherm zou worden opgebouwd uit vijf delen. Twee delen zouden bestaan uit stalen frames te vullen met grond en beplanting van meer dan 3 meter hoog. Drie delen zouden bestaan uit het aanbrengen van planken van tropisch hardhout tot een hoogte van 2 meter 45. In de bijlagen van de huidige milieutoets is dit scherm als één blauwe lijn weergegeven, wat niet correct is.

De aanwezige bewoners hebben destijds Rijkswaterstaat dringend verzocht om geen hout te gebruiken, en zeker geen tropisch hardhout. Destijds is verzocht overal het stalen frame met grond en beplanting te plaatsen. De verzoeken zijn destijds niet door Rijkswaterstaat ingewilligd en afgedaan met de mededeling "zo is het en niet anders". Voor dergelijke redeneringen moet ook bij de Spoedwet worden opgepast. Al vanaf de totstandkoming van dat scherm, medio 80'er jaren, voldeden de hardhouten delen in ieder geval niet. Over de andere voorzieningen wil de heer Slotboom geen oordeel vellen.

Bijna 20 jaar later, in 2003, voldoen de geluidwerende voorzieningen sowieso niet meer. Dit komt door een geweldige verkeerstoename en de slechte conditie van de hardhouten delen. In 1980 reden er dagelijks ongeveer 40.000 voertuigen over de A1. In 2000 waren dit er 80.000, dat is een verdubbeling. Het comité heeft begrepen dat er in 2010 110.000 voertuigen zijn. Ten opzichte van 2000 is dat een toename van 35%. Bij het aansluiten van de A30 op de A12 zal het verkeer nog verder toenemen. Naast de enorme toename van het verkeer speelt de slechte conditie van de hardhouten delen een rol. De planken zijn kromgetrokken, verzakt en een aantal verbindingstukken ontbreken. De heer Slotboom neemt aan dat Rijkswaterstaat hiervan op de hoogte is en de situatie kan bevestigen. De planken trillen bij



bepaalde snelheden, vooral bij vrachtwagens, en dat geeft een geweldige resonantie. 's Avonds zijn lichtflitsen door de muur te zien.

Tot twee maal toe hebben de bewoners van de Hoevelakenseweg zich beklaagd bij Rijkswaterstaat regio Gelderland, of rayon Oost-Gelderland. Toen zijn ambtenaren van Rijkswaterstaat ter plekke de situatie gaan beoordelen en zij oordeelden dat de hardhouten delen verbetering behoeften. Daarop liet de directeur van Oost-Gelderland het comité in 1996 telefonisch weten dat voor verbetering geen geld beschikbaar was. Pas bij een verbreding van de snelweg zou het geluidsscherm aandacht krijgen. In 1996 zal nog niet gedacht zijn aan de huidige voorgestelde, ook in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit zo genoemde, verbreding.

De bewoners hebben het niet bij één keer gelaten. In 2002 hebben zij opnieuw aan de bel getrokken. De klachten zijn toen bij brief van 27 juni 2002 via het gemeentebestuur van Barneveld ter kennis gebracht van Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland. Tot op dit moment is taal nog teken van Rijkswaterstaat vernomen. Hierdoor is het vertrouwen van de bewoners in Rijkswaterstaat niet zo groot.

De heer Slotboom gaat vervolgens in op de nu voorgestelde spitsstrook. Elke poging om het verkeer op de A1 in meer geordende banen te leiden wordt door de bewoners toegejuicht, maar niet tot elke prijs. De aanleg van de spitsstrook leidt tot verdere geluidsmaximering. De logica leert dat, anders dan het ontwerp-wegaanpassingsbesluit suggereert, drie banen naast elkaar met meer verkeer meer geluidsoverlast produceren dan nu. De heer Slotboom stelt dat de aangrenzende bewoners van A1 ter hoogte van Terschuur meer baat hebben bij files. Inwoners hebben gemerkt dat files leiden tot een beperking van de geluidsoverlast. In de stukken doet Rijkswaterstaat geen enkele poging om de geluidsoverlast te beperken.

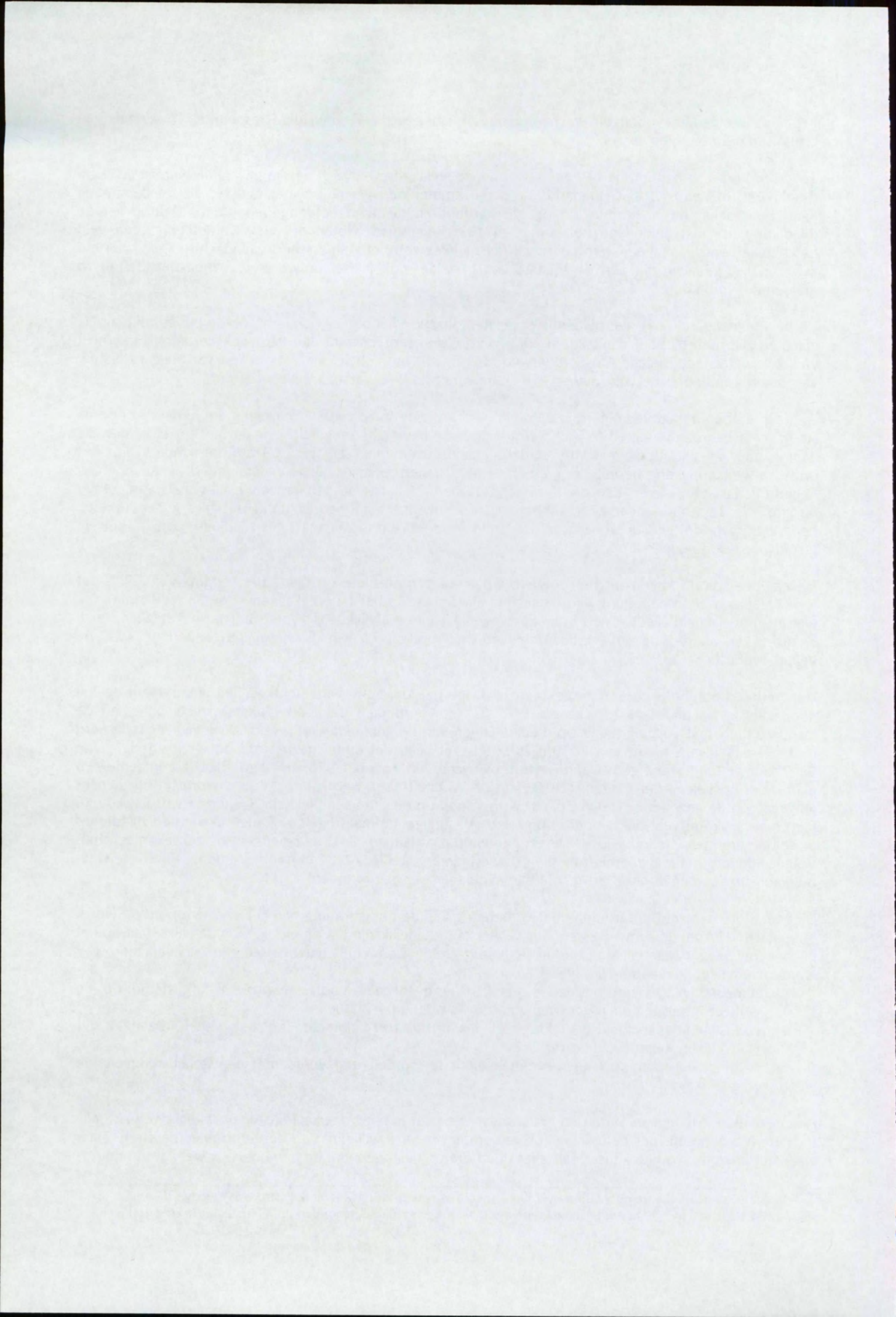
De bewoners concluderen uit het ontwerp-wegaanpassingsbesluit, op bladzijde 9, paragraaf 2.7.1, dat Rijkswaterstaat geen beperking van de snelheid voorstaat op het traject. Dit terwijl de Spoedwet daartoe wel de mogelijkheid biedt. Dit is voor de bewoners onbegrijpelijk. Rijkswaterstaat rept met geen enkel woord over aanpassing en verbetering van het bestaande geluidsscherm ter beperking van de geluidsoverlast.

Het verbaast de bewoners in hoge mate dat uit het oogpunt van luchtkwaliteit geen maatregelen noodzakelijk, zie bladzijde 10, paragraaf 2.7.2. Het voornemen dat Rijkswaterstaat niets doet aan de luchtkwaliteit staat volledig haaks op mededelingen van de gemeente Barneveld. Deze zijn gepubliceerd in de Barneveldse Courant van 20 juni 2002. Hieruit blijkt dat onder meer langs de A1 ter hoogte van Terschuur de toegestane grenswaarde wordt overschreden. Hieraan is toegevoegd "dat de gemeente een plan moet opstellen, zodat uiterlijk 2010 aan de kwaliteitseisen is voldaan". Voorts wordt in het bericht gewezen op de gezondheidsrisico's die zich voordoen op de probleemplekken. Bewijzen heeft het comité niet, maar er komt veel ziekte voor in de regio. Als geëigende maatregelen worden in dat bericht tunnels of het aanbrengen van luifels over wegen genoemd. Dat laatste klinkt de bewoners als muziek in de oren. Volgens de informatie dienen Europese lidstaten hieraan uiterlijk 2010 het nodige te doen. Rijkswaterstaat is volgens het comité door de gemeente Barneveld hierover geïnformeerd.

De heer Slotboom zegt ter afsluiting dat verbetering van de doorstroming van het verkeer op de A1 wordt toegejuicht. Het zal de aanwezigen en Rijkswaterstaat duidelijk zijn dat dit niet kan op de wijze waarop het in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit is voorgesteld. Door het bewonerscomité Hoevelakenseweg worden aanvullende maatregelen geëist:

1. Aanpassing van het bestaande geluidsscherm tot een voorziening die is afgestemd op de verkeersintensiteit die is voorzien voor de periode 2004-2010.
2. Een algehele snelheidsbeperking tot maximaal 100 kilometer op het gehele baanvak A1 Hoevelaken – Barneveld en vice versa.
3. Al het nieuw aan te leggen wegdek dient te worden uitgevoerd met een geluidsreducerende wegdeklaag.

Aan deze eisen wil de heer Slotboom graag toevoegen dat het bewonerscomité Hoevelakenseweg zich alle rechten voorbehoudt met betrekking tot verdere acties ter inwilliging van de geformuleerde eisen. Daar waar het bewonerscomité kan zal het alles doen om de belangen van de bewoners, zowel aan de noord-



als aan de zuidkant, te behartigen.

Naar aanleiding van de inbreng van de heer Slotboom vraagt de voorzitter aan de heer Tils of tijdens de openstelling van de spitsstrook een snelheidsbeperking geldt.

De heer Tils geeft aan dat inderdaad de snelheid tijdens openstelling tot 100 kilometer per uur wordt gereduceerd.

De voorzitter vraagt vervolgens aan de heer Tils of hij iets kan zeggen over het verbeteren van de huidige geluidswal, de mogelijkheid van het nemen van andere geluidswerende maatregelen en of hieraan een procedure gekoppeld is.

De heer Tils legt uit dat dit project betrekking heeft op de spitsstrook en de realisatie daarvan. Bij het bepalen van de geluidsmaatregelen die in het kader van dit project genomen moeten worden is gekeken naar de zogenaamde 70 dB(A) contour. Bij woningen die binnen die contour vallen is gekeken of het zinvol is extra maatregelen te nemen, zoals een geluidswerende asfaltlaag of snelheidsvermindering. Voor woningen buiten die contour is op dit moment niet verder gekeken. Wel is er een wettelijke verplichting binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een geluidsplan op te stellen. Hierin moet precies staan hoe het zit met de geluidsbelasting en welke maatregelen Rijkswaterstaat gaat nemen. In het kader van de onderzoeken voor de in het huidige ontwerp-wegaanpassingsbesluit voorgestelde spitsstrook is het huidige geluidsscherp in de berekeningen meegenomen.

De voorzitter vraagt of de bewoners en de gemeente bij de dimensionering van de geluidswerende voorzieningen betrokken worden.

De heer Tils antwoordt dat dit het geval is. Het geluidsplan wordt op initiatief van Rijkswaterstaat gemaakt, in coproductie met de gemeente en de provincie. Voor het betrekken van de bewoners bestaan ook voorschriften. Wel moet daarbij aangetekend worden dat dat in het kader van dit ontwerp-wegaanpassingsbesluit niet zal gebeuren, maar dit pas kan in het geluidsplan.

De voorzitter vraagt vervolgens wat het geluidsreducerende effect is van de snelheidsverlaging tijdens de openstelling van de spitsstrook.

De heer Tils antwoordt dat geluidshinder in de nachtelijke uren zwaarder wordt geteld. De spitsstrook is alleen overdag geopend, dus de geluidsbeperking heeft een beperkt effect op de berekende geluidshinder. Het geluidsreducerende effect van de snelheidsverlaging is 0,5 dB(A).

De voorzitter noemt vervolgens de snelheidsverlaging op de A13 bij Overschie naar 80 km/u en zegt dat hij uit de krant heeft vernomen dat dit voor de omwonenden in de subjectieve waarneming aanmerkelijk scheelt, zowel voor wat betreft geluid als luchtkwaliteit.

De heer Slotboom vraagt vervolgens of het verminderen van de geluidsbelasting een argument was om tot snelheidsverlaging over te gaan.

De heer Tils antwoordt dat de geluidsreductie hiervoor te beperkt is en dat de snelheidsverlaging dienstig is aan de verkeersveiligheid.

De heer Slotboom stelt de vraag af of dit correct in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit staat. Een belangstellende uit de zaal merkt op dat dit inderdaad correct verwoord staat, op pagina 5 artikel 5 lid b van het ontwerp-wegaanpassingsbesluit. Ook op pagina 8, paragraaf 2.6 wordt dit nogmaals genoemd. De heer Slotboom licht toe dat het bewonerscomité vraagt de snelheid gedurende de hele dag op het gehele baanvak knooppunt Hoevelaken – afrit A30 te reduceren tot 100 kilometer. De heer Slotboom vertelt dat het bewonerscomité ook heeft overwogen een verlaging tot 80 km/u te eisen, conform de snelheidsverlaging in Overschie. Een reducering tot 80 km/u heeft namelijk wel degelijk effect op de gezondheid van omwonenden. Het hele comité en alle bewoners zullen hier graag mee instemmen. De heer Slotboom is ook best bereid die eis aan te scherpen om zo tot een aanvaardbare situatie te komen.

De heer Slotboom wil als laatste opmerken dat hij best begrijpt dat de heer Tils vanuit zijn positie zegt dat er nog plannen gemaakt gaan en moeten worden over het geluidswerende scherm. De heer Slotboom is van mening dat hij duidelijk heeft laten blijken dat het bewonerscomité in de afgelopen jaren regelmatig op de goede plek bezwaar heeft gemaakt tegen de ontstane situatie. Het bewonerscomité laat zich niet nog een keer op sleeptouw nemen met plannen voor de toekomst. Rijkswaterstaat heeft ervoor te zorgen dat zij tegemoet komt aan de wensen van de bewoners. Rijkswaterstaat heeft 20 jaar niet geantwoord en reageert niet op brieven of klachten. Deze hoorzitting is de eerste keer dat de bewoners formeel de

gelegenheid krijgen iets tegen Rijkswaterstaat te zeggen. Het ontkennen van de puinhoop in Terschuur is zinloos. Van Rijkswaterstaat wordt geëist dat de problematiek nu wordt aangepakt.

De voorzitter bedankt de heer Slotboom voor zijn zienswijze en geeft het woord aan de heer Herder van het bewonerscomité Terschuur-Zuid.

2. De heer W.A. Herder, namens het bewonerscomité Terschuur-Zuid

De heer Herder voert het woord namens de bewoners van Terschuur-Zuid. Hij vertegenwoordigt 13 bewoners aan de Elleboogweg, de Baanweg en de Stoutenburgerweg. Het bewonerscomité onderschrijft de zienswijze van de heer Slotboom.

Evenals de vorige spreker is de heer Herder tegen de kortstondige termijn van de hoorzitting aangelopen. "Er schijnt een bijeenkomst te zijn in Hoevelaken, die gaat over de spitsstrook in Terschuur". Dat was de boodschap van de bewoners op de Baanweg. De bewoners hadden dit opgemaakt uit een artikel in de krant van het bewonerscomité Terschuur-Noord. In de toekomst zullen Terschuur-Noord en – Zuid gaan overleggen over de consequenties van de mogelijke spitsstrook.

De heer Herder stelt dat de vorige spreker heel duidelijk was over wat bij de bewoners van Terschuur leeft ten aanzien van de A1 Hoevelaken – Apeldoorn. In het rapport lezen de bewoners dat er een spitsstrook komt op het zuidelijke gedeelte en niet op het noordelijke. Het onderzoek is dus ook gericht op het zuidelijke deel van de A1, stelt de heer Herder. Als gekeken wordt naar de effecten van het betreffende onderzoek dan wordt gesteld dat er één woning is waar een overschrijding is van de norm van 70 dB(A). De bewoners van Terschuur-Zuid hebben hun zorg met betrekking tot deze ontwikkelingen. Niet wat betreft de spitsstrook of het geluidsplan, maar vooral over dat wat het geluidsplan voor de bewoners oplevert.

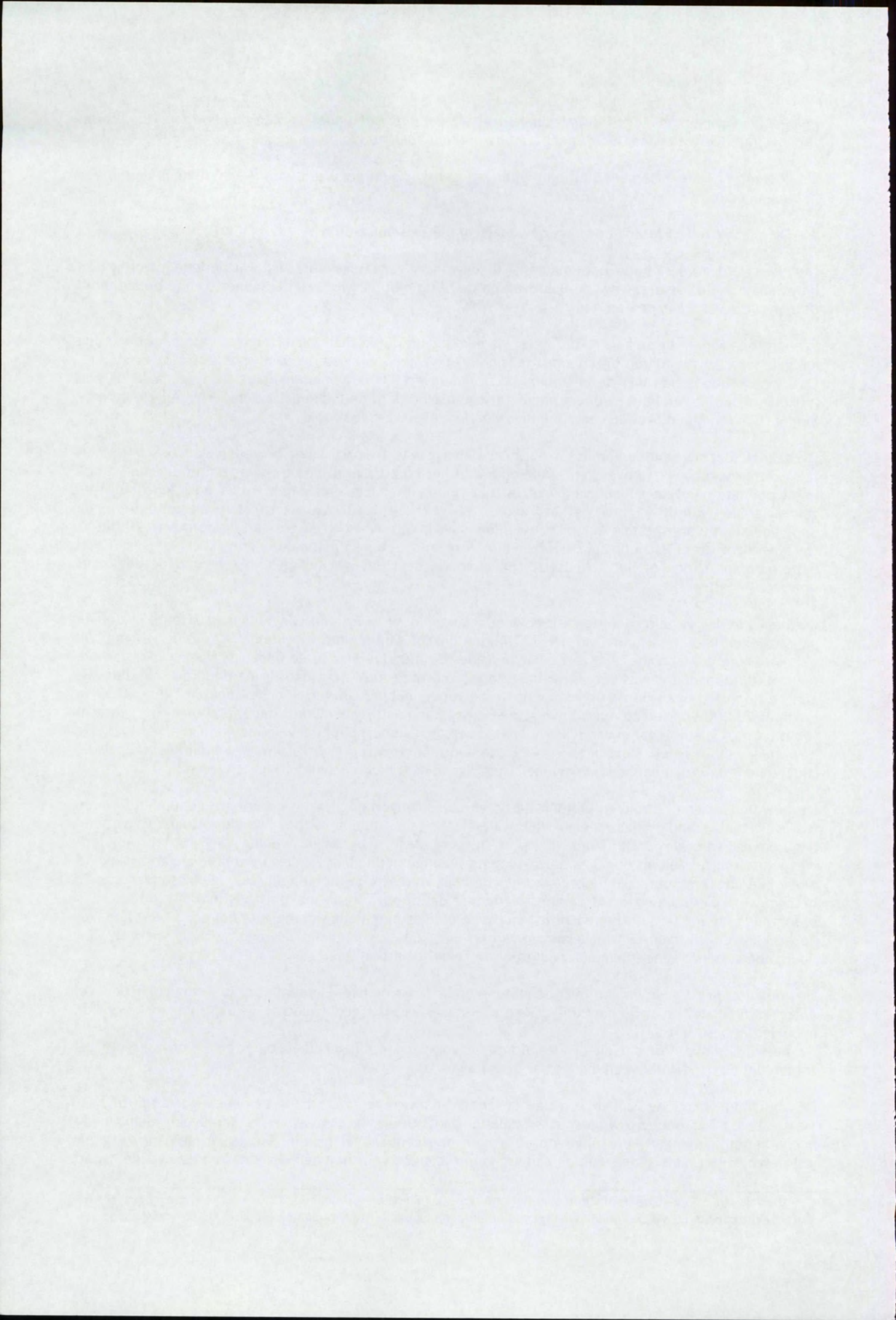
De heer Herder vertelt over de historie van de weg door Terschuur. Zeventien jaar terug waren er aanpassingen voor Terschuur-Zuid. Die bestonden uit het aanbrengen van dubbel glas in de woning. Dit gebeurde aan de voorzijde, niet aan de achterzijde. De mensen die aan de voorzijde slapen moesten het raam dichthouden. Dit was een eenvoudige en goedkopere oplossing dan de hardhouten schutting die aan de noordzijde van de A1 zou komen. De bewoners hebben zorgen voor de toekomst tot 2010. Nu rijden er 70.000 voertuigen over de weg, met passende maatregelen wordt dat aantal omhoog gebracht tot 100.000. De ambtenaren van Rijkswaterstaat kennen allemaal het gegeven 'niet in mijn achtertuin'. De bewoners van Terschuur-Zuid hebben het in de voortuin en willen graag daarmee verder leven. Zoals de situatie nu is en groeit hebben de bewoners zorg dat ze daar niet mee verder kunnen leven.

De bewoners willen betrokken worden bij de verdere planvorming en op de hoogte gehouden worden welke geluidwerende maatregelen Rijkswaterstaat gaat nemen voor Terschuur-Zuid. Naast het aanbrengen van glas eind jaren 80 is er niets gedaan. De enige woning die in het ontwerp-wegaanpassingsbesluit als hogere waarde-woning is aangemerkt staat zeker op dezelfde afstand als de 13 woningen in Terschuur-Zuid. Nadere gegevens zijn mogelijk in het uitgebreide geluidsonderzoek te beschouwen. Bij de bewoners is de angst aanwezig dat de weg in de toekomst verder blijft groeien. Dat brengt mensen emoties, slechte nachtrust en een slechte economische situatie voor het dorp Terschuur. Als de heer Herder morgen een makelaar op zijn erf laat komen vraagt die als eerste wat de snelweg gaat doen: hoe ver deze gaat groeien en hoe groot de geluidsbelasting is.

De voorzitter heeft geen vragen over de inbreng en bedankt de heer Herder voor zijn inspraakreactie. Wel vraagt de voorzitter aan de heer Tils of een exemplaar van het gedetailleerde geluidsonderzoek voor de heer Herder beschikbaar is.

De heer Tils antwoordt dat dit op de informatieavond ter inzage heeft gelegen en hij er ook voor zal zorgen dat de heer Herder een exemplaar thuis krijgt.

De voorzitter vraagt de zaal of één van de andere aanwezigen zich thans geroepen voelt zijn of haar zienswijze op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit Spitsstrook A1 Hoevelaken – Barneveld zuidbaan en bijbehorende aanvragen voor uitvoeringsbesluiten nog kenbaar te maken. Aangezien niemand reageert rest de voorzitter niets anders dan de aanwezigen te danken voor hun aanwezigheid en een goede avond



te wensen. De voorzitter sluit de hoorzitting om 21.00 uur.

