

3004-2



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

## Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn - Azelo

Notitie Reikwijdte & Detailniveau

Datum	26 november 2014
Status	Definitief



## Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat
Informatie	A. de Craen
Uitgevoerd door	ir. R.L.M. Westerhof
Datum	26 november 2014
Status	Definitief
Versienummer	1.3



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding—6</b>
1.1	A1 Apeldoorn-Azelo—6
1.2	Waarom een m.e.r.?—6
1.3	MER en Reikwijdte en Detailniveau—7
1.4	Wat er aan vooraf ging (verkenningfase)—7
1.5	Planuitwerkingsfase—8
1.6	Leeswijzer—9
<b>2</b>	<b>Probleembeschrijving, doelstelling en kader—10</b>
2.1	Probleembeschrijving—10
2.2	Probleemstelling—12
2.3	Doelstelling—12
2.4	Kader—13
<b>3</b>	<b>Alternatieven—15</b>
3.1	Voorkeursalternatief—15
3.2	Referentiesituatie (2030)—16
<b>4</b>	<b>Plan- en studiegebied—18</b>
4.1	Plangebied—18
4.2	Studiegebied—18
<b>5</b>	<b>Beoordelingskader voor het MER—21</b>
5.1	Algemene aanpak van het onderzoek—21
5.2	Beoordelingskader—21
<b>6</b>	<b>Te volgen procedure—26</b>
6.1	Tracébesluit en MER—26
6.2	Te doorlopen procedurestappen—26
6.3	Indienen zienswijze op concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau—28
<b>Bijlage A</b>	<b>Verklaring veel gebruikte woorden—29</b>
<b>Bijlage B</b>	<b>Trechtering van alternatieven—31</b>
B.1	Overzicht van uitgevoerde onderzoeken en genomen besluiten—31
B.2	Korte termijnoplossingen—35
B.3	Alternatieven en gemaakte keuzes—36
B.4	Participatie en betrokken partijen—41

## 1 Inleiding

### 1.1 A1 Apeldoorn-Azelo

De Rijksweg A1 vormt een belangrijke verbinding tussen de economische gebieden in de Randstad, de Stedendriehoek en Twente en het Noord- en Oost-Europese achterland. De Rijksweg A1 heeft meerdere functies. Op regionaal niveau vormt de A1 een belangrijke verbinding binnen en tussen de regio Stedendriehoek en de regio Twente. In de Stedendriehoek vormt de A1, door het beperkte aantal IJsselpassages een cruciale schakel. Op nationaal niveau verbindt de A1 economische gebieden in de Randstad, de Stedendriehoek en Twente. Door de aansluiting op de A50 vormt de A1 voor de eraan gelegen gebieden bovendien de belangrijkste verbinding van en naar Noord- en Zuid-Nederland. Internationaal gezien is de A1 onderdeel van de achterlandverbinding E30 die de mainports Schiphol en Rotterdam verbindt met Twente, Duitsland, Polen en de Baltische republieken. De A1 is een van de belangrijkste corridors in het Trans European Network for Transport (TEN\_T) en vormt samen met de A12/A15 en de A67/A74 één van de drie hoofdverbindingssassen voor goederenvervoer tussen Nederland en Duitsland. Er is nog steeds sprake van een toename van het internationale (vracht)verkeer tussen de Randstad, Duitsland en Oost- Europa. De A1 wordt door haar bijzondere ruimtelijke kwaliteit gezien als het visitekaartje van Oost-Nederland.

Op 31 oktober 2013 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) na een intensieve samenwerking met de regio een voorkeursalternatief voor de verbreding van de A1 Apeldoorn-Azelo vastgesteld. Door de capaciteitsuitbreiding van de A1 wordt de doorstroming en verkeersveiligheid op één van de belangrijkste oost-westverbindingen van ons land sterk verbeterd. Ook wordt met de uitbreiding van de IJsselpassage bij Deventer, waarop veel lokaal en regionaal verkeer is aangewezen, het verkeersnetwerk robuuster gemaakt.

Deze notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vormt het begin van de m.e.r.-procedure behorende bij het Tracébesluit 'Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn - Azelo'. Het doel van deze notitie is om aan te geven welke voorkeursoplossing in het milieueffectrapport en tracébesluit onderzocht en uitgewerkt gaat worden. Ook wordt het onderzoeksprogramma, de referentiesituatie en het plangebied/studiegebied weergegeven.

De notitie wordt gebruikt voor de raadpleging van de bij de voorbereiding van het tracébesluit betrokken bestuursorganen en adviseurs. Tevens is deze notitie als informatiedocument bedoeld voor geïnteresseerde burgers, bedrijven en instanties. Op de NRD kan een ieder een inspraakreactie geven tijdens de terinzageleggingsperiode van 12 december 2014 tot en met 7 januari 2015. Aan de hand van deze notitie, de inspraakreacties op deze notitie en het advies van betrokken bestuursorganen en adviseurs, bepaalt de minister van Infrastructuur en Milieu de definitieve reikwijdte en het detailniveau van het tracébesluit en het milieueffectrapport.

### 1.2 Waarom een m.e.r.?

Bij grootschalige infrastructuurprojecten zoals de verbreding van de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Azelo dient een m.e.r.-procedure te worden doorlopen. Hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (hierna te noemen: Wm) bevat het wettelijke

kader voor de m.e.r.-procedure. Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige plek te geven in de besluitvorming over plannen die belangrijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan een 'moederprocedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt.

In het voortraject van deze m.e.r.-procedure zijn er een aantal verplichte stappen:

- openbare kennisgeving van het voornemen tot opstellen van een MER (het officiële startsein);
- mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen op het voornemen en de reikwijdte en detailniveau van het te verrichten onderzoek;
- raadplegen adviseurs en bestuursorganen over reikwijdte en detailniveau van het te verrichten onderzoek.

De eerste fase van het MER bestaat uit het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In voorliggende concept NRD is de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER voor de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Azelo beschreven. In deze concept NRD is aangegeven wat er in het MER wordt onderzocht en welke methodiek en beoordelingskader voor de milieubeoordeling worden gehanteerd. Op basis van de ontvangen adviezen en zienswijzen wordt de definitieve Reikwijdte en Detailniveau voor het MER bepaald.

### **1.3 MER en Reikwijdte en Detailniveau**

In de planuitwerkingsfase zal de gekozen voorkeursvariant worden uitgewerkt naar het detailniveau van een tracébesluit. Ter onderbouwing van dit besluit zal een MER worden opgesteld. Deze NRD is bedoeld om betrokkenen vooraf te informeren en te raadplegen over de gewenste inhoud en diepgang van het MER, ofwel over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. De 'reikwijdte' geeft aan welke alternatieven en varianten in het MER worden onderzocht en welke milieuaspecten/effecten in beeld worden gebracht. Het 'detailniveau' betreft de wijze van onderzoek (kwalitatief of kwantitatief).

In deze NRD is onder meer beschreven:

- welke voorgeschiedenis het project heeft doorgemaakt;
- wat de doelstellingen zijn van het project;
- welk alternatief wordt onderzocht in het MER en welke alternatieven en varianten in de voorgaande fase zijn afgefallen;
- welk beoordelingskader in het MER gebruikt wordt bij de beoordeling van het voorkeursalternatief.

### **1.4 Wat er aan vooraf ging (verkenning)**

De discussie over de verbreding van de A1 in de regio Stedendriehoek en Twente speelt al vele jaren. In 2004 zijn de eerste voorbereidingen getroffen voor de planvorming van de verbreding van de A1 conform het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT). In 2006 zijn deze voorbereiding door het Rijk stilgelegd doordat het landelijke beleid is gewijzigd. Sindsdien zijn er vanuit de regio (Provincie Gelderland, Provincie Overijssel, regio Stedendriehoek en de Regio Twente) verscheidene onderzoeken en voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd. In 2009 is de regionale verkenning naar capaciteitsuitbreiding geïntegreerd met de gebiedsgerichte verkenning van de A1-zone. Deze verkenning naar verschillende varianten leidde in 2010 tot een onderbouwd en gedragen en financieel uitvoerbaar voorkeursalternatief. Deze inspanning van de regio heeft in oktober 2013 geleid tot

een bestuursovereenkomst waarin de bestuurlijke voorkeur voor een integrale verbreding van de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Azelo is vastgesteld.

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft mede op advies van de regionale overheden haar voorkeur uitgesproken voor het alternatief A integrale verbreding (zie paragraaf 3.1). Hiermee wordt gekozen voor de meest kosteneffectieve oplossing met de minste impact op de omgeving. De keuze voor de bestuurlijke voorkeursvariant is op 31 oktober 2013 vastgesteld door de minister in de brief aan de Tweede Kamer.

Een uitgebreide uiteenzetting van het onderzoeks- en besluitvormingsproces is opgenomen in bijlage B.

## 1.5 Planuitwerkingsfase

De volgende fase om te komen tot de realisatie van de integrale verbreding van de A1 is de planuitwerkingsfase. De aankondiging samen met deze notitie Reikwijdte & Detailniveau is de start van deze nieuwe fase. Het onderzoek in de planuitwerking (MER en ontwerp tracébesluit) is gericht op de volgende onderdelen:

- hoe komt de voorkeursvariant er precies uit te zien en hoe wordt deze ingepast in de omgeving?
- welke effecten voor natuur en milieu zijn er te verwachten?
- hoe worden die effecten gemitigeerd (verzacht) dan wel gecompenseerd?
- wijken de kosten/effecten bij de detailuitwerking af van wat in de voorgaande fase werd verwacht?

Het MER wordt samen met het ontwerp tracébesluit ter inzage gelegd. Een ieder kan dan een zienswijze indienen op het MER en het ontwerp tracébesluit. Bij de vaststelling van het tracébesluit worden de ingediende zienswijze betrokken. In het tracébesluit wordt het definitieve tracé planologisch vastgelegd inclusief eventuele mitigerende of compenserende maatregelen. De vaststelling van het tracébesluit is voorzien in 2017. De realisatie vindt plaats in twee fasen. De eerste fase kan, door gebruik te maken van de voorfinanciering vanuit de regio, in 2017 worden gestart en is in 2020 klaar. De 2e fase start in 2024, vanaf dat moment zijn de rijksgelden beschikbaar. Openstelling van de verbinding is voorzien in 2026.

**Figuur 1.1: A1 Apeldoorn – Azelo**

## Lange termijn 2017-2020





## Lange termijn 2024-2028



### 1.6 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) worden de probleem- en doelstelling van het project kort beschreven. Tevens wordt aan de hand van eerdere stappen die in het project zijn gezet een kader geschetst voor het uit te voeren onderzoek in het MER. Hoofdstuk 3 beschrijft de referentiesituatie en het voorkeursalternatief die in het MER onderzocht worden. In hoofdstuk 4 zijn het plan- en studiegebied voor de A1 Apeldoorn-Azelo geschetst. Hoofdstuk 5 geeft aan welk milieuonderzoek zal worden uitgevoerd in het kader van het MER en welk detailniveau dit zal hebben. Ter afsluiting wordt in hoofdstuk 6 informatie over het verdere verloop van de procedure beschreven.

## 2 Probleembeschrijving, doelstelling en kader

### 2.1 Probleembeschrijving

Op dit moment is de A1 tussen de knooppunten Beekbergen en Azelo een weg met 2x2 rijstroken. Tussen knooppunt Beekbergen en Deventer-Oost zijn spitsstroken aanwezig. De aanleg van deze spitsstroken heeft bijgedragen aan een verbeterde doorstroming en het bieden van extra capaciteit. Ondanks een aantal aanvullende kortetermijnmaatregelen neemt de verkeersdruk op de A1, vooral door het grote aanbod van vrachtverkeer, steeds meer toe. Zonder maatregelen zal de Rijksweg A1 Apeldoorn – Azelo een knelpunt worden in de verbinding op regionaal, nationaal en internationaal niveau. Uitbreiding van de wegcapaciteit is noodzakelijk om het functioneren van het hoofdwegennet en het onderliggend regionale wegennet te waarborgen.

Er zijn diverse indicatoren die wijzen op de noodzaak van de capaciteitsuitbreiding. Hieronder wordt kort het probleem geschetst van de huidige situatie van de Rijksweg A1 op het traject Apeldoorn – Azelo in combinatie met de toekomstige toename van het (vracht)verkeer. Streefwaarde voor de reistijd in de spits wordt overschreden.

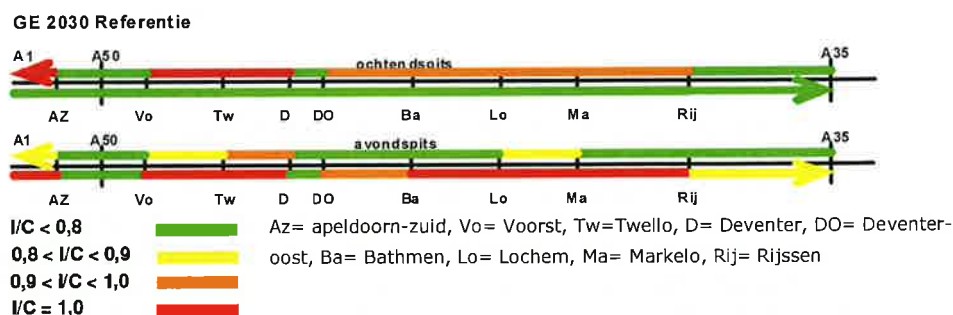
In bijlage zes van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit gepresenteerd die (gewijzigd) van kracht blijven. Eén essentieel onderdeel betreft de bereikbaarheid over de weg. De streefwaarde voor het hoofdwegennet is dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Wanneer de streefwaarde wordt overschreden, is er sprake van een knelpunt.

Met behulp van rekenmodellen in de vorm van de Nationale Markt- en Capaciteits-Analyse (NMCA) zijn in 2011 nieuwe analyses gemaakt van de knelpunten op het Rijkswegennet. Uit deze modellen blijkt dat de verkeersafwikkeling op de A1 tussen de knooppunten Beekbergen en Azelo zowel in 2020 als in 2030 een knelpunt is in het lage (RC) en het hoge (GE) economische groeiscenario. Er is voor het jaar 2030 een reistijdfactor in de spits vastgesteld van 1.53 (bij RC) en 1.72 (bij GE). Wegens de grote lengte van het traject is de filevorming aanzienlijk.

#### **Capaciteit van de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en knooppunt Azelo is ontoereikend**

De verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C) biedt inzicht in de verhouding tussen vraag en aanbod van het verkeer en daarmee de benutting van het wegennet. Op wegvakniveau biedt een I/C verhouding inzicht in de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Een I/C verhouding kleiner of gelijk aan 0,8 (groen) betekent een goede verkeersafwikkeling zonder file, een I/C verhouding van tussen de 0,8 en 0,9 (geel) een matige verkeersafwikkeling met file op drukke dagen, een I/C verhouding groter dan 0,9 (oranje) betekent een slechte verkeersafwikkeling met meestal file en een I/C verhouding van 1 (rood) is een knelpunt met structurele file.

Het traject kent diverse wegvakken met een matige of slechte verkeersafwikkeling of zelfs structurele files, verspreid over het hele traject. In de referentiesituatie (2030) is gedurende de ochtendspits sprake van overbelasting op de noordbaan (rijrichting vanaf knooppunt Azelo richting aansluiting Apeldoorn-Zuid). In de avondspits vindt juist een overbelasting van de weg op de zuidbaan plaats (vanaf aansluiting Apeldoorn-Zuid richting knooppunt Azelo). Dit leidt tot een afname van de bereikbaarheid en verhoogt de druk op het onderliggend wegennet.



### Hoog aandeel vrachtverkeer belemmert doorstroming

De A1 kent als achterlandverbinding en als één van de belangrijkste transportaders van Nederland een hoog aandeel vrachtverkeer gedurende de hele dag. Voor het deel ten westen van Deventer gaat het in de huidige situatie om circa 18% van het totale verkeer per etmaal. Ten oosten van Deventer is het aandeel nu circa 21% van het totale verkeer per etmaal. Het vrachtverkeer zal naar verwachting tot 2030 sterk toenemen. Rijden er in de huidige situatie tijdens de spits circa 600 vrachtwagens per uur, in 2030 kan dit oplopen tot 900 a 1100 vrachtwagens (bron: verkeersmodel 2013). Bij vrachtwagenstromen van meer dan ca 750 vrachtwagens per uur wordt de rechterrijstrook niet volledig benut. Hierdoor ontstaat er colonnevorming waardoor het in- en uitvoegen bij toe- en afritten moeilijker wordt met als gevolg dat de verkeersonveiligheid toeneemt. Bij intensiteiten van het vrachtverkeer boven 1.000 vrachtwagens per uur treden forse problemen op: de rechterrijstrook raakt overbelast en/of de capaciteit van de overige rijstroken dalen, doordat ook daar meer vrachtwagens gaan rijden. Het in- en uitvoegen bij toe- en afritten wordt in een dergelijke situatie uitermate lastig en zelfs gevaarlijk.

### Weefbewegingen zorgen voor congestie en verkeersonveilige situaties

Op het wegvak tussen Twello en Deventer-Oost vinden in de huidige situatie veel uitwisselingen van verkeer en weefbewegingen plaats. Het resultaat is een forse hoeveelheid verkeersbewegingen op een relatief klein stuk weg, wat met zich meebrengt, dat er op frequente basis file ontstaat die de verkeersafwikkeling negatief beïnvloedt. Ook het ontstaan van incidenten ten gevolge van de hoge verkeersdruk levert overlast op. Deze incidenten hebben niet alleen gevolgen voor het functioneren van de A1. De effecten breiden zich soms ook uit tot op het onderliggende wegennet (lokale wegennet), met alle negatieve gevolgen van dien.

### Relatief hoog aantal ongevallen

Uit het rapport Veilig over Rijkswegen 2011 van Rijkswaterstaat (2012) blijkt dat het aantal ongevallen op de A1 tussen Apeldoorn en Azelo hoger ligt dan het gemiddelde voor Oost-Nederland. Vooral het hoge aantal kop-staartbotsingen bij fileknelpunten speelt daarin een belangrijke rol. Bij het fileknelpunt bij Deventer Oost bevindt zich een verkeersongevallenconcentratie. Met het toenemen van de intensiteit wordt een verdere stijging van het aantal ongevallen verwacht.

In bijlage zes van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt verkeersveiligheid op de weg als belangrijk doel genoemd. Er dient een permanente verbetering van de verkeersveiligheid door reductie van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden plaats te vinden. Het nationale doel is een reductie

van het aantal verkeersdoden tot maximaal 500 in 2020 en een reductie van het aantal ernstig verkeersgewonden tot maximaal 10.600 in 2020.

De nationale doelstelling werkt voor alle betrokken decentrale overheden in gelijke mate door in provinciale en regionale doelstellingen, zodat alle betrokken decentrale overheden de aantallen met eenzelfde percentage terugbrengen als het nationale doel voor 2020. De betrokken decentrale overheden werken deze doelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners uit in provinciale en regionale maatregelpakketten die zowel maatregelen op het gebied van gedrag als voertuig als op het gebied van infrastructuur bevatten en waarbij in ieder geval aandacht wordt geschonken aan het goederenvervoer (vracht- en bestelwagens). Aanpakken van het fileprobleem op de A1 tussen Apeldoorn en Azelo zou de verkeersveiligheidsdoelstelling voor Oost-Nederland dichterbij brengen.

#### **Toenemende verkeersdruk op het onderliggend wegennet**

Doordat het hoofdwegennet verder dichtslibt, zullen steeds meer weggebruikers er voor kiezen om gebruik te maken van het onderliggend wegennet. Hierdoor zal de verkeersdruk op de provinciale en gemeentelijke wegen toenemen en de verkeersafwikkeling op deze wegen afnemen met gevolgen voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

#### **Onveiligheid en slechte kwaliteit rust- en verzorgingsplaatsen**

Een aantal verzorgingsplaatsen langs de A1 kenmerkt zich door onveiligheid, parkeeroverlast van goederenvervoer, slechte voorzieningen en ongewenst gebruik. Dit vormt een probleem voor de verschillende gebruikers en de directe omgeving van deze verzorgingsplaatsen.

#### **Bijzondere verbinding met de omgeving**

De weggebruiker van de A1 kan een afwisselend en karakteristiek landschap ervaren met enkele voor Nederlandse begrippen grote hoogteverschillen en een indrukwekkend snelwegpanorama bij de IJsselvallei. De kwaliteit van deze ervaring ontstaat uit het oorspronkelijke 'parkway' ontwerp. Door een diversiteit aan autonome ruimtelijke ontwikkelingen staat deze kwaliteit onder druk. Bijvoorbeeld door een sterkere interactie van verstedelijkt gebied met de weg of door een toename van wegverkeer, wegmeubilair, geluidswallen en beplanting die de waardevolle doorzichten verstoort of wegneemt.

## **2.2**

### **Probleemstelling**

Zonder verbreding van de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Deventer neemt niet alleen de bestaande filevorming toe op de A1 ten westen van knooppunt Beekbergen en ten oosten van aansluiting Deventer, maar ook op de A50 ten noorden en ten zuiden van knooppunt Beekbergen. Er is namelijk een sterke relatie tussen het verkeer op de A50 en dat op de A1. Ook heeft de filevorming als gevolg van knelpunten en verkeersonveiligheid een negatieve invloed op de betrouwbaarheid van de verkeersafwikkeling en de robuustheid van de verbinding A1. Dit wordt nog versterkt doordat de A1 een van de weinige oost-westverbindingen over de IJssel is.

## **2.3**

### **Doelstelling**

#### **Hoofddoelstelling**

Het doel van het project Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn-Zuid – Azelo is het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Azelo, het verbeteren van de robuustheid van het wegennetwerk

binnen de corridor A1 Apeldoorn-zuid – Azelo. Hiermee wordt de oost-west verbinding en de ruimtelijk-economische structuur van de regio versterkt.

### **Nevendoelstelling**

De grootschalige aanpak van de A1 biedt de mogelijkheid om de ruimtelijke kwaliteit op en om de A1, het parkway karakter en de verbinding met de omgeving waar mogelijk te herstellen, behouden of te verbeteren en dit ook op een duurzame wijze te doen. Dit nevendoeel is afgeleid van de afspraken in de bestuursovereenkomst d.d. 30 oktober 2013.

### **Capaciteitsuitbreiding A1 sluit aan bij diverse beleidsdoelstellingen**

Capaciteitsuitbreiding van de A1 sluit aan bij beleidsuitgangspunten zoals vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)<sup>1</sup>, namelijk versterking van de ontsluiting van de mainports Schiphol, Rotterdam en de Randstad en ontsluiting van de stedelijke regio Twente met de topsector 'hightech systemen en materialen'. Daarnaast spreekt de SVIR de ambitie uit hoofdverbindingen buiten de Randstad, en daarmee ook de A1, te verbreden naar snelwegen met minimaal 2x3 rijstroken, tenzij wordt aangetoond dat 2 x2 rijstroken op de lange termijn voldoende is. De Europese Unie heeft de (multimodale) A1-corridor opgenomen in het Trans-Europese Netwerk Transport-infrastructuur (TEN-T). Verder is de A1 van belang voor het realiseren van diverse beleidsdoelstellingen van regionale overheden en samenwerkingsverbanden zoals de Gebiedsagenda Oost-Nederland en het Gebiedsdocument Twente.

## **2.4 Kader**

De in de verkenningsfase gemaakte keuzes en genomen besluiten bepalen in belangrijke mate de uitgangssituatie van het vervolg van het project (planuitwerkingsfase) en het MER.

Onderdeel van het MER is een passende beoordeling. De passende beoordeling heeft tot doel om te onderzoeken of er significante effecten op Natura 2000-gebieden zijn. In de passende beoordeling zal de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS) betrokken worden.

In het MER zal gedetailleerd aandacht worden besteed aan de inpassing en worden voor veel milieuthema's gedetailleerdere onderzoeken verricht. Welke milieuthema's en aspecten onderzocht worden, staat in hoofdstuk 5 beschreven.

### **Projectscope**

De projectscope van het (ontwerp)tracébesluit/MER loopt van vóór aansluiting A1 Apeldoorn-Zuid (kilometer 82,0) tot knooppunt Azelo (kilometer 141,2). Het traject kan in de uitgangssituatie in hoofdlijnen opgedeeld worden in een westelijk deel met 3 rijstroken per richting (2 rijstroken met een spitsstrook vanaf knooppunt Beekbergen tot Deventer-Oost) en een oostelijk deel met 2 rijstroken per richting. De projectgrenzen zullen gedurende de planvorming toenemen in detaillering en definitief in het (ontwerp)tracébesluit worden vastgelegd.

### **Ruimtelijk- en duurzaamheidskader**

<sup>1</sup> Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012), Structuurvisie Infrastructuur en Milieu: *Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*

Momenteel wordt in samenwerking met verschillende betrokken partijen uit de regio een Gebiedsbeeld A1 zone Apeldoorn-Azelo opgesteld. Deze visie beperkt zich tot de directe zone om de A1. Naast dit gebiedsbeeld is ook een duurzaamheidsvisie opgesteld. Beide documenten vormen de basis voor de wegbeeldvisie. De wegbeeldvisie vormt op haar beurt het ruimtelijk kader voor het (ontwerp)tracébesluit/MER voor de capaciteitsuitbreiding van de A1.

### 3 Alternatieven

In het MER worden de effecten onderzocht van:

- de referentiesituatie (huidige situatie + autonome ontwikkelingen, overeenkomstig de omschrijving in paragraaf 3.2);
- het voorkeursalternatief (overeenkomstig paragraaf 3.1).

#### 3.1 Voorkeursalternatief

Het tracébesluit voor de toekomstige situatie betreft de verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo volgens het bestuurlijke voorkeursalternatief uit de verkenning capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn-Azelo (te weten het alternatief integrale verbreding). Rijk en regio hebben overeenstemming over de scope van de capaciteitsuitbreiding A1: 2x3 rijstroken tussen Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen; tussen knooppunt Beekbergen en de brug over de Groote Wetering wordt de parallelstructuur verlengd en uitgebreid naar 2x3 (hoofdrijbaan) en 2x2 (parallelbaan) rijstroken. Tussen de brug over de Groote Wetering en Deventer-Oost wordt verbreed naar 2x4 rijstroken (binnen het beschikbare brugprofiel bij Deventer) en tussen Deventer-Oost en Azelo naar 2x3 rijstroken (verbreding in de middenberm).

De projectscope is gebaseerd op 'bouwstenen', met als basis een sobere maar toekomstvastе wegverbreding. De bouwstenen bevatten noodzakelijke maatregelen t.a.v. toekomstvastheid van het wegontwerp inclusief de aansluitingen op het onderliggende wegennet, wettelijke inpassingsmaatregelen en capaciteitsuitbreiding van verzorgingsplaatsen. Ook maatregelen ten aanzien van landschap, water en natuur worden gerealiseerd conform het principe van 'sober en doelmatig', waarbij het voldoen aan vigerende wet- en regelgeving het uitgangspunt is. Over de gehele lengte worden viaducten en aansluitingen op het onderliggend wegennet indien nodig aangepast. Uit de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief moet blijken om welke aansluitingen op het onderliggend wegennet dit gaat.

**Figuur 3.1: A1 Apeldoorn – Azelo, voorkeursalternatief**

## Lange termijn 2017-2020



## Lange termijn 2024-2028

### Apeldoorn – Twello

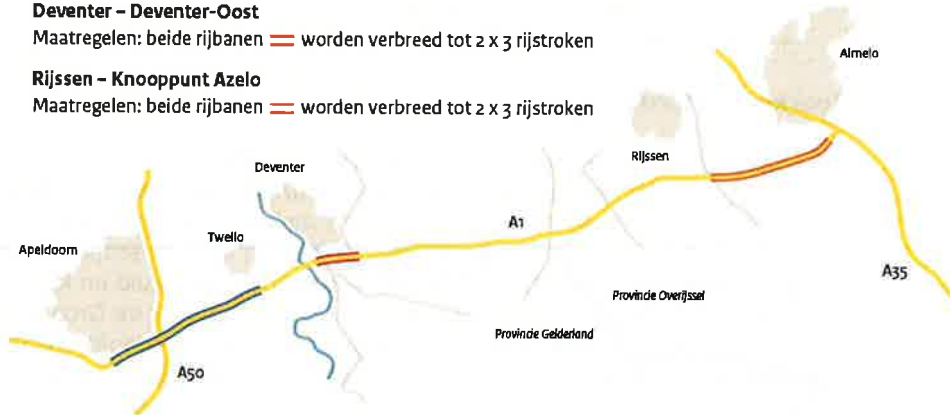
Maatregelen: beide rijbanen = worden verbreed tot 2 x 4 rijstroken

### Deventer – Deventer-Oost

Maatregelen: beide rijbanen = worden verbreed tot 2 x 3 rijstroken

### Rijssen – Knooppunt Azelo

Maatregelen: beide rijbanen = worden verbreed tot 2 x 3 rijstroken



In het ontwerptractébesluit en bijbehorend MER zal het voorkeursalternatief in de voorgestelde variant verder worden geoptimaliseerd, aansluitend op de projectdoelstellingen en passend binnen de financiële kaders. In het MER wordt tevens onderzocht welke optimalisaties vanuit oogpunt van natuur, milieu en/of ruimtelijke kwaliteit mogelijk zijn.

### 3.2 Referentiesituatie (2030)

De referentiesituatie is de huidige situatie op de wegvakken in het studiegebied inclusief de autonome ontwikkelingen. Bij de planvorming van de capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn-Azelo wordt uitgegaan van de situatie in het jaar 2030. De autonome ontwikkeling beschrijft de situatie wanneer er in fysieke zin niets verandert aan de A1 tussen de aansluiting Apeldoorn-Zuid en Knooppunt Azelo en de toe- en afritten. Wel wordt rekening gehouden met infrastructurele en ruimtelijke plannen rondom het tracé waarover ten aanzien van de uitvoering al een besluit is genomen. Het gaat dan om plannen die voor 2030 uitgevoerd moeten zijn.

#### **Welke genomen besluiten maken deel uit van de referentiesituatie?**

De referentiesituatie is wat betreft de weginfrastructuur de huidige situatie aangevuld met de Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) maatregelen waarover in beginsel besloten is, aangevuld met vastgestelde uitbreidingen van het regionale wegennet. De volgende autonome aanpassingen en maatregelen zijn de laatste jaren gerealiseerd of de komende periode voorzien:

- de verbreding van de N35 tussen Zwolle en Wijthmen naar een 2x2 autoweg;
- de realisatie van de traverse bij Nijverdal;
- de N35 Nijverdal – Wierden is gewijzigd in een 2x2 100km/uur autoweg;
- de N36 bij Wierden is verbonden met de A35;
- In het kader van de Planuitwerking A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen wordt gewerkt aan het realiseren van weefstroken op de A1, een directe verbindingsboog tussen de A1 en A50, en een extra rijstrook op de A50 tussen de A1 en verzorgingsplaats De Brink.



De rijstrookconfiguratie in de referentiesituatie op de rest van het traject is als volgt:

- Knooppunt Beekbergen (A50/A1)-Deventer Oost: 2x2 rijstroken + spitsstroken;
- Deventer Oost-Azelo: 2x2 rijstroken.

In de omgeving van de A1 zijn diverse (ruimtelijke) ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het toekomstige gebruik en de inrichting van de A1. Belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn het Programma Hoogfrequent Spoor, diverse capaciteitsuitbreidingen ten behoeve van de binnenvaart en regionale ontwikkelingen zoals het verbeteren van het openbaar vervoer en nieuwbouwlocaties of bedrijventerreinen. In het MER zal een uitgebreide beschrijving van de specifieke ruimtelijke ontwikkelingen worden opgenomen.

## 4 Plan- en studiegebied

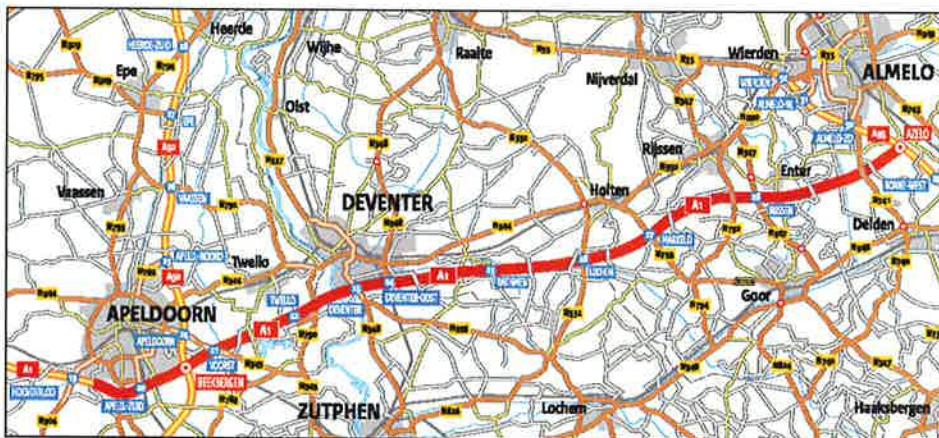
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het plangebied en het studiegebied van het project A1 Apeldoorn-Azelo.

### 4.1 Plangebied

Het plangebied is het gebied waarin de infrastructurele maatregelen voor de A1 Apeldoorn-Azelo daadwerkelijk plaatsvinden. Dit is het gebied dat wordt vastgelegd in het tracébesluit.

De definitieve begrenzing van het plangebied hangt af van het uiteindelijke ontwerp, inclusief de werkterreinen.

**Afbeelding 4.1. Plangebied A1 Apeldoorn-Azelo**



### 4.2 Studiegebied

Naast het plangebied is er ook sprake van een studiegebied. Dit is het invloedsgebied van de capaciteitsuitbreiding. Het studiegebied verschilt per (natuur- en milieu-)aspect. De begrenzing hangt af van de aard, omvang en uitstraling van de effecten.

De effecten die in het plangebied optreden hebben voornamelijk betrekking op de directe omgeving of de ondergrond bij het tracé. Thema's zoals archeologie, bodem, water en cultuurhistorie ondervinden een direct effect als gevolg van de capaciteitsuitbreiding. Naast effecten die optreden in de directe omgeving van het tracé zijn er ook effecten op grotere afstand. Bijvoorbeeld bij thema's zoals geluid, verkeer, luchtkwaliteit en gezondheid kunnen de effecten tot grote afstand van het daadwerkelijke tracé merkbaar zijn. Het gebied tot waar effecten zich voor kunnen doen als gevolg van de capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn- Azelo wordt het 'studiegebied' genoemd. De capaciteitsuitbreiding heeft bijvoorbeeld een impact op de verkeersstromen op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Het is dan ook de verwachting dat voor het thema verkeer het grootste studiegebied gehanteerd moet worden. Ook voor de thema's luchtkwaliteit en geluid geldt een studiegebied, dat zich uitstrekt over meerdere gemeenten en het hoofdwegennet en onderliggend wegennet. Voor andere (milieu)aspecten is het studiegebied kleiner. Het definitieve plan- en studiegebied wordt in het ontwerp-tracébesluit/MER

weergegeven. In het MER zal per aspect het studiegebied worden aangegeven en verantwoord. Hiervoor wordt in het vervolg van deze paragraaf per thema al een aanzet gedaan.

### **Verkeer**

Het studiegebied voor de effectbepaling verkeer en vervoer beslaat een groot gebied bestaande uit de belangrijkste wegvakken op het hoofdwegenet en onderliggende wegennet. In principe vallen de wegvakken binnen het studiegebied waar als gevolg van het project sprake is van een toename of afname van intensiteiten van 10% of meer in het jaar 2030.

### **Luchtkwaliteit**

Voor het studiegebied voor luchtkwaliteit wordt de gebiedsafbakening gehanteerd, zoals opgenomen in de Tracéwet. Het studiegebied beperkt zich tot het projecttracé van de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting ten opzichte van de projectgrenzen, zoals opgenomen in het besluit, en aan weerszijden van het hoofdwegenet (HWN) tot één kilometer van uit de meest buitengelegen rijstroken. Binnen dit gebied worden alle wegen behorend tot het HWN in de berekeningen meegenomen. Wat betreft het onderliggend wegennet worden conform de bepalingen in de Tracéwet de wegvakken in de berekeningen meegenomen, die zich bevinden binnen één kilometer aan weerszijden van de wegvakken van het HWN in het hierboven beschreven gebied, én die bovendien in de Monitoringstool zijn opgenomen.

### **Geluid**

Voor de afbakening van het studiegebied voor het akoestisch onderzoek zijn de toekomstige verkeerscijfers voor de referentiesituatie en de plansituatie (voorkeursalternatief) bepalend. De directe omgeving van het tracé voor de A1 Apeldoorn-Azelo zal in het onderzoek worden betrokken. Daarnaast wordt gekeken naar het uitstralingseffect van de ingreep. Inzicht wordt gegeven voor welke wegvakken als gevolg van de ingreep significante geluidseffecten optreden (voor zowel het rijkswegennet als het onderliggend wegennet).

### **Externe veiligheid**

In het studiegebied voor externe veiligheid vallen alle hoofdwegen waar naar het oordeel van de minister van Infrastructuur en Milieu redelijkerwijs kan worden verwacht dat de stromen van gevaarlijke stoffen als gevolg van de capaciteitsuitbreiding van de A1 Apeldoorn-Azelo zullen wijzigen, dit conform de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten (2014). Naast de selectie van relevante wegvakken wordt het invloedsgebied voor externe veiligheid begrensd door de 1% letaliteitsafstanden. Dit is de afstand gemeten vanuit het hart van de weg tot waar de kans van 1% bestaat op een dodelijk slachtoffer als gevolg van een ongeluk met gevaarlijke stoffen. De 1 % letaliteitsafstand is afhankelijk van de categorieën gevaarlijke stoffen die over de weg worden vervoerd en kan oplopen tot meer dan 4 kilometer.

### **Bodem**

Voor het thema bodem is het studiegebied (de onderzoekslocatie) gelijk aan het plangebied (zoals weergegeven in afbeelding 4.1.) aangezien de effecten op de bodem lokaal zijn en niet van invloed buiten het gebied waar de verbreding van de A1 Apeldoorn-Azelo plaatsvindt.

### **Water**

Het studiegebied voor het thema water bestaat uit het gebied waar ingrepen in de waterhuishouding worden genomen en de mogelijke effecten daarvan en effecten van de aanlegwerkzaamheden van de weg. Ook het eventueel doorkruisen van waterwingebieden en of grondwaterbeschermingsgebieden worden in het studiegebied betrokken.

### **Natuur**

Voor de afbakening van het studiegebied voor natuur is van belang of er in de (nabije) omgeving Natuurbeschermingswetgebieden, beschermde KRW-gebieden, EHS (Ecologische Hoofdstructuur), GNN (Gelders Natuurnetwerk) en gebieden met beschermde soorten flora en/of fauna voorkomen. Daarnaast liggen er in de nabijheid van de A1 verschillende Natura 2000-gebieden (Rijntakken, Veluwe, Sallandse Heuvelrug en Borkeld. Mogelijk kan stikstofdepositie invloed hebben op deze gebieden. Ten behoeve van de stikstofdepositieberekeningen zullen de relevante wegvakken worden geselecteerd. Dit zijn wegvakken met een significanten toe- of afname als gevolg van de voorgestelde aanpassing.

### **Landschap, cultuurhistorie en archeologie**

Het studiegebied voor de bepaling van de effecten op landschap en cultuurhistorie wordt met name bepaald door zichtlijnen en de afstand waarbinnen objecten kunnen worden waargenomen. Kaderstellend hierbij is de wegbeeldvisie die momenteel wordt opgesteld. Het studiegebied voor het aspect archeologie wordt bepaald door directe effecten vanwege de bouwwerkzaamheden, zoals het aanleggen van wegen, onttrekken van grondwater en zettingen.

### **Ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit**

Het studiegebied voor ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit wordt gevormd door de inpassingsvisie die momenteel wordt opgesteld. Deze visie is veel breder dan alleen het plangebied van de A1. Het betreft de omgeving in de directe invloedssfeer van de de A1. Het studiegebied wordt bepaald door die ruimtelijke ontwikkelingen of mogelijkheden voor het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid die een directe relatie hebben met de A1.

## 5 Beoordelingskader voor het MER

In dit hoofdstuk is het beoordelingskader opgenomen waarmee het voorkeursalternatief en de referentiesituatie in het MER op effecten zullen worden beoordeeld.

### 5.1 Algemene aanpak van het onderzoek

Voor de vergelijking en afweging van het voorkeursalternatief en de referentiesituatie worden in het MER de effecten voor de thema's verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid, bodem, water, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie en ruimtelijke kwaliteit bepaald. De thema's zijn daarbij weer onderverdeeld in aspecten die zijn afgeleid uit de plaatselijke waardevolle kenmerken, wet- en regelgeving en vigerend beleid. Het totaal aan thema's en aspecten, en de wijze waarop de verschillende aspecten zullen worden uitgedrukt, vormen het beoordelingskader. Aan de hand van deze thema's en aspecten worden de effecten van het voorkeursalternatief en de referentiesituatie beoordeeld.

De effecten worden in het MER waar nodig, mogelijk en relevant, kwantitatief (cijfermatig) beschreven en in andere gevallen kwalitatief (beschrijvend) weergegeven. Bij de beschrijving van de effecten wordt, daar waar dit aan de orde is, onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten (effecten tijdens de aanlegfase) en permanente effecten (na aanleg). De nadruk ligt daarbij op de permanente effecten van zowel de aanleg als het gebruik van de A1 Apeldoorn-Azelo. Voor ieder thema worden in het MER waar nodig mogelijke maatregelen voorgesteld voor het voorkomen of verminderen van optredende negatieve effecten. Vervolgens worden de 'resteffecten' na toepassing van de mitigerende maatregelen opnieuw beoordeeld. Indien nadelige effecten niet zijn tegen te gaan, worden - waar dit verplicht is - compenserende maatregelen voorgesteld.

### 5.2 Beoordelingskader

In deze paragraaf is per thema een voorstel voor het beoordelingskader opgenomen waarmee het voorkeursalternatief in het MER op effecten zal worden beoordeeld. De te onderzoeken effecten worden uiteindelijk bepaald door de minister van Infrastructuur en Milieu. Daartoe gebruikt de minister onder meer deze notitie, de zienswijzen op deze notitie en het advies van de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs. Voor wat betreft de capaciteitsuitbreiding van de A1 Apeldoorn-Zuid - Azelo gaat het vooral om de vraag wat de bijkomende effecten zijn van de voorgestelde uitbreiding en hoe deze effecten waar nodig gemitigeerd/gecompenseerd kunnen worden.

Het voorkeursalternatief zal worden getoetst aan de streefwaarde uit het SVIR (zie paragraaf 2.3).

Het beoordelingskader voor de toetsing van de effecten in de MER is opgenomen in tabel 5.1.

**Tabel 5.1. Beoordelingskader MER**

Thema	Criterium	Wijze van beoordeling
<b>Verkeer</b>		
Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>intensiteiten (etmaal en spitsuren)</li> <li>verkeersprestatie</li> </ul>	kwantitatief kwantitatief
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>I/C-verhoudingen</li> <li>Voertuigverliesuren</li> <li>Afname verkeer onderliggend wegennet</li> <li>Afwikkeling kruispunten toe- en afritten</li> </ul>	kwantitatief kwantitatief Kwantitatief kwantitatief
Betrouwbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>betrouwbaarheid reistijd</li> <li>robuustheid van het netwerk</li> </ul>	kwalitatief kwalitatief
<b>Verkeersveiligheid</b>		
Verkeersslachtoffers	<ul style="list-style-type: none"> <li>aantal ernstige ongevallen op hoofdwegennet</li> <li>aantal ernstige ongevallen op onderliggend wegennet</li> </ul>	kwantitatief kwantitatief
Verkeersveiligheid van het ontwerp	<ul style="list-style-type: none"> <li>kritische ontwerpelementen (aandachtspunten uitvoering wegontwerp en tijdelijke situatie)</li> </ul>	kwalitatief
<b>Luchtkwaliteit<sup>2</sup></b>		
Projecteffect (bijdrage concentraties NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> en PM <sub>2,5</sub> <sup>3</sup> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>wijzigingen in jaargemiddelde NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>-concentraties</li> </ul>	kwantitatief
Blootstelling	<ul style="list-style-type: none"> <li>aantal woningen en gevoelige bestemmingen in concentratieklassen:</li> <li>de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub></li> <li>de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub></li> </ul>	kwantitatief
<b>Geluid</b>		
Geluidbelaste woningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering in het aantal geluidbelaste woningen (geluidgehinderden) als gevolg van het wegverkeer binnen het studiegebied (per geluidbelastingsklasse)<sup>4</sup></li> </ul>	kwantitatief
Geluidbelast oppervlak	<ul style="list-style-type: none"> <li>toename van het akoestisch ruimtebeslag als gevolg van wegverkeerslawaai binnen het studiegebied</li> </ul>	kwantitatief
Cumulatie van geluid (weg/rail/industrie)	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering in de cumulatieve geluidbelasting binnen het studiegebied</li> </ul>	kwantitatief

<sup>2</sup> Het project is opgenomen in het (verlengde) Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Gecontroleerd wordt of het project Blankenburgverbinding overeenstemt met de omschrijving zoals deze is opgenomen in het NSL. Dit is van belang voor de juridische toets Wm.

<sup>3</sup> Vanaf 1 januari 2015 geldt er voor PM<sub>2,5</sub> een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties van 25 µg/m<sup>3</sup>. Voor projecten geldt pas vanaf 1 januari 2015 een toetsing van PM<sub>2,5</sub> aan de grenswaarde (zie Wm, bijlage 2, voorschrift 4.4, tweede lid 2). Voor projecten waarvoor het Tracébesluit ná 1 januari 2015 is voorzien, dient aanmerkelijk gemaakt te worden dat aan de grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> wordt voldaan.

<sup>4</sup> In beginsel wordt de situatie waarbij (voor de bestaande wegvakken van de rijksinfrastructuur) de GPP's zijn opgevuld, gezien als de situatie bij autonome ontwikkeling.

Thema	Criterium	Wijze van beoordeling
Geluidbelasting ter plaatse van referentiepunten uit het geluidregister	<ul style="list-style-type: none"> <li>binnen het afgebakende studiegebied is een overschrijding in beginsel niet toegestaan. Bij 'dreigende' overschrijding moeten beheersmaatregelen (bron- en overdrachtsmaatregelen) worden overwogen</li> </ul>	kwantitatief
<b>Externe veiligheid</b>		
Plaatsgebonden risico	<ul style="list-style-type: none"> <li>PR 10-6 / jaar</li> </ul>	kwantitatief
Groepsrisico	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oriëntatiewaarde</li> <li>toename groepsrisico</li> </ul>	kwantitatief kwantitatief
<b>Bodem</b>		
Bodemopbouw	<ul style="list-style-type: none"> <li>beïnvloeding bodemopbouw</li> </ul>	kwalitatief
Kwaliteit landbodem	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering gemiddelde kwaliteit (diffuse verontreinigingen)</li> <li>verandering van aanwezige</li> <li>verontreinigingen</li> </ul>	kwalitatief
Kwaliteit grondwater	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering van aanwezige verontreinigingen (boven interventiewaarde) in grondwater</li> </ul>	kwalitatief
Kwaliteit waterbodem	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering van aanwezige verontreinigingen</li> </ul>	kwalitatief
<b>Water<sup>5</sup></b>		
Waterhuishouding	<ul style="list-style-type: none"> <li>invloed op waterhuishouding (afvoer oppervlaktewater, doorsnijding watersysteem en waterberging)</li> </ul>	deels kwantitatief, deels kwalitatief
Waterkwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> <li>invloed op kwaliteit van grond- en oppervlaktewater inclusief oevers, omgang met afstromend wegwater</li> </ul>	deels kwantitatief, deels kwalitatief
<b>Natuur</b>		
Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000 en Beschermd Natuurmonumenten)	<ul style="list-style-type: none"> <li>effecten op instandhoudingsdoelen en indien nodig 'oude' doelen van Beschermd Natuurmonumenten<sup>6</sup></li> </ul>	kwalitatief en, waar nodig voor een juiste effectbeoordeling, kwantitatief
Ecologische Hoofdstructuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden<sup>7</sup></li> </ul>	kwalitatief en, waar nodig voor een juiste effectbeoordeling, kwantitatief
Overige beschermde	<ul style="list-style-type: none"> <li>vernietiging en/of aantasting leefgebied,</li> </ul>	kwalitatief en,

<sup>5</sup> Gezamenlijk met de betrokken waterbeheerders (Hoogheemraadschap van Delfland, waterschap Hollandse Delta en RWS) wordt het watertoetsproces doorlopen. Hiermee wordt het belang van de wateraspecten in het ontwerp en de beoordeling afdoende geborgd en afgestemd.

<sup>6</sup> De toetsing van effecten op instandhoudingsdoelen vindt plaats in de vorm van een passende beoordeling. Uit deze passende beoordeling wordt duidelijk of er al dan niet sprake is van significante effecten.

<sup>7</sup> De toets van de effecten op wezenlijke kenmerken en waarden betreft een toets aan (provinciaal) EHS-beleid, de zogenoemde 'nee tenzij-toets'.

<b>Thema</b>	<b>Criterium</b>	<b>Wijze van beoordeling</b>
gebieden (Weidevogelgebieden en opvanggebieden winterganzen)	verstoring	waar nodig voor een juiste effectbeoordeling, kwantitatief
Flora- en faunawet	<ul style="list-style-type: none"> <li>vernietiging en/of aantasting leefgebied, verstoring<sup>9</sup></li> </ul>	kwalitatief en, waar nodig voor een juiste effectbeoordeling, kwantitatief
Biologische KRW doelen <sup>8</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>effect op de biologische waterkwaliteitsparameters</li> </ul>	kwalitatief en, waar nodig voor een juiste effectbeoordeling, kwantitatief
Rode lijstsoorten	<ul style="list-style-type: none"> <li>vernietiging en/of aantasting leefgebied, verstoring</li> </ul>	kwalitatief en, waar nodig voor een juiste effectbeoordeling, kwantitatief
Boswet	<ul style="list-style-type: none"> <li>vernietiging van bomen en houtachtige opstanden</li> </ul>	kwantitatief
<b>Landschap</b>		
Landschapstype en -structuur	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering kwaliteiten landschapstype en -structuur</li> </ul>	kwalitatief
Ruimtelijk-visuele kenmerken	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering kwaliteiten ruimtelijk-visuele kenmerken</li> </ul>	kwalitatief
<b>Cultuurhistorie en Archeologie</b>		
Aardkunde	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering kwaliteiten aardkundige vormen en gebieden</li> </ul>	kwalitatief
Historisch geografie	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering kwaliteiten historische-geografische patronen, elementen en ensembles</li> </ul>	kwalitatief
Historische (steden)bouwkunde	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering kwaliteiten historisch-(steden)bouwkundige elementen</li> </ul>	kwalitatief
archeologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering kwaliteiten archeologische elementen</li> </ul>	kwalitatief
<b>Ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit</b>		
Gebruikswaarde wonen	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering huidig en toekomstig areaal woongebied</li> </ul>	kwantitatief
	<ul style="list-style-type: none"> <li>amoveren woningen</li> </ul>	kwantitatief
	<ul style="list-style-type: none"> <li>invloed op woonfunctie</li> </ul>	kwantitatief en deels kwalitatief
	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering bereikbaarheid woningen</li> </ul>	kwantitatief en deels kwalitatief
Gebruikswaarde werken	<ul style="list-style-type: none"> <li>verandering huidig en toekomstig areaal werkgebied (waaronder agrarisch gebied)</li> </ul>	kwantitatief
	<ul style="list-style-type: none"> <li>verplaatsing bedrijven (waaronder agrarische)</li> </ul>	kwantitatief

<sup>8</sup> De Kaderrichtlijn Water kent doelen voor de chemische en biologische waterkwaliteit. De chemische waterkwaliteit wordt in het rapport Water behandeld.



<b>Thema</b>	<b>Criterium</b>	<b>Wijze van beoordeling</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• invloed op werkfunctie</li> </ul>	kwantitatief en deels kwalitatief
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verandering bereikbaarheid bedrijven</li> </ul>	kwantitatief en deels kwalitatief
Gebruikswaarde recreatie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verandering huidig en toekomstig areaal recreatiegebied</li> </ul>	kwantitatief
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• invloed op recreatieve routes</li> </ul>	kwantitatief
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• invloed op recreatieve functie</li> </ul>	kwalitatief
Belevingswaarde statisch (omwonenden)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beleving nieuwe infra vanuit het omliggende gebied</li> </ul>	kwalitatief
Belevingswaarde dynamisch (gebruiker nieuwe infra)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• beleving gebied vanaf de weg</li> </ul>	kwalitatief
Sociale aspecten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sociale veiligheid</li> <li>• Sociale kwaliteit</li> </ul>	kwalitatief
Ruimtelijke ontwikkeling	<ul style="list-style-type: none"> <li>• invloed op geplande ruimtelijke ontwikkelingen nabijheid A1</li> </ul>	Kwalitatief
<b>Duurzaamheid</b>		
Duurzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Benutten mogelijkheden duurzaamheid op basis van de omgevingswijzer van RWS</li> </ul>	kwalitatief

## 6 Te volgen procedure

### 6.1 Tracébesluit en MER

Op de besluitvorming over infrastructurele projecten is de Tracéwet van toepassing. Deze wet beoogt een zorgvuldig proces voor de besluitvorming over de aanleg of het wijzigen van hoofdinfrastructuur. Om het voorkeursalternatief te realiseren, dient de procedure uit de Tracéwet doorlopen te worden. De minister van Infrastructuur en Milieu is bevoegd gezag en stelt het Tracébesluit vast. De A1 Apeldoorn-Azelo is opgenomen op de lijst van overgangprojecten bij de Tracéwet. Dit betekent dat direct met de voorbereiding van het tracébesluit kan worden gestart. Ten behoeve van het tracébesluit zal de uitgebreide procedure van milieueffectrapportage worden doorlopen. De m.e.r.-procedure leidt in deze fase van het project tot het opstellen van een MER gericht op de uitvoering van de voorkeursvariant.

### 6.2 Te doorlopen procedurestappen

#### Stap 1: Voornemen

Het voornemen om het voorkeursalternatief nader uit te werken ten behoeve van het tracébesluit en hiervoor de m.e.r.-procedure te doorlopen, wordt openbaar aangekondigd. Deze kennisgeving wordt gedaan door het bevoegd gezag. De kennisgeving vermeldt de inhoudelijke zaken van het voornemen, zoals informatie over de wijze waarop de procedure wordt doorlopen en wie daarbij wordt betrokken. Bij het voornemen wordt ook een voorstel voor de reikwijdte en detailniveau van het MER gevoegd. Een ieder wordt de gelegenheid geboden zienswijzen te geven op het voornemen een MER op te stellen voor de A1 Apeldoorn-Azelo en op het voorstel voor de reikwijdte en detailniveau van het MER.

#### Stap 2: Afbakening Reikwijdte & Detailniveau

Met deze stap wordt bepaald wat er in het kader van de planuitwerking nog in het MER onderzocht moet worden: de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Voor de A1 Apeldoorn-Azelo worden alle belanghebbenden inclusief de betrokken regionale omgevingspartijen geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER. Er bestaan geen wettelijke vereisten voor de vorm van de raadpleging. In dit geval wordt voor de raadpleging over reikwijdte en detailniveau voorliggend document gebruikt. Op basis van voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau, de zienswijzen daarop en het advies van betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs worden de definitieve reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport door de minister van Infrastructuur en Milieu bepaald. Aan de hand van de gestelde kaders kan het benodigde (milieu)onderzoek voor het opstellen van het MER starten. De stappen 1 en 2 worden gelijktijdig doorlopen. Deze NRD zal als bijlage bij het voornemen ter inzage worden gelegd. Eenieder kan dan zowel op het voornemen als op de NRD zijn of haar zienswijze geven.

#### Stap 3: Opstellen MER en ontwerp-tracébesluit

De initiatiefnemer bereidt in deze stap het MER en het ontwerp-tracébesluit voor. De eisen uit de Wet milieubeheer en de definitieve afbakening van het studiegebied bepalen de opzet van het MER. Het ontwerp-tracébesluit beschrijft de ligging van het gekozen tracé en de gevolgen voor onder meer het milieu, de veiligheid en de ruimtelijke ordening. Ook maatregelen op het gebied van bijvoorbeeld geluidhinder,

ecologie, water of van landschappelijke aard worden in het ontwerptractébesluit beschreven. De belangrijkste onderdelen van het MER zijn:

- een beschrijving van de keuze voor het voorkeursalternatief;
- een analyse van de huidige situatie en referentiesituatie;
- een analyse van de effecten van het voorkeursalternatief;
- een beschrijving van de mogelijke effectbeperkende maatregelen en een analyse van de zogenoemde 'resteffecten'.

In het MER wordt het voorkeursalternatief vergeleken met de referentiesituatie, zijnde de huidige situatie en autonome ontwikkeling waarin de capaciteitsuitbreiding van de A1 Apeldoorn-Azelo niet wordt gerealiseerd.

#### **Stap 4: Inspraak en advies op ontwerptractébesluit en MER**

Na het vaststellen van het MER en ontwerptractébesluit door de minister van I&M liggen de beide documenten gedurende zes weken ter inzage. Een ieder wordt in de gelegenheid gesteld zienswijzen over beide documenten naar voren te brengen. Het indienen van een zienswijze biedt u de gelegenheid uw mening te geven over de door de minister gekozen oplossing en de wijze waarop de uitwerking van het voorkeursalternatief in de omgeving zal worden ingepast. U kunt aangeven wat, volgens u, aan de voorgestelde inpassing kan worden verbeterd. Ook wanneer u nog niet eerder gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid in te spreken, kunt u op het ontwerptractébesluit reageren. Ook de bestuursorganen van de betrokken overheden adviseren over het ontwerptractébesluit en het MER.

#### **Stap 5: Vaststelling tracébesluit**

Na afweging van de ingekomen zienswijzen en adviezen op het ontwerptractébesluit en MER, stelt de minister van Infrastructuur en Milieu het tracébesluit vast. Dit tracébesluit is het definitieve besluit over de uitgewerkte oplossing en maakt duidelijk wat de gevolgen van het project zijn voor de omgeving. Vaststelling van het tracébesluit is voorzien in 2017.

#### **Stap 6: Beroep en uitspraak Raad van State**

Het tracébesluit wordt bekendgemaakt en ter inzage gelegd. Gedurende 6 weken na de dag van de terinzagelegging van het tracébesluit kunnen belanghebbenden, die over het ontwerptractébesluit een zienswijze naar voren hebben gebracht, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijze over het ontwerptractébesluit naar voren hebben gebracht, beroep instellen tegen het tracébesluit bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze rechter beslist in eerste en enige instantie over de ingestelde beroepen, binnen zes maanden na afloop van de beroepstermijn. De Crisis- en Herstelwet is op dit project van toepassing. Belangrijk element hierbij is dat andere overheden nog wel een zienswijze op het ontwerptractébesluit kunnen indienen maar niet in beroep kunnen gaan tegen het tracébesluit.

#### **Stap 7: Uitvoering en evaluatie**

Binnen een in het tracébesluit genoemde termijn na de ingebruikneming van de capaciteitsuitbreiding zal de minister de gevolgen van de ingebruikneming onderzoeken. Dit onderzoek wordt de opleveringstoets genoemd. De opleveringstoets dient ertoe aanvullend vertrouwen te geven dat ook na ingebruikneming van de verbrede weg aan de normen wordt voldaan. Uit het MER moet blijken welke effecten er op treden, en of het nuttig is om deze effecten te toetsen in een opleveringstoets.

Het onderzoek wordt uitgevoerd binnen de termijn die daarvoor in het tracébesluit wordt bepaald. Indien uit het onderzoek blijkt dat sprake is van een overschrijding

van normen die gelden voor deze milieuaspecten, dan wordt via daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes, zo nodig planmatig, in maatregelen voorzien. Daarnaast zal ook een evaluatie van het MER plaatsvinden. De opleveringstoets en de evaluatie van het MER worden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd.

### **6.3 Indienen zienswijze op concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau**

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt als bijlage bij het voornemen tot het opstellen van een MER vier weken ter inzage gelegd. In deze periode is het mogelijk voor een ieder om schriftelijk een reactie in te dienen. In uw reactie kunt u bijvoorbeeld aangeven wat volgens u niet mag worden vergeten in het verdere onderzoek, welke aandachtspunten u heeft voor het verdere proces en hoe u wilt worden betrokken/geïnformeerd bij de (verdere) planuitwerking.

Digitaal reageren kan via [www.platformparticipatie.nl/a1-apeldoorn-azelo](http://www.platformparticipatie.nl/a1-apeldoorn-azelo). U kunt uw schriftelijke inspraakreactie op deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau richten aan:

Directie Participatie  
o.v.v. A1 Apeldoorn – Azelo  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag

#### **Nadere informatie**

Voor meer informatie over het voornemen en de inhoud van de notitie Reikwijdte en Detailniveau kunt u contact opnemen met de informatielijn van Rijkswaterstaat, telefoon 0800 8002 (gratis) of via [08008002@rws.nl](mailto:08008002@rws.nl). Met vragen over de procedure kunt u terecht bij de Directie Participatie, telefoon 070 456 8999.

#### **Wat gebeurt er met uw reactie?**

De zienswijzen worden betrokken bij het definitief maken van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en worden daarmee gebruikt om een leidraad te maken voor het op te stellen MER.

## Bijlage A Verklaring veel gebruikte woorden

In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden enkele termen veelvuldig gebruikt. In het onderstaand overzicht zijn deze veelgebruikte termen kort toegelicht.

<i>Stedendriehoek</i>	De regio Stedendriehoek is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Lochem, Voorst en Zutphen.
<i>BO MIRT</i>	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dit overleg vindt periodiek plaats tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de regio, waaronder de Provincies Gelderland en Overijssel, regio Twente en de Stedendriehoek. In het BO MIRT maken Rijk en regio afspraken over de belangrijkste (rijks)investeringen in de regio. Achtergrond bij de afspraken is de gezamenlijke inzet in de regio voor de sociale en economische ontwikkeling, zoals is vastgesteld in de gebiedsagenda. In het bestuurlijk overleg wordt besloten welke nieuwe verkenningen of onderzoeken worden gestart.
<i>Doorstroming</i>	Verkeersdoorstroming wordt gemeten aan de hand van de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C) en de reistijd in de spitsen
<i>NRD</i>	Voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
<i>GE</i>	Global Economy, hoge sociale, demografische en economische groei.
<i>I/C-verhouding</i>	De verhouding tussen intensiteit en capaciteit op een wegvak. Bij een I/C-verhouding onder 0,8 is er een goede doorstroming. Bij een oplopende I/C-verhouding zal er in toenemende mate filevorming ontstaan.
<i>MER</i>	Het milieueffectrapport dat betrekking heeft op besluiten.
<i>m.e.r.</i>	De procedure waarbinnen het milieueffectrapport opgesteld wordt.
<i>(M)KBA</i>	(Maatschappelijke) Kosten Baten Analyse; is een monetaire evaluatiemethode, waarbij de verwachte kosten worden afgewogen ten opzichte van de te verwachten baten, zodat de meest voordelige oplossing kan worden gekozen.
<i>Nota Mobiliteit</i>	De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoerplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998). De Nota Mobiliteit is de voorganger van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit 2012.
<i>OWN</i>	Onderliggend wegennet, bestaande uit provinciale en gemeentelijke wegen.
<i>Plangebied</i>	Het gebied waarop de voorgenomen activiteiten direct betrekking hebben.
<i>RC</i>	Regional Communities, lage sociale, demografische en economische groei.
<i>Reistijdfactor</i>	De verhouding tussen de reistijd in de maatgevende spits en bij free-flow (bij een snelheid van 100 km/h). Op het hoofdwegennet is de streefwaarde voor deze verhouding maximaal 1,5 en 2,0 voor de ringwegen rond de vier grote steden.

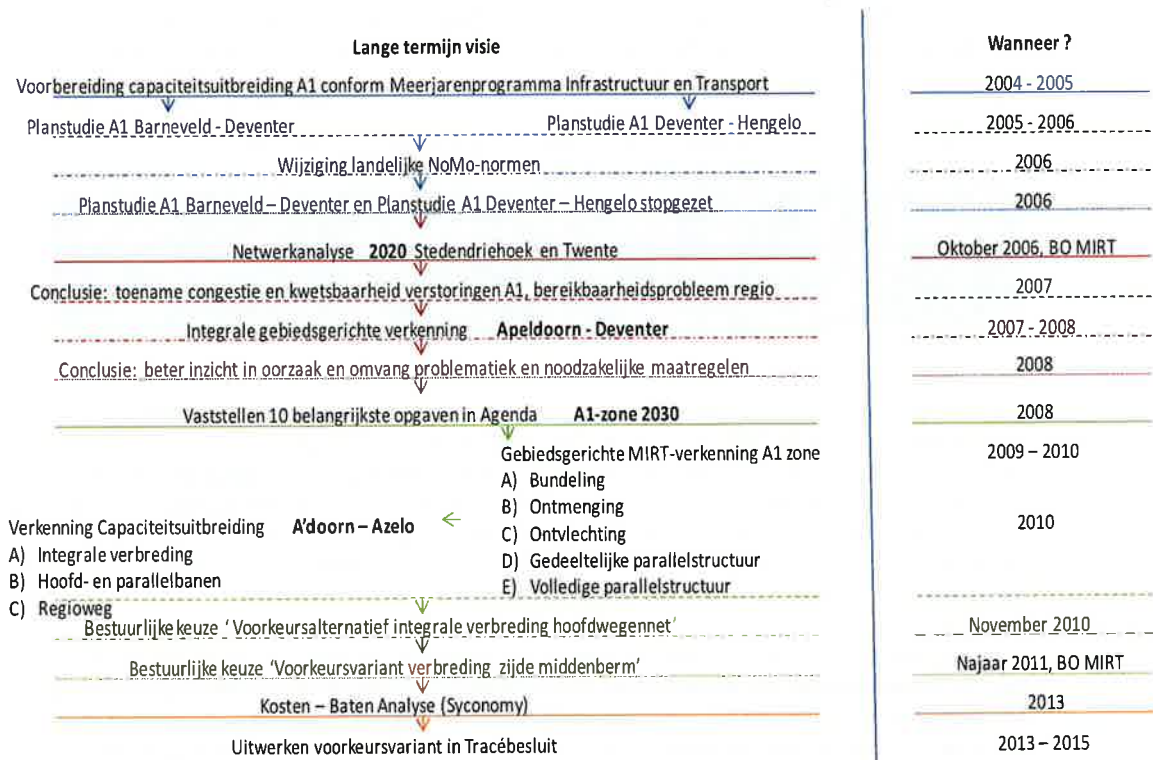
<i>Robuustheid</i>	De mate waarin verstoringen (bijvoorbeeld ongevallen) kunnen worden opgevangen in het wegennetwerk.
<i>Studiegebied</i>	Het gebied waar als gevolg van de voorgenomen activiteiten effecten kunnen optreden.
<i>Varianten</i>	Een nadere uitwerking van (een onderdeel van) het voorkeursalternatief.
<i>Verkeersintensiteit</i>	Aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een wegvak passeert. Dit is een maat voor verkeersdrukke.
<i>Verkenning</i>	Een eerste inventarisatie naar het probleem en de opgaven van de A1-zone, en het trechteren van de mogelijke oplossingsrichtingen.
<i>Voornemen</i>	De term 'voornemen' komt uit de Wet milieubeheer en is de wijze waarop aangekondigd wordt dat er een MER wordt opgesteld.
<i>Voorkeursalternatief</i>	Een fysiek-ruimtelijke uitwerking van de voorkeursbeslissing.
<i>Wegvak</i>	Een gedeelte van een te onderzoeken weg tussen twee opeenvolgende aansluitingen of knooppunten

## Bijlage B Trechtering van alternatieven

In de verkenningsfase zijn de afgelopen jaren diverse onderzoeken uitgevoerd, zijn meerdere alternatieven onderzocht, zijn meerdere keuzes gemaakt en zijn diverse partijen betrokken.

### B.1 Overzicht van uitgevoerde onderzoeken en genomen besluiten

In onderstaande figuur is een overzicht opgenomen van de belangrijkste uitgevoerde onderzoeken en ontwikkelingen. Onder het figuur zullen puntsgewijs deze processtappen worden toegelicht.



A1 in 2002 nam het toenmalige kabinet een besluit om versneld belangrijke knelpunten binnen het rijkswegennet te willen gaan aanpakken. Om het voornemen van het kabinet ook daadwerkelijk te kunnen bewerkstelligen is op 25 juni 2003 de Spoedwet wegverbreding in werking getreden. In deze Spoedwet wegverbreding is vermeld dat het fileknelpunt op de A1 tussen Barneveld en Deventer en Deventer - Hengelo wordt aangepakt door het realiseren van een plusstrook, met als doel de capaciteit en daarmee de verkeersafwikkeling op dit wegdeel te verbeteren. In 2006 werden beide planstudies door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat stopgezet. De aanleiding was het wijzigen van de landelijke prioriteiten op basis van de nieuwe doorstromingscriteria die opgenomen waren in de nota Mobiliteit van het ministerie van Verkeer & Waterstaat (NoMo-normen).

*Wijziging van de landelijke NoMo-norm leidt in 2006 tot stopzetting planstudie Barneveld – Deventer' en planstudie 'Deventer – Hengelo'*

Het traject A1 Apeldoorn - Azelo verdween hiermee echter nog niet van de (politiek – bestuurlijke) agenda. Ondanks dat het project niet meer in het Meerjarenprogramma was opgenomen en er daarmee (voorlopig) geen financiële dekking was, bleven de verkeers- en veiligheidsknelpunten en daarmee aandacht voor het traject bestaan. In 2006 zijn samen met het Rijk de 'Netwerkanalyses' Stedendriehoek<sup>9</sup> en Twente<sup>10</sup> uitgevoerd. Conclusie was dat de A1 een weg is waar congestieproblemen optreden, waar de kwetsbaarheid voor verstoringen toeneemt en waarbij het onderliggend netwerk niet in staat is dit te compenseren. In het bestuurlijk overleg 'Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport' van oktober 2006 erkenden de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat en de regionale overheden dat de bereikbaarheidsproblematiek op de A1 in 2020 tussen Apeldoorn en Deventer-Oost vanuit (inter)nationaal en regionaal perspectief van dusdanig belang is dat deze nader onderzocht en opgelost moest worden. Zij startten om die reden een integrale gebiedsgerichte verkenning Apeldoorn - Deventer<sup>11</sup>.

*Netwerkanalyses Stedendriehoek en Twente én Verkenning Apeldoorn – Deventer leiden tot beter inzicht in de oorzaak en omvang van de problematiek op en rond de A1 Apeldoorn – Azelo*

De verkenning heeft geleid tot...

*'...beter inzicht in de oorzaak en omvang van de problematiek en de noodzakelijke maatregelen, zowel bij als rond de A1, als met de verschillende verkeersmodaliteiten. De verkenning werd gezamenlijk ingezet, omdat betrokken overheden zich realiseerden dat allen moeten bijdragen aan de oplossing van deze problematiek. Dit is in overeenstemming met de grondgedachte van de Netwerkanalyse, waarbij de samenhang tussen OVN en HWN en die tussen verschillende modaliteiten uitgangspunt was.'*

De conclusie van de verkenning Apeldoorn – Deventer was dat voor het oplossen van de problemen op de A1 en in de regio Stedendriehoek ingezet moest worden op (1) flankerend beleid, gericht op het vergroten van het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en het rijden van de spits en (2) verbeteren verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet en (3) verbeteren verkeersafwikkeling op de A1. Geconcludeerd werd dat de inzet op slechts één of twee van deze sporen niet tot een voldoende oplossing voor de problemen op de A1 en het onderliggend wegennet zou leiden.

*Uitkomsten netwerkanalyses en Verkenning Apeldoorn – Deventer leiden tot vaststellen Agenda A1-zone 2030, sectorale verkenning A1 Apeldoorn Zuid – Azelo en integrale gebiedsgerichte MIRT verkenning A1-zone*

<sup>9</sup> Stedendriehoek, provincie Gelderland, Provincie Overijssel, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ProRail (2006), Netwerkanalyse Stedendriehoek: *Verkenning voor de periode 2010 – 2020. Rotterdam*. 11 juli 2006

<sup>10</sup> Stuurgroep Netwerkanalyse regio Twente (2006), Netwerkanalyse regio Twente. Enschede, 31 juli 2006, 432732/JKF/PFL

<sup>11</sup> Stedendriehoek (2007), Gebiedsgerichte verkenning Apeldoorn – Deventer. Utrecht, 4 oktober 2007



Een van de belangrijkste gevolgtrekkingen uit de Gebiedsgerichte verkenning A1-corridor Apeldoorn – Deventer is, dat slechts een samenhangende en gecoördineerde inzet van middelen en maatregelen bij het hoofdwegennet, onderliggend wegennet en via flankerend beleid voor korte, middellange en lange termijn door Rijk, provincies en gemeenten gezamenlijk de voorziene congestieproblemen op de A1 oplossen. Op grond van die conclusie is ook een bestuurlijke samenwerking geïnitieerd tussen de provincies Overijssel en Gelderland, Regio Twente, regio Stedendriehoek, de aangrenzende gemeenten en het Rijk. Deze samenwerking wordt voortgezet onder de noemer 'A1-zone'.

Vanaf 2008 zijn de partners van het programma A1-zone en de maatschappelijke organisaties en instellingen, het bedrijfsleven, de gemeenten in het gebied en de vertegenwoordigers van burgerorganisaties verschillende keren samengekomen in de vorm van werkplaatsen om de belangrijkste opgaven voor het gebied vast te stellen. Uiteindelijk zijn de 10 belangrijkste opgaven voor de A1-zone beschreven in de Agenda A1-zone<sup>12</sup>. Op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat is vervolgens het traject gestart om te komen tot een breed gedragen regionale voorkeursvariant voor de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Azelo. Hierbij werden de volgende randvoorwaarden gesteld: (1) verbeteren doorstroming op de A1 op het desbetreffende traject, (2) beperken overlast op het onderliggende wegennet en (3) verbeteren robuustheid van het netwerk. Door de provincie Overijssel is vervolgens het initiatief genomen tot een sectorale verkenning naar de gewenste capaciteitsverruiming van de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Azelo.

Naast de sectorale verkenning A1 Apeldoorn-Zuid – Azelo is eind oktober 2008 in het bestuurlijk overleg voor landsdeel Oost in het kader van het MIRT afgesproken dat rijk en regio starten met de integrale gebiedsgerichte MIRT-verkenning A1-zone<sup>13</sup>. Een MIRT-verkenning is een veel bredere verkenning dan een sectorale verkenning. In een MIRT-verkenning wordt, in tegenstelling tot een sectorale verkenning, vanuit verschillende sectoren gezamenlijk gekeken naar een gebied. Door een meer parallelle uitvoering van de integrale MIRT- verkenning A1 zone en de verkenning capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn-Zuid – Azelo was een goede afstemming van beide trajecten mogelijk. De uitwerking van de sectorale verkenning capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn-Zuid – Azelo is in juni 2009 afgerond. In november 2010 is de integrale Verkenning Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn – Azelo opgeleverd, waarin de problemen rond de A1 zijn geschetst, verschillende oplossingsrichtingen zijn gedefinieerd en een voorkeursalternatief is gekozen.

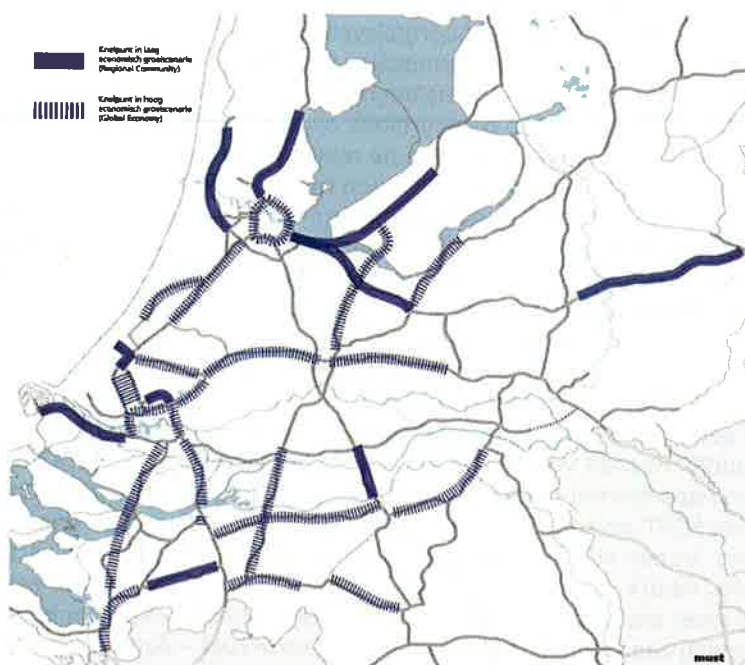
### *Nationale Markt- en Capaciteitsanalyses bevestigen knelpunt A1*

De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse<sup>14</sup> (NMCA) signaleert waar de infrastructuur in 2020 en in 2028 naar verwachting niet toereikend is om de bereikbaarheidsdoelen uit de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te

<sup>12</sup> Stuurgroep A1-zone (2008), Agenda A1-zone: *Samenwerken aan het visitekaartje van Oost-Nederland*  
<sup>13</sup> Stuurgroep A1-zone (2010), Gebiedsgerichte MIRT-Verkenning A1-zone: *voorsorteren op kwaliteit*.  
November 2010

<sup>14</sup> Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011), NMCA bijlage 1: *Gebiedsuitwerking Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse mobiliteit*. 14 juni 2011

realiseren. Uit de NMCA van juni 2011 is vastgesteld dat er inderdaad rond 2020 een knelpunt ontstaat op de A1 tussen knooppunt Beekbergen en knooppunt Azelo (zie figuur B2.1). Ook werd geconstateerd dat de verbinding met name bij rivierovergangen (zoals bij Deventer) kwetsbaar is, mede door een grote kans op 'colonnevorming' van vrachtwagens, waardoor het in- en uitvoegen bij de op- en afritten lastig en gevaarlijk is. Op basis hiervan is besloten om door te gaan met de studie naar noodzakelijke maatregelen met betrekking tot de A1. Ook is op dat moment afgesproken dat de scope en kostenraming geactualiseerd moesten worden. In het najaar van 2011 werd overeenstemming tussen Rijk en regio bereikt over scope (Tauw, 2011), raming en kostenverdeling.



**Figuur B2.1** Overzicht knelpunten in NMCA (2011)

### *Kosten Baten verhouding voor de A1 Apeldoorn – Azelo positief*

De capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo leidt tot een betere bereikbaarheid: reistijden nemen af en de betrouwbaarheid van het netwerk neemt toe. Mensen kunnen hierdoor sneller op hun werk zijn en zullen bereid zijn verder te reizen om een vacature te vervullen. Bedrijven profiteren van lagere kosten van het zakelijk en vrachtverkeer. Ook nemen de kosten van sociaal-recreatieve activiteiten af, wat positief gewaardeerd wordt. De arbeidsmarkt gaat beter functioneren en economische activiteiten worden winstgevender.

Tegenover deze positieve effecten staan de investerings-, beheer- en onderhoudskosten die door Rijk en/of regio gefinancierd worden. Ook ontstaan er effecten op de leefomgeving, zoals geluid, verkeersveiligheid en emissies. Deze effecten zijn door middel van vuistregels te kwantificeren en daarmee in geld uit te

drukken. Indien de uitkomst van een Kosten Baten-analyse (KBA) hoger dan 1 is, zijn de (maatschappelijke) baten hoger dan de kosten.

### KBA Syconomy 2013

In juli 2013 is er door Syconomy een MKBA opgesteld. Belangrijkste uitkomst hiervan is dat zowel in het RC- als het GE-scenario, de baten hoger zijn dan de kosten. De baten-kostenverhouding is in het lage scenario 1,8<sup>15</sup> en in het hoge scenario 3,9.

## B.2 Korte termijnoplossingen

Op basis van de Gebiedsgerichte verkenning is een 'Studie naar benuttingsmaatregelen op de A1 tussen Apeldoorn en knooppunt Azelo' (2008) uitgevoerd door Rijkswaterstaat Oost-Nederland in samenwerking met provincies, gemeenten en regio's. Hierbij gaat het om maatregelen waarmee de bestaande infrastructuur optimaal benut wordt en die snel gerealiseerd kunnen worden. Dit heeft geleid tot een pakket aan benuttingsmaatregelen die de doorstroming op de A1 op de korte en middellange termijn verbeteren. Op basis van de genoemde Gebiedsgerichte Verkenning en de Studie benuttingsmaatregelen zijn, in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), op bestuurlijk niveau afspraken gemaakt over een aantal maatregelen. Deze afspraken zijn vastgelegd in paragraaf 6.3.7 van de Gebiedsgerichte uitwerking van de Mobiliteitsaanpak (november 2008).

In figuur B2.2 zijn de locaties van de voorgestelde maatregelen uit de Gebiedsgerichte uitwerking van de Mobiliteitsaanpak opgenomen voor het traject Hoenderloo – Deventer-Oost.



**Figuur B2.2** Overzicht maatregelen Gebiedsgerichte uitwerking van de Mobiliteitsaanpak (Bron: Studie naar benuttingsmaatregelen op de A1 tussen Apeldoorn en knooppunt Azelo, 2008)

<sup>15</sup> Een baten-kostenverhouding van 2,3 betekent een investering van X miljoen levert 2,3 maal zoveel miljoen aan baten op. Doordat de directe (reistijdwinst, betrouwbaarheid) en indirecte (economische effecten en accijnsinkomsten) effecten bij een RC en GE-scenario verschillen, verschilt ook de baten-kostenverhouding

De Gebiedsgerichte uitwerking van de Mobiliteitsaanpak onderscheidt in hoofdlijnen drie typen maatregelen:

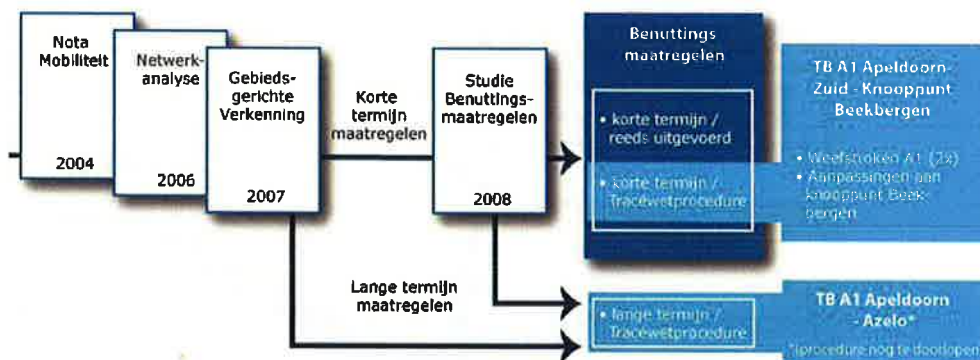
- Kortetermijnmaatregelen in uitvoering (paarse bolletjes in figuur B2.2: deze maatregelen zijn of worden reeds uitgevoerd, hiervoor is geen Tracéwetprocedure nodig);
- Kortetermijn maatregelen die worden uitgevoerd door middel van een Tracéwetprocedure (blauwe bolletjes in figuur B2.2: het project A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen);
- Langeretermijnmaatregelen die eveneens een Tracéwetprocedure vragen (de nu te starten planstudie A1 Apeldoorn – Azelo, als donkerblauwe stippellijn aangegeven).

De kortetermijnmaatregelen zijn alle benuttingsmaatregelen. Dat betekent dat zij relatief snel te realiseren zijn met relatief beperkte kosten.

Het project A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen omvat de volgende korte termijn benuttingsmaatregelen (de blauwe bolletjes uit figuur 2.2):

- A1 tussen knooppunt Beekbergen en aansluiting Apeldoorn-Zuid verbreden met een extra weefstrook;
- A1 tussen aansluiting Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen verbreden met een extra weefstrook;
- Aanpassingen aan het knooppunt Beekbergen.

In figuur B2.3 is een schematische weergave opgenomen van de tijdlijn van de hiervoor genoemde plannen en studies die ten grondslag liggen aan het OTB/MER A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen.



**Figuur B2.3:** Tijdlijn benuttingsprojecten

### B.3 Alternatieven en gemaakte keuzes

Gedurende de verschillende verkenningen en onderzoeken zijn diverse oplossingsrichtingen, alternatieven en varianten onderzocht. In deze paragraaf zijn de belangrijkste alternatieven en gemaakte keuzes weergegeven die hebben geleid tot het voorkeursalternatief.

Conclusie van zowel de netwerkanalyse voor de Regio Stedendriehoek als de Gebiedsgerichte Verkenning A1 - corridor Apeldoorn – Deventer is de noodzaak van een integrale aanpak voor het oplossen van de problemen op en rond de A1 en de regio. Maatregelen zijn nodig om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Stedendriehoek in de periode tot 2020 te garanderen. Tevens zijn deze investeringen van belang voor de economische ontwikkelingen en het economisch verkeer. De omvang van het vrachtverkeer en de kwetsbaarheid (beperkte IJsselpassages voor doorgaand verkeer) vragen om specifieke oplossingen. Hierbij wordt ingezet op drie sporen:

- 1) Flankerend beleid, gericht op vergroten gebruik openbaar vervoer en fiets en het mijden van de spits
- 2) Verbeteren verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet
- 3) Verbeteren verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet

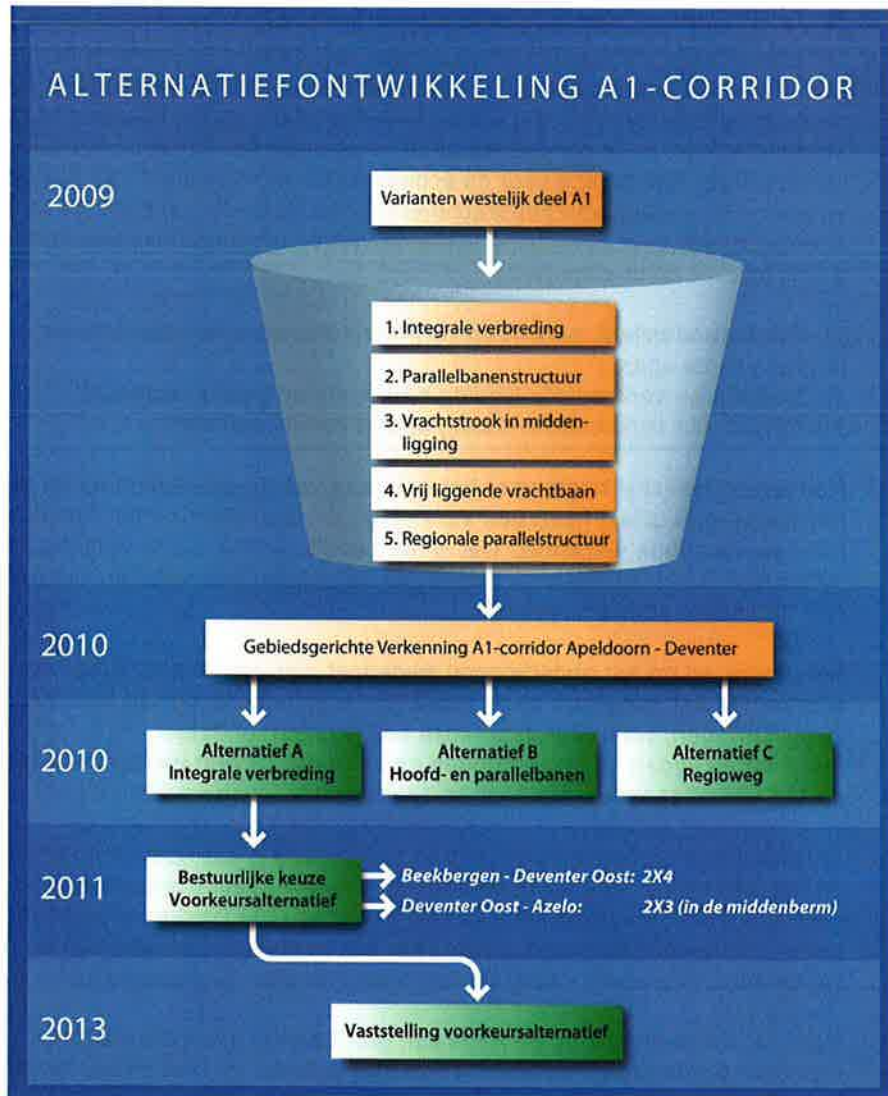
Flankerend beleid is nodig voor het oplossen van de problemen op en rond de A1. Het flankerend beleid heeft een aanzienlijk positief effect op het functioneren van het onderliggende wegennet. Dat is hard nodig, omdat de mogelijkheden om de infrastructuur in het stedelijk gebied aan te pakken beperkt zijn. Het draagt bij aan een duurzaam verkeerssysteem.

Aanpassingen op het onderliggend wegennet zijn van belang, mede om te voorkomen dat congestie op de stedelijke wegen tot terugslag leidt tot op de autosnelwegen, waardoor daar extra vertragingen ontstaan. De prioriteit zal dan ook moeten liggen bij investeringen op de aansluitingen tussen de autosnelwegen en het onderliggende wegennet en de stedelijke invalswegen.

Conclusie van de netwerkanalyses en verkenning is dat naast het flankerend beleid en het aanpassen van het onderliggend wegennet capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet noodzakelijk is om de gesignaleerde (verkeers)problemen op te lossen. Deze conclusie geldt zowel voor het westelijke gedeelte van de A1 (Apeldoorn – Deventer-Oost) als het oostelijke deel (Deventer-Oost – Azelo).

Voor het totale traject op de A1 is een groot aantal alternatieven voor capaciteitsuitbreiding opgesteld. Deze zijn getoetst en met elkaar vergeleken. Het oplossend vermogen voor het mobiliteitsvraagstuk op het totale traject van de A1 stond daarbij in eerste instantie centraal. De alternatieven zijn opgesteld volgens één van de volgende principes:

- bundelen van verkeersstromen op de A1;
- ontmengen van verkeersstromen op de A1;
- ontvlechten van verkeersstromen door onderscheid te maken tussen een hoofdstructuur voor doorgaand verkeer door de regio Stedendriehoek en een regionaal wegennet.



### **Traject Apeldoorn – Deventer Oost:**

Voor het westelijke deel van de A1 is een groot aantal alternatieven afgewogen. Vanuit de Gebiedsgerichte Verkenning A1-corridor Apeldoorn – Deventer zijn medio 2009 de volgende alternatieven als mogelijke oplossingen geformuleerd:

- 1 Integrale verbreding van het hoofdwegennet.
- 2 Realisatie van een parallelbanenstructuur.
- 3 Realisatie vrachstrook in middenligging op het hoofdwegennet.
- 4 Realisatie vrijliggende vrachtbaan op het onderliggende wegennet.
- 5 Realisatie regionale parallelstructuur (onderliggende wegennet).

#### *IJsselbrug*

Tevens is onderzocht of één of meer nieuwe bruggen een oplossing bieden. Dit betrof 3 alternatieven, te weten een nieuwe IJsselbrug Deventer-Noord die verbonden wordt naar de A50 of de A1, een nieuwe IJsselbrug Zutphen-Noord en nieuwe IJsselbruggen Deventer-Noord en Zutphen-Noord [bron: Gebiedsgerichte Verkenning Stedendriehoek, oktober 2010]. De brugalternatieven bleken een onvoldoende probleemoplossend vermogen voor de A1 te hebben<sup>16</sup>.

#### *Afwegingen en gemaakte keuzes alternatieven*

Naast een toets aan de agenda A1-zone werd vanuit een breder verkeerskundig en ruimtelijk perspectief een analyse gemaakt van de impact van de alternatieven. Daarbij ging het om aspecten als landschappelijke inpassing, ontwikkelingspotentieel, effecten op ecologie, geluidshinder, luchtkwaliteit, doorsnijding, bodem- en waterkwaliteit en externe veiligheid. Belangrijke conclusie was dat het alternatief 'realisatie vrachstrook in middenligging op het hoofdwegennet' en 'realisatie vrijliggende vrachtbaan op het onderliggende wegennet' vanuit ruimtelijke overwegingen ongewenst was. De impact van bundeling van vrachtverkeer was vanuit milieuoverwegingen en visuele hinder onwenselijk. Vanuit verkeerskundig perspectief werd eenzelfde conclusie getrokken. Dit alternatief werd daarom niet verder onderzocht<sup>17</sup>.

Uiteindelijk zijn medio 2010 in de Verkenning Capaciteitsuitbreiding Apeldoorn – Azelo de drie kansrijke alternatieven geselecteerd voor een nadere beoordeling. Het betrof de volgende alternatieven:

- 1 Alternatief A 'Integrale verbreding' met een capaciteitsvergroting binnen het beschikbare brugprofiel;
- 2 Alternatief B 'Hoofd- en parallelbanen' waarbij het regionale en doorgaande verkeer gescheiden worden door het realiseren van hoofd- en parallelbanen (4x2 rijstroken, nieuwe infrastructuur);
- 3 Alternatief C 'Regioweg' waarbij het regionale wegenstelsel wordt uitgebreid en regionaal verkeer wordt afgeleid van de A1 (nieuwe infrastructuur, ontvlechting).

#### *Afwegingen en gemaakte keuzes alternatieven*

In alternatief A wordt de bestaande infrastructuur aangepast. In de alternatieven B en C is sprake van nieuwe infrastructuur. Alternatieven B en C hebben een grotere ruimtelijke impact dan alternatief A. Daarbij hebben ze een sterk negatief effect op het Natura2000-gebied Uiterwaarden IJssel. Voor bereikbaarheid geven alle drie de alternatieven een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Alternatief C

<sup>16</sup> Programmteam A1-zone (2010), Hoofdrapport MilieuEffectenOnderzoek A1, pp 16. Kenmerk 9V5768.A0

<sup>17</sup> Rijkswaterstaat Oost Nederland, Resultatennota

voldoet goed en in alternatief A is eveneens sprake van een goede verkeersafwikkeling, mits het inhaalverbod voor vrachtwagens wordt opgeheven en de afrit Deventer (zuidbaan) wordt verlengd. In alternatief B ontstaan problemen bij de samenvoegingen van de hoofd- en parallelbanen. Bij grote calamiteiten is alternatief A het meest kwetsbaar; bij de veel vaker voorkomende kleine calamiteiten zijn juist alternatieven B en C meer kwetsbaar. De capaciteit van de IJsselbrug is ook in alternatief A voldoende. Qua kosten scoort alternatief A het beste; bij alternatieven B en C moet meer nieuwe infrastructuur worden gerealiseerd wat veel (meer dan 50%) duurder is.

#### *Integrale verbreding heeft de voorkeur*

Op grond van het bovenstaande is door regio en Rijk een voorkeur uitgesproken voor Alternatief A - Integrale verbreding. Dit alternatief gaat uit van uitbreiding van de A1 naar 2x4 rijstroken tussen het knooppunt Beekbergen en de aansluiting Deventer-Oost (inclusief de brug over de IJssel).

#### **Traject Deventer-Oost – Azelo**

Voor het oostelijk deel van de A1 (traject Deventer-Oost – Azelo) is uitgegaan van een uitbreiding naar 2x3 rijstroken. Daarvoor zijn twee opties onderzocht: uitbreiden aan de buitenzijde en uitbreiden in de middenberm. Omdat de middenberm al bij aanleg van de A1 gedimensioneerd is op een uitbreiding, een uitbreiding aan de buitenkant van de weg een forse ingreep in het landschap zou veroorzaken en deze optie sterk kostenverhogend (aanpassen kunstwerken zoals viaducten en duiker) zou zijn, is voor dit deeltraject gekozen voor uitbreiding in de middenberm. Dit voorkeursalternatief is door de betrokken bestuurlijke partijen in het BO MIRT van najaar 2011 vastgesteld en bekrachtigd door het besluit voorkeursalternatief van de minister van IenM van 31 oktober 2013.

#### **Benuttingsmaatregelen**

Bij de selectie van alternatieven zijn ook benuttingsmaatregelen (spitsstroken) overwogen. Een spitsstrook is een tijdelijke rijstrook, die bij grote drukte opengesteld kan worden. Bij deze afweging is onderscheid gemaakt naar de twee trajectdelen: Apeldoorn – Deventer-Oost en Deventer-Oost – Azelo:

- Op het traject tussen Apeldoorn en Deventer-Oost zijn reeds spitsstroken (in de middenberm) toegepast. Nieuwe benuttingsmaatregelen zijn daarom niet meer efficiënt qua kosten, ruimte en milieu-effecten en worden daarom niet als reëel alternatief beschouwd. Door een beperkte extra verbreding van 30 cm van de rijbaan aan de buitenzijde te realiseren, kan de bestaande spitsstrook opgeheven worden. Dit heeft grote voordelen voor de betrouwbaarheid en de doorstroming. Met name ten hoogte van het knooppunt Beekbergen wordt een complexe situatie met weefvakken en een spitsstrook voorkomen.
- Voor wat betreft het traject Deventer-Oost – Azelo zijn twee benuttingsmaatregelen mogelijk: een spitsstrook op de vluchtstrook en een spitsstrook in de middenberm, die bij grote drukte kunnen worden opengesteld. Beide alternatieven worden als niet realistisch beschouwd. De spitsstrook op de vluchtstrook heeft een negatief effect op de robuustheid van de A1 en de bereikbaarheid van de regio (lagere rijnsnelheid als de spitsstrook geopend is). De aanleg van een nieuwe spitsstrook in de middenberm heeft als nadeel dat de kosten hoger zijn dan die van een permanente nieuwe strook, het ruimtegebruik bijna gelijk is en dat ook deze variant leidt tot een minder betrouwbaar systeem en een mindere doorstroming. Tegenover de geschetste nadelen staan geen significante positieve milieueffecten.



#### **B.4 Participatie en betrokken partijen**

Vanaf het begin van de studies naar de verbreding van de A1 zijn vertegenwoordigers van diverse (overheids)organisaties, het bedrijfsleven en belangenorganisaties betrokken geweest bij het proces. Als voorbereiding op de verkenning is tijdens zogenaamde werkplaatsen (2008) gewerkt aan een gedeelde en integrale visie (de Agenda A1-zone), wat uiteindelijk heeft geresulteerd in het Toekomstbeeld 2030. Ook zijn in enkele maatwerksessies (2008) thema's en vraagstukken, voortgekomen uit de werkplaatsen, nader uitgediept en is in een aantal werkateliers (2009 – 2010) gediscussieerd over het Toekomstbeeld.

Tijdens het opstellen van de integrale gebiedsgerichte Verkenning is in enkele werkbijeenkomsten (2009) het aantal alternatieven voor verbreding tussen Apeldoorn en Deventer Oost teruggebracht van 5 naar 3 en is in een vijftal stakeholderbijeenkomsten (2009 – 2010) de keuze voor de geselecteerde 3 alternatieven bediscussieerd. Op een aantal bestuurlijke conferenties en bijeenkomsten met overheden (2010) zijn bestuurders en ambtenaren geïnformeerd over de stand van zaken en het proces van het programma A1-zone, inclusief de A1 capaciteitsuitbreiding. In een aantal vormgevingsbijeenkomsten (2009 – 2010) tenslotte, zijn de (tussen)resultaten van de verkenning A1-zone en A1-capaciteitsuitbreiding besproken.

