



Capaciteitsuitbreiding
Apeldoorn - Azelo

↑ A1 E30 ↑

Milieueffectrapport
Ruimtelijke Ontwikkeling



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Koggelaan 21
8017 JN Zwolle
Netherlands
Industry & Buildings
Trade register number: 56515154

+31 88 348 65 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn-Azelo

Ondertitel:
Referentie: BD2624-WP7.3-D0.2-Deelrapport Ruimtelijke ontwikkeling
Versie: 01/Finale versie
Datum: 26 mei 2017
Projectnaam:
Projectnummer: BD2624
Auteur(s): Jan-Willem van Veen, Stef Kampkuiper

Goedgekeurd door: Wendy Scheuten

Datum/Initialen: 26 mei 2017 / WS

Classificatie

Open



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Algemene kenmerken verbreding A1	2
1.3	Gefaseerde aanleg	4
1.4	Doel deelrapport Ruimtelijke ontwikkeling	4
1.5	Leeswijzer	4
2	Beleidskader	5
3	Onderzoeksmethode en -uitgangspunten	7
3.1	Referentiesituatie	7
3.2	Beoordelingskader	7
3.3	Plan- en studiegebied	8
3.4	Zichtjaren	9
4	Effecten	10
4.1	Invloed op de woonfunctie	10
4.2	Invloed op de werkfunctie	11
4.3	Invloed op de recreatieve functie	12
4.4	Samenvatting effecten eindsituatie	12
4.5	Mitigerende maatregelen	13
5	Effecten aanlegfase	14
5.1	Effecten	14
5.2	Mitigatie en compensatie	14
6	Leemten in kennis, monitoring	14

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Aanleiding: Belangrijke route, capaciteitsuitbreiding nodig

De Rijksweg A1 vormt een belangrijke verbinding tussen de economische gebieden in de Randstad, de Stedendriehoek, de regio Twente en het Noord- en Oost-Europese achterland. De 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 mogelijkheden om de IJssel over te steken, 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 aan gelegen gebieden in Oost-Nederland 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 daarmee 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.

Een goede doorstroming op deze economische route is van essentieel belang. Ondanks een aantal korte termijnmaatregelen neemt de verkeersdruk op de A1 steeds meer toe. Het Rijk en de regionale partners hebben in een verkenning gezamenlijk vastgesteld dat rond 2020 dermate grote knelpunten op de A1 ontstaan dat een structurele capaciteitsuitbreiding van de A1 op het traject Apeldoorn-Azelo noodzakelijk is. Zie Figuur 1 voor de ligging van het traject Apeldoorn-Azelo.



Figuur 1 Traject A1 Apeldoorn-Azelo

Wat er aan vooraf ging (verkenningfase)

De discussie over de uitbreiding van de capaciteit van de A1 in de regio Stedendriehoek en Twente speelt sinds 2002. Zo zijn er verschillende netwerkanalyses en integrale gebiedsverkenningen uitgevoerd door de betrokken regio's in samenwerking met het Rijk. Een verkenningstudie uit 2009, onder leiding van de regio, heeft geleid tot verschillende varianten en uiteindelijk tot een onderbouwd, gedragen en financieel uitvoerbaar voorkeursalternatief. In oktober 2013 is deze voorkeur voor een integrale verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo vastgelegd in een bestuursovereenkomst (BOK) door de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM), mede op advies van de regionale overheden.

1.2 Algemene kenmerken verbreding A1

Hierna worden de beoogde aanpassingen aan de A1 per traject beschreven. Zie paragraaf 3.2 van het MER voor meer details, waaronder de aan te passen aansluitingen en kunstwerken.

Apeldoorn - Beekbergen

De A1 heeft in de huidige situatie tussen de aansluiting Apeldoorn-Zuid en het knooppunt Beekbergen 2x2 rijstroken. Vanuit het project A1 Apeldoorn–Beekbergen worden in 2017 weefstroken aangelegd op dit wegvak. Dit is een autonome ontwikkeling voor het project A1 Apeldoorn-Azelo. Deze weefstroken worden op beide rijbanen vanuit het project A1 Apeldoorn-Azelo vervangen door reguliere rijstroken. In de uiteindelijke situatie bestaat de A1 hier uit 2x3 rijstroken. Ten westen van aansluiting Apeldoorn-Zuid wordt, middels een geleidelijke overgang, aangesloten op de bestaande situatie.

Dit betekent dat aan de zuidzijde beperkte aanpassingen plaatsvinden vanaf de toerit Apeldoorn-Zuid. Aan de noordzijde loopt de derde rijstrook door tot circa km 82, circa 1,5 km ten westen van aansluiting Apeldoorn-Zuid.

De belangrijkste aanpassing tussen aansluiting Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen ten opzichte van de autonome ontwikkeling is dat de parallelstructuur en verbindingbogen naar de A50 verder westwaarts worden doorgetrokken, inclusief vluchtstrook, en pas na de kruising met de Polderweg aansluiten op de hoofdrijbaan van de A1. In de huidige situatie en autonome ontwikkeling sluiten deze aan op de A1 ten oosten van de Polderweg. Deze keuze voor de aansluiting ten westen van de kruising met de Polderweg is gemaakt om te voldoen aan de ROA (2014). Wanneer de oude parallelstructuur en verbindingbogen behouden blijven zouden de puntstukken te dicht bij elkaar komen te liggen. Uit veiligheidsoverwegingen is dit niet wenselijk. Door het verleggen van de parallelstructuur (2x2 rijstroken) wordt ook de busbaan en de parallelweg Kuipersmaat naar buiten verlegd. De bestaande kunstwerken worden als gevolg van de verbreding van de A1 verbreed. De verbindingboog van de A50 vanuit het zuiden naar de A1 richting Deventer wordt met 1 rijstrook verbreed naar 2 rijstroken en een vluchtstrook.

Gemeente Apeldoorn heeft de klanteis ingediend om de bestaande groene inpassing op de noordelijke taluds van de A1 zoveel mogelijk te behouden, ook na verbreding van de A1. Standaard uitgangspunt is talud 1:3, indien ruimtelijk mogelijk is een talud van 1:3 toegepast, bij knelpunten is uitgeweken naar een verhouding van 1:2. Om bestaand groen te behouden is aan de noordzijde tussen Apeldoorn-Zuid en Beekbergen ervoor gekozen het talud te ontwerpen als 1:2. Aan de zuidzijde is gestreefd naar 1:3, echter op een aantal locaties tussen Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen is dit niet mogelijk vanwege de aanwezigheid van een busbaan (t.h.v. Polderweg) en de keuze om hier bestaande eigendomsgrenzen te handhaven. Op deze locaties is het talud passend gemaakt (tussen 1:3 en 1:2).

Beekbergen - Voorst

Tussen het knooppunt Beekbergen en de aansluiting Voorst wordt de A1 aangepast van 2x2 rijstroken met een spitsstrook en 2x1 parallelrijstroken naar 2x3 rijstroken en 2x2 parallelrijstroken en een vluchtstrook (met uitzondering van onderstaand genoemd kunstwerk). In de huidige situatie sluiten de

parallelrijbanen na het knooppunt Beekbergen weer aan op de hoofdrijbanen. In het verbredingsalternatief worden de parallelrijbanen doorgetrokken tot voorbij aansluiting Voorst. Hiervoor is gekozen om de weefbewegingen bij de aansluiting Voorst te verminderen. Afname van de weefbewegingen draagt bij aan veiligheid van de aansluiting Voorst. De parallelrijbanen hebben hier afwisselend 2x2 of 2x1 rijstroken met weefstroken. Op het centrale kunstwerk van de kruising van de hoofdrijbaan van de A1 met de A50 is de ruimte beperkt en wordt de rijbaan verbreed naar 2x3 rijstroken, waarbij de vluchtstrook komt te vervallen.

De verbindingsboog van de A50 vanuit het zuiden naar de A1 richting Deventer wordt met 1 rijstrook verbreed naar 2 rijstroken en een vluchtstrook. Het puntstuk waarbij de rijbaan van de A50 wordt gesplitst in een hoofdrijbaan en een parallelrijbaan wordt circa 100 meter verlegd in noordelijke richting.

Voorst - Deventer

Tussen de aansluiting Voorst en de aansluiting Deventer wordt de weg verbreed van 2x2 rijstroken met spitsstrook naar 2x4 rijstroken met vluchtstrook. De bestaande kunstwerken ten behoeve van de kruisingen met de Ardeweg en de Sluinerweg (tussen Voorst en Deventer) worden vernieuwd, dit is noodzakelijk door de verbreding van de A1. Overige bestaande kunstwerken worden waar nodig verbreed om ruimte te creëren voor de 2x4 rijstroken met vluchtstrook.

Een uitzondering hierop is de IJsselbrug. Het profiel van de brug blijft gehandhaafd. Op de IJsselbrug wordt de weg verbreed van 2x3 naar 2x4 rijstroken zonder vluchtstrook. Op de brug is hierdoor geen ruimte voor een vluchtstrook. Door het ontbreken van de vluchtstroken op de brug is het aanleggen van een calamiteitentoeit noodzakelijk om toegang voor de hulpdiensten te borgen. Deze wordt gerealiseerd aan de westzijde van de brug ten noorden van de A1.

Voor het talud tussen Voorst en Deventer is zoveel mogelijk 1:3 aangehouden. Aan de zuidzijde tussen de IJsselbrug en aansluiting 23 bij Deventer is 1:3 echter niet mogelijk vanwege de ligging van beschermd natuurgebied en bestaande ontsluitingsweg Kletterstraat. Door de wegverbreding is het noodzakelijk de Kletterstraat over 200 meter in zuidelijke richting te verleggen.

Deventer - Deventer-Oost

Tussen de aansluiting Deventer en Deventer-Oost wordt de weg aangepast van 2x2 met spitsstrook en weefstrook naar 2x3 rijstroken met weefstrook. Het aantal rijstroken verandert niet op dit traject. Wel wordt een vluchtstrook aan beide rijbanen toegevoegd. In de huidige situatie ontbreekt een vluchtstrook op dit deel van het traject.

Het kunstwerk boven de Siemelinksweg en het spoor Deventer –Zutphen wordt conform de afspraken in de Bestuursovereenkomst niet verbreed. Op deze locatie is er voor gekozen om op het kunstwerk een versmalde vluchtstrook te accepteren. Verbreding van het kunstwerk brengt veel extra werkzaamheden met zich mee. In de huidige situatie is de bovenleiding van de trein ingebakken in het kunstwerk. In de huidige richtlijnen is dit niet meer toegestaan. Dit zou betekenen dat het kunstwerk, bij aanpassing of vernieuwing, 1 meter opgehoogd moet worden om ruimte te creëren voor vrij liggende bovenleidingen. In dit project wordt dit kunstwerk dus niet aangepast.

Deventer - Oost-Azelo

Tussen Deventer-Oost en knooppunt Azelo wordt de weg verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Hier wordt de weg verbreed in de middenberm, waardoor de twee bestaande rijstroken op de huidige locatie kunnen blijven liggen. Hiervoor is gekozen omdat hierdoor geen extra insnoering nodig is van de vluchtstrook onder kunstwerken, dit minder werkzaamheden met zich meebrengt voor de aanpassing van de vluchtstrook en de op- en afritten ter hoogte van de aansluitingen. Op dit traject worden bij een aantal kunstwerken over de A1 de middenpijlers versterkt en afgeschermd met barriers.

1.3 Gefaseerde aanleg

In het MER worden de milieueffecten beschreven die optreden na verschillende fases. Het werk aan de A1 wordt in 2 fasen uitgevoerd:

- De eerste fase wordt uitgevoerd in de periode 2018 t/m 2020
- De tweede fase wordt uitgevoerd in de periode 2024 t/m 2026



Figuur 2 Fasering Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn-Azelo (uit Bestuursovereenkomst 2013)

De effecten worden beschreven voor de eindsituatie, 1 jaar na volledige realisatie van het project (zichtjaar 2027). Indien relevant worden ook voor de 'tussentijdse fase' de effecten beschreven, dit is de periode tussen de eerste en tweede fase.

Alle effecten worden in beeld gebracht ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is de huidige situatie (2017), plus de autonome situatie. De autonome situatie gaat uit van de jaartallen gelijk aan de jaartallen van de effectbeschrijvingen van de plansituatie. In de meeste gevallen is dit 2027.

1.4 Doel deelrapport Ruimtelijke ontwikkeling

Het doel van dit deelrapport is het in beeld brengen en beoordelen van effecten van het project op de mogelijkheden/gebruikswaarde van het omliggende gebied ten aanzien van wonen, werken en recreatie (gebieden en structuren). De resultaten worden verwerkt in het hoofdrapport van het MER.

1.5 Leeswijzer

Het rapport is als volgt ingedeeld:

- In hoofdstuk 2 zijn relevante beleidskaders beschreven;
- Hoofdstuk 3 gaat in op het gehanteerde beoordelingskader en de gehanteerde onderzoeksmethoden;
- Hoofdstuk 4 beschrijft de effecten van de capaciteitsuitbreiding van de A1, voor zowel de eindfase (na aanleg fase 1 en 2) als de tussentijdse fase (na aanleg fase 1). De effecten van het project zijn beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie;
- Hoofdstuk 5 gaat in op de effecten van de aanlegfase van het project;
- In hoofdstuk 6 zijn de relevante leemten in kennis beschreven en is een voorstel gedaan voor monitoring en evaluatie van de effecten van het plan.

2 Beleidskader

Wet ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) regelt hoe ruimtelijke plannen tot stand komen en welke bestuurslaag voor deze plannen verantwoordelijk is. De Wro verlangt van iedere gemeente en provincie en van het Rijk een structuurvisie, waarin het ruimtelijk ontwikkelingsbeeld wordt beschreven. Daaraan moet men tevens een uitvoeringsstrategie verbinden die aangeeft op welke wijze men het beleid gaat realiseren. Het Rijk beschrijft in de structuurvisie waar er gebouwd kan worden, waar het groen moet blijven en wie beslissingsbevoegdheid heeft. Verder legt het Rijk weinig beperkingen op en legt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke ordening bij de provincies en gemeenten neer. Provincies geven in hun structuurvisie een strategisch beleid voor de gemeenten aan. Een gemeente kan daar alleen van afwijken indien er een goede motivering voor is. Gemeenten dienen zelf ook een structuurvisie op te stellen. De provincie gebruikt de eigen structuurvisie om de plannen van de gemeente daaraan te toetsen, net zoals het Rijk de plannen van de provincie aan hun structuurvisie toetst. Het is de bedoeling dat de structuurvisies op elkaar worden afgestemd en als uitgangspunt gelden voor bestemmingsplannen, inpassingsplannen en projectbesluiten.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, pagina 25) schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040, namelijk:

“In 2040 behoort Nederland tot de top 10 van meest concurrerende economieën van de wereld met een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers door een goede ruimtelijk economische structuur. Dit betekent onder andere een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor internationale bedrijven en een economische ontwikkeling die de concurrentiekracht versterkt, waarbij sterke stedelijke regio's nodig zijn met een goede 'quality of life', optimale bereikbaarheid en goede (logistieke) verbindingen met Europa en de wereld”.

Het Rijk heeft de bovenstaande ambitie uitgewerkt in een drietal doelen tot 2028:

- *verbetering concurrentiekracht*, o.a. door voldoende beschikbaarheid van woningen, bedrijventerreinen en kantoren;
- *verbetering bereikbaarheid*; o.a. door investeringen in de infrastructuur zoals de A1;
- *verbetering leefomgeving, milieu en water*; o.a. door ruimte voor natuur en water te realiseren en door te sturen op de kwaliteit van bodem, water en lucht.

Omgevingsvisies provincies

De provincies (voor de A1 zijn dat Gelderland en Overijssel) hebben hun beleid ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling uitgewerkt in een omgevingsvisie. Het gaat om de volgende plannen:

Omgevingsvisie Overijssel 2017 'Beken kleur' (vastgesteld 12 april 2017)

- Omgevingsverordening Overijssel vastgesteld 12 april 2017

Omgevingsvisie Gelderland 2016 (geconsolideerd 6 april 2017)

- Actualisatieplan Omgevingsvisie (december 2014)
- Actualisatieplan2 Omgevingsvisie (december 2014)
- Windvisie Gelderland (1e actualisering Omgevingsvisie)
- Actualisatieplan Omgevingsvisie (december 2016) deel A
- Omgevingsvisie Gelderland (vastgesteld)
- Ontwerp-actualisatieplan Omgevingsvisie (juni 2017)
- Inpassingsplan Tuinbouw Bommelerwaard
- Actualisatieplan Omgevingsvisie (december 2016)

Hierin hebben de provincies aangegeven hoe wordt omgegaan met verkeer, water, natuur, milieu en ruimtelijke ordening. De omgevingsvisies geven de grote lijnen aan, in de omgevingsverordeningen staat aangegeven onder welke voorwaarden de visie wordt aangepakt.

Structuurvisies en bestemmingsplannen gemeenten

De negen gemeenten hebben hun beleid uitgewerkt in (regionale) structuurvisies en/of bestemmingsplannen. Voor de gemeenten Apeldoorn, Deventer, Voorts en Lochem is samen met de gemeenten Zutphen en Brummen een regionale structuurvisie voor de Stedendriehoek opgesteld. In deze regionale structuurvisie zijn de gemeenschappelijke ambities van de zes gemeenten vastgelegd.

3 Onderzoeksmethode en -uitgangspunten

3.1 Referentiesituatie

Voor het beschrijven van effecten wordt het MER-alternatief vergeleken met de referentiesituatie. De referentiesituatie beschrijft hoe de milieusituatie zich in het studiegebied zal ontwikkelen indien de verbreding van de A1 geen doorgang zou vinden. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen.

De autonome ontwikkelingen bestaan uit het vastgestelde overheidsbeleid dat met een grote mate van zekerheid wordt uitgevoerd. Het gaat onder andere om aanpassingen aan de A1 op traject Apeldoorn-Beebergen (in 2016-2017) en de aanleg van Bedrijvenpark A1 bij Deventer. Zie hoofdstuk 3 van het MER voor meer details.

De specifieke referentiesituatie voor ruimtelijke ontwikkeling in het studiegebied wordt per criterium aangegeven in hoofdstuk 4 (effecten eindsituatie).

3.2 Beoordelingskader

Thema ruimtelijke ontwikkeling wordt beoordeeld op de volgende criteria:

- Invloed op de woonfunctie
- Invloed op de werkfunctie
- Invloed op de recreatieve functie

Hieronder worden de criteria toegelicht.

Invloed op de woonfunctie

Het ruimtebeslag van het voornemen kan effect hebben op de gebruikswaarde van woningen en bijbehorende percelen. Onderzocht wordt in hoeverre de gebruikswaarde van woningen en bijbehorende percelen die gehandhaafd blijven hierdoor wordt beïnvloed. Onder het thema sociale aspecten (zie deelrapport sociale veiligheid en paragraaf 5.12 in het MER) wordt het aspect gedwongen vertrek beoordeeld, in deze beoordeling worden de te amoveren woningen beoordeeld.

Invloed op de werkfunctie

Onderzocht wordt of (agrarische) bedrijven in hun functioneren worden beïnvloed als gevolg van de voorgenomen activiteit. Het betreft hier de gevolgen als gevolg van het ruimtebeslag van het voornemen. De effecten van een verbeterde bereikbaarheid door het oplossen van verkeersknelpunten op de A1 wordt onder het thema verkeer (zie deelrapport verkeer en paragraaf 5.3 in het MER) onderzocht en beoordeeld.

Invloed op de recreatieve functie

Het ruimtebeslag kan invloed hebben op recreatiegebieden en –structuren. De mate waarin deze gebieden en structuren worden beïnvloed wordt nader onderzocht. Bij recreatiegebieden wordt onderzocht of de gebruikswaarde voor recreatie toe- of afneemt. Bij recreatieve structuren wordt de toe- of afname van de barrièrewerking van de A1 beoordeeld.

Toekenning kwalitatieve scores

De (feitelijke) effecten worden vertaald in een kwalitatief oordeel in termen van (groot) positief/negatief effect. Van een kwalitatieve score is bekend dat ze vaak ter discussie staan. Ze lijken vaak willekeurig en soms zelfs subjectief te worden toegepast. Daarom is in onderstaande tabel staat aangegeven wanneer een effect welke score krijgt op een 7-puntsschaal van zeer negatief effect (- -) tot zeer positief effect (++)

In het algemeen geldt daar bij:

- Een zeer negatief effect (- -) is vanuit milieu-oogpunt niet of nauwelijks acceptabel.
- Een negatief effect (-) wordt aangegeven bij een duidelijke verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie.
- Een licht negatief effect (0/-) geldt voor beperkte, maar wel waarneembare, effecten welke over het algemeen aanvaardbaar zijn.
- Neutraal effect: geen of geen noemenswaardig effect.

	Woonfunctie	Werkfunctie	Recreatieve functie
++	n.v.t.	n.v.t.	Sterke verbetering van de recreatieve functie (toevoeging van veel voorzieningen)
+	n.v.t.	n.v.t.	Verbetering van de recreatieve functie (toevoeging van meerdere voorzieningen)
0/+	n.v.t.	n.v.t.	Beperkte verbetering van de recreatieve functie (toevoeging van enkele voorzieningen)
0	Geen (noemenswaardige) verandering van de woonfunctie	Geen (noemenswaardige) verandering van de werkfunctie	Geen (noemenswaardige) verandering van de recreatieve functie
0/-	Beperkte verslechtering van de woonfunctie (beperkte aantasting van de woonfunctie van enkele woningen)	Beperkte verslechtering van de werkfunctie (beperkte aantasting van enkele bedrijven)	Beperkte verslechtering van de recreatieve functie (aantasting van enkele voorzieningen)
-	Verslechtering van de woonfunctie (aantasting van de woonfunctie van meerdere woningen)	Verslechtering van de werkfunctie (aantasting van meerdere bedrijven en/of relevante aantasting bedrijventerrein)	Verslechtering van de recreatieve functie (aantasting van meerdere voorzieningen)
--	Verslechtering van de woonfunctie (aantasting van de woonfunctie van veel woningen)	Sterke verslechtering van de werkfunctie (aantasting van veel bedrijven en/of grote aantasting bedrijventerrein)	Sterke verslechtering van de recreatieve functie (aantasting van veel voorzieningen / recreatieterrein)

3.3 Plan- en studiegebied

In het MER worden de termen plangebied en studiegebied gehanteerd.

Het plangebied is het gebied waarbinnen de infrastructurele maatregelen voor de A1 Apeldoorn-Azelo daadwerkelijk plaatsvinden. Dit zijn de (definitieve) projectgrenzen, inclusief de werkterreinen voor de aanleg. De maatregelen vinden plaats van kilometer 81,8 (westelijk van aansluiting Apeldoorn-Zuid) tot kilometer 141,1 (knooppunt Azelo). Zie hoofdstuk 1 voor een overzicht van het betreffende traject.

Het studiegebied is het gebied waar de effecten van de ontwikkelingen merkbaar zijn (het invloedsgebied). De grootte van het studiegebied verschilt per milieuthema en is afhankelijk van de aard, omvang en uitstraling van het effect. Het studiegebied voor de effecten ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling wordt bepaald door het ruimtebeslag van het ontwerp en de nabijgelegen woon-, werk- en recreatiegebieden die daardoor op een relevante manier beïnvloed worden (bijv. doorsnijding van een recreatieve route).

3.4 Zichtjaren

Zoals gezegd wordt het werk in 2 fasen uitgevoerd:

- De eerste fase wordt uitgevoerd in de periode eerste kwartaal 2018 t/m eerste kwartaal 2020.
- De tweede fase van 2024 t/m 2026.

De effecten worden beschreven voor de situatie tussen afronding van de eerste en de tweede fase (de tussentijdse fase) en voor de situatie na volledige realisatie, na de tweede fase (de eindsituatie).

Voor thema ruimtelijke ontwikkeling gelden de volgende zichtjaren:

- Voor de eindsituatie 1 jaar na openstelling/volledige realisatie: 2027
- Voor de tussentijdse situatie: na realisatie van fase 1: 2021

4 Effecten

In dit hoofdstuk worden de effecten van het MER-alternatief beschreven. Per te beoordelen criterium wordt eerst de referentiesituatie beschreven en vervolgens worden de effecten van het MER-alternatief.

4.1 Invloed op de woonfunctie

4.1.1 Referentiesituatie invloed op de woonfunctie

Het aantal woningen binnen het plangebied is bepaald aan de hand van de Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG). De Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG) bevatten gegevens van alle adressen en gebouwen in Nederland, zoals bouwjaar, oppervlakte, gebruiksdoel en locatie op de kaart. Gemeenten zijn bronhouders van de BAG. Zij zijn verantwoordelijk voor het opnemen van de gegevens in de BAG. Alle gemeenten stellen gegevens over adressen en gebouwen centraal beschikbaar via de Landelijke Voorziening BAG (LV BAG). Het Kadaster beheert de LV BAG en stelt de gegevens beschikbaar aan de diverse afnemers.

Er zijn geen plannen om extra woningen binnen het plangebied te realiseren. Wel zijn er plannen die bestaande woningen (kunnen) beïnvloeden. Als gevolg van de aanleg van Bedrijvenpark A1 verdwijnt (naar huidig inzicht) bijvoorbeeld een boerderij ten zuiden van aansluiting Deventer.

4.1.2 Effecten op de woonfunctie

Als gevolg van optimalisaties in het ontwerp (zie hoofdstuk 3 van het MER) is het ruimtebeslag van het project zoveel mogelijk ingeperkt. Desondanks zijn er woningen waarbij een effect op de woonfunctie plaatsvindt. Hieronder wordt toegelicht van welke woningen en bijbehorende percelen (die gehandhaafd blijven) de gebruikswaarde wordt beïnvloed.

In het plangebied liggen 11 woningen (waaronder een zorgboerderij met 6 wooneenheden, aangemerkt als 6 woningen) op geringe afstand van de straks aangepaste A1 en/of bijbehorende aansluitingen op het onderliggend wegennet. Hiervan worden de gebouwen niet aangetast maar vindt verbreding wel plaats binnen het perceel van deze woningen. Voor 1 boerderij ten zuiden van aansluiting Deventer is er een behoorlijk beslag op landbouwgrond rond de boerderij. Deze boerderij verdwijnt in de autonome situatie als gevolg van de aanleg van Bedrijvenpark A1, hierdoor wordt dit niet beoordeeld in dit rapport. Alle woningen waarbij een effect optreedt op de woonfunctie bevinden zich op het traject Apeldoorn – Deventer aansluiting. Op het traject Deventer – Azelo vindt verbreding in de middenberm plaats en treden nadelige effecten op de gebruikswaarde van woningen niet op. Het effect op de woonfunctie wordt in zijn totaliteit negatief (-) beoordeeld.

Effecten tussentijdse situatie

In de tussentijdse situatie worden 9 woningen beïnvloed, 2 ten zuiden van Deventer vanwege ruimtebeslag door verbreding van de A1. Ten noorden van de A1 ten westen van de Wilpsedijk worden 6 woningen beïnvloed. Dit betreft een zorgboerderij met 6 wooneenheden waarvan het perceel wordt geraakt door verplaatsing van een watergang. Ten noorden van de A1 ten oosten van de Wilpsedijk wordt 1 woning beïnvloed wegens ruimtebeslag door verbreding van de A1.

4.2 Invloed op de werkfunctie

4.2.1 Referentiesituatie invloed op de werkfunctie

Langs de A1 liggen diverse bedrijven en terreinen met een bepaalde economische functie. Het merendeel bestaat uit landbouwpercelen. Een groot deel van het tracé grenst aan landbouwgebieden. Daarnaast liggen er in de huidige situatie enkele bedrijfsgebouwen dicht tegen de snelweg aan. In de referentiesituatie neemt het aantal bedrijven langs de snelweg toe. Met name de verdere ontwikkeling van de Ecofactorij bij Apeldoorn en het Bedrijvenpark A1 bij Deventer zorgt voor een toename van het aantal bedrijven langs de A1.

4.2.2 Effecten op de werkfunctie

De aanpassing van de A1 heeft circa 57 hectare ruimtebeslag tot gevolg. Het grootste deel hiervan is van andere overheden of hoeft niet verworven te worden (bijv. aanpassing verzorgingsplaatsen). Deze gronden hebben overwegend een functie voor natuur, verkeer (wegen/parkeren) of water. Een zeer beperkt deel hiervan heeft nu een functie als landbouwgrond (bijv. in bezit gemeente i.v.m. beoogde aanleg bedrijventerrein).

Als gevolg van de verbreding van de A1 moet circa 13 hectare grond worden aangekocht van derden. Het grootste deel van deze grond bestaat uit landbouwgrond. Dit levert een beperking op voor de landbouwsector langs de A1 voor meerdere bedrijven. Daarnaast zullen enkele bedrijfsgebouwen van boerderijen als gevolg van de verbreding verloren gaan.

Ter hoogte van de Ecofactorij zal de verbreding deels plaatsvinden binnen dit toekomstige bedrijventerrein. Ter hoogte van Attero is het noodzakelijk om een ventweg te verleggen door vervanging en verbreding van een viaduct. Ter hoogte van Bredenoord zal wegens ruimtebeslag van de verbreding van de A1 een talud worden aangepast naar helling 1:2 waardoor de bestaande bedrijfshal bereikbaar blijft. Aan de zuidzijde van aansluiting Deventer wordt het bedrijvenpark A1 ontwikkeld. De beoogde aanpassing van deze aansluiting tast vooral de groene zone rondom het bedrijvenpark aan en heeft daarmee een beperkte invloed op het toekomstige bedrijvenpark.

Met het ruimtebeslag op landbouwgebied het verlies van enkele bedrijfsgebouwen en raakvlakken met enkele bedrijven worden meerdere bedrijven aangetast. Daarnaast is er sprake van een beperkte aantasting van bedrijventerreinen. Het effect op de werkfunctie wordt in zijn totaliteit negatief (-) beoordeeld.

Effecten tussentijdse situatie

In de tussentijdse situatie is het ruimtebeslag aanzienlijk kleiner. Ook is in de tussentijdse situatie (fase 1) is het grootste deel van het ruimtebeslag van andere overheden of hoeft niet verworven te worden (bijv. aanpassing verzorgingsplaatsen). Voor de aanleg van fase 1 moet ruim 2 hectare grond worden aangekocht van derden. Het grootste deel van deze grond bestaat uit landbouwgrond. In totaal verliest daarmee maximaal circa 2 hectare grond de landbouwfunctie als gevolg van de aanleg van fase 1. In deze fase gaat één (agrarisch) bedrijfsgebouw verloren. In de tussentijdse situatie treedt ook een beperkte aantasting op van het toekomstige Bedrijvenpark A1, aan de zuidzijde van aansluiting Deventer (vooral de groene zone rondom het bedrijvenpark).

4.3 Invloed op de recreatieve functie

4.3.1 Referentiesituatie invloed op de recreatieve functie

Binnen het plangebied liggen geen recreatiegebieden en overnachtingslocaties. Wel kruist de A1 diverse recreatieve routes. Een groot deel van deze routes maakt deel uit van de knooppuntenroutes¹. Nieuwe recreatieve voorzieningen worden niet ontwikkeld. Wel zijn er plannen om bepaalde recreatieve verbindingen te versterken. Zo wil de gemeente Apeldoorn de recreatieve verbinding via de Polderweg met het recreatieve uitloopgebied ten zuiden van de A1 versterken². De gemeente Voorst geeft in haar structuurvisie³ aan om de ruimtelijke, ecologische en recreatieve betekenis van De Fliert te versterken. De gemeente Deventer zet onder andere in op een recreatieve opwaardering van de Schipbeek en heeft de ambitie om nieuwe fietsverbindingen langs Schipbeek en IJssel te realiseren⁴. De gemeenten Rijssen-Holten en Wierden willen de toeristisch-recreatieve potenties van de Regge verder benutten en ontwikkelen⁵.

4.3.2 Effecten op de recreatieve functie

De verbreding van de A1 heeft geen effect op de recreatieve verbindingen in het plangebied. De bestaande kruisingen blijven gehandhaafd. Er worden geen nieuwe verbindingen aangelegd.

Op een 1 locatie moet een fietspad worden verplaatst als gevolg van de verbreding van de snelweg. Het betreft de fietsroute (onderdeel van de fietsknopenroutes) langs de Zwarte Kolkstraat ten westen van de aansluiting Twello. Dit fietspad loopt nu parallel langs de A1 en wordt als gevolg van de verbreding van de A1 over een afstand van enkele meters naar het noorden verplaatst. De functionaliteit van het fietspad blijft behouden.

In de aansluiting Deventer ligt een fietspad dat onderdeel is van de fietsknooppuntenroutes. De aanpassing van de aansluiting heeft naar huidig inzicht geen effect op deze fietsstructuur.

Omdat er geen noemenswaardige effecten op de recreatie functies in het plangebied optreden is het effect neutraal (0) beoordeeld.

Effecten tussentijdse situatie

Er treden geen effecten op in de tussentijdse fase op de recreatieve functie.

4.4 Samenvatting effecten eindsituatie

Effectbeschrijving varianten Aansluiting Voorst

	MER-alternatief
Woonfunctie	-
Werkfunctie	-
Recreatieve functie	0

*Zie *deelrapport Sociale Aspecten voor effectscores gedwongen vertrek*

¹ *Fietsersbond*

² *Structuurvisie 'Apeldoorn biedt ruimte' (2013)*

³ *Structuurvisie 'Middengebied gemeente Voorst' (2011)*

⁴ *Structuurvisie 'Stadsrandzone Deventer' (2013)*

⁵ *Structuurvisie Rijssen-Holten en Wierden*

4.5 Mitigerende maatregelen

De effecten op de woon-, werk- en recreatieve functie kunnen worden beperkt door de breedte van de bovenberm te versmallen en de taluds steiler te maken (1:2 in plaats van 1:3). Hierdoor kan het ruimtebeslag en de aantasting van de aanwezige functies worden beperkt.

Dit is vooral gedaan in het ontwerpproces, parallel aan het MER. In eerste instantie was het ruimtebeslag fors groter. Door optimalisatie van het ontwerp is dit beperkt. Daarbij is gebruik gemaakt van tussenresultaten van het MER/de milieuonderzoeken op basis van eerdere versie van het wegontwerp.

5 Effecten aanlegfase

5.1 Effecten

De meeste recreatieve verbindingen zullen tijdens de aanlegfase in gebruik blijven. Uitzondering hierop vormt het fietspad langs de Zwarte Kolkstraat. Dit fietspad kan tijdens de aanlegwerkzaamheden tijdelijk onbruikbaar zijn. Dit geldt ook voor de fietsverbindingen over de Ardeweg en Sluinerweg. Deze kunstwerken worden namelijk vervangen. Hierdoor zullen de verbindingen tijdelijk buiten gebruik zijn.

5.2 Mitigatie en compensatie

Voor het fietspad dat parallel aan de A1 ligt (Zwarte Kolkstraat) kan ervoor worden gekozen om eerst het nieuwe fietspad aan te leggen voordat het oude wordt afgebroken. Hierdoor blijft de route tijdens de aanlegfase in gebruik.

De fietspaden langs de Ardeweg en Sluinerweg liggen op geringe afstand van elkaar. Om lange omrijdafstanden te voorkomen kan ervoor gekozen worden om de viaducten na elkaar te vervangen zodat altijd één van beide verbindingen open blijft.

6 Leemten in kennis, monitoring

Voor ruimtelijke ontwikkeling is er geen leemte in kennis voor het vaststellen van het MER. Ook geeft de effectbeoordeling geen aanleiding specifieke punten te monitoren of evalueren.