



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Capaciteitsvergroting A1 Apeldoorn–Zuid – Deventer–Oost

Advies over reikwijdte en detailniveau  
van het milieueffectrapport

1 oktober 2010 / rapportnummer 2406–49





## 1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De provincies Overijssel, Gelderland, de regio's Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer en Zutphen), en Twente werken aan een toekomstbeeld voor de A1-zone. De verkenning van de oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen op de A1/A35 is één van de opgaven. Doel van deze MIRT-verkenning (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte & Transport) is: "Lange termijn keuzemogelijkheden voor de capaciteitsvergroting van de A1 en A35 te onderzoeken en te beoordelen in het licht van kansen en bedreigingen voor gebiedsontwikkeling en de ruimtelijke kwaliteit van de snelwegomgeving." De ministeries van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VROM) treden daarbij gezamenlijk op als bevoegd gezag.

De MIRT-verkenning A1-zone strekt zich globaal uit van Apeldoorn tot en met Hengelo-Enschede-Oldenzaal in Twente. Binnen deze verkenning is voor het vraagstuk capaciteitsuitbreiding A1 het tracé opgedeeld in twee stukken: het tracégedeelte aansluiting Deventer-Oost tot aan knooppunt Azelo en het tracégedeelte Deventer-Oost tot aan aansluiting Apeldoorn-Zuid. Het plan-MER capaciteitsvergroting A1 gaat over het deeltracé tussen Deventer en Apeldoorn.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')<sup>1</sup> beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het plan-MER capaciteitsvergroting A1 in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- de belangrijkste uitkomsten uit de MIRT-verkenning A1 zone te weten;
  - een gebiedsbrede probleemanalyse van de thema's ruimtelijke ordening, leefomgeving, natuur, landschap, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid;
  - een onderbouwing van nut en noodzaak van de capaciteitsuitbreiding van de A1;
  - de samenhang van de capaciteitsuitbreiding van de A1 met de andere voorgenomen activiteiten en projecten;
  - de afbakening van de scope van dit project, qua studiegebied, betrokken partijen en qua verantwoordelijke partijen voor mogelijk te kiezen oplossingsrichtingen;
- een verkeerskundige analyse gericht op de regionale verkeersstromen aangevuld met een verkeersanalyse op basis van het (regionale) hoofdwegennet. Voer een gevoeligheidsanalyse met verschillende (ruimtelijke) ontwikkelingsscenario's uit om een goed beeld te krijgen van de robuustheid van de oplossingsrichtingen. Ga daarbij in op de alternatieve routes, beschikbaar bij obstructie, én de 'reserv capaciteit' voor de periode na planhorizon;
- beschrijving van de gebiedsdoelen op de thema's woon- en leefomgeving, landschap en cultuurhistorie en natuur;

---

<sup>1</sup> Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) onder *adviezen*.

- een brede verkenning van de mogelijke alternatieven volgens de stappen van de Ladder van Verdaas. Geef aan welke stappen al zijn uitgevoerd en welke mogelijkheden en ruimte er nog is voor alternatieven en maatregelen volgens deze systematiek;
- de effecten op Natura 2000-gebieden (neem deze effectbeschrijving op in een Passende Beoordeling), woon- en leefomgeving, en landschap en cultuurhistorie;
- een onderbouwing van een gefaseerde uitvoering van de alternatieven en/of het voorkeursalternatief met aandacht voor:
  - het probleemoplossend vermogen;
  - het 'no regret' gehalte van de keuzes en maatregelen;
  - de (tussentijdse) effecten.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de notitie reikwijdte en detailniveau. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

## 2. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING/OF PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITEN

### 2.1 Achtergrond

Het plan-MER voor de structuurvisie capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn-Deventer<sup>2</sup> is onderdeel van de MIRT-verkenning A1 Zone. Deze gebiedsgerichte verkenning moet inzicht geven in de gebiedsontwikkeling en de ruimtelijke samenhang van de verschillende projecten in de A1 zone.

De Commissie constateert dat de MIRT-verkenning A1 zone op dit moment nog niet is afgerond en dat er nog geen bestuurlijke keuzes zijn gemaakt voor de verschillende projecten of ontwikkelingen die binnen de A1 zone moeten plaatsvinden.

In de notitie R&D wordt aangegeven dat het plan-MER voor de capaciteitsuitbreiding A1 een bouwsteen vormt voor de MIRT-verkenning A1 Zone. In principe vormt de MIRT-verkenning A1 zone het kader waarbinnen de capaciteitsuitbreiding van de A1 verder wordt uitgewerkt. De Commissie adviseert daarom de volgende informatie uit deze verkenning over te nemen:

- de brede probleemanalyse en ambities op het gebied van ruimtelijke ordening, leefomgeving, natuur, landschap, ruimtelijke kwaliteit en andere relevante thema's;
- de onderbouwing van nut en noodzaak van de capaciteitsuitbreiding A1;
- de scope en afbakening van het studiegebied en de betrokken partijen hierbij en welke rol deze partijen spelen in de probleemanalyse en daarop aansluitend de oplossingsrichtingen. Geef aan welke partijen verantwoordelijk zijn voor de besluitvorming en de uitvoering van de mogelijk te kiezen oplossingsrichtingen;
- de samenhang tussen de diverse plannen en projecten die binnen de A1 zone worden verkend, voor zover deze expliciet een relatie hebben met de A1 capaciteitsuitbreiding.

---

<sup>2</sup> Verder in dit advies te noemen capaciteitsuitbreiding A1.

Indien deze informatie nog niet beschikbaar is op basis van de MIRT-verkenning adviseert de Commissie deze informatie zelfstandig uit te werken en op te nemen in het plan-MER voor de capaciteitsuitbreiding.

## 2.2 Probleem- en doelstelling

### 2.2.1 Verkeerskundige analyse

De Commissie constateert dat de 'Gebiedsgerichte Verkenning A1 – Corridor Apeldoorn–Deventer' uit 2007 in wezen een verkeersstudie is. In deze studie zijn de drie volgende invalshoeken uitgewerkt:

1. flankerend beleid;
2. onderliggend wegennet;
3. hoofdwegennet.

Een belangrijke conclusie uit deze studie is dat ontmenging en/of ontvlechting de beste perspectieven biedt. Hiermee is een goede aanzet voor de verkeerskundige analyse in het plan-MER voorhanden.

De Commissie adviseert om de verkeerskundige probleemanalyse aan te vullen met een analyse van de regionale verkeersstromen en de daaruit voortvloeiende problemen. Uit de achtergrondinformatie (Gebiedsgerichte verkenning, 2007) blijkt namelijk dat 60% van het verkeer in de spits op de A1 tussen Apeldoorn en Deventer regionaal en lokaal van aard is. Het ligt daarom voor de hand om gebruik te maken van het verkeersmodel van de Stedendriehoek Apeldoorn–Deventer–Zutphen om deze regionale analyse uit te voeren.

Na de analyse van het verkeer binnen de stedendriehoek kan vervolgens een verkeersanalyse van het HWN worden uitgevoerd op regionaal–nationaal niveau. Deze analyse van het verkeer op het hoofdwegennet kan worden uitgevoerd met de daarvoor beschikbare modellen NRM en LMCA/NMCA. Stem de uitkomsten van het regionale model Stedendriehoek af op de uitkomsten van de modellen voor het hoofdwegennet. Geef een toelichting op eventuele verschillen in resultaten van deze twee modelsystemen.

De Commissie adviseert om op basis van de gebiedsvisie en de gecombineerde verkeersanalyses op verschillende schaalniveaus een concrete ambitie op het gebied van (duurzame) mobiliteit te ontwikkelen. Vertaal deze ambitie in oplossingsrichtingen die aansluiten bij de verschillende gesignaleerde bereikbaarheidsproblemen (zie ook hoofdstuk 3 voorgenomen activiteit en alternatieven).

#### **Modelkenmerken**

Gebruik de verkeers- en vervoersmodellen voor de probleemanalyse ook voor de toetsing van de alternatieven aan de doelstellingen. Beschrijf in het MER de karakteristieken van de toe te passen verkeersmodellen. Geef daarbij aan:

- welk basisjaar en welke prognosejaren worden gehanteerd;
- welke begrenzing van het studiegebied wordt gehanteerd, in verband met de omvang die nodig is om terugslageffecten te modelleren en mee te nemen in de analyse;

- welke uitgangspunten in het model gehanteerd worden, zoals sociaaleconomische en ruimtelijke ontwikkelingen, demografische ontwikkelingen, (verkeers-)beleidsuitgangspunten (inclusief prijsbeleid) en overig flankerend beleid.

## 2.2.2 Gebiedsdoelen

Doelstelling van de MIRT-verkenning A1 zone is naast een betere bereikbaarheid een hogere ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van woon- en werklocaties. De Commissie adviseert om deze brede doelstelling ook als uitgangspunt voor de capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn-Deventer te hanteren. Geef daarom aan op welke wijze concreet invulling wordt gegeven aan de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid.

Beschrijf de beleidskaders, wet- en regelgeving en de regionale en lokale gebiedsdoelen voor woon- en leefmilieu, landschap en cultuurhistorie, natuur. Beschrijf in welke mate – en geef op kaart aan waar – deze doelen interfereren met de bereikbaarheidsdoelen, uitgaande van de autonome ontwikkeling. Geef een overzicht van de belangrijkste dilemma's en afwegingen die hieruit volgen en welke keuzen mogelijk zijn.

### Woon- en leefomgeving

Geef inzicht in de bestaande en toekomstige knelpunten bij autonome ontwikkeling op het gebied van luchtkwaliteit, geluidhinder, sociale veiligheid, verkeersveiligheid en externe veiligheid, voor zover samenhangend met verkeer en infrastructuur. Beschrijf de gebiedsdoelen en ambities om bovenstaande knelpunten te verminderen of op te heffen. Ga daarbij specifiek in op de gevolgen van routekeuzes van regionaal en lokaal verkeer en van sluipverkeer in relatie tot het beperkte aantal rivierkruisingen. Besteed ook in het bijzondere aandacht aan de woonkernen die direct langs de A1 zijn gelegen. Geef aan welke doelstellingen er bestaan om de aantrekkelijkheid van het buitengebied voor recreatie te verbeteren.

Geef aan in welke mate de gebiedsdoelen voor luchtkwaliteit en geluidhinder, uit oogpunt van volksgezondheid, verder gaan dan het halen van de wettelijke grenswaarden. De Commissie wijst in dit verband op de doelstellingen voor volksgezondheid<sup>3,4</sup> zoals verwoord in het NMP4, het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002–2006)<sup>5</sup> en de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (2008–2012).

### Landschap en cultuurhistorie

Geef op kaart aan waar zich in het studiegebied de landschappelijke en cultuurhistorische waardevolle gebieden bevinden. Het studiegebied is daarbij ruimer dan de directe ruimte rond de A1 en beslaat het (gehele) gebied tussen Apeldoorn en Deventer. Relevant in dit verband zijn de gebieden met status van Nationaal Landschap. Beschrijf de landschappelijke en

<sup>3</sup> Op basis van de Wet collectieve preventie volksgezondheid (Wcpv). Het doel van de Wcpv is gezondheidswinst: het verlengen van gezonde levensverwachting, het voorkomen van vermijdbare sterfte en het verhogen van de kwaliteit van het leven. De Wcpv stelt dat gemeenten dit kunnen bewerkstelligen door gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen mee te laten wegen. De Wcpv verplicht de gemeenten elke vier jaar een nota gemeentelijk gezondheidsbeleid vast te stellen.

<sup>4</sup> Op basis van de EU-richtlijn 2001/42/EG voor m.e.r. op strategisch niveau is gezondheid expliciet benoemd als milieueffect in de Nederlandse regelgeving voor plan-MER.

<sup>5</sup> Hierin worden m.e.r. en SMB (plan-m.e.r.) expliciet als belangrijke instrumenten genoemd om de integratie van gezondheid en milieu in lokaal beleid te bevorderen.

cultuurhistorische kenmerken en waarden van deze gebieden. Beschrijf de bestaande en toekomstige bedreigingen voor deze waarden, voor zover samenhangend met verkeer en infrastructuur. Denk hierbij bijvoorbeeld aan barrièrewerking, verrommeling, en aantasting van de openheid, samenhang en gaafheid. Beschrijf de gebiedsdoelen en ambities om bovenstaande knelpunten te verminderen of op te heffen.

#### **Natuur**

In het studiegebied liggen verschillende beschermde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden en Ecologische Hoofdstructuur). Geef op kaart aan waar deze gebieden zich bevinden, wat de belangrijke kenmerken zijn, als ook de bijbehorende beschermingskaders. Geef inzicht in de bestaande en toekomstige knelpunten op het gebied van stikstofdepositie, geluidhinder, lichthinder en barrièrewerking, voor zover gerelateerd aan verkeer en infrastructuur. Geef in het bijzonder aandacht aan de verschillende verbindingzones die de A1 kruisen, en de mogelijkheden om daaraan gerelateerde barrières te slechten. Beschrijf de gebiedsdoelen en ambities om deze knelpunten te verminderen of op te heffen.

### 2.3 Te nemen besluit(en)

De Commissie adviseert om aan te geven welke besluiten er nodig zijn om te komen tot een capaciteitsuitbreiding van de A1. Ga daarbij in op de relatie van de capaciteitsuitbreiding A1 met de besluitvorming over de MIRT-verkenning A1 Zone. De Commissie adviseert om eerst deze verkenning af te ronden, omdat deze de kaders schetst waarbinnen de studie naar de capaciteitsuitbreiding plaatsvindt. Indien deze verkenning nog niet is afgerond gebruik dan de informatie ter onderbouwing van de capaciteitsuitbreiding.

Het bevoegd gezag (het ministerie van Verkeer en Waterstaat) heeft aangegeven dat voor de capaciteitsuitbreiding op de korte termijn geen financiering beschikbaar zal zijn. Om de uitbreiding op de langere termijn toch mogelijk te maken zal daarom een besluit worden genomen over een ruimtereservering. Geef aan binnen welke planfiguur deze reservering plaatsvindt. Dit betekent dat later pas een besluit zal worden genomen over de definitieve vormgeving, inpassing en uitvoering van de (nieuwe) infrastructuur. Geef aan welke (vervolg)besluitvorming voor de in het MER onderzochte inpassingsopties nodig is.

Geef tot slot aan welke relatie de studie naar de capaciteitsuitbreiding heeft met de besluitvorming over de benuttingsmaatregelen en het flankerend beleid op de A1.<sup>6</sup>

## 3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

### 3.1 Algemeen

De Commissie adviseert om de alternatievenontwikkeling in het MER gefaseerd uit te werken. Ontwikkel alternatieven op basis van de hiervoor beschreven probleemanalyse (uit de gebiedsgerichte verkenning) en de verkeersanalyse op lokaal-regionaal en nationaal niveau. De

---

<sup>6</sup> Project A1 Apeldoorn-Zuid – knooppunt Beekbergen waarvoor momenteel een studie wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat.

breedte van de alternatievenontwikkeling is afhankelijk van de uitkomsten van de probleem-analyse en verkeersanalyse. De alternatieven kunnen worden 'getrechterd' van veel en divers naar één voorkeursalternatief. Het aantal alternatieven neemt daarbij per stap af en het detailniveau van de uitwerking neemt toe. Dit geldt ook voor het detailniveau van de effectbeschrijving (zie hiervoor hoofdstuk 4 milieugevolgen). Werk daartoe in het MER de volgende stappen gefaseerd uit:

1. een brede verkenning van de alternatieven volgens de Ladder van Verdaas. Geef aan welke sporten al zijn genomen en onderzocht, welke alternatieven daarbij zijn afgevallen en op basis van welke (milieu-)argumenten. Geef aan welke (beleidsmatige en bestuurlijke) ruimte er nog is voor ontwikkeling van 'brede' alternatieven;
2. beschrijving van de alternatieven uit de notitie reikwijdte en detailniveau capaciteitsuitbreiding A1, inclusief de alternatieven met 'dedicated lanes' voor vrachtverkeer. Besteed daarbij expliciet aandacht aan de oplossingen voor de problematiek van de colonnevorming van het vrachtverkeer. Geef aan wat hier de onderscheidende effecten zijn op de doelstellingen en milieueffecten. Onderbouw de keuze voor het voorkeursalternatief (of -alternatieven) en de ruimtereservering die daarvoor noodzakelijk is;
3. een toets van het voorkeursalternatief aan de wettelijke grenswaarden en normen. Deze maakt inzichtelijk of het voorkeursalternatief uitvoerbaar is zonder juridische belemmeringen. Geef aan hoe deze grenswaarden de ruimtelijke reservering beïnvloeden.

Geef aan of en hoe de uitvoering kan worden gefaseerd. Geef daarbij aan welke maatregelen prioriteit hebben bij het oplossen van de problemen en welke maatregelen kunnen worden aangemerkt als 'geen-spijt' maatregelen. Belangrijke (tussentijdse) effecten van een gefaseerde uitvoering dienen daarbij in beeld te worden gebracht.

### **Ladder van Verdaas**

Ontwikkel 'brede' alternatieven geïnspireerd door de zogenoemde Ladder van Verdaas<sup>78</sup>:

1. sturen op ruimtelijke visie en ambities door ruimtelijke ontwikkelingen aan te passen en te optimaliseren;
2. prijsbeleid, zowel op landelijk, regionaal als lokaal niveau, als gedifferentieerd naar tijdstip en route. Neem daarbij ook de invoering van regionaal of lokaal prijsbeleid, naast (of bovenop) de landelijke generieke invoering van 'anders betalen voor mobiliteit', mee. Denk hierbij ook aan vormen van prijsbeleid zoals parkeerheffing/tarieven en tolheffing;
3. benutten van mogelijkheden van mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding;
4. beter benutten en uitbreiden van het openbaar vervoer (vervoer per spoor, water en het verbeteren van OV-aansluitingen en het beter aansluiten van het OV-netwerk op verplaatsingspatronen), en het verbeteren van het fietsnetwerk. Geef aan of het regiospoor, in combinatie met een hoge frequentie en goed voor- en natransport (fiets) een bijdrage kan leveren aan het capaciteitsprobleem;
5. beter benutten van de bestaande infrastructuur, binnen de bestaande wegcapaciteit;
6. aanpassen van bestaande infrastructuur, verbreding en uitbreiding van bestaande tracés;

---

<sup>7</sup> Zie bijvoorbeeld 'Ketenbenadering in de Netwerkaanpak', Ministerie V&W, 19 juni 2007.

<sup>8</sup> De systematiek van de Ladder van Verdaas gaat uit van beperking van het aantal autoverplaatsingen en de verschuiving naar vervoerswijzen die vanuit milieu en maatschappelijke kosten gunstiger zijn. Daarbij is het streven naar een beperking van ruimtebeslag en milieubelasting.



## 7. aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Geef aan wat de mogelijkheden zijn van de verschillende maatregelen uit de ladder in afwachting van de mogelijke capaciteitsuitbreiding van de A1 en gezien het feit dat ook op andere plekken de rivierkruisende wegcapaciteit niet wordt vergroot.

Breng vervolgens in beeld in welke mate de genoemde zeven stappen kunnen bijdragen aan het oplossen van de verkeersproblemen.<sup>9</sup> Beschrijf welke aannames hierbij worden gemaakt. Ga daarbij ook expliciet in op de verschillende scenario's voor ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijke ordening en geef aan welke ruimte er is om op deze manier de bereikbaarheidsproblematiek te beïnvloeden.

### **Alternatieven en inpassing voorkeursalternatief**

Het plan-MER capaciteitsvergroting A1 ondersteunt de besluitvorming over de ruimtereservering. Dit besluit zal worden vastgelegd in een structuurvisie. Deze structuurvisie doet (nog) geen uitspraken over de vormgeving en inpassing van een mogelijke weg. Een (m.e.r.-)studie hiernaar zal in een latere fase ten behoeve van het Tracébesluit (Rijk) of inpassingsplan (provincie) plaatsvinden. Geef in het MER aan binnen welke kaders situering en inpassing dienen plaats te vinden.

## 3.2 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.<sup>10</sup>

De Commissie adviseert om scenario's te hanteren voor relevante (ruimtelijke) ontwikkelingen waarvoor nog geen officieel besluit is genomen.

De Commissie gaat er van uit de invoering van prijsbeleid als (toekomst-)scenario wordt meegenomen. Geef aan welke kenmerken voor prijsbeleid als uitgangspunt zijn genomen. Ga daarbij in op de differentiatie naar plaats-, tijd-, voertuig- en milieukenmerken.

---

<sup>9</sup> Geef daarbij bijvoorbeeld inzicht in de vraag wat een verdubbeling van het gebruik van fiets of een zeer grote toename in OV-gebruik bijdraagt aan de oplossing van het probleem.

<sup>10</sup> zij bijlage 2 reacties van de gemeente Apeldoorn en de gemeente Deventer. Geef aan in hoeverre rekening wordt gehouden met de ontwikkelingen die in deze reacties zijn genoemd.

## 4. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN

### 4.1 Algemeen

Het detailniveau van de milieueffectschattingen dient zodanig te zijn dat keuzes tussen alternatieven en varianten, en conclusies, bijvoorbeeld ten aanzien van het kunnen voldoen aan wettelijke eisen, afdoende kunnen worden onderbouwd. Geef aan welke aannames zijn gedaan bij de effectbepaling, welke onzekerheden in de effectbepaling een rol spelen, hoe groot deze onzekerheden bij benadering zijn.

De Commissie adviseert de effectbeschrijving van de milieueffecten af te stemmen op het detailniveau van de uitwerking van de alternatieven en het detailniveau van de besluitvorming.

### 4.2 Verkeer en vervoer

#### Analyse

Geef in het MER een analyse van de volgende aspecten en onderwerpen:

- de verkeersintensiteiten in het studiegebied, onderscheiden naar:
  - personenverkeer en vrachtverkeer;
  - herkomsten en bestemmingen (regionaal, nationaal, internationaal);
  - periode van de dag (spitsperioden en etmaal);
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de A1 inclusief de aansluitingen en knooppunten alsmede op het OVN, de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op andere rivierkruisende routes, waarvan het gebruik (mede) afhankelijk is van de doorstroming op de A1;
- de reistijden op de A1 en het OVN zowel tijdens als buiten de spits;
- de congestieduur en -zwaarte (voertuigverliesuren), uitgesplitst naar de A1 en het OVN;
- de reservecapaciteiten van de alternatieven door een doorkijk naar 2030 te presenteren;
- de netwerkstructuur voor het fietsverkeer (utilitair en recreatief) en de veranderingen in de fietsbereikbaarheid in de alternatieven als gevolg van eventuele omrijafstanden;
- de verkeersveiligheid (ongevalskans, slachtoffers). Beschrijf de verkeersonveiligheid op de A1 en het onderliggende wegennet (OVN) in de huidige situatie aan de hand van slachtofferaantallen in de afgelopen jaren. Breng vervolgens de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid in het gehele studiegebied in beeld, bijvoorbeeld door risicocijfers voor verschillende typen wegen te gebruiken.

Presenteer de verkeersinformatie uit bovenstaande punten onder meer in overzichtelijke kaarten en tabellen waarin de verschillen tussen de huidige situatie, de referentiesituatie en de verschillende alternatieven direct zijn af te leiden.

### 4.3 Leefomgeving

Werk de verkeersgegevens uit die noodzakelijk zijn voor de (globale) berekeningen voor geluid en lucht en de secundaire effecten van nieuwe verbindingen. Hanteer hierbij de prognosejaren 2020 en 2030.

Geef tevens aan wat de CO<sub>2</sub>-uitstoot is op basis van het gereden aantal voertuigkilometers. Geef aan of de alternatieven onderscheidend zijn op dit aspect.

## **Geluid**

Geef de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen ten gevolge van de alternatieven. Maak in de eerste fase gebruik van een VMK-model (verkeers- en milieukaart). Doe dit in stappen van 5 dB vanaf 43 dB(L<sub>den</sub>). Presenteer de geluidscontouren op een contourenkaart.

Geef voor de gebieden waar de geluidbelasting meer dan 58 dB bedraagt het aantal woningen en personen aan die aan deze hogere geluidbelasting bloot staan.

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de te wijzigen infrastructuur voor het bepalende jaar (ten minste tien jaar na aanleg van een nieuwe weg). Voor te reconstrueren wegen is de situatie bepalend vóór de reconstructie en het maatgevende jaar na de reconstructie (ten minste tien jaar). Geef aan waar nieuwe knelpunten te verwachten zijn en of bestaande knelpunten worden opgelost.

Schenk in het MER voor zover van toepassing aandacht aan de cumulatie van geluidbelasting van de weg en geluidbelasting van overige geluidbronnen.

Geef aan welke geluidreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidschermen of 'stiller asfalt') er mogelijk zijn in knelpuntsituaties.

## **Luchtkwaliteit**

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub><sup>11</sup>) en NO<sub>2</sub> te beschrijven, ook onder de grenswaarden.<sup>12</sup> Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. (Eenvoudiger berekeningen volstaan wanneer hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden.) Presenteer de resultaten van de berekeningen middels verschilcontourenkaarten<sup>13</sup> en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.<sup>14</sup>

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden<sup>15</sup> en richtwaarden<sup>16</sup> voor de overige stoffen zoals beschreven in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie beveelt de Commissie aan om in het MER met een heldere onderbouwing aan te geven of overschrijding van deze grenswaarden in dit gebied uitgesloten is.

---

<sup>11</sup> Op dit moment zijn de rekenmethoden voor PM<sub>2,5</sub> nog niet opgenomen in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit, indien deze regeling ten tijde van het plan-MER niet beschikbaar beredeneer of bereken de concentraties PM<sub>2,5</sub> dan op basis van de dan best beschikbare rekenmodellen.

<sup>12</sup> Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

<sup>13</sup> Gebruik hiervoor klassebreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> of minder, indien klassebreedtes van 1,0 µg/m<sup>3</sup> onvoldoende onderscheidend is.

<sup>14</sup> Gebruik hiervoor de zogeheten Adres Codering Nederland (ACN)-bestanden. Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten.

<sup>15</sup> Grenswaarden voor SO<sub>2</sub>, CO, Pb en benzeen.

<sup>16</sup> Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

Geef in geval van overschrijdingen aan of er maatregelen mogelijk zijn waardoor voldaan kan worden aan de luchtkwaliteitseisen. Onderbouw de aannames die zijn gebruikt voor de effectiviteit van generieke en lokale maatregelen.

De A1 maakt geen onderdeel uit van het NSL<sup>17</sup>. Wel zijn er diverse regionale projecten (bedrijventerreinen en woonwijken) in de provincies Gelderland en Overijssel als project aangemeld in het NSL. Geef in het MER aan of en hoe deze projecten en ontwikkelingen worden meegenomen in het luchtkwaliteitonderzoek.

#### **Externe veiligheid**

Geef aan welke knelpunten er in de huidige situatie zijn op het gebied van externe veiligheid (plaatsgebonden risico en groepsrisico) en werk uit of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan.

#### **Volksgezondheid**

Beschrijf op basis van bestaande dosis-effectrelaties<sup>18</sup> de consequenties van het voornemen voor luchtkwaliteit, geluidsimmissie, externe veiligheid en barrièrewerking op de volksgezondheid. Houd hierbij rekening met het gegeven dat ook onder de wettelijk vastgestelde normen en grenswaarden gezondheidseffecten kunnen optreden. Laat in relatie tot de blootstelling zien waar en hoeveel gevoelige objecten of personen<sup>19</sup> zich in het studiegebied bevinden. Geef in het MER aan hoe het studiegebied is afgebakend en geef expliciet aan hoe wordt omgegaan met de woonkernen die in de directe nabijheid van de A1 liggen zoals bijvoorbeeld Posterenk. Geef aan welke alternatieven de gezondheidsschade zoveel mogelijk kunnen beperken en welke maatregelen de volksgezondheid kunnen verbeteren.

### **4.4 Bodem en water**

Geef aan of er effecten zijn te verwachten op bodem, oppervlaktewater, grondwater en grondwaterbeschermingsgebieden en wat dit betekent voor de inpassingsopties. Geef aan in hoeverre de verandering van grondwaterstromingen tijdens aanleg en in de gebruiksfase van de weg invloed heeft op de bebouwde en onbebouwde omgeving. Maak inzichtelijk welke mitigerende maatregelen kunnen worden toegepast en wat daarvan de effecten zijn.

### **4.5 Natuur**

Geef aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn in het studiegebied, op welke wijze deze worden beschermd en wat de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied is. Ga daarna in op de ingreep-effect relatie tussen de voorgenomen activiteit en de in het plangebied aanwezige natuurwaarden. Geef daarvoor aan voor welke van deze habitats en

---

<sup>17</sup> Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit.

<sup>18</sup> GGD-richtlijn medische milieukunde, luchtkwaliteit en gezondheid. RIVM rapport 609330008/2008, S.C. van der Zee, I.C. Walda.

<sup>19</sup> Gevoelige groepen zijn kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten; objecten bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

soorten gevolgen te verwachten zijn, wat de aard en omvang van de gevolgen<sup>20</sup> is en wat deze gevolgen voor de instandhouding betekenen. Beschrijf mitigerende maatregelen die de gevolgen kunnen beperken of voorkomen.

Maak bij het toetsingskader onderscheid tussen aard van de effecten en beschermingskaders (Natuurbeschermingswet, EHS, FF-wet e.d.). Bepaal de effecten volgens de ver-thema's en bepaal de ernst van de effecten. Geef vervolgens aan de hand van de criteria die de beschermingskaders bieden, in het bijzonder de instandhoudingsdoelen voor de beïnvloede Natura 2000-gebieden, of de gevolgen passen binnen beleid en regelgeving.

### **Gebiedsbescherming**

Geef in de vorm van een Passende Beoordeling speciale aandacht aan de effecten van de kruising van het Natura 2000-gebied IJsseluiterwaarden, met name wanneer nieuwe kunstwerken aan de orde zijn, en aan gevolgen van stikstofdepositie op de Veluwe.

In het MER moet worden aangegeven waar voor vermessing en verzuring gevoelige gebieden liggen en wat de afstand tot de activiteit is. Geef aan of sprake kan zijn van nadelige gevolgen van het voornemen op gevoelige gebieden. Geef aan of er sprake kan zijn van significante gevolgen voor Natura 2000-gebied(en). Beschrijf daartoe in het MER:

- De instandhoudingsdoelstellingen:
  - de ligging en begrenzing en de kritische depositiewaarden voor de habitattypen in de Natura 2000-gebieden, voor zover gelegen binnen de invloedssfeer van de A1 Apeldoorn – Deventer;
  - de beoogde natuurdoelen en kritische depositiewaarden van de voor vermessing- en verzuringsgevoelige natuurgebieden in de Ecologische Hoofdstructuur;<sup>21</sup>
- De achtergrondconcentraties van de belangrijkste vermestende stoffen (NH<sub>3</sub>, NO<sub>x</sub>) in de natuurgebieden. Gebruik voor de bepaling van de achtergronddepositie recente gegevens. Deze gegevens zijn op te vragen bij het RIVM en – indien beschikbaar – bij de provincie Gelderland en Overijssel;
- De door de activiteit veroorzaakte (toename van de) depositie op de natuurgebieden bij uitvoering van de alternatieven. Geef daarbij aan welk rekenmodel is gebruikt en wat de (on)nauwkeurigheid is van de berekeningen<sup>22</sup>;
- Beschrijf de gevolgen van de deposities op de kritische habitats. Geef daarbij aan of een (verdere) overschrijding van de kritische depositie waarden gevolgen kan hebben voor het areaal en de kwaliteit van deze habitats. Geef aan of, in cumulatie met andere activiteiten, aantasting van natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied, en de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS kan optreden;

---

<sup>20</sup> Geef aan of het gaat om vernietiging van leefgebied door bijvoorbeeld ruimtebeslag, verstoring door bijvoorbeeld licht en geluid, verdroging of vernatting door verandering van de waterhuishouding, versnippering door doorsnijdingen of barrièrewerking en vermessing en verzuring door bijvoorbeeld deposities van stikstof.

<sup>21</sup> De kritische depositiewaarden voor de EHS zijn opgenomen in D. Bal, H.M. Beije, H.F. van Dobben en A. van Hinsberg (2007): Overzicht van kritische stikstofdeposities voor natuurdoeltypen. Directie Kennis, Ministerie van LNV. De kritische depositiewaarden voor Natura 2000 habitattypen zijn opgenomen in H.F. van Dobben en A. van Hinsberg, (2008). Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterra-rapport 1654.

<sup>22</sup> Rijkswaterstaat rekent momenteel met model STACKS D+ dat standaard ingesteld is tot 3 km van de weg; stikstofeffecten kunnen echter veel verder reiken, dit geeft dus geen betrouwbaar beeld van de effecten.

- Geef aan welke emissie- en depositiebeperkende maatregelen genomen kunnen worden, en/of welke maatregelen genomen kunnen worden om de aantasting van de habitats en natuurwaarden te mitigeren.

Indien er een toename van de depositie van stikstof geconstateerd wordt boven de kritische depositiewaarden zijn in Natura 2000-gebieden significante gevolgen niet uit te sluiten. De uitwerking van bovenstaande punten kan dan tevens als passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 worden gebruikt. Een passende beoordeling dient herkenbaar opgenomen te worden in een plan-MER. Uit de wetgeving volgt dat een project alleen doorgang kan vinden, als uit de passende beoordeling de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets<sup>23</sup> met succes wordt doorlopen. Maak, indien nodig, een uitwerking van deze ADC-toets.

### **Ontwikkelingen beleidskader stikstofdepositie**

Er wordt op landelijk en provinciaal niveau gewerkt aan een nieuw toetsingskader voor stikstof in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Mogelijk bieden deze nieuwe kaders mogelijkheden om aantasting van natuurlijke kenmerken als gevolg van dit voornemen uit te sluiten. De Commissie adviseert daarom het provinciale beleidskader en doorvertaling daarvan in de provinciale verordening als de landelijke Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS) nauwgezet te volgen.

### **Kruising van ecologische structuren**

De A1 kruist tussen Apeldoorn en Deventer verschillende ecologische verbindingzones én de IJsseluiterwaarden. Geef aan wat de betekenis van deze structuren is voor natuurdoelen vanuit de verschillende beschermingskaders, en hoe deze verbindingen functioneren in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en na uitvoering van de alternatieven. Ga daarbij in op effecten van verstoring en barrièrewerking. Identificeer maatregelen om deze gevolgen te mitigeren en geef aan waar mogelijkheden liggen om de uitvoering van het voornemen aan te grijpen om het functioneren van het ruimtelijke ecologische netwerk te verbeteren.

### **Soortbescherming**

Geef een beschrijving van de betekenis van het invloedsgebied van de A1 voor beschermde soorten, met name de strenger beschermde soorten van tabel 2 en 3. Beschrijf welke gevolgen de alternatieven hebben op het voorkomen van deze soorten en hun leefgebieden, en of dit kan leiden tot strijdigheden met de bepalingen in de Flora- en faunawet. Geef aan of maatregelen kunnen worden genomen om dit te voorkomen of te beperken, en de ecologische structuur van het gebied voor deze soorten te versterken (beplantingen, wegkruisende voorzieningen, beheer van taluds en bermsloten e.d.).

---

<sup>23</sup> Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

## 4.6 Ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie

De effecten op landschap zijn vooral van belang om de kansen voor realisatie van de omgevingsdoelen in beeld te krijgen en de inpassing van bestaande en eventuele nieuwe tracégedeelten. Presenteer de informatie op een gedetailleerde landschapskwaliteitenkaart (tezamen met schetsen, doorsneden, fotomontages e.d.) en geef inzicht in de kansen en mogelijkheden van versterking/mitigatie/inpassing (fysiek en kosten).

Besteed aandacht aan:

- de visueel-ruimtelijke structuur: openheid, zichtlijnen en beelddragers;
- cultuurhistorische kenmerken: verkavelingen en ontginningen, oude wegen en paden, bewoningslinten, waterlopen, andere elementen en hun onderlinge samenhang;
- gebieden met archeologische verwachtingswaarden;
- geomorfologische kenmerken, reliëf en bekensystemen;
- routestructuren;
- bijzondere functies van het gebied, met recreatieve betekenis en barrièrewerking voor recreatiegebieden;
- visuele barrièrevorming, fysiek scheiden en veel/ver omfietsen voor utilitaire en recreatieve routes.

## 5. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER**

**Initiatiefnemer:** Gedeputeerde Staten provincie Overijssel (coördinerend IN), Gedeputeerde Staten provincie Gelderland, de regio Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer en Zutphen), en de regio Twente

**Bevoegd gezag:** Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** vaststellen of wijzigen van provinciale structuurvisie.

**Categorie Besluit m.e.r.:**

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie C01.4

plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

**Activiteit:**

Verbeteren van de doorstroming, robuustheid en veiligheid op de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Deventer-Oost alsmede het verbeteren van de doorstroming op het onderliggend wegennet binnen de Stedendriehoek, waarbij de vorm, functie en inrichting van maatregelen aansluit bij de landelijke normen.

**Procedurale gegevens:**

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 18 mei 2010

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 1 oktober 2010

**Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ing.msc. L.M. de Jong

ir. W.H.A.M. Keijsers

drs. R.J.M. Kleijberg

drs. R. Meeuwsen (werkgroepsecretaris)

ing. B. Peters

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

**Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de notitie reikwijdte en detailniveau als uitgangspunt.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*



**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Gebiedsgerichte verkenning A1 - Corridor Apeldoorn - Deventer, Stedendriehoek, Utrecht, 4 oktober 2007.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

## **BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen**

1. College van burgemeester en wethouders gemeente Apeldoorn, Apeldoorn
2. College van burgemeester en wethouders gemeente Deventer, Deventer



## Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Capaciteitsvergroting A1 Apeldoorn–Zuid – Deventer–Oost

De provincies Overijssel, Gelderland, de regio's Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer en Zutphen) en Twente werken aan een toekomstbeeld voor de A1-zone. Eén van de opgaven daarbinnen is de capaciteitsuitbreiding op het tracégedeelte aansluiting Apeldoorn–Zuid tot aansluiting Deventer–Oost. Voor de besluitvorming over de capaciteitsuitbreiding op dit tracé wordt een plan-Milieueffectrapport (plan-Mer) opgesteld. Dit advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) gaat over de inhoud van het plan-MER.



Commissie voor de milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3085-2

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

