



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Startnotitie

A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen

Startnotitie A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen

Datum	november 2009
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Dienst Oost-Nederland Postbus 9070 6800 ED Arnhem
Informatie	Rijkswaterstaat
Telefoon	0800 – 8002
Uitgevoerd door	Rijkswaterstaat Oost-Nederland
Datum	november 2009
Status	Definitief
Versienummer	2.2

Inhoud

Inleiding - 5

- 1.1 Aanleiding - 5
- 1.2 Welke procedure wordt gevolgd? - 5
- 1.3 Wat is een startnotitie? - 6
- 1.4 Hoe kunt u reageren? - 6
- 1.5 Leeswijzer - 6

2 Probleemanalyse en doelstelling - 8

- 2.1 Probleemanalyse - 8
- 2.2 Doelstelling - 8

3 Alternatieven - 10

- 3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten - 10
- 3.2 Te onderzoeken alternatieven - 10
 - 3.2.1 Nulalternatief - 10
 - 3.2.2 Voorkeursalternatief - 11
 - 3.2.3 Meest milieuvriendelijke alternatief - 13
- 3.3 Niet mee te nemen alternatieven en varianten - 13
 - 3.3.1 Verbredingsalternatief A1 - 13
 - 3.3.2 Varianten knooppunt Beekbergen - 13

4 Omgeving van het project - 14

- 4.1 Verkeer en infrastructuur - 14
- 4.2 Ruimtelijke ordening - 14
- 4.3 Milieu - 15
 - 4.3.1 Woon- en leefomgeving - 15
 - 4.3.2 Natuurlijk milieu - 16

5 Te onderzoeken effecten - 18

- 5.1 Hoe worden effecten bepaald? - 18
- 5.2 Verkeer - 19
- 5.3 Ruimtelijke ordening - 19
- 5.4 Milieu - 19
 - 5.4.1 Woon- en leefomgeving - 19
 - 5.4.2 Natuurlijk milieu - 20
- 5.5 Kosten - 21

6 Procedure en planning - 23

- 6.1 De Tracéwet en de stappen in de procedure - 23
- 6.2 Planning - 26
- 6.3 U wilt reageren op de startnotitie? - 26

Bijlage A Verklarende woordenlijst - 27

Bijlage B Studie benuttingsmaatregelen A1 Apeldoorn - Azelo - 30

Bijlage C Beleid en regelgeving - 33

Bijlage D Literatuur - 38

Inleiding

In 2008 hebben de minister van Verkeer en Waterstaat en de regionale bestuurders aangegeven de verkeersproblematiek op de A1 Apeldoorn – knooppunt Azelo gezamenlijk op te willen lossen. Deze afspraken zijn vastgelegd in de gebiedsgerichte uitwerking van de Mobiliteitsaanpak (november 2008). Er is een pakket aan benuttingsmaatregelen overeengekomen en deze zal de komende jaren in uitvoering worden gebracht. Voor de maatregelen uit het benuttingspakket op het traject A1 Apeldoorn-Zuid – knooppunt Beekbergen moet de Tracéwetprocedure worden doorlopen. Om een tracébesluit te kunnen nemen, wordt tevens een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Deze startnotitie is de formele start van deze zogeheten tracé/m.e.r.-procedure.

1.1 Aanleiding

Op basis van eerdere afspraken (zie hiervoor het kader in hoofdstuk 2) is de studie benuttingsmaatregelen A1 Apeldoorn-Azelo in 2008 uitgevoerd. Hierin zijn oplossingen voor diverse verkeerskundige knelpunten op de A1 gegeven. Op basis van deze studie hebben de minister van Verkeer en Waterstaat (hierna: VenW) en de regionale bestuurders in 2008 afgesproken om een pakket van benuttingsmaatregelen op de A1 tussen de aansluitingen Hoenderloo en Deventer-Oost uit te voeren.

De verbreding van de A1 op het traject tussen de aansluiting Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen vereist het doorlopen van een wettelijke besluitvormingsprocedure. De ministers van VenW en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna: VROM) hebben het besluit genomen om voor deze maatregelen, namelijk het aanbrengen van weefvakken tussen aansluiting Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen en voor aanpassingen aan knooppunt Beekbergen, een planstudie op te starten.

1.2 Welke procedure wordt gevolgd?

Voor de besluitvorming over verbreding van het traject A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen wordt de Tracéwetprocedure gevolgd. Deze procedure is gericht op de totstandkoming van het tracébesluit, dat genomen wordt door het bevoegd gezag zijnde de minister van VenW in overeenstemming met de minister van VROM. Omdat het in dit project gaat om een verbreding van bestaande hoofdinfrastructuur wordt de *verkorte* Tracéwetprocedure gevolgd. In het kader van de Wet milieubeheer moet ook een Milieueffectrapport (MER) worden opgesteld.

In de gehele procedure is op verschillende momenten inspraak mogelijk voor burgers, belangengroeperingen en de andere overheden. De provincie Gelderland, gemeente Apeldoorn en het waterschap Veluwe worden bij de besluitvorming betrokken. Op verschillende momenten moet advies worden gevraagd aan deskundigen zoals de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs.

Voor een volledige beschrijving van de procedure wordt verwezen naar hoofdstuk 6.

1.3 **Wat is een startnotitie?**

De startnotitie is de formele (wettelijke) start van de tracé/m.e.r.-procedure en geeft informatie over 'wat, waar en hoe' van het project. De startnotitie beschrijft de achtergronden, uitgangspunten en doelen van het project, de oplossingsrichtingen (alternatieven) die in beeld zijn, de aspecten/effecten die ten behoeve van het MER onderzocht moeten worden en de onderzoeksmethoden.

Op basis van de startnotitie en de daarop volgende inspraakreacties en adviezen worden door het bevoegd gezag de richtlijnen voor het MER bepaald, welke sturend zijn voor de inhoud van het MER.

1.4 **Hoe kunt u reageren?**

In deze startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat Oost-Nederland wil gaan onderzoeken in de studie naar de uitbreiding van de capaciteit op de A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen. De startnotitie ligt zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan een ieder daarop reageren.

Bij de inspraak in dit stadium van de procedure gaat het nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt aan de orde in een volgende inspraakronde, na publicatie van het ontwerp tracébesluit (OTB)/MER. Inspraakreacties naar aanleiding van deze startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten.

In de advertentie in de lokale en regionale dag- en weekbladen zijn de termijnen van de zienswijze-procedure vermeld. Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan binnen deze termijn naar:

*Centrum Publieksparticipatie
A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen
Postbus 30316
2500 GH Den Haag*

U kunt uw zienswijze ook kenbaar maken via een reactieformulier op internet:
www.centrumpp.nl

1.5 **Leeswijzer**

Een globale indruk

Wie een globale indruk van de inhoud van deze startnotitie wil krijgen, kan zich beperken tot de hoofdstukken 2, 3 en 5. Daarin wordt uitgelegd wat het onderwerp van de studie is (hoofdstuk 2), welke oplossingen wel en niet onderzocht worden (hoofdstuk 3) en welke effecten onderzocht worden (hoofdstuk 5).

Wat zijn de problemen? Wat is de doelstelling? (hoofdstuk 2)

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de bestaande problemen en is op basis van deze probleemanalyse de projectdoelstelling geformuleerd.

Welke alternatieven worden onderzocht? (hoofdstuk 3)

Hoofdstuk 3 gaat in op de oplossingen die worden onderzocht in het milieueffectrapport (MER). Ook wordt beargumenteerd aangegeven welke alternatieven niet worden meegenomen.

Wat is de huidige situatie? (hoofdstuk 4)

De huidige situatie en autonome ontwikkelingen in het projectgebied worden beknopt beschreven in hoofdstuk 4. Daarbij wordt ingegaan op de aspecten verkeer, ruimtelijke ordening en milieu.

Welke effecten worden in kaart gebracht? (hoofdstuk 5)

Maatregelen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren kunnen verschillende soorten effecten met zich meebrengen. Het gaat bijvoorbeeld om effecten voor het verkeer, de ruimtelijke ordening, het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap. Hoofdstuk 5 bevat een voorstel voor de te onderzoeken (milieu)effecten.

Hoe verloopt de procedure? Wat is de planning? (hoofdstuk 6)

Het project volgt de verkorte Tracéwetprocedure. De stappen van deze procedure zijn beschreven in hoofdstuk 6. Hierbij is tevens een globale planning opgenomen.

Wat betekent....? (verklarende woordenlijst)

Getracht is de tekst van deze startnotitie voor iedereen toegankelijk te maken. Vanwege het technische karakter van de studie is het gebruik van jargon niet te voorkomen. Daarom is in bijlage A een verklarende woordenlijst opgenomen.

2 Probleemanalyse en doelstelling

In dit hoofdstuk wordt de problematiek uiteengezet en is de doelstelling van dit project beschreven.

2.1 Probleemanalyse

In de gebiedsgerichte uitwerking van de Mobiliteitsaanpak (november 2008) is geconstateerd dat er op korte termijn een aantal verkeerskundige problemen optreden. De specifieke problematiek rond de knelpunten op het traject A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen, waarvoor deze Tracéwetprocedure doorlopen wordt, wordt veroorzaakt door:

- beperkte capaciteit op de verbindingsweg Deventer – Arnhem in knooppunt Beekbergen;
- conflicterende verkeersstromen in knooppunt Beekbergen;
- vermenging van in- en uitvoegend verkeer tussen knooppunt Beekbergen en de aansluiting Apeldoorn-Zuid v.v., versterkt door colonnevorming van het vrachtverkeer.

Hierdoor is de I/C-verhouding¹ in 2020 op de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Beekbergen in de ochtendspits op de noordbaan groter dan 1. In de avondspits op de zuidbaan is deze waarde groter dan 0,9. Op de verbindingsweg Deventer – Arnhem in het knooppunt Beekbergen is deze waarde in de ochtend- en avondspits in 2020 zelfs groter dan 1,2 (bron: DHV, 2008). Hierdoor is er in de ochtend- en avondspits vaak filevorming.

Voor een kaart van het gebied van dit project wordt verwezen naar pagina 17.

2.2 Doelstelling

In de gebiedsgerichte uitwerking van de Mobiliteitsaanpak (november 2008) is vastgelegd om op korte termijn middels capaciteitsverruiming de bereikbaarheid en doorstroming tot minimaal 2020 te verbeteren op het traject A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen in beide richtingen en in knooppunt Beekbergen.

Er wordt gestreefd naar een I/C-verhouding² in de ochtend- en avondspits die niet hoger is dan 0,8. Hierdoor verbetert de doorstroming, zodat filevorming vanwege capaciteitsgebrek niet meer optreedt.

^{1,2} Toelichting op de I/C-verhouding:

De I/C-waarde is de verhouding tussen de hoeveelheid verkeer (I) en de beschikbare capaciteit (C) voor het verkeer op een bepaald wegvak. Deze waarde wordt gebruikt als aanduiding voor de mate van verkeersafwikkeling. Voor gebruik van de I/C-waarde als maat voor de verkeersafwikkeling wordt de volgende klassenindeling gehanteerd:

I/C kleiner dan 0,8:	goede verkeersafwikkeling
I/C tussen 0,8 en 0,9:	matige verkeersafwikkeling, regelmatige file
I/C tussen 0,9 en 1:	slechte verkeersafwikkeling, meestal file
I/C groter dan 1:	structurele file

Geschiedenis en toekomst A1: korte en langere termijn

De bereikbaarheidsproblematiek op de A1 in 2020 tussen Apeldoorn en Deventer-Oost is vanuit (inter)nationaal en regionaal perspectief dermate van belang dat deze nader is onderzocht.

In oktober 2006 hebben de minister van VenW en de regionale bestuurders afgesproken dat de regio een gebiedsgerichte verkenning start naar de verkeersproblematiek op de A1. In de daarop volgende periode is de Gebiedsgerichte verkenning A1 corridor Apeldoorn-Deventer (2007) opgesteld waarin de verschillende oorzaken zijn benoemd die op dit traject problemen veroorzaken. In deze Gebiedsgerichte verkenning is door de regio geconstateerd dat:

- de betrouwbaarheid van het A1-verkeer tussen Apeldoorn en Deventer kwetsbaar is vanwege het ontbreken van voldoende alternatieve routes;
- de intensiteiten op de A1 tot 2020 fors toenemen;
- de hoeveelheid vrachtverkeer leidt tot colonnevorming, waardoor specifieke problemen ontstaan;
- in het knooppunt Beekbergen problemen zijn met de doorstroming van het verkeer.

Op basis van de Gebiedsgerichte verkenning is een Studie benuttingsmaatregelen (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.

In deze studie is de problematiek onderzocht door het gehele traject van de A1 tussen Apeldoorn en knooppunt Azelo (A35) te analyseren. Deze analyse heeft geresulteerd in een concreet overzicht van de knelpunten, de oorzaken van het ontstaan ervan en oplossingsrichtingen. Dit heeft geleid tot een pakket aan benuttingsmaatregelen die de doorstroming op de A1 op de korte en middellange termijn verbeteren. Deze afspraken zijn vastgelegd in paragraaf 6.3.7 van de gebiedsgerichte uitwerking van de Mobiliteitsaanpak (november 2008). Meer over de probleemanalyse A1 Apeldoorn – Azelo en het totale pakket aan benuttingsmaatregelen is beschreven in bijlage B.

Voor de langere termijn is de problematiek hiermee echter niet definitief opgelost. Naar verwachting komt over de langere termijn aanpak inzake de A1 in 2010 meer duidelijkheid.

In figuur 1 zijn alle bovengenoemde maatregelen opgenomen. Het betreft:

1. korte termijnmaatregelen in uitvoering (realisatie 2010-2011). Hiervoor is geen tracéwetprocedure nodig;
2. korte termijnmaatregelen in procedure (realisatie 2012-2013);
3. traject langere termijn (realisatie na 2015).



Figuur 1: overzicht maatregelen

3 Alternatieven

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de alternatieven. Met name wordt stilgestaan bij het voorkeursalternatief, welke in het MER wordt onderzocht. Voor dit alternatief is gekozen omdat het voldoende probleemoplossend tot na 2020 en goed inpasbaar is. De effecten van dit alternatief worden straks in het MER vergeleken met de effecten van het nulalternatief welke als referentiesituatie zal worden gehanteerd. Er wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (het MMA) ontwikkeld. Verder wordt in dit hoofdstuk kort stilgestaan bij de alternatieven en varianten die eerder zijn beschouwd en niet verder worden onderzocht.

3.1 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Het voorkeursalternatief en het MMA moeten aan een aantal randvoorwaarden voldoen. In deze Startnotitie worden ze globaal aangeduid. In het MER worden ze verder uitgewerkt.

De te bestuderen oplossingen moeten aan drie randvoorwaarden voldoen:

- alternatieven moeten (zoveel mogelijk) voldoen aan de projectdoelstelling;
- alternatieven moeten binnen redelijke grenzen technisch uitvoerbaar zijn (beschikbare techniek e.d.);
- alternatieven moeten binnen het financiële kader van het in 2008 afgesproken maatregelenpakket vallen (circa € 32 mln.).

Daarnaast gelden de volgende algemene uitgangspunten:

- alternatieven moeten voldoen aan de gangbare Nederlandse en Europese ontwerpnormen en -richtlijnen. Dit betreft NOA (Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen vanaf 1 januari 2007) en AGR (European Agreement on main international traffic Arteries). De AGR is van toepassing, omdat de A1 de status van Europese hoofdweg heeft (E8).
- oplossingen moeten passen binnen de vigerende wet- en regelgeving (zie hoofdstuk 5 en bijlage C).

3.2 Te onderzoeken alternatieven

3.2.1 Nulalternatief

In het MER wordt een nulalternatief opgenomen. Dit is het alternatief waarbij geen capaciteitsvergroting tussen aansluiting Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen en in het knooppunt Beekbergen zal plaatsvinden. De autonome ontwikkelingen, zoals beschreven in hoofdstuk 4, worden wel in het nulalternatief meegenomen. Als referentiejaar wordt 2020 aangehouden.

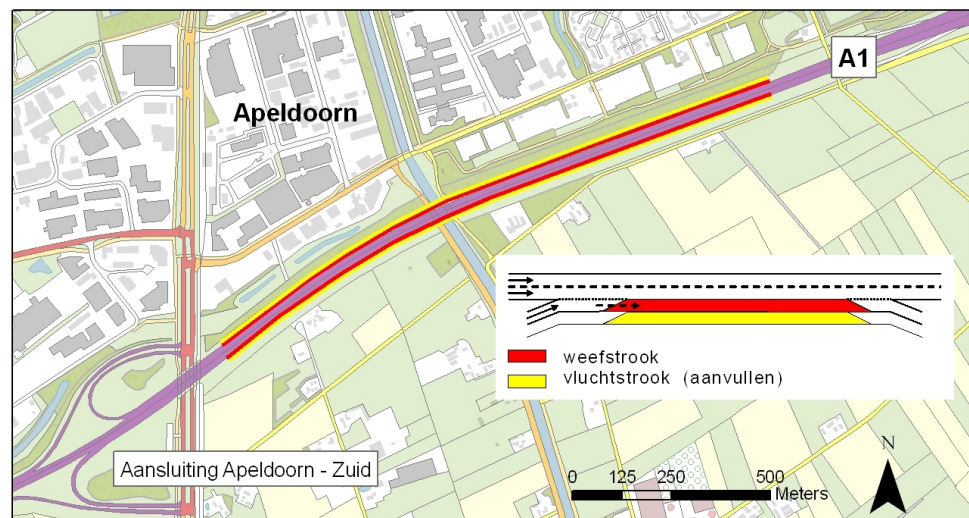
Het nulalternatief lost de huidige verkeersknelpunten niet op. Door de toename van het verkeer nemen de problemen de komende jaren zelfs toe met meer congestie en verkeersonveiligheid als gevolg. Dit alternatief kan derhalve niet gezien worden als een reëel alternatief. Het nulalternatief is wettelijk verplicht en bedoeld als referentie voor de alternatieven die wel in het onderzoek worden meegenomen. Hierdoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin de capaciteitsvergroting achterwege blijft.

3.2.2

Voorkeursalternatief

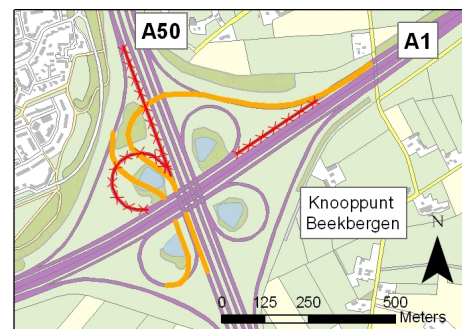
Vooruitlopend op de studie die in deze Startnotitie wordt beschreven zijn al meerdere onderzoeken naar de problematiek op de A1 uitgevoerd en zijn al veel alternatieven beschouwd (zie ook het kader in hoofdstuk 2). Het voorkeursalternatief komt voort uit deze eerdere onderzoeken en de besluitvorming die eind 2008 op bestuurlijk niveau hierover heeft plaatsgevonden.

Het voorkeursalternatief voorziet in de aanleg van extra weefstroken op de A1 tussen de westelijke invoeg- en uitvoegstrook van het knooppunt Beekbergen en de oostelijke invoeg- en uitvoegstrook van de aansluiting Apeldoorn-Zuid. Hiertoe dient op het betreffende traject tussen circa km. 84.500 en km 86.200 de verharding van de beide hoofdrijbanen met circa 3,5 m. te worden verbreed aan de zijbermszijde. Tevens dienen de zijbermen te worden aangepast binnen de huidige eigendomsgrenzen van het Rijk. De aanwezige brug en de viaducten op dit traject hoeven niet verbreed te worden omdat ze in het verleden al voldoende breed zijn aangelegd (figuur 2.1).

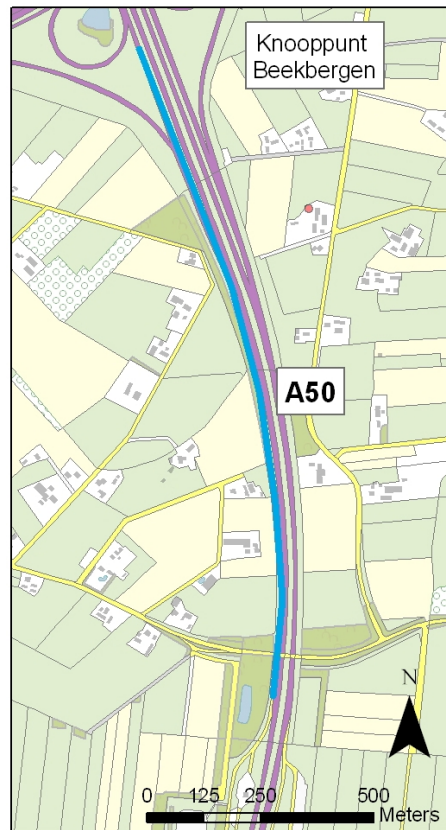


Figuur 2.1: aanpassing noord- en zuidbaan A1

In knooppunt Beekbergen zal de bestaande enkelstrooks lusvormige verbindingsweg Deventer - Arnhem worden vervangen door een meer gestrekte tweestrooks verbindingsweg. Tevens zal de verbindingsweg Zwolle – Deventer gedeeltelijk worden verlegd. Als gevolg van deze aanpassingen kunnen twee korte weefvakken in het knooppunt worden opgeheven. De genoemde aanpassingen kunnen naar verwachting binnen de huidige begrenzing van het knooppunt worden vormgegeven (figuur 2.2).



Figuur 2.2: aanpassing knooppunt Beekbergen



Figuur 2.3: aanpassing westbaan A50

Tenslotte is in het voorkeursalternatief een aanpassing van de bestaande westbaan van de A50 tussen knooppunt Beekbergen en de verzorgingsplaats De Brink voorzien. Op dit traject is de aanleg een extra rijstrook tussen circa km. 203.800 en km. 202.300 noodzakelijk. Hiertoe zal de bestaande verharding aan de zijbermszijde met circa 3,5 m. worden verbreed en zal de zijberm worden aangepast. Mogelijk kan deze aanpassing niet geheel binnen de huidige eigendomsgrens van het Rijk worden gerealiseerd en is op dit traject beperkte grondverwerving noodzakelijk (figuur 2.3).

Door de maatregelen in het voorkeursalternatief wordt de doorstroming op de doorgaande A1 en op de verbinding Deventer - Arnhem in het knooppunt Beekbergen verbeterd. Hierdoor treedt filevorming vanwege capaciteitsgebrek niet meer op.

De aanpassing van de westbaan A50 is nodig om geen verslechtering van de doorstroming op de A50 te krijgen als gevolg van de capaciteitsvergroting van de verbindingsweg Deventer - Arnhem.

3.2.3 *Meest milieuvriendelijke alternatief*

In een MER wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) uitgewerkt. Dit is een realistisch alternatief dat de capaciteitsproblemen aanpakt en tevens de minste negatieve effecten op het woon- en leefmilieu heeft. Als basis voor MMA geldt het voorkeursalternatief. In het MMA worden zo nodig aanpassingen doorgevoerd alsmede extra maatregelen toegevoegd om eventuele nadelige milieueffecten te verzachten. Te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan de toepassing van extra stil asfalt, extra inpassingsmaatregelen of het uitvoeren van compensatiewerken. Het is wettelijk verplicht om een MMA te onderzoeken.

3.3 Niet mee te nemen alternatieven en varianten

3.3.1 *Verbreidingsalternatief A1*

Als alternatief voor de aanleg van extra weefstroken tussen aansluiting Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen kan de A1 ook deels worden verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Een dergelijk alternatief vraagt echter om een aanpassing over een grotere lengte omdat het begin en einde van de extra rijstroken niet abrupt kan plaatsvinden maar geleidelijk moet worden op- en afgebouwd. Dit resulteert in een groter ruimtebeslag op de omgeving. Hiernaast zal een dergelijk verbredingsalternatief een onrustig verkeersbeeld opleveren vanwege de vele gedwongen rijstrookwisselingen die ontstaan omdat de extra rijstroken maar over relatief korte lengte worden aangelegd. Bovendien is een dergelijk verbredingsalternatief veel duurder dan het voorkeursalternatief dat ook voldoende probleemoplossend is tot 2020. Daarom is besloten het verbredingsalternatief niet verder te onderzoeken.

3.3.2 *Varianten knooppunt Beekbergen*

De aanpassing van de verbindingsweg Deventer – Arnhem in knooppunt Beekbergen kan ook op andere wijzen uitgevoerd worden. In het rapport Benutting Knooppunt Beekbergen (Rijkswaterstaat, 2006) zijn diverse varianten onderzocht.

Ten opzichte van het voorkeursalternatief betreffen alle verder onderzochte benuttingsvarianten kwalitatief mindere oplossingen die niet kunnen worden gezien als duurzame toekomstvaste oplossingen welke voldoende probleemoplossend zijn tot 2020.

De meer reguliere oplossingen die eerder zijn onderzocht, leiden allen tot grootschalige aanpassingen van het knooppunt, hoge kosten die niet passen binnen het financiële kader en extra ruimtebeslag buiten de bestaande begrenzing van het knooppunt, terwijl het probleemoplossend vermogen ten opzichte van het voorkeursalternatief niet groter is.

Om de hierboven beschreven redenen wordt dan ook geen van de eerder onderzochte varianten verder meegenomen.

4 Omgeving van het project

In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen een beschrijving gegeven van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen in het projectgebied voor de aspecten verkeer, ruimtelijke ordening en milieu. Bij de uitwerking van de alternatieven zal hiermee rekening gehouden worden. Verder geeft deze beschrijving op hoofdlijnen de referentiesituatie (het nulalternatief) weer. In het MER kunnen hiermee de voor- en nadelen van de alternatieven ten opzichte van het nulalternatief bepaald worden.

4.1 Verkeer en infrastructuur

Voor een beschrijving van verkeersproblematiek wordt verwezen naar de probleemanalyse in hoofdstuk 2. In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de bestaande en toekomstige infrastructuur.

De A1 is één van de hoofdverbindingssassen uit de Nota Mobiliteit. Dit zijn belangrijke verbindingen tussen stedelijke netwerken en economisch belangrijke gebieden in zowel binnen- als buitenland. Zo is de A1 de verbinding tussen de (noordelijke) Randstad, Twente en Duitsland. Knelpunten ten aanzien van de doorstroming op de verbindingssassen krijgen prioriteit.

De A1 tussen Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen is uitgevoerd als 2x2-strooks autosnelweg met vluchtstroken. Knooppunt Beekbergen (A1/A50) is uitgevoerd als een volledig klaverblad. Tussen A1 knooppunt Beekbergen en Deventer-Oost en tussen A50 knooppunt Beekbergen en Arnhem-Centrum zijn spitsstroken aanwezig.

Ontwikkelingen

In de komende jaren wordt in het projectgebied een aantal infrastructurele projecten uitgevoerd:

- Uitvoering van de overige maatregelen van het pakket benuttingsmaatregelen A1 Apeldoorn – knooppunt Azelo. In bijlage B worden de maatregelen beschreven inclusief de uitvoeringsplanning;
- Verruiming openingstijden spitsstroken A1 Beekbergen – Deventer-Oost en spitsstroken A50 Arnhem-Centrum - Beekbergen. Het verkeersbesluit voor de verruiming van de openingstijden van de spitsstroken op de A1 is door de minister van VenW genomen in november 2008. Voor de spitsstroken op de A50 is dit verkeersbesluit voorzien in 2011/2012;

4.2 Ruimtelijke ordening

De A1 binnen het projectgebied vormt op dit moment de grens tussen het stedelijke gebied van Apeldoorn en het landelijke gebied met enkele kleinere kernen. Ten noorden van de A1 wordt in het kader van bestemmingsplan Malkenschoten gewerkt aan de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein en van sportfaciliteiten. Ten zuiden van de A1 is de grond momenteel overwegend agrarisch in gebruik.

Ontwikkelingen

De gemeente Apeldoorn is bezig met de ontwikkeling van het Regionaal Bedrijventerrein Apeldoorn-Zuid (RBAZ). Het plangebied bestaat uit twee deelgebieden. Het Beekbergse broek ten zuiden van de A1, tussen het Apeldoorns

kanaal en de A50, en de Biezematen ten noorden van de A1, in de noordoostelijke “oksel” van knooppunt Beekbergen. Voor het project is zowel de ontwikkeling van Beekbergse broek als de ontwikkeling van de Biezematen van belang. Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt een vrijwaringszone van minimaal 100 meter ten opzichte van de A1 gehanteerd. Het RBAZ wordt gefaseerd aangelegd; de Biezematen in 2013/2015 (36 hectare), Beekbergse broek Noord in 2016/2018 (33 hectare) en Beekbergse broek Zuid in 2020 (36 hectare).

4.3 Milieu

4.3.1 Woon- en leefomgeving

Geluid

Langs de A50 en A1 zijn op verschillende locaties geluidswerende voorzieningen gerealiseerd. De gemeente Apeldoorn heeft in 2009 nog geluidsschermen langs de A1 aangebracht ter hoogte van de wijk De Maten.

Voor diverse woningen langs de A1 is een hogere grenswaarde wegverkeerslawaaï vastgesteld in het kader van het Geluidplan bij het Wegaanpassingsbesluit (WAB) A1 Beekbergen - Deventer-Oost. Dit is een wettelijke ‘onthefing’ van de voorkeursgrenswaarde. Dit geluidplan regelt de geluidmaatregelen voor het WAB. De belangrijkste maatregel is 2-laags ZOAB op het traject Beekbergen - Deventer-oost. Deze maatregel is al bij realisatie van de spitsstroken gerealiseerd. Het geluidplan van het WAB A50 Waterberg - Beekbergen wordt dit jaar nog vastgesteld.

In de nabijheid van de A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen zijn geen stiltegebieden.

Luchtkwaliteit

Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de rijksoverheid en de decentrale overheden om in 2011 en 2015 aan de grenswaarden te voldoen voor respectievelijk fijn stof en stikstofdioxide (zie bijlage 3 voor meer informatie over het NSL). Op het wegvak A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen is in het vigerende NSL geen sprake van een knelpunt.

Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen als LPG, benzine en toxische stoffen. Dit wordt uitgedrukt in een plaatsgebonden risico en een groepsgebonden risico. In de Beleidsvisie Externe Veiligheid Apeldoorn (Apeldoorn, 2008) is geconcludeerd dat er geen knelpunten langs de A1 aanwezig zijn en ook geen mogelijk toekomstige knelpunten.

Sociale aspecten

Er zijn in de huidige situatie geen knelpunten bekend ten aanzien van de aspecten visuele hinder, barrièrewerking en sociale veiligheid.

4.3.2 *Natuurlijk milieu*

Natuur

Natuurgebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), het landelijke netwerk van natuurgebieden en ecologische verbindingzones, worden niet doorsneden. Wel kruist de A1 de ecologische verbindingzone langs het Apeldoorns kanaal. Op meer dan een kilometer afstand ten westen van de A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen liggen natuurgebieden van de Veluwe die ook deel uitmaken van het Europese ecologische netwerk Natura2000 (zie figuur 3, blz 17).

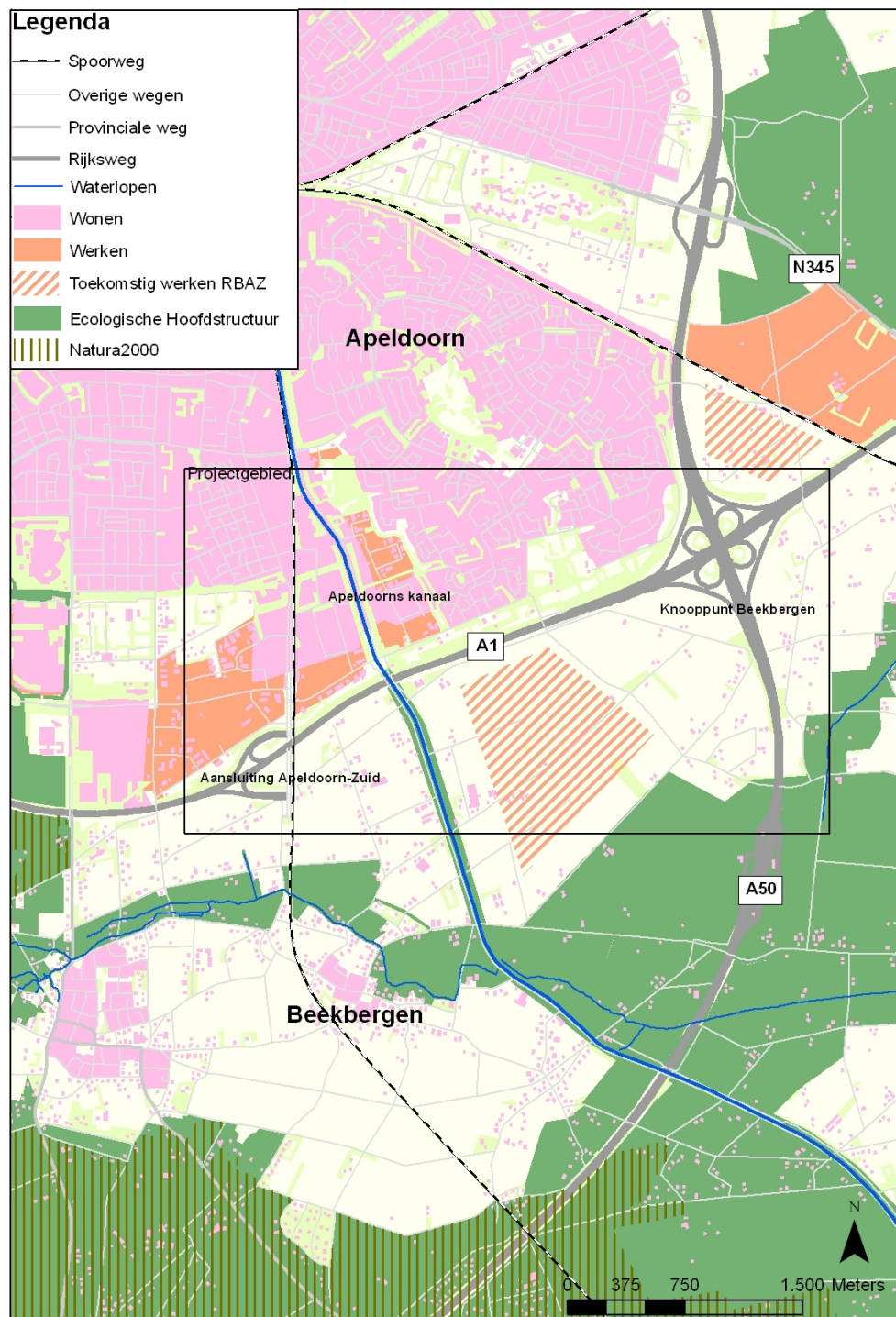
Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De A1 wordt omringd door agrarisch en stedelijk gebied. Hierin bevinden zich geen gebieden of elementen met een bijzondere status ten aanzien van landschap en cultuurhistorie. De grens van het Nationaal landschap Veluwe bevindt zich op ruim 500 meter afstand ten zuiden van de A1 en op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Gelderland kan geconcludeerd worden dat in de directe nabijheid van de A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen ook geen bijzondere cultuurhistorische en archeologische waarden aanwezig zijn.

Bodem en water

Het projectgebied is gelegen op de hooggelegen zandgronden van de Veluwe. In de nabijheid van de A1 zijn geen geologisch en aardwetenschappelijk waardevolle objecten (GEA-objecten) aanwezig.

In het projectgebied bevinden zich geen waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden. De belangrijkste watergang nabij de A1 is het Apeldoorns kanaal die door de A1 gekruist wordt.



Figuur 3: projectgebied en omgeving

5 Te onderzoeken effecten

Dit hoofdstuk betreft het voorstel voor de te onderzoeken effecten in het MER. De te onderzoeken effecten worden uiteindelijk bepaald door het bevoegd gezag en opgeschreven in de richtlijnen. Daartoe gebruikt het bevoegd gezag onder meer deze startnotitie, de inspraakreacties op de startnotitie en het advies van de commissie voor de m.e.r.. In dit project gaat het vooral om de vraag wat de bijkomende effecten zijn van het voorkeursalternatief en hoe deze effecten waar nodig gemitigeerd/gecompenseerd kunnen worden.

5.1 Hoe worden effecten bepaald?

Gebiedsafbakening

Het MER zal inzicht geven in de relevante effecten die de alternatieven hebben voor verkeer, ruimtelijke ordening, woon- en leefomgeving en natuurlijke omgeving. De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Effecten zullen zich overwegend manifesteren binnen de directe omgeving van de weg, maar kunnen ook een groter invloedsgebied hebben. Vanwege het verschil in reikwijdte van de milieueffecten wordt er voor dit project niet één centrale afbakening van het gebied gekozen. De gebiedsafbakening wordt per thema apart bekeken.

Tijdshorizon

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

Werkwijze

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten het mogelijk maakt de alternatieven te beoordelen en onderling te vergelijken. Dit heeft consequenties voor de werkwijze die moet worden gevolgd:

- in de effectbeschrijvingen moet steeds worden aangegeven hoe de effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante wetten en beleidsnota's;
- met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het van belang dat bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten bestudeerd worden, aan de hand van dezelfde effectbepalingsmethoden en voor dezelfde jaren;
- voor de besluitvorming is het vooral belangrijk om te weten op welke essentiële punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. Dat betekent dat de effectbeschrijvingen vooral de onderlinge verschillen duidelijk in beeld moet brengen.

Effectbeschrijving en -beoordeling

In het MER zullen de effecten zoveel als mogelijk in cijfers worden uitgedrukt. Indien geen cijfers en/of methoden voorhanden of nodig zijn, worden de effecten kwalitatief bepaald. Tabel 5.1 op pagina 22 geeft een overzicht.

5.2 Verkeer

Bereikbaarheid en betrouwbaarheid

Door middel van berekeningen met verkeersmodellen wordt aangegeven in hoeverre de verkeersafwikkeling op de A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen door dit project verbetert ten opzichte van de referentiesituatie. Daarbij wordt getoetst aan de I/C-waarde en aan de streefwaarden voor 2020 uit de Nota Mobiliteit ten aanzien van betrouwbaarheid en filevermindering en daarmee wordt ook de toekomstvastheid van deze ingreep bepaald.

Verkeersveiligheid

In het MER wordt voor de alternatieven een beschouwing gegeven over de effecten van de capaciteitsverruiming op de verkeersveiligheid op het hoofd- en het onderliggende wegennet. De verkeersveiligheid wordt beschreven aan de hand van de huidige verkeersveiligheidssituatie en risicocijfers per wegvak op basis van 3-jaars voortschrijdende gemiddelden. Deze risicocijfers zijn gebaseerd op de ongevalsregistratie van hulpverlenende diensten als politie, ziekenhuizen en brandweer. Bij de beoordeling van de alternatieven wordt onder andere rekening gehouden met het ontwerp van de weg, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid en de effecten van het alternatief op de doorstroming van het verkeer. Ook wordt nagegaan of er een effect is op het sluipverkeer op het onderliggende wegennet. Dit oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid.

5.3 Ruimtelijke ordening

Een fysiek ruimtebeslag op aangrenzende functies wonen, werken, landbouw en recreatie wordt niet verwacht, maar kan in dit stadium ook nog niet worden uitgesloten. Het streven zal zijn om dit effect waar mogelijk te vermijden. Effectonderzoek zal plaatsvinden als duidelijk is dat fysiek ruimtebeslag op aangrenzende functies zal optreden.

5.4 Milieu

5.4.1 Woon- en leefomgeving

Geluid

De geluidseffecten worden bepaald volgens de regels van de Wet geluidhinder en de daarin aangegeven grenswaarden voor geluidsbelasting. In het MER worden de geluidscontouren en het aantal geluidsgevoelige objecten c.q. geluidsbelaste woningen, per geluidsklasse van 48 tot > 68 dB bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB voor ieder beschreven alternatief. Ook wordt onderzocht wat de geluidsbelasting is in 1986, 1 jaar voor aanvang werkzaamheden en 10 jaar na openstelling. Het jaar 1986 wordt onderzocht om vast te stellen of er nog saneringslocaties langs het traject liggen en of doelmatige maatregelen getroffen kunnen worden om deze saneringssituatie op te lossen. De andere jaren worden onderzocht om vast te stellen wat de lokale consequenties van de ingreep zijn en welke geluidsbeperkende maatregelen (bijvoorbeeld aanpassingen aan wegdek en/of aanleg van schermen) genomen dienen te worden. Omdat de natuurgebieden niet in de directe omgeving van de A1 aanwezig zijn, wordt een wijziging van de geluidsbelasting op deze gebieden niet verwacht.

Dit zal in het MER worden getoetst en zo nodig zal het geluidseffect op natuurgebieden bepaald worden aan de hand van het aantal hectare geluidsbelaste oppervlakte.

Luchtkwaliteit

Het effect van de verschillende alternatieven op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van de concentraties NO₂ en fijn stof. De concentraties worden getoetst aan wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit, zoals neergelegd in de Wet luchtkwaliteit. Bij overschrijding van de grenswaarde wordt de omvang hiervan berekend. Tevens wordt gekeken naar de overige stoffen die van belang zijn voor de luchtkwaliteit rond de weg. Naar verwachting veroorzaakt de voorgenomen wegaanpassing geen relevante verslechtering van de luchtkwaliteit omdat de doorstroming van het wegverkeer verbetert. Bij het bepalen en toetsen van de effecten zullen de meest recente inzichten in wet- en regelgeving worden meegenomen. Als uit onderzoek in de m.e.r.-fase zou blijken dat het project niet voldoet aan de Wet luchtkwaliteit, wordt tevens aangegeven welke maatregelen genomen kunnen worden om verslechtering van de luchtkwaliteit teniet te doen. Effecten van het onderliggend wegennet en aanliggende wegvakken worden ook meegenomen. Het onderzoeksgebied loopt tot en met de eerstvolgende aansluitingen na de aan te passen weggedeelten op de A1 en A50. In de breedte wordt het onderzoeksgebied begrensd op 1 km.

Externe veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A1, worden bepaald voor de huidige situatie en de situatie in 2020. Hiervoor zijn twee begrippen bepalend, het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst.

Sociale aspecten

Beoordeeld wordt in hoeverre de alternatieven leiden tot veranderingen in sociale veiligheid en visuele hinder. Barrièrewerking is niet aan de orde, omdat er in de lokale verbindingen geen wijzigingen aangebracht worden. Gedwongen vertrek van mensen of bedrijven wordt niet verwacht, maar kan in dit stadium ook nog niet worden uitgesloten.

5.4.2 *Natuurlijk milieu*

Natuur

De effecten op de beschermde natuurgebieden (Ecologische Hoofdstructuur, Natura2000) of leefgebieden van beschermde soorten worden onderzocht. Geïnventariseerd wordt of in het gebied beschermde of bijzondere soorten planten en dieren voorkomen. De effecten van extra ruimtebeslag worden kwantitatief beschreven. Afhankelijk van de in het gebied aanwezige soorten worden ook versnippering en verstoring kwalitatief en zo mogelijk kwantitatief beschreven. Verder worden de te verwijderen bomen en bosplantsoenen geïnventariseerd; deze moeten worden gecompenseerd in het kader van de Boswet. De mogelijkheden om nadelige effecten te voorkomen of te beperken en bestaande knelpunten op te lossen, worden onderzocht met het oog op eventueel te nemen mitigerende of compenserende maatregelen.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Waardevolle landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen zijn in de directe omgeving van de A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen niet aanwezig. Ten behoeve van het MER zal hiernaar dan ook geen verder onderzoek worden uitgevoerd.

Een wegaanpassing en het plaatsen van geluidswerende voorzieningen kunnen een inbreuk vormen op de landschapsbeleving. Dit effect zal in beeld worden gebracht.

Bodem en water

Omdat het totale oppervlak asfalt groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af. Onderzocht wordt of er in de alternatieven voldoende waterberging is. Eventuele maatregelen worden in het ontwerpproces meegenomen. In het MER wordt ingegaan op de verwachte effecten op de kwaliteit van het afstromend wegwater (run-off). Het studiegebied ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied. Wel wordt beoordeeld of er maatregelen voor de run-off moeten worden getroffen bij de verschillende alternatieven.

Parallel aan het MER wordt de Watertoets uitgevoerd waarvan de resultaten worden gemeld in het MER, zie ook paragraaf 6.1.

5.5

Kosten

In het MER wordt een onderbouwde kostenraming opgenomen van de diverse alternatieven inclusief de bijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen.

Onderstaande tabel 5.1 is een samenvatting van het voorgenomen beoordelingskader voor de effectbepaling in het MER.

	Toetsingscriteria	Beoordeling³
Bereikbaarheid	- Mate van verkeersafwikkeling/doorstroming - Bekorten van files - Verhogen van de betrouwbaarheid - Toekomstvastheid/robuustheid	- I/C-waarde - Kwalitatieve beoordeling - Kwalitatieve beoordeling - Kwalitatieve beoordeling
Verkeersveiligheid	Vermindering van het ongevalsrisico	Kwalitatieve beoordeling
Ruimtelijke ordening	Fysiek ruimtebeslag op wonen, werken, landbouw en recreatie	Kwantitatieve beoordeling
Luchtkwaliteit	- Jaargemiddelde concentraties NO₂ - Uurgemiddelde concentraties NO₂ - Jaargemiddelde concentraties fijn stof 24-uurs gemiddelde concentraties fijn stof - Concentratie overige stoffen - Emissie - Vervoersprestatie	- Aantal ha en adressen > 40 µg/m³ - Aantal ha en adressen > 200 µg/m³ - Aantal ha en adressen > 40 µg/m³ - Aantal ha en adressen > 35 dagen > 50 µg/m³ - Aantal ha en adressen boven grenswaarden (in µg/m³) - Ton/jaar - Km/etmaal
Geluid	- Hoeveelheid geluidbelaste woningen en geluidgevoelige objecten - Omvang geluidbelast oppervlak	- Aantal per geluidbelastingklasse vanaf 48 dB (L_{den}) - Aantal ha > 48 dB (L_{den})
Externe veiligheid	- Plaatsgebonden risico - Groepsrisico	- Aantal woningen en kwetsbare objecten binnen de contourlijn 10⁻⁶/jr - Overschrijding oriënterende waarde per km
Sociale aspecten	- Sociale veiligheid - Visuele hinder - Gedwongen vertrek	- Kwalitatieve beoordeling - Kwalitatieve beoordeling - Kwantitatieve beoordeling
Natuur	- Beïnvloeding van leefgebied van beschermde soorten - Beïnvloeding van EHS - Beïnvloeding van Natura 2000	Aantal ha beïnvloeding (met kwalitatieve beoordeling) als gevolg van o.a. ruimtebeslag en verstoring (o.a. geluid, licht, N-depositie)
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Beïnvloeding landschapsbeleving	Kwalitatieve beoordeling
Bodem en water	- Beïnvloeding van de bodem- en waterkwaliteit - Beïnvloeding van de waterhuishouding (oppervlaktewater en grondwater)	- Kwalitatieve beoordeling - Kwalitatieve beoordeling

Tabel 5.1: voorgenomen beoordelingskader effectbepaling MER.

³ Op basis van vigerende wetgeving.

6 Procedure en planning

Voor dit project wordt de verkorte Tracéwetprocedure doorlopen. In dit hoofdstuk wordt de procedure stap voor stap beschreven. Verder is een globale tijdsplanning opgenomen en wordt stilgestaan bij de inspraakmogelijkheden.

6.1 De Tracéwet en de stappen in de procedure

Voor de besluitvorming over de aanpassing van het hoofdwegennet is de Tracéwet van toepassing. De Tracéwet geeft de procedures aan die gevolgd moeten worden bij de besluitvorming over de aanleg of reconstructie van rijks- of hoofdinfrastructuur. Het gaat hierbij om auto(snel)wegen, spoorwegen en vaarwegen die hun basis vinden in de Nota Mobiliteit.

De Tracéwet is afgestemd op andere regelgeving, zoals het Besluit milieueffectrapportage uit de Wet milieubeheer, de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Algemene Wet Bestuursrecht. Verder gaat de Tracéwet in op vergunningen en ontheffingen die voor de uitvoering van het besluit nodig zijn. De minister van VenW is samen met de minister van VROM verantwoordelijk voor het uiteindelijke tracébesluit. Beide ministers vertolken in de procedure de rol van 'Bevoegd Gezag'. De 'Initiatiefnemer' voor deze planstudie is Rijkswaterstaat Oost-Nederland.

Op dit project is de verkorte Tracéwetprocedure van toepassing. Deze verkorte procedure wordt toegepast in gevallen van verbreding en/of benutting van de bestaande infrastructuur. In vergelijking met de uitgebreide procedure zijn de fasen 'trajectnota' en 'standpunt' komen te vervallen.

MER

In het kader van de Wet milieubeheer moet een Milieueffectrapport (MER) opgesteld worden. Doel van het MER is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De wettelijk verplichting voor het opstellen van een MER vloeit voort uit het Besluit m.e.r., 1994 (gewijzigd in 2006), Bijlage C, activiteit 1.1 namelijk de aanleg van een hoofdweg.

Watertoets

Sinds 2001 worden waterhuishoudkundige doelstellingen op een evenwichtige wijze meegenomen in ruimtelijke plannen en besluiten. De formele momenten waarop de Watertoets wordt gebruikt, vallen samen met de formele momenten in de tracé/m.e.r.-procedure.

In navolgende volgt een overzicht van de procedurestappen:

Stap 1: Aanvangsbeslissing, initiatiefnemers en bevoegd gezag

De Tracéwetprocedure start met de aanvangsbeslissing die door de minister van VenW in overeenstemming met de minister van VROM wordt genomen. Deze beslissing, ook wel planstudiebesluit genoemd, wordt gebaseerd op de uitkomsten van de verkenningfase, een onderzoek naar het verkeersprobleem en de oplossing daarvan. De aanvangsbeslissing voor deze planstudie is genomen in november 2009.

Stap 2: Opstellen, publicatie en inspraak startnotitie

De startnotitie wordt opgesteld door de initiatiefnemer Rijkswaterstaat Oost-Nederland. In de startnotitie wordt aangegeven welke onderzoeken in het kader van het MER worden uitgevoerd en welke alternatieven worden afgewogen. Het bevoegd gezag legt de startnotitie zes weken ter inzage en stuurt hem ter beoordeling toe aan onder meer wettelijke adviseurs (ministers van VROM, LNV en OCW en de commissie voor de m.e.r.). De waterbeheerders geven in het kader van de Watertoets een advies op de startnotitie.

Gedurende de zes weken dat de startnotitie ter inzage ligt, kan een ieder schriftelijk of mondeling reageren. Inspraakreacties kunnen leiden tot verandering in het onderzoek naar de (milieu-)effecten van het project. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen, komt pas later aan de orde (stap 5).

Stap 3: Richtlijnen voor het MER

Op basis van de startnotitie en de inspraakreacties brengt de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.), een commissie van onafhankelijke milieudeskundigen, advies uit aan het bevoegd gezag over de richtlijnen. De richtlijnen zijn bedoeld om richting te geven aan het op te stellen MER. Daarbij wordt aangegeven welke milieu-informatie nodig is om met name het milieubelang voldoende in de besluitvorming te kunnen betrekken. Dit advies vindt plaats uiterlijk negen weken na de publicatie van de startnotitie. Het bevoegd gezag stelt vervolgens mede op basis van de inspraakreacties, het advies van de Commissie m.e.r. en de overige adviezen, de richtlijnen vast voor het opstellen van het MER.

Stap 4: Opstellen van OTB/MER

De eisen uit de Wet Milieubeheer en de specifieke richtlijnen voor de m.e.r. (stap 3) bepalen de opzet van het MER. De drie belangrijkste onderwerpen in het MER zijn een analyse van huidige en toekomstige problemen, een beschrijving van de mogelijke oplossingen en een overzicht van de (milieu-)effecten. De inhoud van een ontwerp-tracébesluit (OTB) is vastgelegd in de Tracéwet. Het OTB bevat een gedetailleerde ontwerputwerking van het voorkeursalternatief en beschrijft de gevolgen ervan op de omgeving. Ook worden concrete maatregelen beschreven die worden genomen om nadelige gevolgen voor de omgeving tegen te gaan of te compenseren.

Tijdens het opstellen van het OTB/MER wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen: de gemeente Apeldoorn, de provincie Gelderland en het waterschap Veluwe.

Stap 5: Publicatie, inspraak en advies OTB/MER

Het OTB/MER ligt 6 weken ter inzage. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van het OTB/MER wordt toegelicht. Ook dan is er de mogelijkheid voor een ieder om zienswijzen in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling.

Parallel aan de inspraakronde wordt de Commissie m.e.r. weer ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in het MER op juistheid en volledigheid en betreft daarbij ook de ingekomen zienswijzen. De commissie kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies. Het Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat (OVW) zal ook haar bevindingen aan de minister van VenW voorleggen. De waterbeheerders geven in het kader van de Watertoets een wateradvies over het OTB/MER.

Stap 6: Vaststelling tracébesluit

Na afweging van alle binnengekomen reacties stelt de minister van VenW, in overeenstemming met de minister van VROM, het definitieve tracébesluit (TB) vast.

Stap 7: Beroep en uitspraak ABRvS

Tegen het tracébesluit is gedurende zes weken beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) door belanghebbenden die ook bij het OTB hun zienswijze naar voren hebben gebracht. Binnen twaalf maanden na ontvangst van het verweerschrift van het bevoegd gezag doet de ABRvS uitspraak.

Stap 8: Planologische inpassing en vergunningen

Als de ministers een tracébesluit hebben genomen, moeten vervolgens de benodigde vergunningen aangevraagd en verleend worden. Tijdens deze procedure is geen bezwaar meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het tracébesluit. De afweging daarover heeft immers dan al plaatsgevonden. Het tracébesluit heeft directe planologische doorwerking en geldt, afhankelijk van de planologische situatie als voorbereidingsbesluit of vrijstelling. Gemeenten moeten het nieuwe tracébesluit binnen een jaar vertalen in een bestemmingsplan.

Stap 9: Uitvoering en evaluatie

Nadat het tracébesluit is genomen en de relevante vergunningsprocedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden.

Het bevoegd gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt in het tracébesluit een evaluatieprogramma opgesteld. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ingrijpender zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen.

6.2 Planning

In het volgende schema wordt de globale planning weergegeven.

Stappen	Planning
1. Aanvangsbeslissing	November 2009
2. Publicatie, inspraak en advies op startnotitie	Najaar 2009
3. Richtlijnen voor het MER	Voorjaar 2009
4. Opstellen OTB/MER	2010
5. Publicatie, inspraak en advies OTB/MER	Medio 2011
6. Vaststelling tracébesluit	2011
7. Beroep en uitspraak ABRvS	2012
8. Planologische inpassing en vergunningen	2012/2013
9. Uitvoering en evaluatie	2013/2013

* Aan de planning kunnen geen rechten ontleend worden.

6.3 U wilt reageren op de startnotitie?

In deze startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat Oost-Nederland wil gaan onderzoeken in de studie naar de uitbreiding van de capaciteit op de A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen. De startnotitie ligt zes weken ter inzage. Gedurende deze termijn kan een ieder daarop reageren.

Bij de inspraak in dit stadium van de procedure gaat het nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt aan de orde in een volgende inspraakronde, na publicatie van het ontwerp tracébesluit (OTB)/MER. Inspraakreacties naar aanleiding van deze startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten.

In de advertentie in de lokale en regionale dag- en weekbladen zijn de termijnen van inspraak vermeld. Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan binnen deze termijn naar:

*Centrum Publieksparticipatie
A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG*

U kunt uw zienswijze ook kenbaar maken via een reactieformulier op internet:

www.centrumpp.nl

Bijlage A Verklarende woordenlijst

Aansluiting

Plaats waar een autosnelweg aansluit op het onderliggend wegennet of op een andere autosnelweg.

AGR

Europese richtlijnen voor een wegprofiel conform European Agreement on main international traffic Arteries.

Bereikbaarheid

De manier waaróp en de tijd waarín een locatie te bereiken is.

Bevoegd gezag

Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het tracébesluit wordt opgesteld. In dit geval de ministers van VenW en VROM.

Congestie

Opstopping van het verkeer als gevolg van een incident of een groot aanbod van verkeer.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid.

Externe veiligheid

Het risico dat mensen op en rond de weg lopen op een ongeval door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.

Fijn stof

Fijn stof bestaat uit allerlei verschillende ultrakleine stofdeeltjes, die verschillen in grootte maar ook in chemische samenstelling.

Grenswaarde

Kwaliteitsniveau, dat ten minste moet worden bereikt of gehandhaafd.

Groepsrisico

Kans dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Hoofdverbindingssas

De hoofdverbindingssassen verbinden de belangrijkste stedelijke netwerken en de economisch belangrijkste gebieden.

Knooppunt

De locatie waar twee autosnelwegen elkaar kruisen.

m.e.r.

Milieueffectrapportage. Met kleine letters wordt de in de wet voorgeschreven procedure aangeduid die bedoeld is als hulpmiddel bij de besluitvorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

MER

Milieueffectrapport. Met hoofdletters wordt het document aangeduid waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven systematisch en objectief worden beschreven.

Mitigerende maatregel

Maatregel die de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu voorkomt of beperkt.

Mobiliteit

Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen.

Onderliggend wegennet

Alle wegen in het projectgebied, behalve de auto(snel)wegen.

PKB

Planologische Kernbeslissing. Een ruwe, globale schets van de inrichting van de ruimte in Nederland, opgesteld door het Rijk.

Plaatsgebonden risico

Kans dat één persoon overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Robuustheid

Het vermogen van een netwerk om verstoringen op te kunnen vangen, bijvoorbeeld door de beschikbaarheid van alternatieve routes in geval van calamiteiten.

Spitsstrook

Extra rijstrook die in de spits in gebruik wordt genomen.

Tracé

Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein.

Verkeersintensiteit

Hoeveelheid verkeer uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert.

Voertuigverliesuren

Het aantal uren extra reistijd vergeleken met de situatie zonder vertragingen.

Wegcapaciteit

Het maximale aantal motorvoertuigen dat in een bepaalde tijd een punt van een weg kan passeren, waarbij nog sprake is van een veilige verkeersafwikkeling.

Weefstrook

Een weefstrook is een gecombineerde in- en uitvoegstrook. Op een weefstrook kunnen bestuurders zowel invoegen op de doorgaande hoofdrijbaan als uitvoegen vanaf diezelfde rijbaan.

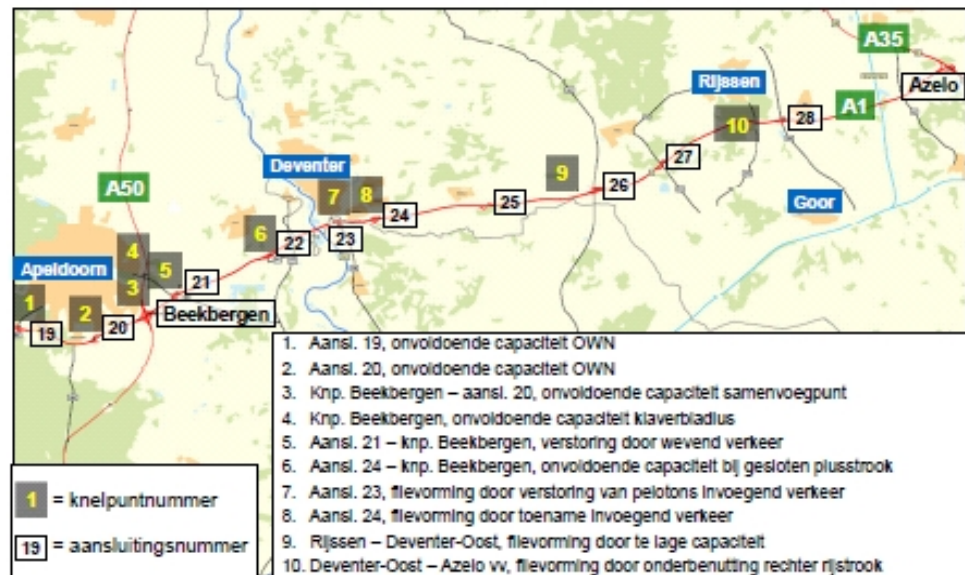
Bijlage B

Studie benuttingsmaatregelen A1 Apeldoorn - Azelo

In deze bijlage wordt nader ingegaan op de Studie naar benuttingsmaatregelen op de A1 tussen Apeldoorn en knooppunt Azelo en de bestuurlijke afspraken die daaropvolgend gemaakt zijn.

Probleemanalyse

In de ochtendspits concentreren de knelpunten zich op de noordelijke hoofdrijbaan. Het wordt veroorzaakt door een zware verkeersstroom van woon-werkverkeer in westelijke richting.



Figuur 4.1: knelpunten hoofdrijbaan ochtendspits

Naast knelpunten die het gevolg zijn van onvoldoende capaciteit op het hoofdwegennet zijn er ook knelpunten met een relatie tot het onderliggend wegennet. Enerzijds zijn dat knelpunten waar door onvoldoende afvoer van het verkeer terugslag plaatsvindt op de A1 en anderzijds zijn dat knelpunten die hun oorsprong hebben in de grote hoeveelheden verkeer die vanaf het onderliggende wegennet de A1 oprijden.

In de avondspits concentreren de knelpunten zich overwegend op de zuidelijke hoofdrijbaan. Zoals in de ochtendspits het woon-werkverkeer overwegend in westelijke richting rijdt, zo rijdt ditzelfde verkeer in de avondspits in oostelijke richting.



Figuur 4.2: knelpunten hoofdrijbaan avondspits

Vergelijkend met de ochtendspits is het aantal knelpunten in de avondspits groter. Dit komt mede doordat enkele knelpunten in de ochtendspits zich ook manifesteren in de avondspits, dus op de noordelijke rijbaan doen zich ook in de avondspits knelpunten voor. Ten aanzien van de oorzaken van de knelpunten zijn deze gelijk aan die in de ochtendspits. Naast op enkele locaties onvoldoende capaciteit van het hoofdwegenet zijn dat onvoldoende afvoercapaciteit op het onderliggend wegenet of het grote verkeersaanbod vanaf het onderliggende wegenet richting de A1.

In de studie zijn per knelpunt ook maatregelen beschreven die in samenhang met elkaar een totaaloplossing voor de problematiek op de A1 vormen voor de korte en middellange termijn.

Bestuurlijke afspraken

In het periodieke overleg tussen de minister van VenW en de regio in oktober 2008 is op basis van de studie benuttingsmaatregelen afgesproken om een pakket benuttingsmaatregelen op de A1 tussen aansluiting Hoenderloo en Deventer-Oost uit te voeren. Het pakket bevat 13 benuttingsmaatregelen en de totale kosten bedragen € 41,3 mln., waarvan € 5,1 mln. door de regio zal worden opgebracht.

De volgende projecten maken onderdeel uit van het maatregelenpakket:

In 2008 zijn al twee deelprojecten door Rijkswaterstaat gerealiseerd:

- aanpassing bewegwijzering (knooppunt Beekbergen): tijdig scheiden verkeersstromen;
- verruiming openingstijden spitsstroken (A1 Beekbergen Deventer-Oost v.v.): verbeteren doorstroming.

De volgende deelprojecten worden in 2009/2010 door Rijkswaterstaat gerealiseerd:

- aansluiting 19 (Hoenderloo): extra linksafstrook, verkeersregelinstallatie (VRI) en filedetectie;
- aansluiting 23 (Deventer): plaatsen toeritdoseerinstallatie (TDI);
- aansluiting 24 (Deventer-Oost) richting west: plaatsen TDI;
- aansluiting 24 (Deventer-Oost) richting oost: plaatsen TDI;
- knooppunt Beekbergen - aansluiting 21 (Voorst): bewegwijzering aanpassen;
- A1 Deventer-Oost richting oost: optimaliseren beëindiging plusstrook.

De volgende deelprojecten die met het onderliggend wegennet (OWN) te maken hebben, worden door de regio in 2010 gerealiseerd:

- aansluiting 20 (Apeldoorn-Zuid): aanleggen linksafstrook en extra rijstrook en aanpassen VRI;
- aansluiting 24 (Deventer-Oost): reconstructie OWN incl. aansluiting en aanbrengen filedetectie.

Voor de overige drie deelprojecten wordt door Rijkswaterstaat een planstudie opgestart:

- weefvak Beekbergen - Apeldoorn-Zuid incl. geluidwerende voorzieningen;
- weefvak Apeldoorn-Zuid – Beekbergen;
- knooppunt Beekbergen extra rijstrook op verbindingsweg Deventer - Arnhem en opheffen weefbewegingen met deze verbindingsweg.

Het verder doortrekken van de spitsstroken op de A1 in oostelijke richting is in het kader van deze studie ook onderzocht, maar hiertoe is niet besloten. Deze maatregel wordt betrokken in het onderzoek naar maatregelen ten aanzien van de bereikbaarheidsproblematiek op de A1 op de lange termijn.

Bijlage C

Beleid en regelgeving

Verkeer

De Nota Mobiliteit (Ministerie van VenW, 2006) werkt het ruimtelijk beleid (Nota Ruimte) verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

De ambitie is het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 over de gehele reis. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal. Het doel is files te bekorten, de betrouwbaarheid te verhogen en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Het Rijk heeft de ambitie de filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. De ambitie voor de betrouwbaarheid is dat in 2020 op het hoofdwegennet in de spits 95% van de verplaatsingen op tijd is. Voorts zijn de streefwaarden voor het hoofdwegennet dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

De knelpunten op de hoofdverbindingssassen weg (waaronder de A1), water en spoor worden in samenhang gezien en krijgen prioriteit. Daarnaast wordt er nadrukkelijk rekening gehouden met ruimtelijke overwegingen (zoals nieuwe locaties voor wonen en werken en het versterken van het ruimtelijk structurerend effect van infrastructuur) bij de afweging van alle relevante belangen. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen voor knelpunten op het hoofdwegennet wordt ook de mogelijkheid onderzocht van het verbeteren van het onderliggend wegennet en van ontvlechting van verkeersstromen naar afstand of motief.

De effecten van de verschillende maatregelen op veiligheid, de kwaliteit van leefomgeving en op de robuustheid van het netwerk, zodat de gevoeligheid voor verstoringen vermindert, worden in de afwegingen betrokken. Daarnaast noemt de Nota Mobiliteit als criteria voor investeringen de economische baten en kosten en de mate waarin de kwaliteit voor het gehele wegennet verbetert.

MobiliteitsAanpak

De groei van de mobiliteit is heel sterk, zowel op de weg als in het openbaar vervoer. Deze groei vraagt om extra investeringen. Daarin voorziet de MobiliteitsAanpak: een concreet pakket van maatregelen. Deze maatregelen worden voorgesteld in de context van de ontwikkeling van de mobiliteit en het mobiliteitssysteem in de afgelopen jaren en de prognoses voor de (nabije) toekomst. De MobiliteitsAanpak bevat een uitwerking van:

- maatregelen op de korte termijn tot en met 2012;
- maatregelen voor de MIRT periode tot en met 2020;
- een concrete ambitie voor 2028 en een doorkijk naar 2040.

De maatregelen voor de korte termijn zijn uitgewerkt in actieprogramma's voor wegen, het spoor en het regionaal OV. Deze moeten de kwaliteit van het mobiliteitssysteem in de komende jaren merkbaar verbeteren.

De periode tussen 2012 en 2020 staat volledig in het teken van het bereiken van de doelen uit de Nota Mobiliteit, inclusief de afspraken uit het coalitieakkoord. Daarvoor wordt het MIRT uitgevoerd, maar daarnaast worden er in de MobiliteitsAanpak extra maatregelen gelanceerd.

De concrete ambitie voor de periode tot 2028 is uitgewerkt in 10 concepten voor een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Ook wordt een doorkijk geboden naar de lange termijn, aansluitend bij de Structuurvisie Randstad 2040. De Nota Mobiliteit heeft een looptijd tot 2020 en blijft het inhoudelijke uitgangspunt voor het mobiliteitsbeleid tot 2020. Maar in dat jaar is het mobiliteitssysteem niet af.

De MobiliteitsAanpak gaat ook in op de investeringen die met de maatregelen gemoeid zijn. Voor een overzicht daarvan en voor de hoofdpunten uit de aanpak zie www.verkeerenwaterstaat.nl.

Ruimtelijke ordening

De Nota Ruimte (Ministerie van VROM, 2006) bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het beleid richt zich onder andere op versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland en op de bevordering van krachtige steden.

Aanbod van aantrekkelijke vestigingslocaties en een ruimtelijke bijdrage aan de aanpak van de verkeerscongestie zijn hierin cruciaal. De bereikbaarheidsproblemen in het algemeen en op de belangrijke hoofdverbindingssassen in het bijzonder, hebben een ongunstig effect op de internationale aantrekkelijkheid van de Randstad en de daarin gelegen mainports. Een goede regionale bereikbaarheid en de beschikbaarheid van voldoende bedrijventerreinen van de juiste kwaliteit zijn essentieel voor het stedelijke vestigingsklimaat en de kracht van steden.

Bij de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur moet geanticipeerd worden op mogelijkheden van verstedelijking en centrumvorming. Bij uitbreiding van wegcapaciteit gaat de voorkeur uit naar bundeling met bestaande infrastructuur. Ook de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Nationale Landschappen maken onderdeel uit van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur.

Woon- en leefmilieu

Het nationale milieubeleid is vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan 3 (NMP3, 1998) en NMP4 (2001). Het NMP4 richt zich op de lange termijn (2030). In het NMP3 is het milieubeleid tot 2003 vastgelegd met een doorkijk naar 2010. Het NMP3 blijft onverkort van kracht, tenzij anders vermeld in het NMP4. Het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, het reduceren van geluidhinder en het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid zijn belangrijke doelstellingen. Hiervoor zijn verschillende wettelijke en beleidsmatige kaders vastgesteld zoals in de notitie Vaste Waarden, Nieuwe Normen (Ministerie van VROM, 2002) en de Nota Verkeersemisies (Ministerie van VROM, 2004).

Luchtkwaliteit

15 november 2007 is de nieuwe Wet luchtkwaliteit ³ in werking getreden, welke het Besluit Luchtkwaliteit 2005 heeft vervangen. In de wet zijn normen opgenomen voor de in Nederland maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en

³ Titel 5.2 Wet milieubeheer; Onderdeel luchtkwaliteitseisen.

fijn stof (PM₁₀). De (achtergrond)concentraties van deze twee stoffen in Nederland naderen de gestelde grenswaarden en zijn daarmee maatgevend voor het al dan niet voldoen aan normen. Overschrijdingen van andere (genormeerde) luchtverontreinigende stoffen komen langs het hoofdwegennet in Nederland niet meer voor.

De Wet luchtkwaliteit heeft ook een gebiedgerichte aanpak middels het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) mogelijk gemaakt. Sinds 1 augustus 2009 is het NSL van kracht. Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de rijksoverheid en de decentrale overheden en bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. De positieve effecten (maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren) overtreffen de negatieve effecten (ruimtelijke projecten die de luchtkwaliteit verslechteren), zodat door de uitvoering van het NSL overal in Nederland uiterlijk in juni 2011 de grenswaarde voor fijn stof en in januari 2015 de grenswaarde voor stikstofdioxide wordt gehaald.

Geluid

De Wet geluidhinder stelt eisen aan de geluidsbelasting van bijvoorbeeld woningen, scholen en ziekenhuizen. Het provinciaal beleid kan in milieubeschermingsgebieden nadere voorwaarden stellen aan geluidhinder.

Externe Veiligheid

Voor het externe veiligheidsbeleid geeft het NMP4 aan dat voor het transport van gevaarlijke stoffen, de doelstellingen uit de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Ministerie VenW, 2005) overgenomen worden. Dit beleid is in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen verder uitgewerkt en verduidelijkt. Om het vervoer van gevaarlijke stoffen zo duurzaam mogelijk te maken worden twee sporen gevolgd. Enerzijds het ontwikkelen en aanwijzen van een basisnet (voor alle hoofdverbindingen over weg, water en spoor wordt bepaald welk vervoer er mag plaatsvinden; hoe de ruimte er omheen te gebruiken) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en anderzijds moet de veiligheid van dit vervoer permanent verbeteren.

Sociale aspecten

Op gedwongen vertrek, hetgeen aan de orde is als mensen moeten verhuizen voor de aanleg van de nieuwe infrastructuur, zijn diverse wettelijke regelingen van toepassing rondom besluitvorming en schadevergoeding. Het beleid is verder over het algemeen gericht op het beperken van sociale onveiligheid, visuele hinder en barrièrewerking.

Natuurlijk milieu

Natuur

In de Nota Ruimte en de Nota Natuur, Bos en Landschap 21^e eeuw (Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2004) wordt beoogd waardevolle gebieden, objecten en plant- en diersoorten te behouden, te ontwikkelen en aantasting (verdroging, verzuring, verstoring, verontreiniging en versnippering) tegen te gaan. In de Nota Ruimte is een ruimtelijke hoofdstructuur aangeduid die bestaat uit onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingszones. Aantasting van de EHS moet zo veel mogelijk worden voorkomen,

conform het beschermingsregime 'nee, tenzij...'. Vernietigde natuur dient gecompenseerd te worden (compensatiebeleid).

De natuurwetgeving (Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en faunawet) is voor een belangrijk deel gebaseerd op internationale afspraken over natuurbescherming zoals de Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn die zowel soorten als leefgebieden van dieren en planten beschermen. Aantasting van de 'Europese' (leef)gebieden (Natura 2000) is niet toegestaan, tenzij sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. Hieraan zijn strikte voorwaarden verbonden. In de Flora en faunawet zijn naast de beschermde soorten in het kader van de Europese richtlijnen meer dier- en plantensoorten aangewezen waarvoor een beschermingsregime geldt. De Boswet beoogt het Nederlandse bosareaal en houtopstanden in stand te houden en verplicht daarom tot het herplanten van bomen en struiken in geval deze voor uitvoering van een project verwijderd moeten worden.

Landschap

In de Ruimtelijke Hoofdstructuur in de Nota Ruimte zijn Nationale Landschappen aangeduid. Dit zijn gebieden met internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten en met bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. Provincies zijn verantwoordelijk voor de uitwerking van het beleid voor de nationale landschappen. In deze gebieden is de doelstelling 'behoud door ontwikkeling'. In algemene zin geldt, dat binnen nationale landschappen ruimtelijk ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of versterkt (het 'ja, mits'-regime). Nieuwe grootschalige infrastructurele projecten zijn niet toegestaan, tenzij er sprake is van een groot nationaal belang.

Archeologie en cultuurhistorie

Via de Monumentenwet 1988 worden oude gebouwen, historische stads- en dorpsgezichten, historische landschappen en archeologische objecten beschermd, vanwege hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde. Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Daarmee zijn de uitgangspunten van het Europese Verdrag van Valletta (ook wel Verdrag van Malta genoemd) binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet schrijft onder meer voor het belang van archeologisch erfgoed bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen mee te wegen. De Nota Belvedere (1999) pleit ervoor, dat cultuurhistorie een vast onderdeel wordt van de planvorming en -uitvoering.

Bodem en water

Voor bodem en water is het nationale beleid erop gericht bestaande verontreinigingen te saneren, nieuwe verontreinigingen te voorkomen en de verontreinigingen als gevolg van diffuse bronnen (bijvoorbeeld afstromend wegwater of bestrijdingsmiddelen in de landbouw) terug te dringen. Sinds 2001 wordt gebruik gemaakt van de Watertoets om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen op waterhuishoudkundige effecten. Bij (infrastructurele) werken wordt een Watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt met betrekking tot de waterkwantiteit en -kwaliteit van het gebied. De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw, en is verankerd in de Planologische Kernbeslissing (PKB) van de Nota Ruimte.

In de Provinciale Milieuverordening, voortvloeiend uit de Wet milieubeheer, zijn grondwaterbeschermingsgebieden aangewezen. Voor de aanleg of aanpassing van wegen in grondwaterbeschermings- en waterwingebieden dient ontheffing te worden aangevraagd. In een uitwerking van het streekplan zijn waterbergingsgebieden aangeduid ten behoeve van regionale waterberging op momenten van grote wateroverlast. Volgens de laatste inzichten van de waterschappen zijn deze gebieden echter niet meer noodzakelijk.

Bijlage D

Literatuur

Rijkswaterstaat (2006). Benutting Knooppunt Beekbergen.

XTNT (2007). Gebiedsgerichte Verkenning A1 Corridor Apeldoorn – Deventer.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008). Gebiedsgerichte uitwerking van uitwerking van de Mobiliteitsaanpak.

DHV (2008). Studie naar benuttingsmaatregelen op de A1 tussen Apeldoorn en knooppunt Azelo.

Gemeente Apeldoorn (2008). Beleidsvisie Externe Veiligheid Apeldoorn.



Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

Kijk voor meer informatie op
www.rijkswaterstaat.nl
of bel 0800 - 8002
(ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis)

november 2009 | ON1102BK191