



Milieueffectrapportage A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen

Samenvatting

Datum Mei 2014
Versie Definitief

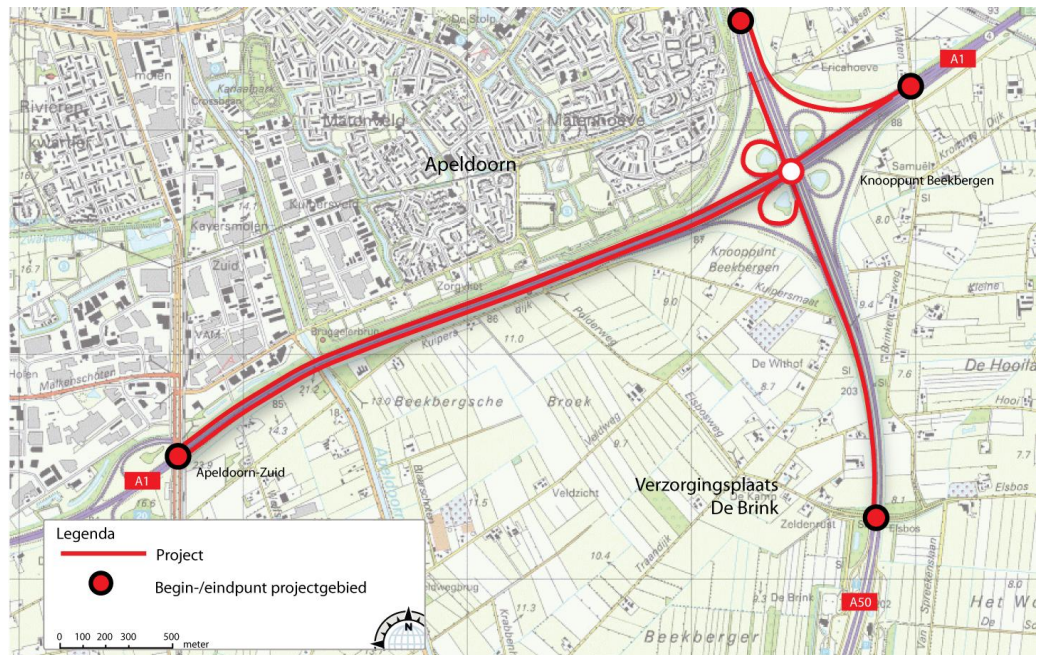
Samenvatting

Voor u ligt de samenvatting van het Milieueffectrapport A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen, dat momenteel ter inzage ligt. Door een aantal aanpassingen wordt op korte termijn de doorstroming en bereikbaarheid op het traject A1 Apeldoorn-zuid – Beekbergen en vice versa en in knooppunt Beekbergen verbeterd. In het Milieueffectrapport staat alle informatie over het project. Deze uitgave is een samenvatting hiervan en gaat kort in op de plannen en welke gevolgen deze hebben voor mensen en omgeving. Ook leest u hoe u uw mening kunt geven en waar u terecht kunt voor meer informatie. Het hele besluit vindt u op www.centrumpp.nl.

Waarom deze milieueffectrapportage?

De A1 is een belangrijke verbinding tussen de (noordelijke) Randstad, Twente en Duitsland. Op het traject Apeldoorn – Azelo worden in 2020 bereikbaarheidsproblemen verwacht. Naar aanleiding van een 'Gebiedsgerichte verkenning' is een 'Studie benuttingsmaatregelen op de A1 tussen Apeldoorn en knooppunt Azelo' (2008) uitgevoerd door Rijkswaterstaat Oost-Nederland in samenwerking met provincies, gemeenten en regio's. Uit deze studie volgen enkele maatregelen waarmee de bestaande infrastructuur optimaal benut kan worden en die snel gerealiseerd kunnen worden. Op korte termijn worden hierdoor de knelpunten opgelost.

Het project A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen omvat een drietal korte termijn benuttingsmaatregelen die gericht zijn op het oplossen van de knelpunten op dit traject. Om de maatregelen voor het traject A1 Apeldoorn-Zuid – knooppunt Beekbergen uit te kunnen voeren moet een Tracébesluit worden genomen. Als onderdeel van de Tracéwetprocedure wordt de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Dit houdt in dat het MER tezamen met het ontwerp-tracébesluit ter visie is gelegd.



Figuur S.1 Traject OTB/MER A1 Apeldoorn-Zuid – knooppunt Beekbergen

Wat zijn de belangrijkste problemen en doelen?

De A1 heeft in knooppunt Beekbergen en op het traject Apeldoorn-Zuid – Beekbergen vice versa in de huidige situatie en de referentiesituatie te weinig capaciteit om de hoeveelheid verkeer goed te kunnen verwerken. Dit leidt tot problemen met de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid. De beperkte verkeersdoorstroming leidt tot filevorming in de ochtend- en avondspits. De files en de grote kruisende verkeersstromen op de korte weefvakken in het knooppunt zorgen er daarnaast voor dat ook de kans op ongevallen toeneemt, zoals kop-staart ongevallen (bij de files) en flankongevallen (bij de weefvakken). Het invoegen op de A1 wordt extra bemoeilijkt door het aanwezige vrachtverkeer. Op de verschillende wegvakken binnen de projectgrens is het aandeel vrachtverkeer circa 18% van het aantal motorvoertuigen op etmaalbasis en 10% in de spits. In de spits geldt voor vrachtverkeer een inhaalverbod. Het relatief grote aandeel vrachtverkeer kan leiden tot colonnevorming op de rechter rijstrook. Dit bemoeilijkt het soepel in- en uitvoegen van het overige verkeer.

De files, de grote kruisende verkeersstromen op de korte weefvakken en de colonnevorming van het vrachtverkeer beïnvloeden de verkeersveiligheid negatief. In figuur S.2 zijn de betreffende knelpunten in de ochtendspits en avondspits weergegeven. Het gaat om de volgende stukken:

- Knelpunt 1: Knooppunt Beekbergen, noordelijke rijbaan, ochtendspits;
- Knelpunt 2: Wegvak aansluiting Apeldoorn-Zuid – knooppunt Beekbergen, zuidelijke rijbaan A1, avondspits;
- Knelpunt 3: Knooppunt Beekbergen, ochtendspits.



Figuur S.2 Locaties maatregelen A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen ten behoeve van het oplossen van geconstateerde knelpunten

Doel van de maatregelen zoals uitgewerkt in het project Apeldoorn-Zuid – knooppunt Beekbergen is het verbeteren van de doorstroming en de bereikbaarheid op dit traject. Verbetering wordt bereikt door capaciteitsverruiming, inclusief het scheiden van conflicterende verkeersstromen. Er wordt gestreefd naar een I/C-verhouding in de ochtend- en avondspits die niet hoger is dan 0,8.

Welke oplossingen zijn er?

In dit MER is één alternatief onderzocht: het voorkeursalternatief. Dit alternatief wordt in het MER vergeleken met de referentiesituatie.

Referentiesituatie

In het MER worden de effecten bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie betreft de situatie waarin het voornemen niet wordt gerealiseerd. Dat betekent dat er geen capaciteitsvergroting tussen aansluiting Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen en in het knooppunt Beekbergen zal plaatsvinden. In de referentiesituatie ontwikkelt de snelweg en het omliggende gebied zich conform vastgesteld beleid. De referentiesituatie kan worden beschouwd als het nulalternatief.

Als referentiejaar wordt 2020 aangehouden. De referentiesituatie 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. Door het vergelijken van de effecten van het voorkeursalternatief met de referentiesituatie wordt duidelijk welke voor- en nadelen het voorkeursalternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin de capaciteitsvergroting achterwege blijft.

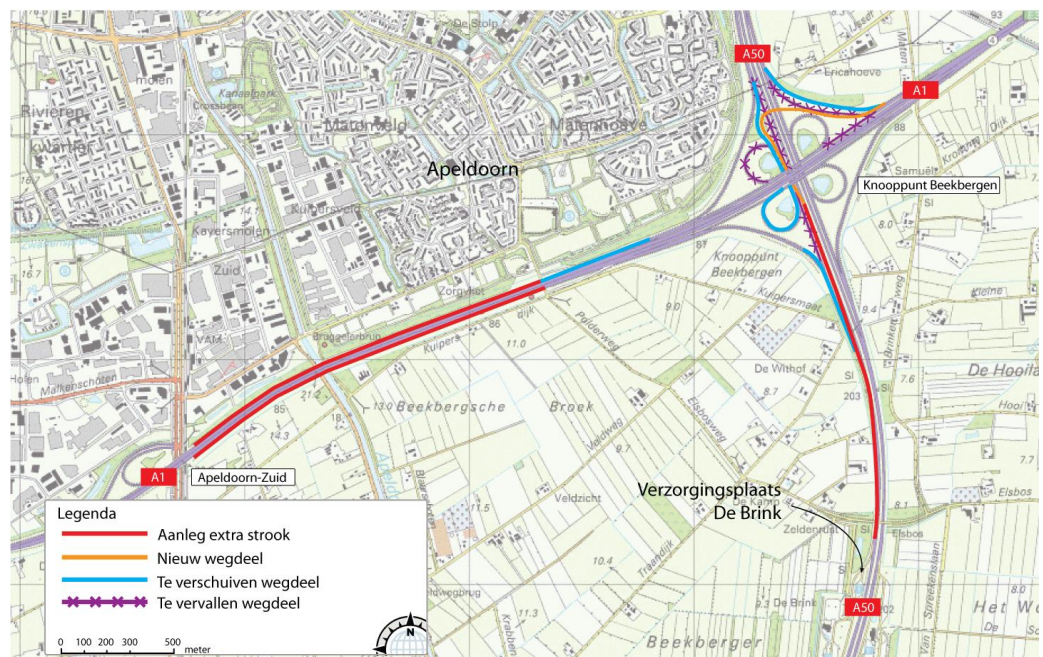
Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief voorziet in de aanleg van extra weefstroken op de noordelijke en zuidelijke rijbaan van de A1 tussen de invoeg- en uitvoegstrook aan de westzijde van het knooppunt Beekbergen en de oostelijke invoeg- en uitvoegstrook van de aansluiting Apeldoorn-Zuid. Hiertoe dient op het betreffende traject 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.

In knooppunt Beekbergen wordt de bestaande enkelstrooks lusvormige verbindingsweg Deventer – Arnhem vervangen door een meer gestrekte tweestrooks verbindingsweg die over de A50 wordt geleid. De verbindingsweg verbindingsweg Deventer – Zwolle en de verbindingsweg Zwolle – Deventer wordt gedeeltelijk verlegd. Als gevolg van deze aanpassingen kunnen twee korte weefvakken in het knooppunt worden opgeheven. De genoemde aanpassingen worden binnen de huidige begrenzing van het knooppunt vormgegeven.

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 van een extra rijstrook noodzakelijk om geen verslechtering van de doorstroming op de A50 te krijgen als gevolg van de capaciteitsvergroting van de verbindingsweg Deventer – Arnhem. Hiertoe wordt de bestaande verharding aan de zijbermszijde verbreed en wordt de zijberm aangepast.

De projectgrens voor de A1 loopt van km 84,25 en km 88,26. Voor het deel van de A50 loopt de projectgrens van km 204,98 tot km 202,28. De genoemde maatregelen zijn in figuur S.3 weergegeven.



Figuur S.3 Wijzigingen op het traject Apeldoorn-Zuid – Knooppunt Beekbergen

Wat blijkt uit de effectbeoordeling van de gekozen oplossing?

In onderstaande tabel zijn alle effectbeoordelingen opgenomen.

Aspect	Criterium MER	Voorkeursalternatief
Verkeer en vervoer		
Bereikbaarheid	▪ Verkeersafwikkeling/doorstroming	+
	▪ Lengte/duur bekorting van files	+
	▪ Betrouwbaarheid	0/+
	▪ Toekomstvastheid /robuustheid	0/+
Verkeersveiligheid	▪ Vermindering van het ongevalrisico	+
Woon- en leefmilieu		
Geluid	▪ Hoeveelheid geluidbelaste woningen en geluidgevoelige objecten	0
	▪ Aantal geluidgehinderden	+
	▪ Omvang geluidbelast oppervlak	0
Luchtkwaliteit	▪ Jaargemiddelde concentraties NO ₂	0
	▪ Uurgemiddelde concentraties NO ₂	0
	▪ Jaargemiddelde concentraties fijn stof	0
	▪ 24-uurs gemiddelde concentraties fijn stof	0
	▪ Emissie	0
	▪ Vervoersprestatie	0
Externe veiligheid	▪ Plaatsgebonden risico	0
	▪ Groepsrisico	0
Natuur	▪ Beïnvloeding van Natura 2000	0
	▪ Beïnvloeding van EHS	0
	▪ Beïnvloeding van leefgebied van beschermde soorten	0
Ruimtelijke ordening	▪ Fysiek ruimtebeslag op wonen, werken, landbouw en recreatie	0
Sociale aspecten	▪ Sociale veiligheid	0
	▪ Visuele hinder	0/-
	▪ Subjectieve verkeersonveiligheid	+
Bodem en water	▪ Beïnvloeding van de bodemkwaliteit	0
	▪ Beïnvloeding van waterkwaliteit	0
	▪ Beïnvloeding van de waterhuishouding (oppervlaktewater en grondwater)	0
Landschap, cultuurhistorie en archeologie		
Landschap	▪ Beïnvloeding van landschapsbeleving	0
Cultuurhistorie	▪ Beïnvloeding historisch (steden)bouwkundige waarden	0
	▪ Beïnvloeding historisch geografische waarden	0
Archeologie	▪ Beïnvloeding archeologische waarden	0/-

Positieve effecten

Door de aanpassingen in het kader van het project A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen ontstaat een betere doorstroming op de meeste wegvakken in het projectgebied. De I/C-waarde daalt op bijna alle wegvakken en komt binnen het projectgebied nog slechts op één wegvak (noordbaan A1 in knooppunt Beekbergen) boven de 0,8, maar blijft ook daar onder de 0,9.

Naast het verruimen van de capaciteit worden ook twee korte weefvakken opgeheven. Daardoor zijn de belangrijkste knelpunten voor files weggenomen, met in het voorkeursalternatief minder files tot gevolg.

Rond knooppunt Beekbergen verbeteren de reistijden beperkt. Daardoor verbetert de betrouwbaarheid van de lokale afwikkeling rondom het knooppunt. Omdat voor langere afstanden de reistijd en daarmee de betrouwbaarheid niet verandert is het effect beperkt positief. In en rond knooppunt Beekbergen zal het aantal ernstige ongevallen naar verwachting afnemen en daardoor de verkeersveiligheid verbeteren. Dit is vooral het gevolg van de afname van het aantal files en het wegnemen van twee korte weefvakken in het knooppunt. Dit levert ter plekke van de weggenomen weefvakken ook een verbetering op van de subjectieve verkeersveiligheid, doordat de weefbewegingen en snelheidsverschillen worden weggenomen.

In het voorkeursalternatief zijn geluidmaatregelen opgenomen (tweelaags ZOAB). Deze maatregelen zorgen er voor dat er ten opzichte van de referentiesituatie minder geluidgehinderden zijn.

Negatieve effecten

Langs de Wolfskuilen en de Kuipersdijk (zuidzijde A1) staan enkele woningen die vrij uitkijken op de snelweg. Voor deze woningen zal een (beperkte) verandering optreden ten aanzien van de visuele hinder. Aan de westzijde van de A50 verdwijnt ter hoogte van de Traanweg een deel van de bestaande houtsingel, waardoor voor een aantal woningen de A50 prominenter in beeld komt. Voor deze woningen is dit een beperkt negatief effect. De verschuiving van de verbindingsweg Deventer – Zwolle heeft bij grondwerkzaamheden dieper dan 30 - 65 cm onder maaiveld (afhankelijk van de locatie) mogelijk effect op archeologische waarden. Bij grondwerkzaamheden dieper dan 30 - 65 cm moet nader onderzoek worden uitgevoerd.

Bereiken doelen

Algemeen kan worden gesteld dat door de verbeteringen aan de weg wordt voldaan aan de doelstellingen. De aanpassingen hebben een positief effect op de doorstroming en er zijn minder files. Binnen het projectgebied ontstaat nagenoeg overal een I/C-verhouding van 0,8 of lager. De verbetering van de verkeersdoorstroming zorgt naar verwachting voor een daling van de ernstige ongevallen.

Hoe nu verder?

Het MER wordt gecombineerd met het ontwerp-tracébesluit ter inzage gelegd. Hierop is inspraak mogelijk. Hierna wordt door het bevoegd gezag het tracébesluit genomen. Dit gebeurt mede op basis van het MER, de eventuele zienswijzen en na overleg met regionale bestuurders. Vervolgens kan door belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend tegen het Tracébesluit beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het MER wordt bij het nemen Tracébesluit toegevoegd als bijlage, waarbij in het Tracébesluit wordt

aangegeven hoe is omgegaan met de resultaten van dit MER (conform artikel 7.37 Wet Milieubeheer).

Voor een verdere toelichting over de termijnen en de mogelijkheden van inspraak wordt verwezen naar het Ontwerp-Tracébesluit A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen en naar de advertenties zoals verschenen in diverse lokale en regionale dag- en weekbladen.