

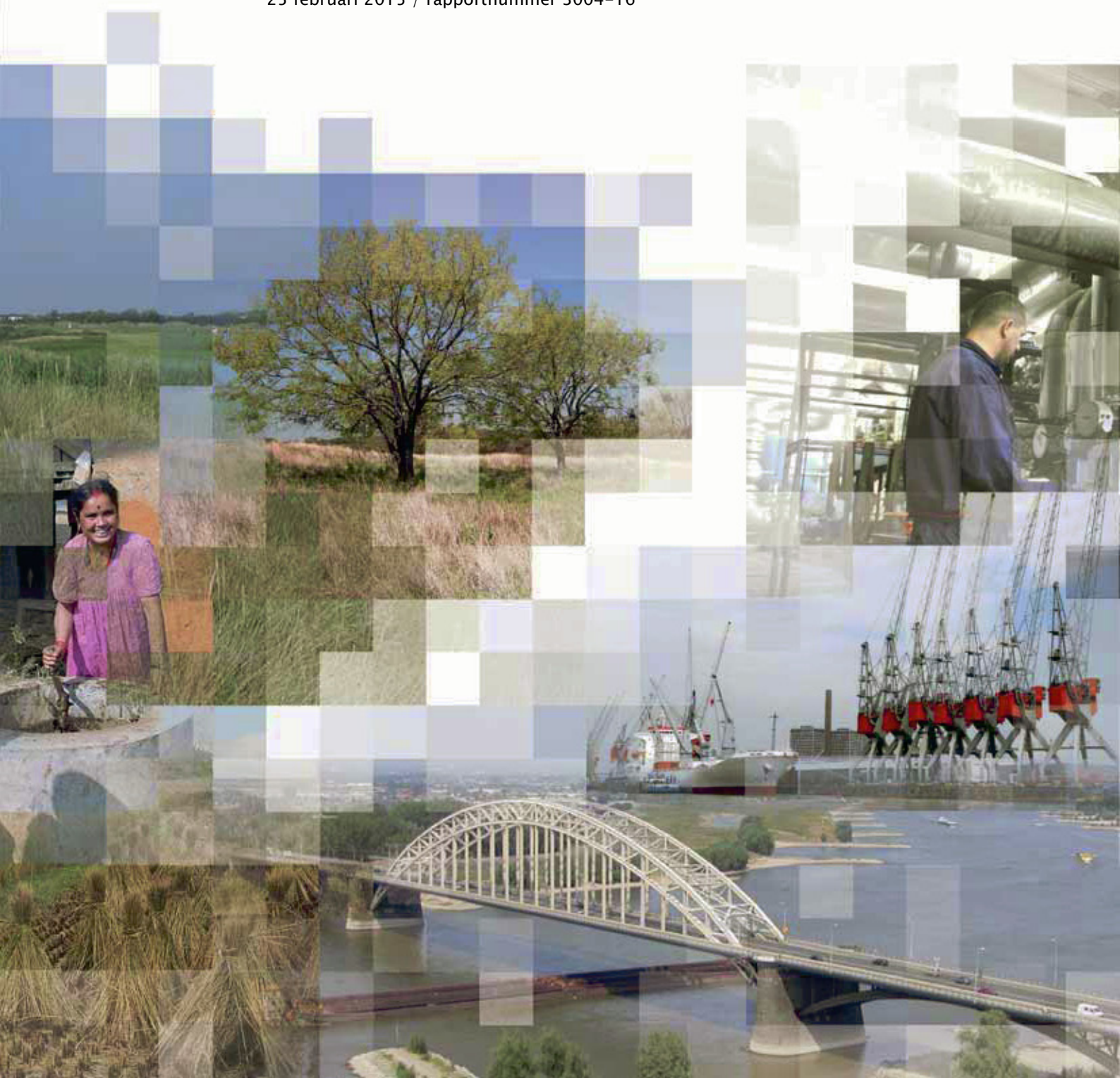


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn – Azelo

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

25 februari 2015 / rapportnummer 3004-16



1. Hoofdpunten van het MER

Rijkswaterstaat wil de problemen met de doorstroming en verkeersveiligheid op de A1 tussen Apeldoorn en knooppunt Azelo verminderen door de autosnelweg over het hele tracé te verbreden. Voor het tracébesluit is een milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure gestart. De minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) is bevoegd gezag.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')¹ 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 MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- de belangrijkste uitkomsten uit de verkenningsfase;
- een onderbouwing van de keuze van het voorkeursalternatief met aandacht voor het probleemoplossend vermogen van de verschillende oplossingsrichtingen;
- de effecten van het voorkeursalternatief en varianten op de thema's woon- en leefomgeving, landschap en cultuurhistorie en natuur.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. 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.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de notitie voor de reikwijdte en detailniveau (NRD). Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

2. Verkenningsfase: probleemstelling, doel en verkenning voorkeursalternatief

2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

De problemen op de A1 Apeldoorn-Azelo (A1-zone) zijn de afgelopen 10 jaar al meerdere keren onderzocht. Het ging daarbij om onderzoeken voor de verbreding van de A1-zone conform het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT), onderzoeken vanuit de regio (Provincie Gelderland, Provincie Overijssel, regio Stedendriehoek en de Regio Twente) en de gebiedsgerichte verkenning van de A1-zone. Beschrijf in het MER wat de uitkomsten van de onderzoeken die in de verkenningsfase zijn uitgevoerd. De Commissie adviseert daarbij om minimaal de volgende informatie over te nemen:

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

- de resultaten van de brede (verkeerskundige) probleemanalyse en de doelstellingen die daaruit volgen;
- 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;
- de samenhang tussen de diverse plannen en projecten die binnen het gebied rondom de A1 zone zijn verkend, voor zover deze expliciet een relatie hebben met de integrale capaciteitsuitbreiding van de A1 zone;
- de beschrijving van de ruimtelijke problematiek waaronder de verbinding met de omgeving van de A1-zone en de kansen en maatregelen die uit de studies naar voren zijn gekomen.

2.2 Verkenning en voorkeursalternatief

De NRD bevat een samenvatting van de geschiedenis die tot het voorkeursalternatief hebben geleid. Neem deze in het MER over en ga daarbij in op de milieugevolgen in relatie tot het oplossend vermogen van de verschillende alternatieven. Beschrijf:

- welke alternatieven of oplossingsrichtingen onderzocht zijn;
- het probleemoplossend vermogen en de keuzes die daarbij gemaakt zijn (geef aan in hoeverre dit van invloed is op het genomen besluit);
- de milieufwelingen die bij deze keuzes een rol hebben gespeeld.

Geef daarbij ook inzicht in:

- de invloed van andere (ruimtelijke) ontwikkelingen die een effect hebben op de (toekomstige) problemen op de A1;²
- benuttingsmaatregelen die al getroffen of gepland zijn om de problemen op de A1 te verminderen c.q. op te lossen.

Organiseer de beschrijving van het voortraject zodanig, dat duidelijk wordt wat de bijdragen van de verschillende stappen van de ladder van Verdaas³ zijn geweest voor het verminderen van de problemen op de A1. Hiermee ontstaat een logische onderbouwing van de trechtering naar het voorkeursalternatief.

² Belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn het Programma Hoogfrequent Spoor, diverse capaciteitsuitbreidingen ten behoeve van de binnenvaart en regionale ontwikkelingen zoals het verbeteren van het openbaar vervoer en nieuwbouwlocaties of bedrijventerreinen.

³ De stappen zijn:

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 regio-spoor, 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;
7. aanleggen van nieuwe infrastructuur.

2.3 Gevoeligheidsanalyse resultaten verkenning

In de NRD staat dat er in 2011 voor de A1-zone nieuwe analyses van de knelpunten zijn gemaakt op basis van meer actuele verkeersmodellen. Uit deze modellen blijkt dat de verkeersafwikkeling op de A1 tussen de knooppunten Beekbergen en Azelo zowel in 2020 als in 2030 een knelpunt is in het lage (RC) en het hoge (GE) economische groeiscenario.

Presenteer deze resultaten in het MER. Beschrijf of deze gevoeligheidsanalyses⁴ nog tot andere conclusies hebben geleid ten opzichte van de resultaten uit de verkenning. Onderbouw aan de hand van de gevoeligheidsanalyse dat de uitkomsten van de verkenning robuust zijn. Geef aan hoe in het MER hiermee eventueel is omgegaan.

2.4 Besluitvorming inpassing voorkeursalternatief

De verkeerskundige afwegingen en de afweging van de alternatieven zijn in de verkennende fase gedaan. De belangrijkste afwegingen in het MER zullen over maatregelen ten aanzien van landschap, water, natuur en het onderliggend wegennet gaan. Deze maatregelen kunnen deels buiten het plangebied vallen. Geef in het MER aan binnen welke kaders situering en inpassing dienen plaats te vinden en hoe hierover besloten zal worden.

3. Referentie en varianten op het voorkeursalternatief

3.1 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.

⁴ Tijdens het locatiebezoek van de Commissie m.e.r. op 14-1-2015 is door Rijkswaterstaat aangegeven dat een gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd, ga hier in het MER op in.

3.2 Varianten op het voorkeursalternatief

Gefaseerde aanleg

Uit de probleemanalyse in de NRD blijkt dat de knelpunten op de A1 vooral in het westelijk deel van de A1-zone zitten (trajectdeel 1 t/m 7). Toch wordt in de gepresenteerde fasering juist traject 5, 6 en 8 als eerste verbreed. Tijdens een bezoek van de Commissie in het plan-gebied gaf Rijkswaterstaat aan dat er naast het oplossen van knelpunten ook de beschikbaarheid van de financiële middelen een rol heeft gespeeld bij de geplande fasering.

Op basis van de probleemanalyse lijkt de in de NRD voorgestelde fasering logisch. Mocht uit de gevoeligheidsanalyse van de verkenning blijken dat de prioriteiten voor het oplossen van de problemen anders liggen dan adviseert de Commissie om in het MER ook een fasering te onderzoeken die op basis van die prioriteit in problemen op het tracé tot stand is gebracht. Hierdoor wordt de kwaliteit van de doorstroming en robuustheid van die doorstroming – en zeker op de overgangen van de diverse trajectgedeelten⁵ – eerder bereikt. Dit heeft mogelijk milieuvoordelen ten opzichte van de in de NRD omschreven geplande fasering.

Lagere maximum snelheid

Een variant met een lagere maximale snelheid van 100 kilometer per uur heeft als voordeel dat de kans op congestie en onveilige situaties verkleind worden, omdat de snelheden van het vrachtverkeer en die van het overige verkeer dichter bij elkaar komen te liggen. De A1 kent een relatief hoog percentage vrachtverkeer. Een lagere maximum snelheid kan ook in combinatie met de gefaseerde aanleg een bijdrage leveren aan het doelbereik, werk dit in het MER verder uit.⁶ Daarnaast zijn bij een lagere maximumsnelheid de emissies (geluid, fijnstof en NO_x) geringer waardoor de milieubelasting op de omgeving minder wordt.

Geef in het MER aan of los van het bestaand beleid een lagere maximum snelheid op de A1 (of grote delen daarvan) voordelen biedt voor de doorstroming, de verkeersveiligheid en het milieu. Onderbouw daarmee of snelheidsverlaging een kansrijke variant is. Betrek daarbij ook effecten op het onderliggend wegennet. Door de lagere snelheid zal de A1 wellicht minder verkeer van het OVN aantrekken waardoor hier nieuwe knelpunten blijven bestaan of kunnen ontstaan. Onderzoek vervolgens wat de effecten op de omgeving zullen zijn.

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Geef in het MER inzicht in de onzekerheden in de modellen en de effectbeschrijvingen in het MER. Vertaal dit bij voorkeur in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat

⁵ De provincie Gelderland, TLN en andere insprekers zijn bezorgd dat de overgang van 2x4 naar 2x3 rijstroken en twee overgangen van 2x3 naar 2x2 rijstroken die in de periode tussen 2020 en 2024 gaan ontstaan bij respectievelijk Twello, Deventer en Rijssen tot nieuwe opstoppingen zal leiden.

⁶ De gemeente Borne en andere insprekers pleiten ook voor een tijdelijke snelheidsverlaging om het aantal ongevallen terug te dringen of een toename van het aantal ongevallen te voorkomen.

dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven. Het detailniveau van de milieueffect-schattingen dient zodanig te zijn, dat keuzes tussen alternatieven en varianten alsmede conclusies, bijvoorbeeld ten aanzien van het kunnen voldoen aan wettelijke eisen, afdoende kunnen worden onderbouwd.

In de verkenningsfase is al veel onderzocht. Indien de effectbeschrijving in eerdere onderzoeken nog steeds actueel zijn dan volstaat het om in het MER de conclusies van de onderzoeken te beschrijven en naar het rapport over het onderzoek te verwijzen.

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 (overgangen van wegvakken naar) aansluitingen en knooppunten alsmede op het OVN, de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op andere rivier kruisende routes, waarvan het gebruik (mede) afhankelijk is van de doorstroming op de A1;
- de reistijden op de A1, de betrouwbaarheid daarvan en de optredende voertuigverliesuren;
- de reservecapaciteiten van de alternatieven door een doorkijk na 2030 te presenteren;
- 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 het voorkeursalternatief en eventuele varianten op de verkeersveiligheid in het gehele studiegebied in beeld, bijvoorbeeld door risicocijfers voor verschillende typen wegen te gebruiken.

Presenteer de verkeerskundige informatie uit bovenstaande punten onder meer in overzichtelijke kaarten en tabellen waarin de verschillen tussen de huidige situatie, de referentiesituatie en het voorkeursalternatief en de varianten direct zijn af te leiden.

4.3 Leefomgeving

Geluid

Breng het effect op de geluidbelasting ten gevolge van het voorkeursalternatief en de varianten ten opzichte van de referentiesituatie in beeld. Beschrijf de aantallen geluidbelaste woningen in klassen van 5 dB vanaf de voorkeursgrenswaarde van 50 dB. Breng zowel het relevante geluidbelaste oppervlak voor de (woon- en natuur-) omgeving in beeld, als ook het aantal geluidgehinderden in het studiegebied. Gebruik hierbij de dosis-effect relaties die in de Regeling geluidhinder milieubeheer gegeven worden. Geef aan welke geluidreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidschermen, wallen of 'stiller asfalt') er mogelijk zijn in knelpuntsituaties.

Het toetsingskader wordt gevormd door de Wet milieubeheer. Toets de berekende geluidniveaus aan de vigerende geluidproductieplafonds (GPP). Geef indien er sprake is van een overschrijding aan welke maatregelen worden genomen om deze overschrijding teniet te doen. Voor een uitgebreide onderbouwing kan worden verwezen naar het OTB en de bijlagen daarbij.

Voor te reconstrueren wegen is de situatie bepalend vóór de reconstructie en het maatgevende jaar na de reconstructie.

Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'.

Schenk in het MER voor zover van toepassing aandacht aan de cumulatie van geluidbelasting van de weg en geluidbelasting van overige geluidbronnen, zoals het geluid van het spoor bij Bathmen of industriële geluidbronnen.

Luchtkwaliteit

Het project is in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) opgenomen onder projectnummer 1994. Laat in het MER zien dat de het voorkeuralternatief past binnen hetgeen is aangemeld bij het NSL.

Breng in het MER de effecten van het voorkeursalternatief en varianten op de concentraties in de lucht van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂ in beeld ten opzichte van de referentiesituatie, ook onder de grenswaarden. Maak daarbij gebruik van berekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Presenteer de resultaten van de berekeningen middels verschilcontourenkaarten en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.

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. Maak voor de beoordeling gebruik van het besluit Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten van het ministerie van IenM.

Gezondheid

Beschrijf op basis van de bovengenoemde onderzoeken de consequenties van het voornemen voor luchtkwaliteit, geluid, 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 personen⁷ zich in het studiegebied bevinden.

Geef in het MER expliciet aan hoe wordt omgegaan met de woonkernen die in de directe nabijheid van de A1 liggen zoals bijvoorbeeld Matenhoeve in Apeldoorn en het zuidelijk deel

⁷ Gevoelige groepen zijn kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten; objecten bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

van Deventer. Geef aan welke maatregelen de gezondheidsschade zoveel mogelijk kunnen beperken of voorkomen.

4.4 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 aan voor welke van deze habitats en soorten gevolgen te verwachten zijn, wat de aard en omvang van de gevolgen⁸ 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.). 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

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 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 – knooppunt Azelo;
- de achtergronddepositie van de belangrijkste vermestende stoffen (NH₃, NO_x) in de natuurgebieden. Gebruik voor de bepaling van de achtergronddepositie recente gegevens. Deze gegevens zijn terug te vinden in de recent beschikbaar gekomen AERIUS-calculator die in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof is ontwikkeld;
- de door de activiteit veroorzaakte (toename van de) depositie op de natuurgebieden bij uitvoering van de alternatieven. Ook daartoe is de AERIUS-tool ontwikkeld;
- 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;
- 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

⁸ 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.

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-toets⁹ met succes wordt doorlopen. Maak, indien nodig, een uitwerking van deze ADC-toets.

Er wordt op landelijk en provinciaal niveau gewerkt aan een nieuw toetsingskader voor stikstof in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Met deze nieuwe kaders wordt aantasting van natuurlijke kenmerken als gevolg van dit voornemen mogelijk anders beoordeeld. De Commissie adviseert daarom zowel het provinciale beleidskader en doorvertaling daarvan in de provinciale verordening als de landelijke Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) nauwgezet te volgen.

In het MER en eventuele passende beoordeling moet een beschrijving worden gegeven van de effecten van verstoring op (vogel)soorten die in de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden zijn opgenomen. Hanteer bij de beoordeling van effecten door geluidverstoring van de weg kritische grenswaarden van 42 dB(A) voor soorten van bossen en halfopen landschappen en 47 dB(A) voor soorten van open landschappen (Reijnen et al. 1992, zie bijv. ook Grontmij voor RWS in Natuurtoetsen snelheidsverhoging 130 km/uur, 2012). Met name de vogels van de Natura 2000-gebieden Veluwe, IJsseluiterwaarden en mogelijk ook Sallandse Heuvelrug zijn aan de orde. Bij het Natura 2000-gebied de Borkeld is geen fauna in de instandhoudingsdoelen opgenomen.

Natuurnetwerk

De A1 kruist tussen Apeldoorn en knooppunt Azelo verschillende ecologische verbindingsoenen 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. Beschrijf of de verbreding van de weg ten koste gaat van wezenlijke kenmerken of fysiek areaal van het natuurnetwerk (EHS). Indien dit het geval is geef dan aan hoe en waar dit verlies kan worden gecompenseerd.

Soortbescherming

Geef een beschrijving van de betekenis van het invloed gebied van de A1 voor beschermde soorten. Beschrijf welke de verbreding heeft 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

⁹ 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?

de ecologische structuur van het gebied voor deze soorten te versterken (beplantingen, wegkruisende voorzieningen, beheer van taluds en bermlopen e.d.).

4.5 Ruimtelijke kwaliteit, landschap en cultuurhistorie

De effecten op landschap zijn vooral van belang om de kansen voor de inpassing van de bouwstenen voor de verbreding van de A1 in beeld te brengen. Presenteer de informatie op een gedetailleerde landschapskwaliteitenkaart (tezamen met schetsen, doorsneden, foto-montages e.d.) en geef inzicht in de kansen en mogelijkheden van versterking/mitigatie/inpassing (fysiek en kosten).

Besteed aandacht aan:

- het herstel en de mogelijkheden voor versterking van het parkway karakter van de weg;
- de visueel-ruimtelijke structuur: openheid, zichtlijnen, beeld dragers en visuele barrièrevorming;
- 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.

5. Overige aspecten

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu informatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat

Bevoegd gezag: de minister van Infrastructuur en Milieu

Besluit: Tracébesluit

Categorie Besluit m.e.r.: C 1.2
plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

Activiteit: Integrale capaciteitsuitbreiding op de A1 tussen Apeldoorn en Azelo

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van: 11 december 2014
ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 12 december 2014 tot en met
7 januari 2015
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 8 december 2014
advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 25 februari 2015

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

drs. S.R.J. Jansen

ing. B.P.A. Peters

mr. C.Th. Smit (voorzitter)

ir. P.P.A. van Vugt

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 heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies.

Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- notitie reikwijdte en detailniveau Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn – Azelo, 26 november 2014
- Akoestisch onderzoek geluidswal Bathmen, 3 juni 2013

De Commissie heeft kennis genomen van 87 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 16 januari 2015 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

**Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport
Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn – Azelo**

ISBN: 978-90-421-4055-4



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

