



Samenvatting zienswijzen voornemen om een milieueffectrapport op te stellen (inclusief notitie Reikwijdte en Detailniveau)

m.e.r. - procedure capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn - Azelo

Datum 19 juni 2015
Status definitief

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Oost-Nederland
Informatie	www.rws.nl/uitbreidinga1oost
Telefoon	0800-8002
Datum	19 juni 2015
Status	definitief
Versienummer	1

Inhoud

- 1 Inleiding—6**
- 2 Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn - Azelo—8**
 - 2.1 Voorkeursalternatief—8
 - 2.2 M.e.r. procedure—9
 - 2.3 Planning en vervolg—**Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**
- 3 Samenvatting zienswijzen—11**

1 Inleiding

Aanleiding

De Rijksweg A1 vormt een belangrijke verbinding tussen de economische gebieden in de Randstad, de Stedendriehoek en Twente en het Noord- en Oost-Europese achterland. De Rijksweg A1 heeft meerdere functies. Op regionaal niveau vormt de A1 een belangrijke verbinding binnen en tussen de regio Stedendriehoek en de regio Twente. In de Stedendriehoek vormt de A1, door het beperkte aantal IJsselpassages een cruciale schakel. Op nationaal niveau verbindt de A1 economische gebieden in de Randstad, de Stedendriehoek en Twente. Door de aansluiting op de A50 vormt de A1 voor de eraan gelegen gebieden bovendien de belangrijkste verbinding van en naar Noord- en Zuid-Nederland. Internationaal gezien is de A1 onderdeel van de achterlandverbinding E30 die de mainports Schiphol en Rotterdam verbindt met Twente, Duitsland, Polen en de Baltische republieken. De A1 is een van de belangrijkste corridors in het Trans European Network for Transport (TEN_T) en vormt samen met de A12/A15 en de A67/A74 één van de drie hoofdverbindingssassen voor goederenvervoer tussen Nederland en Duitsland. Er is nog steeds sprake van een toename van het internationale (vracht)verkeer tussen de Randstad, Duitsland en Oost- Europa. De A1 wordt door haar bijzondere ruimtelijke kwaliteit gezien als het visitekaartje van Oost-Nederland.

Op 31 oktober 2013 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) na een intensieve samenwerking met de regio een voorkeursalternatief voor de verbreding van de A1 Apeldoorn-Azelo vastgesteld. Door de capaciteitsuitbreiding van de A1 wordt de doorstroming en verkeersveiligheid op één van de belangrijkste oost-westverbindingen van ons land sterk verbeterd. Ook wordt met de uitbreiding van de IJsselpassage bij Deventer, waarop veel lokaal en regionaal verkeer is aangewezen, het verkeersnetwerk robuuster gemaakt.

De eerste fase om te komen tot de realisatie van de capaciteitsuitbreiding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo is het nemen van het tracébesluit. Het tracébesluit maakt de verbreding van de A1 juridisch-planologisch mogelijk. Onderdeel van dit besluit is het doorlopen van de m.e.r.-procedure. Deze procedure start met het publiceren van het voornemen om een MER op te stellen en het opstellen van een notitie Reikwijdte en Detailniveau. De fase waarin het tracébesluit wordt opgesteld, wordt de planuitwerkingsfase genoemd.

Voornemen opstellen MER & Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Van 12 december 2014 tot en met 7 januari 2015 heeft het voornemen van de minister van Infrastructuur en Milieu om een milieueffectrapport op te stellen voor het aanpassen van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo ter inzage gelegen. Samen met het voornemen heeft ook de notitie reikwijdte en detailniveau ter inzage gelegen. Hiermee is de m.e.r.-procedure behorende bij het tracébesluit 'Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn – Azelo' gestart.

Op het voornemen van de capaciteitsuitbreiding van de A1 en de notitie reikwijdte en detailniveau zijn 87 zienswijzen ingediend. De inspraakreacties vormen samen met het advies van betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs, de input voor de definitieve reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport. In deze notitie is een samenvatting gegeven van de 87 ontvangen zienswijzen. De samenvatting heeft tot doel de omgeving van de A1 te informeren over de thema's die leven bij het verbreden van de A1.

Leeswijzer

Eerst vindt een korte beschrijving plaats van het voorkeursalternatief, de te volgen procedure en de planning. Daarna vindt een uitgebreide samenvatting van de ontvangen zienswijzen plaats.

2 Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn - Azelo

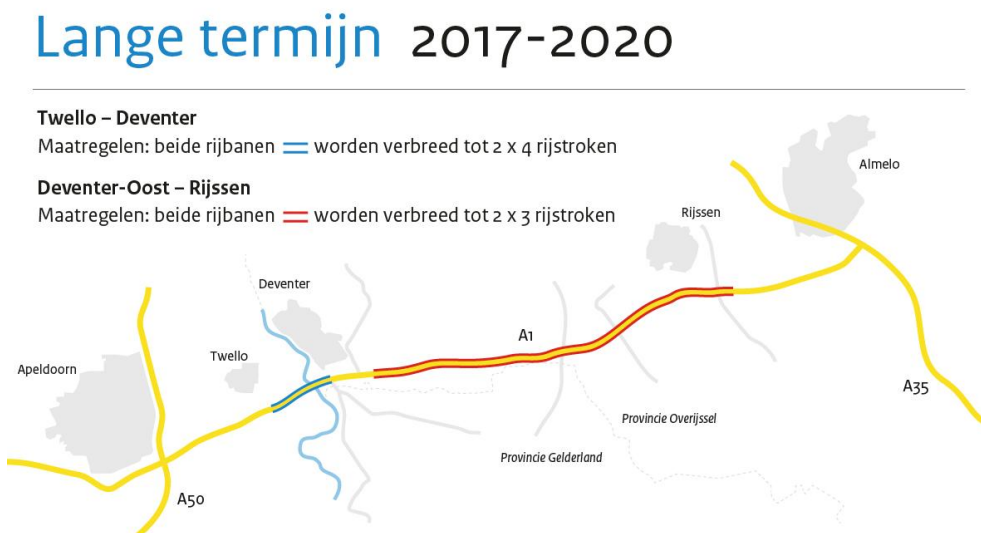
Voorkeursalternatief

Het tracébesluit voor de toekomstige situatie betreft de verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo volgens het bestuurlijke voorkeursalternatief. Rijk en regio hebben overeenstemming over de scope van de capaciteitsuitbreiding A1: 2x3 rijstroken tussen Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen; tussen knooppunt Beekbergen en de brug over de Grootte Wetering wordt de parallelstructuur verlengd en uitgebreid naar 2x3 (hoofdrijbaan) en 2x2 (parallelbaan) rijstroken. Tussen de brug over de Grootte Wetering en Deventer wordt de weg verbreed naar 2x4 rijstroken (binnen het beschikbare brugprofiel bij Deventer) en tussen Deventer en Azelo naar 2x3 rijstroken.

De projectscope is gebaseerd op 'bouwstenen', met als basis een sobere maar toekomstvaste wegverbreding. De bouwstenen bevatten noodzakelijke maatregelen t.a.v. toekomstvastheid van het wegontwerp inclusief de aansluitingen op het onderliggende wegennet, wettelijke inpassingsmaatregelen en capaciteitsuitbreiding van verzorgingsplaatsen. Ook maatregelen ten aanzien van landschap, water en natuur worden gerealiseerd conform het principe van 'sober en doelmatig', waarbij het voldoen aan vigerende wet- en regelgeving het uitgangspunt is. Over de gehele lengte worden viaducten en aansluitingen op het onderliggend wegennet indien nodig aangepast. Uit de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief moet blijken om welke aansluitingen op het onderliggend wegennet dit gaat.

De realisatie vindt plaats in twee fasen. De eerste fase kan, door gebruik te maken van de voorfinanciering vanuit de regio, in 2017 worden gestart en is in 2020 klaar. De 2^e fase start in 2024, vanaf dat moment zijn de rijksgelden beschikbaar. Openstelling van de verbinding is voorzien in 2026.

Figuur 2.1: A1 Apeldoorn – Azelo, voorkeursalternatief



Lange termijn 2024-2028



In het ontwerptractébesluit en bijbehorend MER zal het voorkeursalternatief verder worden geoptimaliseerd, aansluitend op de projectdoelstellingen en passend binnen de financiële kaders. In het MER wordt tevens onderzocht welke optimalisaties vanuit oogpunt van natuur, milieu en/of ruimtelijke kwaliteit mogelijk zijn.

M.e.r. procedure

Bij grootschalige infrastructuurprojecten zoals de verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo dient een m.e.r.-procedure te worden doorlopen. Hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (hierna te noemen: Wm) bevat het wettelijke kader voor de m.e.r.-procedure. Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige plek te geven in de besluitvorming over plannen die belangrijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan een 'moederprocedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, in dit geval de Tracéwet.

De m.e.r.-procedure bestaat uit een aantal verplichte stappen:

- openbare kennisgeving van het voornemen tot opstellen van een MER (het officiële startsein);
- mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen op het voornemen en de reikwijdte en detailniveau van het te verrichten onderzoek;
- raadplegen adviseurs en bestuursorganen over reikwijdte en detailniveau van het te verrichten onderzoek.
- mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen op het MER.

De eerste stap in de m.e.r.-procedure bestaat uit het bekendmaken van het voornemen om een MER op te stellen. Parallel hieraan is ook de notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Beide stukken hebben gelijktijdig ter inzage gelegen van 12 december 2014 tot en met 7 januari 2015. Hierop zijn 87 zienswijzen ontvangen.

Op basis van de ontvangen zienswijzen wordt het definitieve reikwijdte en detailniveau van het MER bepaald. De komende periode zal uitgebreid onderzoek gedaan worden naar de effecten van de capaciteitsuitbreiding op de omgeving.

Hierbij gaat ook de aandacht uit naar de inhoud van de zienswijzen uit de omgeving. In het MER vindt een inhoudelijke beantwoording van de zienswijzen plaats.

Het MER wordt samen met het ontwerptracébesluit ter inzage gelegd. Dan is duidelijk hoe er is omgegaan de zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Ook het MER staat samen met het ontwerptracébesluit open voor zienswijzen. De planning is dat het ontwerptracébesluit (OTB) en het MER in 2016 ter inzage zal worden gelegd. Bij de vaststelling van het tracébesluit worden de ingediende zienswijzen op het OTB en MER betrokken. In het tracébesluit wordt het definitieve tracé planologisch vastgelegd inclusief eventuele mitigerende of compenserende maatregelen. De vaststelling van het tracébesluit is voorzien in 2017.

3 Samenvatting zienswijzen

Hieronder is per thema een samenvatting gegeven van de ontvangen zienswijzen. De samenvatting heeft tot doel om het publiek een beeld te geven van de aspecten die er leven in de omgeving rond de A1. Bij het samenvatten is gepoogd om de hoofdlijn van de zienswijzen te benoemen ter wille van de leesbaarheid van het stuk. Zeer specifieke reacties komen niet terug in deze samenvatting. In het MER zullen alle ontvangen reacties een plek krijgen.

Studiegebied

Verschillende zienswijzen geven aan dat de onderzoeken in het milieueffectrapport zich niet moeten beperken tot een strook op een bepaalde afstand van de weg. Zaken als geluidsoverlast en luchtvervuiling houden zich niet aan de grens van het studiegebied.

De volgende gebieden moeten zeker aan het studiegebied worden toegevoegd: het gehele dorp Bathmen, Loo, het gebied ten zuiden van de A1 bij Bathmen, Apeldoorn, Markelo, Wilp, Holten, afslag Enter/Rijssen, Epse, Delden (Twentekanaal), het Dorp Posterenk en het recreatiegebied De Borkeld.

Scope

In een aantal zienswijzen is naar voren gebracht dat maar één alternatief in het milieueffectrapport wordt onderzocht. Er zou meer integraal naar de probleemstelling gekeken moeten worden. Wellicht lost uitbreiding van het gebruik van het spoor en de vaarwegen het probleem (deels) op.

Door het oplossen van knelpunten rondom het wegvak Apeldoorn – Azelo kan de doorstroming ook verbeterd worden. Participanten noemen hierbij de volgende oplossingen:

- het verbeteren van de doorstroming van de aansluiting A50-A1, komende vanuit Arnhem door deze te verbreden tot twee banen;
- een fly-over realiseren op het knooppunt Beekbergen A1-A50, komende uit de richting Hengelo;
- knelpunt op de gecombineerde A1/A35 vanaf Azelo richting Oldenzaal en Enschede aanpakken;
- A1 verlengen naar Oldenzaal/de Lutte ten behoeve van internationaal vrachtverkeer en gelijktijdig het spoor afsplitsen tussen Zenderen en Oldenzaal ten behoeve van het internationale spoorvrachtverkeer;
- een extra aansluitingsrijstrook van A50 De Somp tot en met de A1 richting Deventer

In de milieueffectrapportage moet ook de aanleg van een nieuwe IJsselbrug worden meegenomen. Net als het weefvak van de A1 en de A35, waarbij de cijfers van het milieueffectrapport Apeldoorn – Azelo gebruikt kunnen worden.

Gelijktijdig met de verbreding van de A1 moet de parkeercapaciteit op de verzorgingsplaatsen langs de A1 uitgebreid worden.

Milieurapport en maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

In verschillende zienswijzen wordt aangegeven dat er een onderbouwing nodig is van de beoordeling van de milieuaspecten in het milieueffectrapport. De beoordeling

met een '+' of een '-' is niet voldoende. Er zou een extra beoordelingskader over de afwikkelingskwaliteit van in- en uitvoegers en weefvakken opgenomen moeten worden. Via kwantitatieve toetsing zou moeten blijken in hoeverre de projectdoelstelling "verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A1" op dit punt inderdaad wordt bereikt.

Men mist de maatschappelijke effecten en in het bijzonder de nadelen (geluid, luchtverontreiniging en veiligheidsrisico's) in de analyse. De economische voordelen worden daarentegen wel uitgebreid benoemd en berekend. Zij vragen zich af of de analyse is uitgevoerd conform het kosten-batenanalyse-kader.

De maatschappelijke kosten-batenanalyse en Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte waar in de stukken naar verwezen wordt, zijn achterhaald op het punt van de rol van de luchthaven Twente. Daarnaast wordt er aangegeven dat is gerekend met een scenario dat elf jaar geleden is begonnen.

De gevolgen van de toename van het verkeer na de verbreding moet geëvalueerd en gecommuniceerd worden.

Geluid

Het onderwerp geluid krijgt veel aandacht van de participanten. Er moet volgens hen een gedegen geluidsonderzoek worden uitgevoerd in het kader van het milieueffectrapport. In dit onderzoek moet ook worden gekeken naar de geluidshinder door de opeenstapeling van verschillende geluidsbronnen en de effecten van het onlangs geplaatste geluidscherm bij Dorp Posterenk. Omdat de huidige geluidsbelasting volgens veel participanten nu al te hoog is, vragen zij om een meting van de huidige situatie. Bij deze meting moet ook rekening worden gehouden met piekbelasting tijdens de avond- en nachtelijke uren en met verschillende weersomstandigheden.

Een aantal participanten vraagt aandacht voor een geluidsonderzoek van de gemeente Deventer waar, in afwachting van de ontwikkelingen op de A1, nog niks mee is gedaan. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting in Bathmen te hoog is.

Er zijn opmerkingen gemaakt over de geluidsproductieplafonds die gebruikt worden bij de berekening van de geluidsbelasting. Volgens sommige participanten maakt het gebruik van deze plafonds de bestaande overlast onzichtbaar. Anderen geven aan dat door het gebruik van deze plafonds de wettelijke normen worden opgevuld met de toename van het geluid door dit project. Dat is volgens hen niet juist, er zou gekeken moeten worden welke compenserende maatregelen nodig zijn als het gevolg van de toename door dit project.

Participanten willen dat op basis van gedegen geluidsonderzoek gekeken wordt welke maatregelen nodig zijn voor de omgeving. In sommige zienswijzen staan ideeën en suggesties voor geluidsmaatregelen genoemd. Er moet onderzocht worden of andersoortig asfalt een geluidsreducerend effect kan hebben en of het rendabel is om een glazen kast om de A1 te bouwen. Op die manier kan het aanliggende terrein ook bebouwd worden. Andere maatregelen die worden genoemd zijn:

- omliggende woningen voorzien van gevelisolatie;
- een verlaagde ligging van de A1 bij Bathmen;
- het geluidscherm aan de kant van de Maten, langs het tracé Apeldoorn-Zuid en het verkeersplein Beekbergen, zodanig aanpassen of uitbreiden dat het

- scherm het geluid van de snelweg tegenhoudt;
- een geluidscherm langs Beekbergen/Lieren aan de zuidkant van de A1;
- Waarschuwborden plaatsen of flitsensoren die bekeuringen uitdelen indien het verkeer meer geluid veroorzaakt dan is toegestaan.

Lucht

Veel participanten vinden dat de luchtverontreiniging, en met name de uitstoot van fijn stof, verminderd moet worden. Zij willen dat er een meting wordt gedaan van de huidige luchtkwaliteit, waarbij ook rekening wordt gehouden met piekbelasting tijdens de avond- en nachtelijke uren en met verschillende weersomstandigheden. De geldende grenswaarden voor de luchtkwaliteit mogen niet verder worden opgerekt. Een enkeling geeft aan dat in de onderzoeken moet worden meegenomen dat roetfilters alleen de grovere stofdeeltjes PM10 en niet de fijnere PM2 en lager filteren.

Participanten vragen om helderheid over de Monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. De uitkomsten van de monitoring moeten worden gedeeld met omwonenden.

Duurzaamheid

Participanten vinden dat duurzaamheid een belangrijke rol moet spelen in de milieuonderzoeken. Er moet rekening worden gehouden met de vergroening van het wagenpark. Ze vragen onderzoek naar de mogelijkheid of de geluidswallen van zonnepanelen voorzien kunnen worden.

Ontwerp

Participanten vragen aandacht voor de aansluiting en/of kruising met de A35 bij het ontwerp van de verbreedde A1. Bij Bathmen moet de ongelijkvloerse kruising met de Gorsselseweg worden aangepast. De A1 moet hier op maaiveld, verdiept of zelfs ondergronds worden gelegd. Daarnaast moet de invoegstrook vanuit Deventer lang genoeg zijn voor vrachtwagens om snelheid te maken voor zij invoegen.

Een participant geeft als suggestie om de spitsstroken aan de linkerzijde van de weg te maken zodat mensen deze ook daadwerkelijk gebruiken. Vluchtstroken die als spitsstroken dienen, worden door veel weggebruikers niet gebruikt.

Er moet volgens een participant onderzocht worden of het veiliger is om in de periode 2017-2020 de gehele spitsstrook tussen Beekbergen en Deventer-Oost om te zetten naar 2x3 permanente rijstroken.

Verkeer

Bij de capaciteitsuitbreiding van de A1 is volgens participanten nader onderzoek noodzakelijk naar de verwachte toename van verkeersbewegingen op basis van actuele scenario's. De werkelijke groei van het vrachtverkeer is lager dan de jaarlijkse groei genoemd in de notitie reikwijdte en detailniveau.

Volgens participanten moeten de theoretische prognoses tijdig getoetst en bijgesteld worden naar de op dat moment geldende economische situatie.

De participanten komen ook met oplossingen om de doorstroming te verbeteren door het gedrag van de weggebruikers te beïnvloeden. Zo kan de doorstroming verbeteren door ongelijke verkeersstromen als het lokaal-Twents verkeer en het internationale verkeer te splitsen of door de signalering te optimaliseren en overall hetzelfde systeem voor bebording en aanwijzingen boven het wegdek te gebruiken. Een andere participant geeft aan dat de doorstroming momenteel wordt verstoord

doordat het inhaalverbod voor vrachtwagens en de opening van de derde rijstrook gelijktijdig worden opgeheven. De derde rijstrook langer openlaten of vrachtwagens eerder de mogelijkheid geven om in te halen voorkomt dit probleem.

Een aantal participanten wil de doorstroming verbeteren door de snelheid te beperken op alle kruisingen met op- en afritten of andere plaatsen waar rijbanen bij elkaar komen of uit elkaar gaan. Een enkeling geeft aan de maximumsnelheid van 130 km/uur te willen verlagen. Volgens een andere participant moeten er geen onnodige camerasystemen komen. Dit om te voorkomen dat er plotseling sterk wordt afgeremd door het zien van de camera's.

Calamiteiten

Participanten vragen aandacht voor omleidingroutes bij calamiteiten op de A1. Hierbij moet er rekening worden gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen bij calamiteiten. Deze mogen niet door de dorpen worden geleid. Ook moet er aandacht zijn voor de routes van de hulp- en veiligheidsdiensten in de onderzoeken

Natuur

Er moet in de onderzoeken aandacht zijn voor de natuur rond het traject, voor en na de bouw, en voor de lichtvervuiling van de snelweg. De uitbreiding van de A1 moet aangegrepen worden om de negatieve effecten op Natura2000-gebied Borkeld te niet te doen of te beperken.

Beplanting

Participanten willen dat de groene omgeving naast de snelweg en langs de afritten gewaarborgd wordt. Ook moet er in de onderzoeken rekening worden gehouden met de bossages bij de oude stationsweg in Holten.

Sociale veiligheid

Bij de verbreding van de A1 moet ook rekening worden gehouden met de sociale veiligheid van de omwonenden. Bij een aantal participanten leeft een gevoel van onveiligheid door de geparkeerde vrachtwagens. Een participant maakt zich zorgen over de toename van inbraken langs de A1 als de doorstroming verbetert.

Langzaam verkeer

Volgens een participant biedt de verbreding van de A1 mogelijkheden voor het fietsverkeer in de omgeving. De impact van een verbeterd fietsnetwerk op het regionale autoverkeer moet worden opgenomen in het milieueffectrapport. Ook moet een snelfietsroute, parallel aan de A1, van Deventer-Zuid naar Apeldoorn-Zuid als variant worden meegenomen. Er is ook een tweede oeververbinding voor fietsers tussen Deventer en de overzijde van de IJssel nodig. Dit kan door een fietspad langs de A1 aan de stadse kant van de brug te realiseren.

Ook voor het overige langzaam verkeer biedt de verbreding kansen. De kruisende wegen met de A1 zone, en in het bijzonder de samenhangende infrastructuur van aantrekkelijke wegen en paden voor langzaam verkeer, moeten waar behouden en waar mogelijk verbeterd worden. Er moet expliciete aandacht zijn voor de recreatieve en utilitaire stad-land verbindingen en voor samenhang in de recreatief buitenruimten.

Het effect van barrièrevorming en ruimtelijke verhokking voor langzaam verkeer door infrastructuur voor snelverkeer moet worden onderzocht.

Waardedaling

De waardedaling van de omliggende woningen en gronden verdient volgens participanten de aandacht in het proces. Er moet compensatie voor deze waardedaling geregeld worden.

Procedure

Een aantal participanten geven aan dat de termijn voor het indienen van een zienswijze was te kort, zeker gelet op de kerstperiode. Participanten geven aan dat in de wet 6 weken staat voor het indienen van zienswijzen.

Betrekken omgeving in het proces

De verbreding heeft veel impact op de leefomgeving van de omwonenden. Het is daarom belangrijk dat zij goed worden betrokken in het proces en er goed naar ze geluisterd wordt. Het contact met de omgeving moet niet alleen plaatsvinden wanneer er formele stappen genomen worden. Daarnaast geven participanten aan dat de omgeving wellicht creatieve oplossingen naar voren brengen die serieus overwogen moeten worden.

Posterenk belang stelt voor om een algemene informatieavond te houden in 2015. Ook vragen zij aandacht voor gevolgen van de uitbreiding van de A1 op het Bestemmingsplan voor het Dorp Posterenk. Dit vooral vanwege geluidszones en mogelijkheden van bebouwing daarbinnen.

Landbouw

Er moet meer duidelijkheid komen over de gevolgen van de verbreding voor de uitstoot van ammoniak en de cijfers die voor de berekening worden gebruikt. Hierbij moet met name gekeken worden naar eventuele belemmeringen van de mogelijkheden voor agrarische bedrijven. Een participant geeft aan dat er meer gecommuniceerd moet worden met de agrariërs in de omgeving van de weg.

Beleving automobilist

Participanten zijn verdeeld of het wel of niet juist is om bij de verbreding van de A1 de focus te leggen op de beleving van de automobilist. Voorstanders geven als argument dat automobilisten vanaf de weg kunnen genieten van de natuur. Dit moet niet afgeschermd worden met geluidswallen die het zicht beperken. Zij vinden het terecht dat het prachtig zicht de weggebruiker heeft vanaf de A1 wordt beschreven. Deze moet in hun ogen niet worden aangetast maar waar mogelijk juist verbeterd worden. Er zal spanning ontstaan op locaties waar geluidsmaatregelen nodig zijn. Transparante schermen verdienen dan de voorkeur om zo de belevingswaarde te behouden.

Tegenstanders zeggen dat de focus juist op de beleving van de omwonenden moet liggen. Leefbaarheid, woongenot en veiligheid (gevaarlijke stoffen) moet centraal staan.