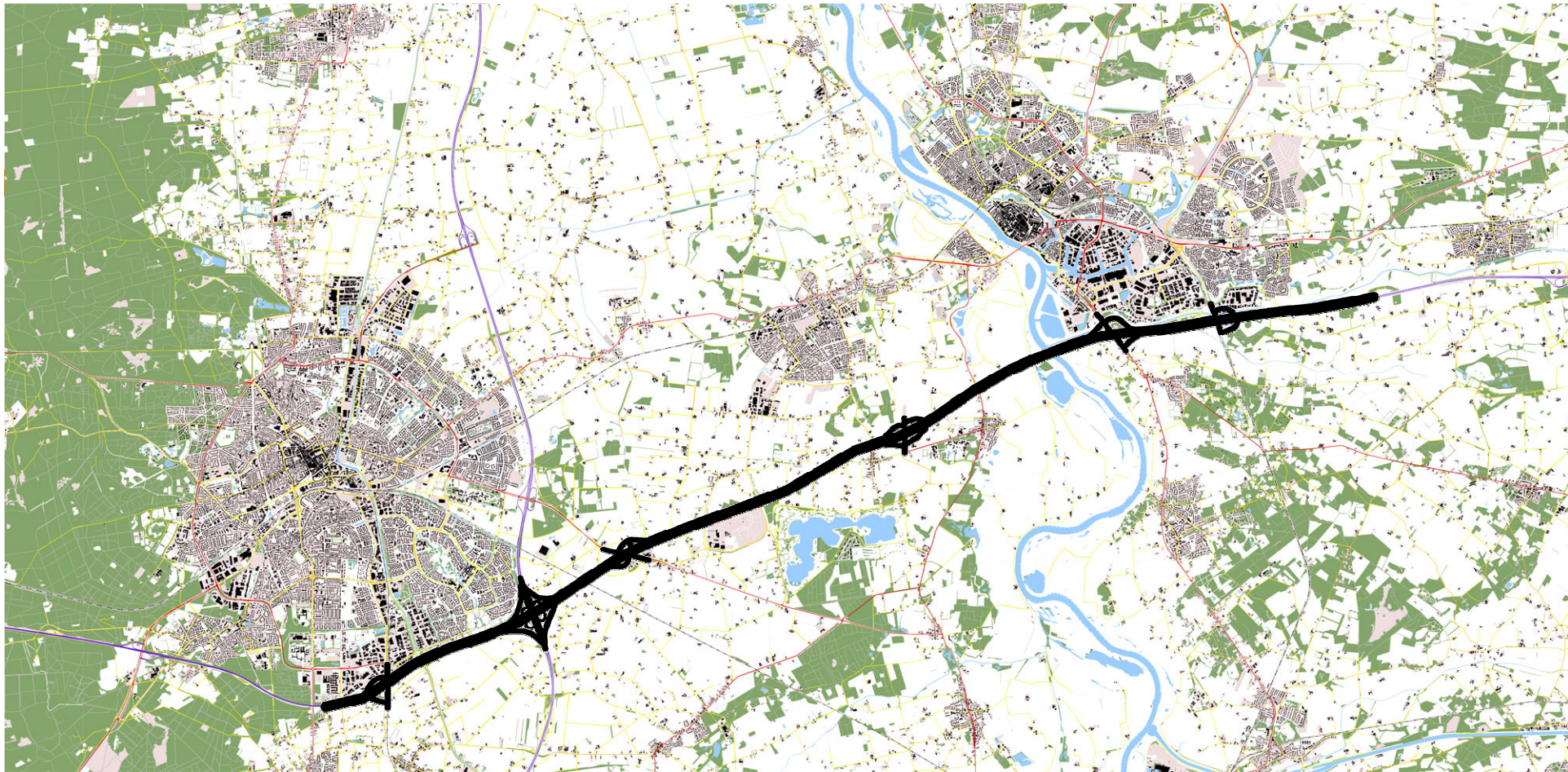




Nota Reikwijdte en Detailniveau

PlanMER Capaciteitsvergroting A1 Apeldoorn-Zuid – Deventer-Oost

28 april 2010 – Eindversie



ROYAL HASKONING

thinking in
all dimensions



ROYAL HASKONING

INFRASTRUCTUUR EN
TRANSPORT
VESTIGING ENSCHEDE

Colosseum 3
Postbus 26
7500 AA ENSCHEDE

+31 (0)53 483 01 20 Telefoon
+31 (0)53 432 27 85 Fax
info@enschede.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Nota Reikwijdte en Detailniveau
Status eindversie
Projectnaam PlanMER A1
Datum 28 april 2010
Projectnummer 9V5768.A0
Opdrachtgever Provincie Overijssel
Referentie 9V5768/R002/RF/Ensc

Auteur(s) Ing. Rudy Fokkert, ing. R.A.M. Huisman
Collegiale toets Dr. Fons van Reisen
Datum/paraaf / /
Vrijgegeven door
Datum/paraaf Dr. Fons van Reisen
... .. / /

>> 9V5768/R002/RF/Ensc

Inhoudsopgave

1. Inleiding

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Positionering PlanMER in de MIRT-verkenning
- 1.3 Doel en scope
- 1.4 Functie Nota R&D
- 1.5 Leeswijzer

2. Reikwijdte PlanMER

- 2.1 Beschrijving autonome situatie
- 2.2 Probleemschets
- 2.3 Doelstelling
- 2.4 Beschrijving alternatieven, en wat er aan vooraf gaat
- 2.5 Afbakening plan- en studiegebied

3. Detailniveau PlanMER

- 3.1 Te onderzoeken thema's
- 3.2 Beoordelingskader, Welzijn, Welvaart en Natuurlijke hulpbronnen
- 3.3 Toelichting beoordelingskader



1. Inleiding



1. Inleiding



De A1 is een belangrijke drager van de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland. In Oost-Nederland bestaat een breed draagvlak om de bereikbaarheid van de rijksweg A1 (hierna de A1 genoemd) en de omliggende zone te behouden en verder te versterken, om vraagstukken rondom verkeer en (goederen)vervoer aan te pakken en om de kwaliteit van de groene en ruimtelijke omgeving verder te ontwikkelen.

Nieuwe vraagstukken maken het urgent om nu over de ontwikkeling van de **A1-zone** na te denken: doorstromingsproblemen, meer goederenvervoer over weg en spoor, groeiende ruimtedruk, de kwaliteit van de snelwgomgeving. De A1-zone vraagt om een duidelijke wisselwerking tussen bereikbaarheid, gebiedsontwikkeling, ruimtelijke kwaliteiten en duurzaamheid.

Vanaf de eerste helft van 2007 is met veel betrokken partijen met enthousiasme gewerkt aan de totstandkoming van de Agenda A1-zone. De publieke partners, de provincies Overijssel en Gelderland, Rijkswaterstaat Oost -Nederland, de regio's Stedendriehoek en Twente en de ministeries van VROM en V&W, hebben inmiddels aangegeven tezamen de ambities uit de Agenda verder uit te willen werken in een MIRT-Verkenning.

De Plan-MER richt zich op de effecten van de alternatieven voor de capaciteitsuitbreiding van de A1 en vormt een bouwsteen voor de integrale MIRT-verkenning.

1.1 Aanleiding

Toekomstbeeld van de A1 zone:

De A1 vormt de internationale verbinding Amsterdam - Berlijn. Op en langs de as Amsterdam – Amersfoort – Apeldoorn – Deventer – Hengelo – Berlijn hebben de afgelopen jaren diverse (ruimtelijke en infrastructurele) ontwikkelingen plaatsgevonden en vinden nog steeds plaats. Ontwikkelingen op en aan de A1 hebben allemaal één gemeenschappelijk doel voor ogen en dat is dat de A1 hét visitekaartje is voor Nederland en de regio's langs de A1. De bestaande netwerken dienen daarbij tot krachtige netwerken te worden ontwikkeld.

- **Internationale verbinding** betere bereikbaarheid (tussen Oost-Nederland en de rest van Nederland en Oost Europa)
- **Visitekaartje van (Oost)Nederland** borgen en versterken ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid; tegengaan verrommeling. Impuls voor ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van woon- en werklocaties.
- **Krachtige netwerken** betere benutting economische potentie en 'unic selling points' van regio's gecombineerd met een optimale bereikbaarheid

1.1 Aanleiding

Gezamenlijk initiatief

Om invulling te geven aan deze ambities hebben de betrokken partijen¹ nadrukkelijk het belang uitgesproken en bekrachtigd om de bereikbaarheid van de A1 en de omliggende zone te behouden, te verbeteren, de ruimtelijke ontwikkelingen logisch te ordenen, vraagstukken rondom (rail)(goederen)vervoer aan te pakken, en de kwaliteit van de (groene) omgeving te behouden en verder te ontwikkelen.

Op 19 mei 2009 is in het landsdelig overleg besloten om een integrale MIRT-verkenning uit te voeren om te komen tot een toekomstbeeld van de A1-zone, waarvan de capaciteitsuitbreiding van de A1/A35 één van de opgaven is:

“Lange termijn keuzemogelijkheden voor de capaciteitsvergroting van de A1 en A35 verkennen in het licht van kansen en bedreigingen voor gebiedsontwikkeling en de ruimtelijke kwaliteit van de snelwegomgeving.”

Bevoegd gezag

De Ministeries van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) treden daarbij gezamenlijk op als bevoegd gezag.

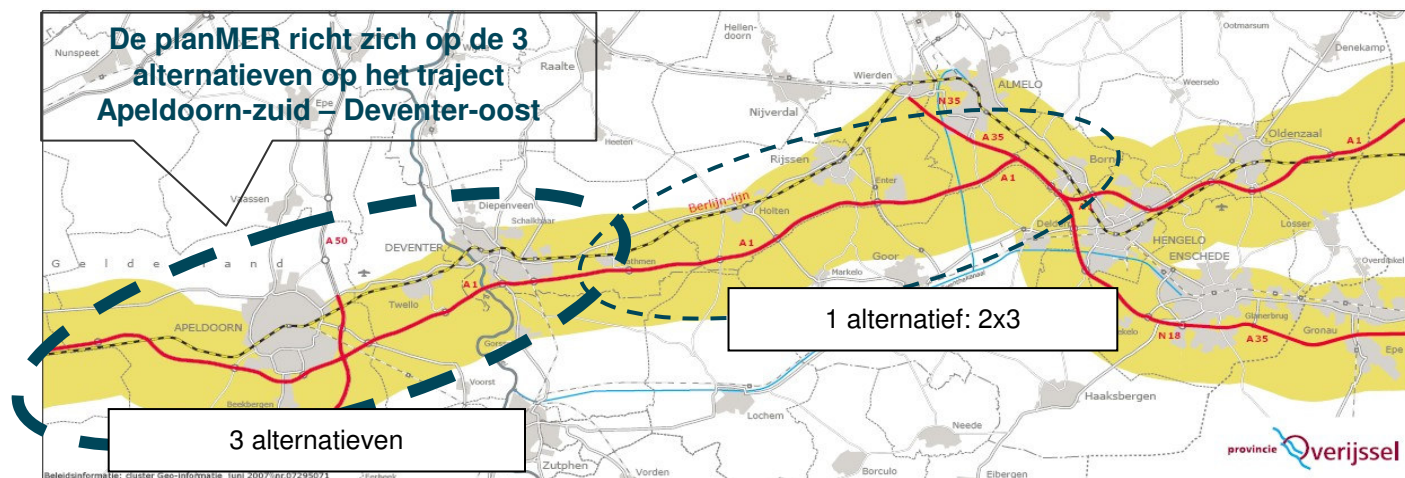
1: De ministeries VenW, VROM en LNV, provincies Overijssel en Gelderland, regio's Twente en Stedendriehoek, gemeenten, waterschappen.

1.1 Aanleiding

De MIRT-verkenning A1 zone

De MIRT-verkenning A1 strekt zich globaal uit vanaf Apeldoorn tot en met Hengelo-Enschede-Oldenzaal in Twente. Binnen deze verkenning is voor wat betreft het vraagstuk capaciteitsuitbreiding het A1-tracé opgedeeld in twee stukken:

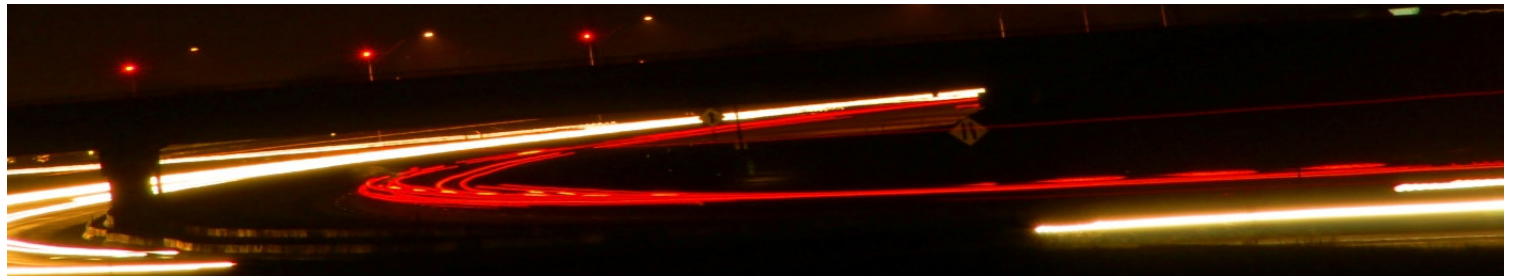
- het deeltracé ten oosten van Deventer-Oost tot aan knooppunt Azelo;
 - het deeltracé ten westen van Deventer-Oost, van aansluiting Apeldoorn-zuid tot aansluiting Deventer-Oost.
-
- Voor het tracé tussen Deventer-Oost en knooppunt Azelo is de meest voor de hand liggende oplossing om de wegcapaciteit uit te breiden naar 2x3 rijstroken, waarbij in de middenberm voldoende ruimte beschikbaar is voor de twee extra rijstroken.
 - Voor het tracé tussen aansluiting Apeldoorn-zuid en Deventer-Oost is het aantal kansrijke oplossingsrichtingen ingeperkt tot drie alternatieven: integrale verbreding, hoofd- en parallelbanen, regionale weg.



1.2 Positionering PlanMER in MIRT-verkenning

De Plan-MER capaciteitsuitbreiding als onderdeel van de MIRT-verkenning

De Plan-MER is onderdeel van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning A1-zone. Deze verkenning bindt en versterkt samenhangende gebiedsontwikkeling en projecten in het gebied. Die samenhang geldt zowel inhoudelijk (betere ruimtelijke kwaliteit, gestructureerde ordening van ontwikkelingen, bereikbaarheid en sterkere regionale economie), als bestuurlijk (het tussen partners verbinden van opgaven en kansen en komen tot een gedragen visie en daadkrachtig programma) als ook financieel (het komen tot een voor rijks en regiopartners samenhangend investeringsprogramma).



Voorkeursalternatief

Het is een stap in een (mogelijk) te nemen besluit over een voorkeursalternatief. Op basis van de Plan-MER en de andere onderdelen van de Verkenning A1 zone zal een voorkeursbeslissing worden voorbereid. De ontwerp-voorkeursbeslissing wordt ter inzage gelegd. De resultaten van de Plan-MER dienen als één van de bouwstenen voor de MIRT -verkenning A1-zone.

1.3 Doel en scope

De Plan-MER kent twee hoofdfuncties

De Plan-MER voor de A1 heeft in de kern twee functies. Enerzijds beschrijft het de milieu-effecten van de capaciteitsuitbreiding van de A1. De meerwaarde ten opzichte van een 'standaard' Plan-MER is dat het de uitbreiding van de A1 in perspectief wordt geplaatst met de andere opgaven uit de A1-gebiedsagenda, waarbij de volgende vraag telkens centraal staat:

“Op welke wijze stimuleert, inspireert, verbindt of faciliteert de capaciteitsvergroting van de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Deventer-Oost de opgaven uit de gebiedsagenda voor de A1-zone?”

Samenvattend is het **doel van de Plan-MER** als volgt te formuleren:

1. Op hoofdlijnen in beeld brengen van milieu-effecten, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheidseffecten en kansen van drie gedefinieerde alternatieven.
2. Het vormt een bouwsteen voor het proces MIRT-verkenning: de Plan-MER analyseert een verkeer- en vervoersprobleem en de oplossingen die daarvoor reeds zijn aangedragen, en beoordeelt deze vanuit twee verschillende invalshoeken (milieu, agenda A1-zone).
3. Het geeft een inhoudelijke basis voor de uitwerking van een voorkeurs-alternatief.

1.3 Doel en scope

De Plan-MER voor de capaciteitsuitbreiding tussen Apeldoorn en Deventer is een onderdeel in de MIRT-verkenning. Samen met andere onderzoeken vormt het een bouwsteen voor de te nemen voorkeursbeslissing A1-zone. De Plan-MER dient dus vooral informatie te bevatten waarop de alternatieven onderscheidend beoordeeld kunnen worden en waardoor deze kan bijdragen aan het maken van een bestuurlijke keuze. De reikwijdte en het detailniveau van de Plan-MER wordt afgestemd op het kunnen maken van dié bestuurlijke keuze.

De **scope** van de Plan-MER:

- een relatief grof detailniveau;
- filtering van informatie waarop de alternatieven niet voldoende onderscheidend vermogen bezitten;
- analyse van het probleem, nut en noodzaak gerelateerd aan de toekomstvisie;
- uitwerking van tracéalternatieven zodat ligging en ruimtebeslag inzichtelijk zijn;
- inzicht in de milieu-effecten van de alternatieven;
- Inzicht in de kansen op het vlak van ruimtelijke kwaliteiten en duurzaamheid;
- duidelijk beredeneerde keuze voor een voorkeursoplossing vanuit milieuoverweging;
- duidelijk beredeneerde keuze voor een voorkeursoplossing vanuit de (geactualiseerde) gebiedsagenda A1-zone;
- duidelijkheid geven of voldaan wordt aan de geldende milieuwetgeving;
- een bestuurlijk-juridische paragraaf die aangeeft welke formele procedure(s) gevolgd dienen te worden in de planuitwerking.

1.3 Doel en scope

De A1-weg als onderdeel van de A1-zone

De voorgenomen capaciteitsuitbreiding heeft een directe samenhang met de 'A1 zone' en de opgaven die er in die zone liggen. Binnen de 'A1 zone' is een zevental projecten benoemd die een sterke samenhang vertonen met het vraagstuk rondom de capaciteitsuitbreiding. Betekenisvolle projecten uit die 'A1 zone' zijn:

- de A1-weg;
- de spoorlijn;
- het Twentekanaal;
- de innovatiedriehoek
- de stadsassen: *Apeldoorn, Deventer, Almelo, Hengelo, Enschede*
- de stationsomgevingen: *Centraal Station Twente, Enschede, Almelo, Deventer, Apeldoorn*
- de (regionale) bedrijventerreinen: *Apeldoorn Zuid, RBT Deventer, XL businesspark*

Deze projecten hebben een duidelijke wisselwerking met de noodzaak voor en gevolgen van de capaciteitsuitbreiding van de A1.

Ruimtelijke kwaliteit

De bovengenoemde projecten dienen nadrukkelijk bij te dragen aan duurzaamheid en de ruimtelijke kwaliteit van de regio, geconcretiseerd in landschap, cultuurhistorie, natuur en water. Het is van belang dat de ruimtelijke kwaliteiten geborgen worden in de fysieke ruimtelijke projecten en dus ook bij het beoordelen van de alternatieven binnen de Plan-MER. Dat betekent dat er duurzaamheidskeuzes gemaakt worden:

- het landschap beschouwen vanuit de infrastructuur (visitekaartje);
- projecten en alternatieven vanuit het landschap bezien;
- het landschap op zich beschouwen en waarderen.

Dit zal nadrukkelijk geborgd worden in het beoordelingskader dat later in de Nota R&D aan de orde komt.

1.4 Functie Nota R&D

De Nota Reikwijdte en Detailniveau (hierna: Nota R&D) vormt de eerste stap in het proces om te komen tot een PlanMER. De functie van de Nota R&D is om duidelijkheid te geven over het initiatief, de alternatieven die worden onderzocht en de aspecten waar het onderzoek zich op richt. Het vormt een belangrijk document, omdat hiermee het **fundament** en de **kwaliteit** voor de PlanMER wordt gelegd. Populair gezegd vormt deze nota 'het plan van aanpak' voor de feitelijke PlanMER zelf.

Belangrijke onderdelen en beslissingen op basis van de Nota R&D zijn:

- Erkenning en vaststelling van de samenhang A1 zone opgaven en de gewenste capaciteitsuitbreiding voor in ieder geval het traject Apeldoorn (zuid) – Deventer (oost);
- Erkenning en bevestiging van de nut en noodzaak voor de capaciteitsuitbreiding;
- Vaststellen en onderbouwing van welke alternatieven worden onderzocht;
- Vaststellen welk effecten worden onderzocht i.r.t. de geformuleerde ambities;
- Vaststellen hoe de beoordeling van de alternatieven plaats vindt.

1.5 Leeswijzer



In het tweede hoofdstuk van de Nota R&D wordt ingegaan op de probleem- en doelstelling capaciteitsuitbreiding A1, worden de drie alternatieven beschreven, wordt het plan- en studiegebied afgebakend en wordt een schets gegeven van de autonome situatie.

Het derde hoofdstuk behandelt de milieu- en ruimtelijke thema's en de aanpak van de beoordeling.

2. Reikwijdte PlanMER



2.1 Beschrijving autonome situatie

Referentiesituatie

De autonome of referentiesituatie beschrijft de situatie zoals die in het planjaar 2020 zal zijn. Dat betekent (een zo goed mogelijke benadering van) de werkelijkheid in 2020 inclusief de autonome ontwikkeling, uitgaande van het huidige vastgestelde beleid alle bestuurlijk en financieel geaccordeerde maatregelen, inclusief alle ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de regio, maar ook daar buiten. Al deze ontwikkelingen zijn in bijlage 3 opgenomen als de referentiesituatie woon- en werkgebieden.



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 knooppunt Beekbergen en Deventer-Oost zijn spitsstroken aanwezig.

In de komende jaren staan voor de A1 nog een aantal infrastructurele maatregelen (benuttingspakket A1) op stapel, deze zijn dus onderdeel van de referentie situatie 2020².

2: Startnotitie A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen, Gebiedsgerichte uitwerking Mobiliteitsaanpak, ABC pakketten, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, november 2009

2.1 Beschrijving autonome situatie

Autonome situatie in verkeersmodellen

Het referentie-alternatief is modelmatig vertaald in het NRM Oost Nederland, dit model zal het instrument voor de PlanMER zijn voor het bepalen van verkeersgegevens. Alle economische, demografische en mobiliteitsontwikkelingen voor de toekomst zijn in dit model opgenomen. Qua infrastructurele ontwikkelingen tot 2020 wordt uitgegaan van het huidige netwerk, aangevuld met MIRT-projecten uit de planstudie- en realisatiefase en de maatregelen benoemd op de vorige pagina.

In het NRM wordt rekening gehouden met een algehele mobiliteitsgroei tot 2020. In de periode daarna, van 2020 tot 2040 wordt uitgegaan van een groei van 1% per jaar voor personenautoverplaatsingen en 1,5% per jaar voor de vrachtautoverplaatsingen³.



NB. Op dit moment is in het NRM nog geen rekening gehouden met de invoering van de kilometerheffing. In de PlanMER wordt middels een kwalitatieve beschouwing globaal gezien welke effecten een afname in mobiliteitsgroei zal hebben op de effecten van de alternatieven.

2.1 Beschrijving autonome situatie

Het NRM als vertrekpunt voor de verkeersanalyses

In diverse onderzoeken in het kader van de verkenning A1-zone is tevens gebruik gemaakt van het verkeersmodel Regio Stedendriehoek, wat een verfijnde versie is van het NRM Oost Nederland. Tussen de twee modellen is een aantal belangrijke verschillen aanwezig, wat zijn weerslag heeft op het aantal verplaatsingen⁴:

- Tussen de modellen zijn andere ruimtelijke ontwikkelingen verondersteld. Dit heeft met name effect op de verdeling van inwoners en arbeidsplaatsen tussen Apeldoorn en Deventer.
- In het NRM is een aantal infrastructurele maatregelen in de Stedendriehoek niet opgenomen.
- Er zijn in het NRM lagere prognoses gebruikt voor de groei van het aantal internationale vrachtbewegingen.
- Het NRM is een statisch model dat minder piekmomenten (met files) voorspelt dan een dynamisch model.
- Het NRM bevat een minder fijnmazig Onderliggende Wegennet (OWN) en geeft voor wat betreft de effecten voor het OWN minder informatie

Ter indicatie, voor de piekintensiteit op het drukste wegvak van de A1, Twello – Deventer, ligt het aantal bewegingen op dit wegvak in het Model Stedendriehoek circa 15% hoger dan in het NRM. De afwijking tussen de modellen is afhankelijk van het wegvak, de rijrichting en het moment van de dag. Om een beter beeld te krijgen van de daadwerkelijke verkeersafwikkeling wordt voor het wegvak Twello-Deventer ook een gedetailleerdere analyse uitgevoerd met het model Fosim.

In de PlanMER wordt zoals gezegd uitgegaan van het **NRM Oost Nederland**. Daar waar gevraagd en/of nodig zal een detaillering plaatsvinden met het verkeersmodel van de Regio Stedendriehoek. Meer over de onderlinge verschillen tussen het Model Stedendriehoek en het NRM is te vinden in bijlage 1 van de Maatschappelijke kosten-batenanalyse A1 Apeldoorn-Twente.

2.2 Probleemschets

Een schets van de problematiek is in diverse studies, verkenningen en onderzoeken beschreven. Het gaat daarbij veelal om verwachtingen van problemen die mogelijk gaan ontstaan in de (nabije) toekomst.

Op hoofdlijnen is de volgende probleemschets te formuleren gebaseerd op de 'GebiedsGerichte Verkenning' (regio Stedendriehoek), de 'Uitwerking voorkeursvariant Capaciteitsuitbreiding A1' (GC) en 'Gemeenschappelijke conclusies' (TNO):

- De verkeersdruk op de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Deventer-Oost neemt naar verwachting in beide richtingen totaal in de periode tot 2020 toe tot 8.000 – 10.000 voertuigen tijdens de spits, met een aandeel vrachtverkeer van ruim 25%;
- De huidige beschikbare capaciteit en vormgeving van knooppunten en op/afritten kan de verwachte verkeersgroei niet adequaat opvangen: de congestie neemt toe en daarmee verslechteren de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. De impact van verstoringen wordt groter, met gevolgen voor regionaal, nationaal en internationaal verkeer.
- Ook de bereikbaarheid van de Stedendriehoek en regio Twente en de bereikbaarheid van de economische centra in de 'A1-zone' komt verder onder druk te staan en de verkeersonveiligheid op de A1 neemt naar verwachting toe.
- Gelijkopgaand met de steeds moeilijker wordende invulling van de A1 als één van de economisch belangrijkste verbindingen van Nederland en centrale spil in het regionale verkeersnetwerk neemt naar verwachting ook de druk op het onderliggend wegennet toe. Deze druk leidt tot een meer dan evenredige toename van reistijden op het onderliggend wegennet en tot een afname van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in aanliggende kernen.

Drie hoofdproblemen staan derhalve centraal bij de probleemanalyse

1. Congestie;
2. Robuustheid;
3. Vrachtverkeer en colonnevorming

2.2 Probleemschets

1. Congestie

Congestie en reistijd zijn aan elkaar gerelateerde begrippen. Uit onderzoek blijkt dat de reistijdverhoudingen dicht tegen de norm die de Nota Mobiliteit hanteert aan zit (de 'NoMo-norm', kortweg de verhouding reistijd binnen versus buiten de spits). Het probleem zit daarmee op de 'wip' (bron: gemeenschappelijke conclusie TNO, november 2008).

Ondanks dat de norm formeel nog niet wordt overschreden conform de langeafstandsambitie wordt, wanneer de norm op het relatief korte traject wordt losgelaten, wel overschreden.

Uit de verschillende studies blijkt dat sprake is van een verslechterde doorstroming in 2020. Berekeningen met het NRM laten zien dat op sommige deeltrajecten de IC-waarden boven de 1,0 uitkomen.

Daarnaast gebruikt het ministerie van Verkeer & Waterstaat de zgn. 'Olympische ambitie' om te komen tot een robuust mobiliteitssysteem van Olympische kwaliteit in 2028. De ambitie is om op de hoofdverbindingen een snelheid van gemiddeld 80 kilometer per uur te kunnen garanderen.

Structurele congestieproblemen in 2020 zijn niet met volle zekerheid vast te stellen. Het is niet zozeer de vraag *of* er op termijn knelpunten in de doorstroming ontstaan, maar meer *wanneer* deze ontstaan.

Deze analyse en constatering is gericht op het HWN. Op OWN en het wegennet van de netwerksteden (Apeldoorn, Deventer) doen zich, gelet op analyses met het regionale verkeersmodel, wel al structurele congestieproblemen in 2020 voor.

2.2 Probleemschets

2. Robuustheid

Voor het verkeer op de A1 biedt het onderliggend wegennet geen redelijk alternatief: de omrijdbewegingen zijn te groot en niet volwaardig door beperkte capaciteit en kwaliteit. Regionale verbindingen zijn voor een deel van het autoverkeer wellicht een alternatief, maar voor het vrachtverkeer zijn er nauwelijks terugvalopties.

3. Vrachtverkeer

Door economische groei en de opkomst van de economieën in de Oost-Europese landen zal de verkeersdruk in zijn algemeenheid en in het bijzonder het goederenvervoer over de A1 toenemen. Dit zal met name tot uiting komen op de drukste uren. Reeds in de Nota Mobiliteit is gesignaleerd dat een grote groei van het vrachtverkeer op sommige trajecten zou kunnen leiden tot problemen voor de verkeersafwikkeling. Ook de LMCA Wegen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), de Gebiedsgerichte Verkenning Corridor-A1 Apeldoorn – Deventer (XTNT), de Studie naar benuttingsmaatregelen op de A1 (RWS) en Uitwerking voorkeursvariant capaciteitsuitbreiding A1 (Goudappel Coffeng) signaleren dit te verwachten knelpunt. Opgemerkt wordt dat onderling enige variatie in omvang van de te verwachten problematiek bestaat.

Gedeelde conclusie is echter wel dat de hoeveelheid vrachtverkeer in de drukste uren in 2020 de capaciteit van één gehele rijstrook zal benutten. De hoge dichtheid van het vrachtverkeer maakt het voor het overige verkeer tevens lastiger om in en uit te voegen.

In bijlage is een verdere uitwerking van de probleemanalyse opgenomen.

2.3 Doelstelling

- De volgende **doelstellingen** worden voor de MIRT-verkenning A1 gehanteerd:
 1. Betere bereikbaarheid – tussen Oost-Nederland en de rest van Nederland en Duitsland, en tussen en binnen Stedendriehoek en Twente;
 2. Hogere ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid – van woon- en werklocaties in het invloedsgebied van de snelweg en spoorlijn in de A1-zone;
 3. Betere benutting economische potentie – vormgeven aan ontwikkelkansen en hoogwaardige functiecombinaties op goed bereikbare plekken in A1-zone.
 4. [bron: Startnota gebiedsgerichte MIRT-verkenning A1, 12-05 2009]

- **Doelstelling 1 ‘betere bereikbaarheid’, vormt dé hoofddoelstelling voor onderhavige Plan-MER.** Deze doelstelling laat zich vertalen naar het verbeteren van de doorstroming, robuustheid en veiligheid op de A1 tussen Apeldoorn-Zuid en Deventer-Oost alsmede het verbeteren van de doorstroming op het onderliggend wegennet binnen de Stedendriehoek, waarbij de vorm, functie en inrichting van maatregelen aansluit bij de landelijke normen.

- De gestelde en overkoepelende doelstellingen vanuit de MIRT-verkenning hebben reeds in diverse studies en onderzoeken een nadere uitwerking gekregen ten aanzien van:
 - a) ***Duurzaamheid***
 - b) ***Doorstroming, robuustheid en veiligheid***
 - c) ***Functie, vormgeving en inrichting***
 - d) Natuur en water
 - e) Ruimtelijke kwaliteiten en leefbaarheid
 - f) Regionale gebiedsontwikkeling.

- Ook hier geldt dat specifiek voor de Plan-MER met name de **uitwerking a, b en c** gericht zijn op de capaciteitsuitbreiding. De overige thema's zijn uitwerkingen die meer in samenhang met de A1-zone gelden. De thema's worden hierna kort nader toegelicht.

2.3 Doelstelling

a) Duurzaamheid

- Oplossingen moeten zoveel mogelijk toekomstvast zijn;
- Oplossingen moeten rekening houden met milieu en leefbaarheid in het omliggende gebied, waaronder barrièrewerking, geluid, lucht, landschap, natuur en water;
- Negatieve gevolgen voor natuur, landschap en water moeten zoveel mogelijk worden voorkomen, of in tweede instantie beperkt, verzacht of gecompenseerd worden.

b) Doorstroming, robuustheid en veiligheid

- Een verkeersnetwerk dat kan vertrouwen op betrouwbare reistijden die aansluiten op de NoMo-norm;
- Het verminderen van de kans op ongevallen en incidenten alsmede het minimaliseren van de hinder als gevolg van incidenten;
- Een Intensiteit/Capaciteit (I/C)-waarde op het OWN van maximaal 0,85 in de spitsuren, die als indicatie geldt voor de mate van doorstroming op het OWN;
- De planhorizon voor deze uitgangspunten is het jaar 2030.

c) Vorm, functie en inrichting

- Het ontwikkelen van duurzaam veilige infrastructuur op en mogelijk in de omgeving van de huidige rijksweg A1, waarin de regionale en (inter)nationale functie, inrichting en gebruik voor de lange termijn houdbaar is;
- De oplossing bestaat uit een stroomweg 120 km/uur, of daar waar nodig of vanuit vormgevingsoogpunt geëiste 100 km/uur, of een alternatief welke bestaat uit de combinatie van een stroomweg 120 en/of 100 km/uur en gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur.

2.3 Doelstelling

d) Natuur en water

Bestaande ruimtelijke regionale kansen en mogelijkheden dienen zoveel als mogelijk te worden meegenomen en gecombineerd met de ruimtelijke opgaven die reeds in voorbereiding zijn dan wel vallen binnen de ruimtelijke toekomstvisie.

Het gaat daarbij onder meer om de barrièrewerking voor flora en fauna, verstoring door licht en geluid en/of het verzachten of compenseren van negatieve effecten voor flora en fauna.



2.3 Doelstelling

e) Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid

De ambitie om de A1 als het visitekaartje van Oost-Nederland te kunnen laten fungeren vraagt bijzondere aandacht om de ruimtelijke kwaliteit te versterken en te zorgen voor een goede ruimtelijke inpassing.

- Het voldoen aan de grenswaarden voor luchtverontreiniging en geluidhinder;
- Verminderen of zoveel mogelijk voorkomen van visuele hinder, geluidsoverlast en barrièrewerking voor de mens;
- Behouden en versterken van zichtlijnen en open panorama's.

f) Regionale gebiedsontwikkeling

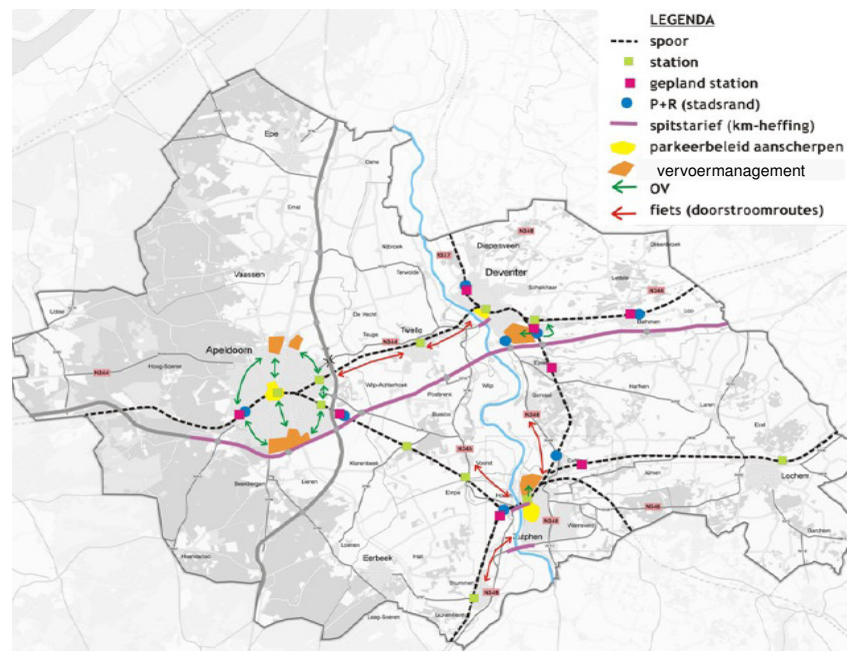
- Bijdragen aan transformatie van stedelijke invalswegen tot 'stadsassen';
- Bijdragen aan de integrale ontwikkeling van de knooppunten van weg en spoor tot stedelijke (sub)centra;
- Bijdragen aan (her)ontwikkeling van zichtlocaties, waarin vanuit een regionale optiek diverse hoogwaardige werkfuncties ontwikkeld worden;
- Bijdragen aan de ontwikkeling van bijzondere, hoogwaardige werklocaties met een groene uitstraling;
- Bijdragen aan het zichtbaar houden en maken van open ruimten vanaf de snelweg;
- Bijdragen aan het verbeteren van de ecologische en recreatieve kwaliteiten van kruisingen van de A1 met de ecologische hoofdstructuur en de regionale beken en waterlopen;
- Bijdragen aan het ontwikkelen van groene transferia;
- Bijdragen aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving van de A1 en het (her)ontwikkelen van rust- en verzorgingsplaatsen.

2.4 Voorafgaand aan de beschrijving van alternatieven

Flankerend beleid in de Stedendriehoek

Een groot deel van het verkeer op de A1 bestaat uit regionaal verkeer: verkeer met een herkomst of bestemming in de regio. Voor dit verkeer heeft de Stedendriehoek flankerende maatregelen geformuleerd/ingezet die bestaan uit:

1. Prijsbeleid
2. Verbeteren aanbod openbaar vervoer
3. Verbeteren voorzieningen fietsverkeer
4. Verbeteren vervoerketens
5. Beïnvloeden keuzegedrag



2.4 Voorafgaand aan de beschrijving van alternatieven

Trechtering kansrijke alternatieven⁵

Voor het opstellen van alternatieven voor het wegennet is uitgegaan van de principes bundelen, ontmengen en ontvlechten van verkeersstromen door onderscheid te maken tussen een hoofdstructuur door doorgaand verkeer en een regionaal wegennet. Samen met mogelijkheden voor exclusieve voorzieningen voor het vrachtverkeer, een nieuwe IJsselbrug in Deventer-Noord en een nieuwe brug in Zutphen-Noord en uitbreiding van capaciteit op de A1 is een aantal alternatieven en varianten op deze alternatieven doorgerekend met het verkeersmodel en zijn de effecten van verschillende verkeersstructuren beoordeeld.

In beginsel zijn vijf alternatieven bestempeld als kansrijk en verder uitgewerkt:

- A: Integrale verbreiding HWN;
- B: Realisatie parallelbanenstructuur op het HWN;
- C: Realisatie vrachstrook in middenligging op het HWN;
- D: Realisatie vrijliggende vrachtbaan op het OWN;
- E: Realisatie regionale parallelstructuur OWN.

Op grond van een verkeerskundige en ruimtelijke verkenning is gebleken dat alternatieven C en D niet als reëel alternatief worden beschouwd. De impact op de omgeving is groot en verkeerskundig zitten er veel haken en ogen aan een 'dedicated' vrachtvoorziening. Er is daarnaast sprake van een 'te goede werking', de vrachtbaan kan het aanbod van vrachtverkeer niet verwerken. Gezien de overtuiging dat de problematiek van colonnevorming ook op een andere manier kan worden opgelost en gezien de signalen dat ook brancheorganisaties van vrachtvervoerders geen voorkeur hebben voor dedicated vrachtvoorzieningen, vallen beide alternatieven af.

2.4 Beschrijving alternatieven, drie alternatieven in onderzoek

Drie kansrijke alternatieven staan centraal in de Plan-MER

Voor het tracé tussen Apeldoorn-zuid en Deventer-Oost is in de MIRT-verkenning A1 het aantal kansrijke oplossingsrichtingen ingeperkt tot drie alternatieven: integrale verbreding, hoofd- en parallelbanen, regionale weg. De drie alternatieven zijn in de regionale uitwerking globaal uitgewerkt. Per alternatief is er een functioneel ontwerp opgesteld en zijn de tracés op hoofdlijnen ingetekend op kaart. Deze alternatieven zijn:

- **‘Alternatief A’:** Integrale verbreding HWN
- **‘Alternatief B’:** Parallelstructuur HWN
- **‘Alternatief E’:** Regionale parallelstructuur OWN

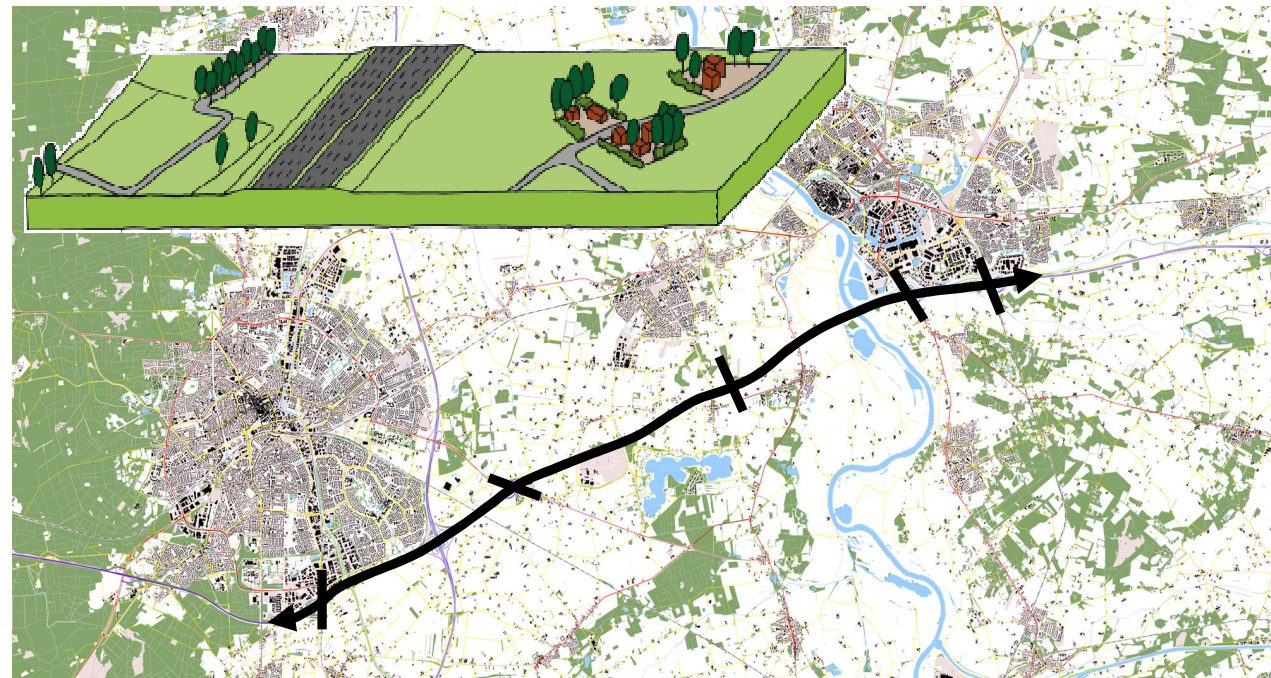


In het navolgende wordt de achtergrond van de drie alternatieven kort toegelicht en zijn deze op hoofdkenmerken toegelicht. In bijlage 2 zijn de ontwerpen van de drie alternatieven opgenomen, hierbij wordt inzicht verkregen in globale ligging in het terrein en ruimtebeslag. Aan de hand van deze uitwerking zal in de PlanMER de toetsing van de alternatieven plaatsvinden.

2.4 Beschrijving alternatieven, drie alternatieven in onderzoek

Alternatief A – Integrale verbreding HWN

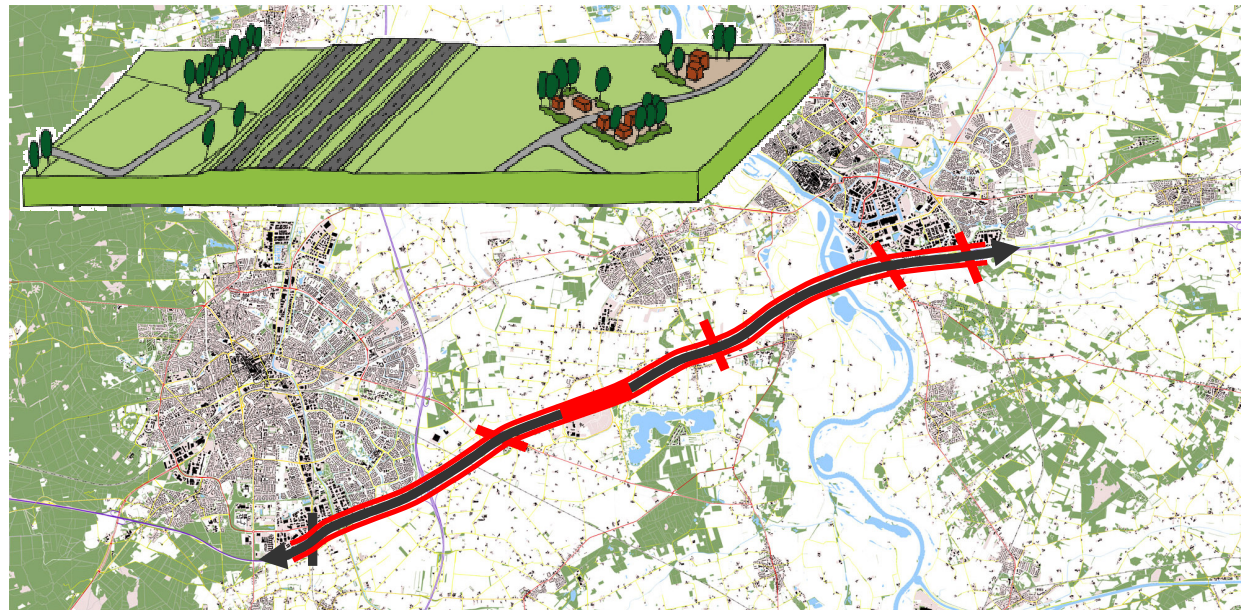
- Integrale verbreding van de A1 naar 2 maal 3 rijstroken op het totale traject tussen Apeldoorn-Zuid en knooppunt Azelo.
- Tussen knooppunt Beekbergen en Deventer-Oost wordt de A1 verbreed naar 2 x 4 rijstroken.
- De huidige IJsselbrug biedt, bij een snelheidsverlaging naar 100 km/uur, voldoende fysieke ruimte om deze configuratie in te passen op de huidige brug.
- De maatregel 'fly-over Beekbergen' en 'doortrekking weefvakken Beekbergen – Apeldoorn-zuid' maken deel uit van de benuttingsmaatregel.



2.4 Beschrijving alternatieven, drie alternatieven in onderzoek

Alternatief B – Parallelstructuur HWN

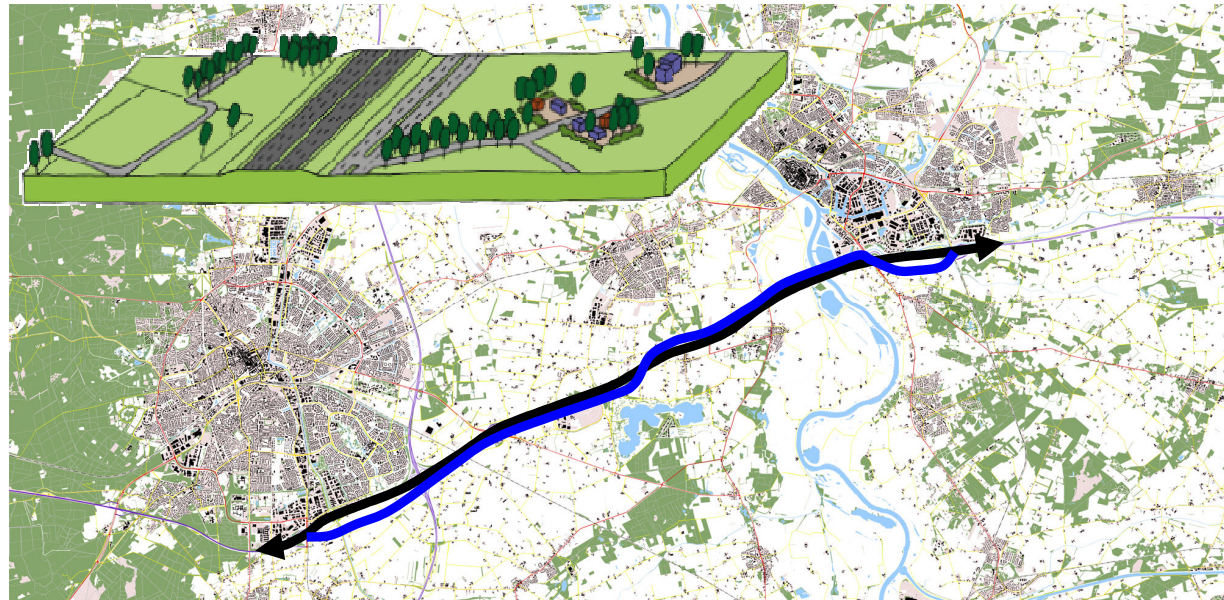
- Integrale verbreding van de A1 naar 2 maal 3 rijstroken op het totale traject tussen Apeldoorn-Zuid en knooppunt Azelo.
- Tussen knooppunt Beekbergen en Deventer-Oost wordt de A1 verbreed naar 4 x 2 rijstroken. Het doorgaande verkeer maakt gebruik van de hoofdbaan (2x2), het regionale verkeer gebruikt de parallelbaan (2x2). Nabij verzorgingsplaats De Paal is een weefvak voorzien.
- Naast de huidige IJsselbrug is een nieuwe oeververbinding nodig voor de parallelbaan.
- De maatregel 'fly-over Beekbergen' en 'doortrekking weefvakken Beekbergen – Apeldoorn-zuid' maken deel uit van de benuttingsmaatregel.



2.4 Beschrijving alternatieven, drie alternatieven in onderzoek

Alternatief E – Regionale parallelstructuur OWN

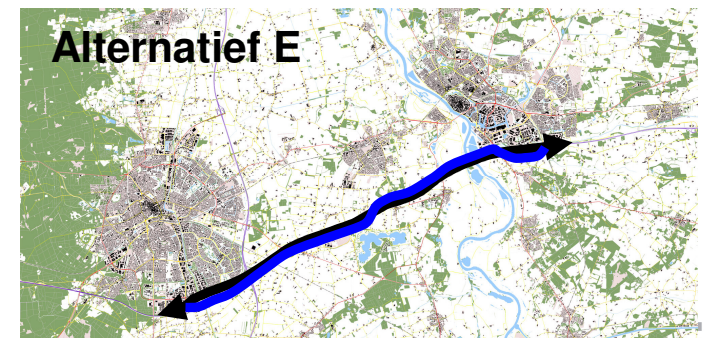
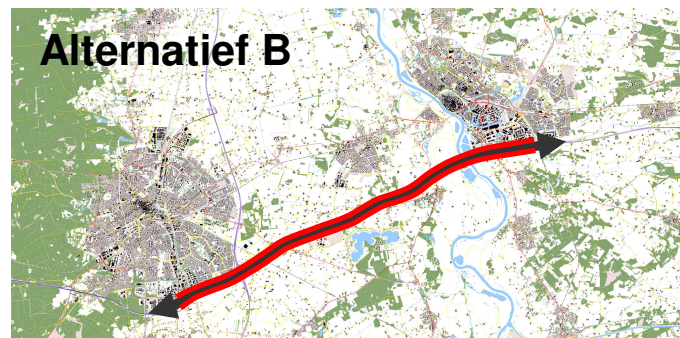
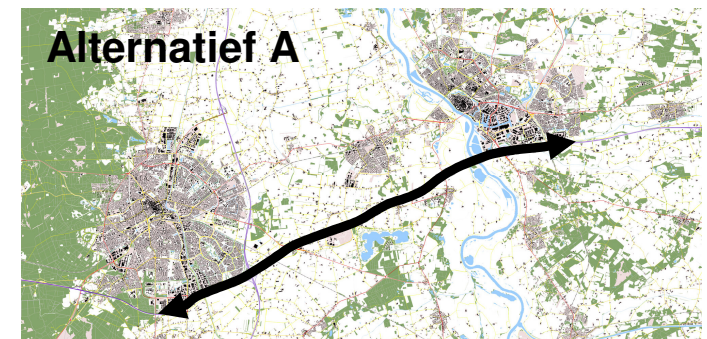
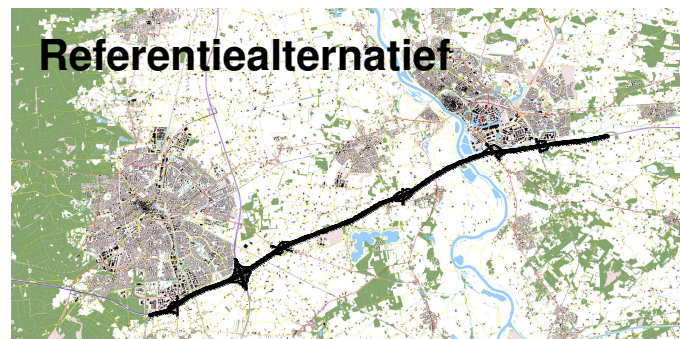
- Integrale verbreding van de A1 naar 2 maal 3 rijstroken op het totale traject tussen Apeldoorn-Zuid en knooppunt Azelo.
- Tussen Apeldoorn-Zuid en Deventer-Oost wordt voorzien in een regionale parallelweg. Het regionale verkeer wordt zoveel als mogelijk gebundeld op de parallelstructuur, om zo capaciteit op de A1 vrij te maken.
- Tussen Apeldoorn-Zuid en verzorgingsplaats De Paal en Deventer-centrum en Deventer-Oost 2 x 1 rijstrook, het middendeel 2 x 2 rijstroken. Vervanging A1-aansluitingen Voorst, Twello en Deventer-Centrum door centraal knooppunt.
- Onderzoekspunt binnen dit alternatief: de voor- en nadelen van een noord- en zuidligging van het tracé tussen De Paal en Deventer-centrum worden onderzocht.



2.5 Afbakening plan- en studiegebied

Voor de gebiedsafbakening wordt onderscheid gemaakt in plangebied en studiegebied.

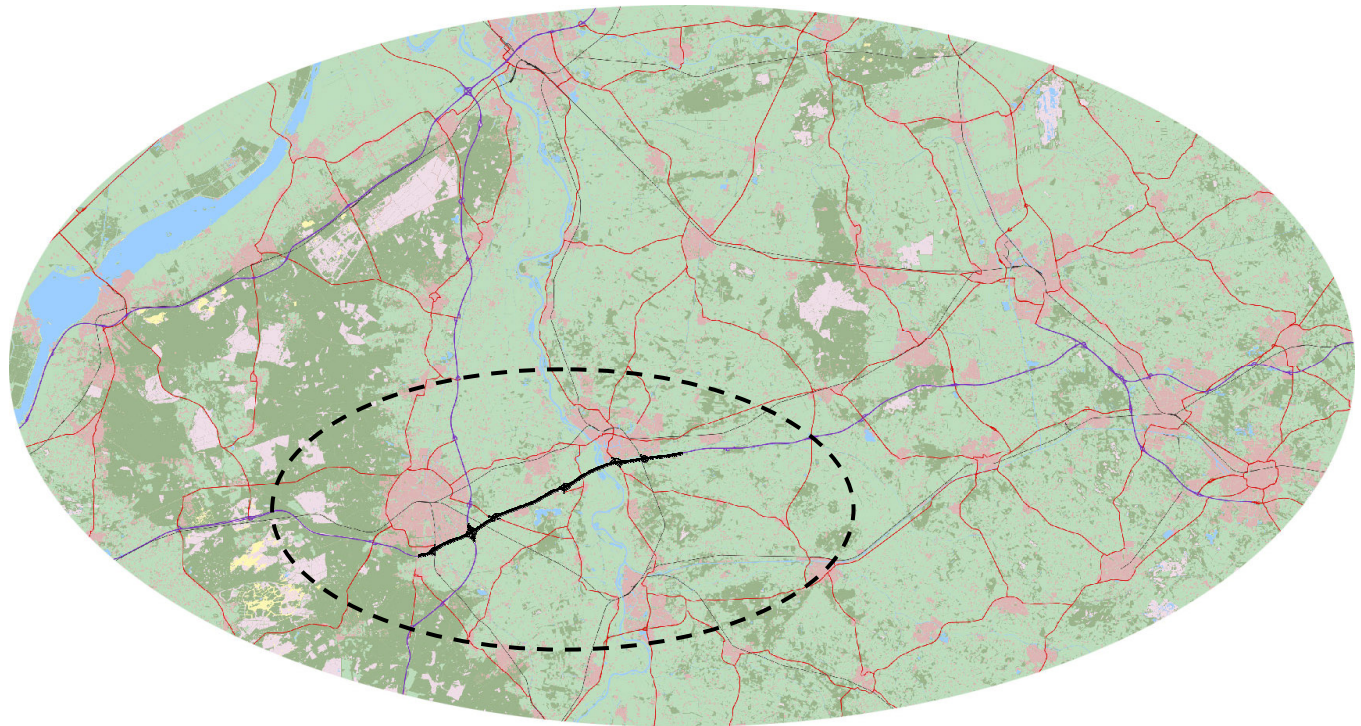
Het plangebied is het gebied waarbinnen de alternatieven zoals beschreven in hoofdstuk 2.3 zich uitstrekken, als probleemoplossing voor de A1. Dit is het gebied dat wordt begrensd door de tracézones van de alternatieven A, B en E, maar ook de wegen anders dan de A1 die essentieel zijn voor het functioneren van het alternatief, zoals de N348 die onderdeel is van alternatief E. Hieronder is het plangebied aangegeven.



Afbeelding 2.4.1: Gebiedsafbakening PlanMER A1

2.5 Afbakening plan- en studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar de effecten van de alternatieven merkbaar kunnen zijn. Afhankelijk van het alternatief en het effect zal het gebied waar het effect merkbaar is, groter kunnen zijn dan het plangebied. Dit gebied kan per milieuaspect variëren. In de PlanMER wordt per aspect uitgewerkt wat het studiegebied is. Hieronder is een globale aanduiding van het studiegebied aangegeven.



Afbeelding 2.4.2: Studiegebied PlanMER A1

3. Detailniveau PlanMER



3.1 Te onderzoeken thema's

De thema's die van belang zijn voor de Plan-MER hangen vooral samen met de ambities die zijn benoemd in de Omgevingsvisie van de provincie Overijssel. De ruimtelijke en landschappelijke zienswijze op Gelderland heeft de provincie Gelderland in haar Streekplan verwoord en kent geen grote verschillen in opvatting die de beoordeling van de alternatieven wezenlijk anders zou kunnen maken.

In beide documenten valt een centrale ambitie af te leiden en dat laat zich vervatten in: een vitale samenleving in een mooi landschap. De hoofdambitie staat omschreven als een toekomstvaste groei van welvaart en welzijn met een verantwoord beslag op de beschikbare hulpbronnen en voorraden.

De omgevingsvisie van Overijssel vormt de basis waarop de alternatieven worden getoetst en onderzocht. Daarmee wordt niet alleen aan de Overijsselse aspecten en thema's getoetst, maar evenzeer aan de Gelderse thema's. In het beoordelingskader is 'slechts' gekozen voor één ordening en rubricering van thema's en aspecten.

De onderstaande thema's worden in de Plan-MER onderzocht. Iedere variant wordt op onderlinge verhouding beoordeeld.

<i>Welzijn</i>	<i>Welvaart</i>	<i>Natuurlijke hulpbronnen</i>
Woonomgeving	Economie en vestigingsklimaat	Natuur
(Binnen-)steden en landschap	Bereikbaarheid	Watersysteem en klimaat
Veiligheid en gezondheid	Energie	Ondergrond

1. **People/Welzijn:** Woonomgeving, (Binnen-)Steden en landschap
2. **Profit/Welvaart:** Economie en vestigingsklimaat, Bereikbaarheid en Energie
3. **Planet/Natuurlijke voorraden:** natuur, watersysteem en klimaat, ondergrond

3.1 Te onderzoeken thema's

Toekomstvaste groei van welvaart en welzijn
met een verantwoord beslag op de beschikbare natuurlijke voorraden

Welzijn	Welvaart	Natuurlijke voorraden
1. Woonomgeving Aantrekkelijke en gevarieerde woonmilieus, die voorzien in woonvraag - Voldoende en flexibel aanbod van woonmilieus, die voorzien in vraag - Beschikbaarheid van hoogwaardige voorzieningen 4. (Binnen-)steden en landschap Behoud en versterken van de verscheidenheid en identiteit van (binnen-)stedelijke kwaliteit en mooie landschapen in het buitengebied - Versterken identiteit en onderlinge diversiteit van landschappen en dorpen - Behoud en versterken cultureel erfgoed (monumenten, industrieel en agrarisch erfgoed) - Versterken kernkwaliteiten (binnen-)steden (monumenten, architectuur, water/groen, culturele voorzieningen, stationsgebieden) 7. Veiligheid en gezondheid Veilig, gezond en schoon kunnen wonen, werken, recreëren en reizen - Zorgen voor waterveiligheid, externe veiligheid en verkeersveiligheid - Zorgen voor een gezond leefmilieu - Bieden van bescherming tegen wateroverlast	2. Economie en vestigingsklimaat Een vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie, met voldoende en diverse vestigingsmogelijkheden voor kennisintensieve maakindustrie en mkb - Vitale werklocaties, die aansluiten bij de vraag van ondernemingen - Ontwikkelingsmogelijkheden voor schaalvergroting en verbreding in de landbouw - Ontwikkelingsmogelijkheden en kwaliteitsverbetering toerisme en vrije tijdsbesteding 5. Bereikbaarheid Een vlotte en veilige reis over weg, water, spoor en per fiets van en naar stedelijke netwerken en streekcentra binnen en buiten Overijssel - Goede bereikbaarheid voor het autoverkeer van en naar stedelijke netwerken en streekcentra - Vergroten van kwaliteit en aandeel openbaar vervoer - Vergroten van kwaliteit en aandeel fietsverkeer - Versterken van kwaliteit en aandeel goederenvervoer over water en spoor, faciliteren over de weg 8. Energie Een betrouwbare en veilige energievoorziening met beperking van uitstoot broeikasgassen - Bevorderen van duurzame energie-opwekking (biomassa, wind, zon, bodem) - Bevorderen van energiebesparing (in bebouwde omgeving)	3. Natuur Behoud en versterking van de rijkdom aan plant- en diersoorten (biodiversiteit) - Vitaal en samenhangend stelsel van natuurgebieden (EHS, waaronder robuuste verbindingzones, Natura 2000) - Behoud en versterking van verspreide bos- en natuurwaarden 6. Watersysteem en klimaat Watersystemen met goede ecologische en chemische kwaliteit, die voor de lange termijn klimaatbestendig en veilig zijn - Optimale watercondities (kwaliteit en kwantiteit) voor landbouw, wonen, natuur en landschap - Betrouwbare drinkwatervoorziening (kwaliteit en kwantiteit) - Voorbereid zijn op langetermijengevolgen van klimaatverandering (veiligheid en droogte) 9. Ondergrond Balans behouden tussen gebruik en bescherming van de ondergrond - Beschermen van intrinsieke bodemeigenschappen en aardkundige en archeologische waarden - Zorgvuldig gebruik van de ondergrond (energie, zoutwinning, opslag, zandwinning, KWO, hoofdtransportleidingen)

>> 9V5768/R002/RF/Ensc

Welzijn, welvaart en natuurlijke hulpbronnen

De mix van economische en ecologische kwaliteiten zorgen voor een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat. Ruimtelijke investeringen moeten bijdragen aan het versterken van die waarden (waardengroei), maar met behoud van een evenwicht tussen economie, ecologie en de menselijke maat. Vanuit de 'driehoek planet-people-profit' komen de overlappende ambities en perspectieven bij elkaar. De ambities versterken elkaar en staan niet tegenover elkaar.

- **Welzijn (people):** aantrekkelijke woonomgeving die aansluit bij de toekomstige vraag
- **Welvaart (profit):** met elkaar verbonden stedelijke regio's als motor van de oost nederlandse economie
- **Natuurlijke hulpbronnen (planet):** duurzaam en klimaatneutraal landsdeel

[bron: omgevingsvisie Overijssel]

3.2 Beoordelingskader, sleutelcriteria



Sleutelcriteria

Gedurende de totstandkoming van de PlanMER wordt in het bijzonder gezocht naar die criteria die de sleutel vormen voor de te maken keuze(s) voor één van de alternatieven. Het zijn die sleutelcriteria waaraan voldaan moet worden om als essentiële ingrediënten te dienen voor succesvolle besluitvorming. Op dit moment zijn dat robuustheid en vrachtverkeer (als onderdeel van Bereikbaarheid). Ook het aspect geluid wordt gezien als een sleutelcriterium, hier hangt immers ook een maatschappelijk draagvlak aan vast, zo blijkt uit de reacties en consultaties tot nu toe in het veld. Dat zelfde geldt ook voor landschap, dus aantasting waardevolle elementen en beleving van het landschap. **Voelbare en zichtbare aspecten** die grote maatschappelijke betekenis kennen. Deze aspecten komen terug bij natuur, leefbaarheid, veiligheid en volksgezondheid.

3.2 Beoordelingskader: Welzijn (People)

Woonomgeving

Leefbaarheid en omgeving	Barrièrewerking	Kwalitatief
	Visuele hinder	Kwalitatief

Binnensteden en landschap

Behoud zichtlijnen en open panorama's	Aantasting zichtlijnen	Kwalitatief
 Landschap en cultuur	Snelwegpanorama	Kwalitatief
	Belevingswaarde	Kwalitatief
	Ontwerpvisie A1 cf 'Zuurdeeg'	Kwalitatief
	Aantasting waardevolle elementen	Kwalitatief
Cultuurhistorie	Aantasting gebieden	Kwalitatief
	Aantasting objecten / monumenten	Kwalitatief

Veiligheid en volksgezondheid

Geluidhinder, geluidoverlast	Aantal geluidgehinderden	Kwantitatief, SRMII
 Luchtkwaliteit	Normen NO2 en PM10	Kwantitatief, SRMII
Verminderen kans op verkeersongevallen	Potentiele conflictpunten	Kwalitatief
Externe veiligheid	Transport gevaarlijke stoffen over de weg	Kwantitatief
	Overschrijding plaatsgebonden risico's	
	Overschrijding groepsrisico	

3.2 Beoordelingskader: Welvaart (Profit)

Bereikbaarheid

Doorstroming, Capaciteitswaarde	Intensiteit/capaciteit verhouding voor het OWN, Vrachtverkeer	OWN, kwantitatief met NRM en fosim-analyse
	Reistijden cf NoMo-norm (streefwaarde) Mobiliteitsaanpak 80km/uur(streefwaarde)	HWN, kwantitatief met NRM
	Voertuigverliesuren	HWN, kwantitatief met NRM
 Robuustheid, verkeersnetwerk	Restcapaciteit IJsselpassages	HWN, kwantitatief met NRM
	Impact van stremming 1 t/m 4 rijstroken, IJsselpassages, effecten OWN	HWN + OWN, kwalitatief met NRM
	Vrachtverkeer	HWN, kwantitatief met NRM (
Verkeersveiligheid	Kans op incidenten IJsselpassage, risicocijfer	Kwantitatief en Fosim-analyse
Knooppuntenontwikkeling	Ontwikkelingscapaciteit, groen transferia	Kwantitatief

Economisch en vestigingsklimaat

Transformatie	Invalswegen tot stadsassen	Kwalitatief, o.m. uitkomsten fosim-analyses En onderzoekresultaten van 'Decisio & Tordoir'
Zichtlocaties	Herontwikkeling werkfuncties met groen uitstraling	Onderzoeksresultaten van 'Decisio & Tordoir' Kwalitatief

Energie

Gebruik zonne-energie	Pm (nog in uitwerking)	Kwalitatief
Gesloten kringlopen	Pm (nog in uitwerking)	Kwalitatief
Bevordering biodiversiteit	Pm (nog in uitwerking)	Kwalitatief

3.2 Beoordelingskader: Natuurlijke hulpbronnen (Planet)

Natuur

Natuur	Barrière werking flora en fauna	Kwalitatief
	Vernietiging EHS/EVZ	Kwantitatief
	Verstoring soorten Flora en Faunawet beschermingsniveaus	Kwalitatief
	Verstoring geluid	Kwantitatief, geluidcontouren (Kwalitatief in zgn. passende beoordeling)
	Verstoring stikstofdepositie	Kwantitatief (Kwalitatief in zgn. passende beoordeling)
	Natura 2000	Kwantitatief, Voortoets
	Versnippering	Kwalitatief
	Nationaal landschap	Kwantitatief

Watersysteem en klimaat

Water	Waterberging	Kwalitatief, uitkomsten fosim-analyses
	Ruimte voor de rivier	Kwalitatief
	Kwaliteit oppervlaktewater	Kwalitatief
	Toename verharding	Kwantitatief
	Waterlopen en kruisingen met de A1	Kwantitatief
	Compensatie	Kwalitatief

Ondergrond

Archeologie	Verwachtingswaarde	Kwalitatief
-------------	--------------------	-------------

3.3 Toelichting op het beoordelingskader

Voortoets Natuurbeschermingswet 1998

De MIRT-verkenning A1-zone kan worden aangemerkt als een plan bedoeld in artikel 19j van de Natuurbeschermingswet (Nbw) 1998. Bij het nemen van een besluit tot het vaststellen van de MIRT-verkenning moet het bestuursorgaan rekening houden met de gevolgen voor het betrokken Natura 2000-gebied de IJssel-uiterwaarden.

Significante negatieve effecten ten gevolge van de uitbreiding van de A1 of aanleg van een regionale parallelweg kunnen op voorhand niet uitgesloten worden. Daarom wordt als onderdeel van de Plan-MER een voortoets uitgevoerd. Indien uit de voortoets blijkt dat er mogelijk significante negatieve effecten optreden, dan zal in navolging van de Nbw 1998 voor de MIRT-verkenning een passende beoordeling moeten worden opgesteld.

Mogelijke uitkomsten en consequenties van de voortoets zijn:

- Negatief effect verwacht, maar zeker niet significant: In dat geval hoeft voor het vaststellen van de MIRT-verkenning geen passende beoordeling te worden opgesteld. Wel dient te planvaststeller aan te geven of hij die effecten toelaatbaar acht, en zal - in de toekomst - via een verslechterings- en verstoringstoets worden beoordeeld of de benodigde Nbw-vergunning zal worden verleend.
- Significants negatief effect niet uit te sluiten: In dat geval dient een passende beoordeling te worden opgesteld waarin de effecten van het project goed moeten worden beschouwd, en waarbij rekening gehouden kan worden met te treffen mitigerende maatregelen.

3.3 Toelichting op het beoordelingskader

Duurzame ontwikkeling in A1-plan

- De C2C-filosofie van de grondleggers Michael Braungart en William McDonough gaat uit van 3 principes:
 - gebruik zonne-energie (of andere natuurlijke energiebronnen die in oneinige mate aanwezig zijn;
 - zorg ervoor dat kringlopen van grondstoffen gesloten blijven;
 - bevorder (bio-)diversiteit.
- Deze principes richten zich in eerste instantie vooral op het maken van producten en materialen. Door ervoor te zorgen dat materialen en producten niet uitlogten in het milieu, met zonne-energie gemaakt zijn en na gebruik volledig kunnen worden gescheiden en hergebruikt in nieuwe materialen, wordt een positieve agenda opgesteld voor de toekomst.
- Bij het beoordelen van de alternatieven wordt op dit moment de criteria die zijn opgenomen in de tabel 'smart' gemaakt. Invulling wordt gegeven in welke mate de variatie aan planten en dieren zijn te vergroten in plaats van te verkleinen. Ook de mate waarin de faunakringlopen in stand worden gehouden. Als laatste wordt (voorlopig) invulling gegeven door de mate waarin energieopslag mogelijk is (met de verbreding van de A1) en om te zetten is voor bijvoorbeeld 'gladheidbestrijding'.
 - N.B. De beoordeling richt zich in deze hoedanigheid op kansen. Het gaat hier om innovatie en niet om kant-en-klare duurzaamheidoplossingen uit de koker van de rijksoverheid. Sommige maatregelen liggen dicht bij bestaande oplossingen. Andere maatregelen vergen een 'pilot' met als doel het opdoen van kennis en ervaring op het gebied van duurzaam ontwikkelen. In dit prille stadium van duurzame ontwikkeling is het zaak enkele afgebakende successen te boeken en te vieren. Dit creëert momenten voor toekomstige investeringen en voorkomt teleurstelling bij te hoge ambities. En uiteraard kan tegelijkertijd nog steeds aan CO2-reductie worden gewerkt.

3.1 Te onderzoeken thema's

Om een goede afweging te maken wat betreft de te onderzoeken aspecten is het nodig om een duidelijk inzicht te hebben in de kenmerken en waarden van de omgeving en om dwangpunten voor het ontwerp te kunnen identificeren. Daarom zijn de belangrijkste onderzoeksaspecten vertaald in kenmerken en waardenkaarten, die tevens een inventarisatie van het studiegebied vormen. De kaarten zijn opgenomen in de bijlagen.

Kaartnummer	Onderwerp
1.	Referentiesituatie woon- en werkgebieden
2.	Natuurwaarden
3.	Natura 2000 gebieden
4.	Landschappelijke waarden
5.	Rijks- provinciale en gemeentelijke monumenten
6.	Cultuurhistorie
7.	Archeologische verwachtingswaarde
8.	Wegennetvisie
9.	Kabels en leidingen



>> 9V5768/R002/RF/Ensc

BIJLAGEN *(opvraagbaar)*

1. Probleemanalyse
2. Ontwerp alternatieven A, B en E
3. Waardenkaarten