

031-3
2c

Startnotitie Trajectstudie/m.e.r. Rijksweg 50 (A50) Grijsoord-Valburg-Ewijk

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Directie Oost-Nederland

(2e ex)

P 831 - 03

Rijkswaterstaat start een studie naar een capaciteitsverruiming van de A50

Deze folder geeft informatie over de studie, de procedure en de inspraak



Achtergrond

Op de A50 tussen de knooppunten Grijsoord (aansluiting met de A12) en Ewijk (aansluiting met de A73) is het de laatste jaren steeds drukker geworden. Sinds de openstelling van de A73 richting Boxmeer in 1986, is het verkeer op het gedeelte Valburg-Ewijk met maar liefst 94% toegenomen. Dit is aanmerkelijk meer dan de gemiddelde groei van het verkeer in deze periode. Het knooppunt Ewijk en het wegvak Valburg-Ewijk vormen de grootste knelpunten. Verwacht wordt dat de problemen in de toekomst zullen toenemen; niet alleen door de algemeen verwachte verkeersgroei, maar ook door de komst van een Multimodaal Transportcentrum bij Valburg en de bouw van een grote Nijmeegse woonwijk ten noorden van de Waal (de Waalsprong).

Het aandeel van het vrachtverkeer is op dit deel van de A50 zeer hoog. Gemiddeld bestaat 20 tot 30% van het verkeer uit vrachtwagens. In de nachtelijke uren loopt dit zelfs op tot 30 tot 40%. Rijksweg 50 is daarmee één van de rijkswegen met de hoogste percentages vrachtverkeer van Nederland.

Voor de regio Arnhem-Nijmegen is de A50 van grote betekenis door de rivierovergangen. Er is in de regio maar een beperkt aantal bruggen over de Waal en de Nederrijn beschikbaar. Veel lokaal verkeer maakt van de A50 gebruik om aan de andere kant van de rivier te komen. Daardoor mengt het lokale en regionale verkeer zich vlak voor de brug tussen het toch al drukke doorgaande verkeer. Dit probleem doet zich vooral voor bij de brug over de Nederrijn ter hoogte van Heteren.

De Trajectstudie

Bovenstaande problemen zijn voor Rijkswaterstaat aanleiding een studie te gaan doen naar nut en noodzaak van uitbreiding van de capaciteit van de A50 tussen Grijsoord en Ewijk. De studie wordt uitgevoerd volgens de in de Tracéwet vastgelegde procedure. Volgens deze wet moet er eerst een trajectstudie, gecombineerd met een milieu-effect rapportage (m.e.r.), worden uitgevoerd op basis waarvan de ministers van V&W en VROM gezamenlijk een beslissing nemen over de uitbreiding of aanleg van infrastructuur.



De A50 is de belangrijkste en drukste noord-zuid verbinding ten oosten van de A2. De weg heeft zowel een regionale als een nationale betekenis. Met name voor het vrachtverkeer is deze verbinding van groot belang. De doorstroming op het gedeelte tussen de knooppunten Grijsoord (A12) en Ewijk (A73) is nu reeds onvoldoende. Er staan regelmatig files. Gezien het economische belang van de A50 is dit ongewenst. Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland start daarom een studie naar mogelijke oplossingen voor dit probleem.

50 tussen de knooppunten Grijsoord en Ewijk. mogelijkheden.

In de trajectstudie worden de verwachte problemen en de mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht. De gevolgen voor het milieu worden beschreven in het aan de trajectstudie gekoppelde Milieu Effect Rapport. De eerste stap in de traject/m.e.r.-studie is het uitbrengen van de startnotitie. In de startnotitie worden de huidige problemen op de A50 beschreven en wordt aangekondigd welke aspecten in de studie worden meegenomen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de besluitvormingsprocedure. Een beknopt overzicht van die procedure vindt u in het schema hiernaast.

De startnotitie wordt ter inzage gelegd en iedereen die wensen heeft ten aanzien van de inhoud van de trajectstudie wordt in de gelegenheid gesteld die wensen kenbaar te maken. Op de achterpagina van deze folder staat aangegeven waar de startnotitie ter inzage ligt en hoe u kunt reageren.

Relatie tussen de A50 en de A73

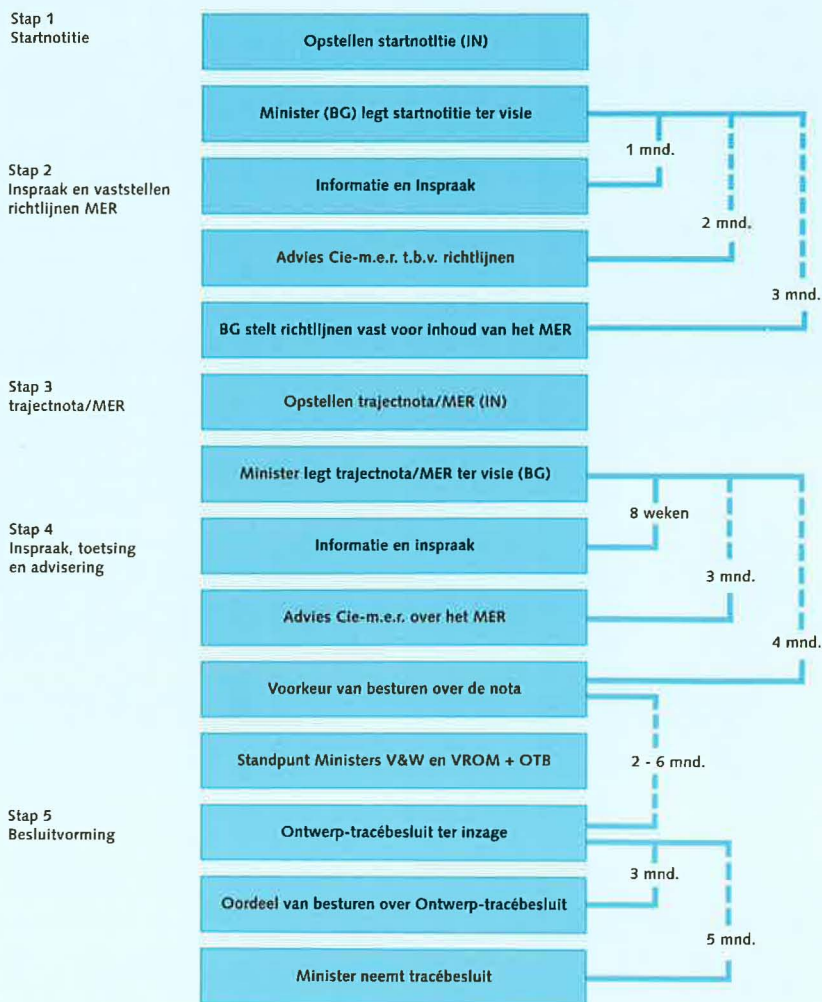
De traject/m.e.r.-studie voor de A50 wordt in twee fasen uitgevoerd. Dit heeft de volgende reden. Zoals gezegd is het aantal rivierovergangen in de regio beperkt. De provincie Gelderland en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) dringen daarom al enige tijd aan op een extra brug over de Waal. Zij zouden graag zien dat de A73 wordt doorgetrokken naar de A15. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II, zie kader overheidsbeleid) is deze doortrekking echter niet opgenomen. Dit betekent dat het rijk niet verantwoordelijk is voor de eventuele aanleg van deze verbinding en de daaraan voorafgaande studie. De provincie en het KAN vinden de doortrekking van de A73 echter niet alleen van regionaal maar ook van nationaal belang. Zij dringen er daarom al enige tijd bij de minister van V&W op aan deze verbinding wél in het SVV op te nemen.

Omdat de A50 en de plaats waar een doorgetrokken A73 is gepland dicht bij elkaar liggen, is er mogelijk sprake van samenhang tussen beide wegen. De minister heeft daarom besloten tot de volgende werkwijze voor de A50-studie. De traject/m.e.r.-studie zal gefaseerd worden uitgevoerd. In de eerste fase van de studie wordt specifiek aandacht besteed aan de relatie tussen de problemen op de A50 en het eventueel doortrekken van de A73. Zodra duidelijk is welke samenhang er tussen deze projecten bestaat, beslissen de ministers van V&W en VROM op welke



wijze de procedure voor de A50 wordt voortgezet en in hoeverre de A73 daarbij wordt betrokken. Naar verwachting wordt deze knoop in het voorjaar van 1997 doorgehakt. Daarna gaat de tweede fase van de studie in. Hoe die eruit ziet, is uiteraard afhankelijk van het besluit van de ministers over de studieresultaten van de eerste fase.

De Tracéwetprocedure



IN = Initiatiefnemer, Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland
BG = Bevoegd gezag, Ministers van V & W en VROM
Cie-m.e.r. = Commissie voor de milieu-effectrapportage
OTB = Ontwerp-Tracébesluit

	1996	1997	1998	1999
Startnotitie ter visie Inspraak Richtlijnen		*		
Trajectstudie/m.e.r. - fase I Besluit RW50/A73 Trajectstudie/m.e.r. - fase II Publikatie nota Inspraak en adviezen				*
Ontwerp- tracébesluit (OTB) Inspraak en adviezen				*
Tracébesluit				*

De alternatieven

In het kader van de trajectstudie worden de volgende alternatieven onderzocht:

Nulalternatief

In het nulalternatief worden geen maatregelen genomen om de capaciteit van de A50 uit te breiden. Er wordt aangenomen dat de infrastructuur in het studiegebied niet verandert, met uitzondering van de projecten die al in het realisatieprogramma van rijk, provincie of gemeenten zijn opgenomen. Dit alternatief geeft in feite een beschrijving van de problemen die in 2010 ontstaan als er geen aanvullende maatregelen worden genomen.

Nulplusalternatief

In het nulplusalternatief wordt dezelfde weginfrastructuur voorzien als in het nulalternatief. Ook hier vindt dus geen verbreding van de A50 plaats. Dit alternatief laat zien wat de mogelijkheden zijn om zonder uitbouw van de infrastructuur te komen tot een grotere capaciteit van de A50.



Met zogenaamde 'benuttingsmaatregelen' wordt geprobeerd het gebruik van de bestaande infrastructuur te verbeteren. U kunt hierbij onder andere denken aan het gebruik van de vluchtstrook als rijstrook tijdens de spits, het plaatsen van verkeerslichten bij de toeritten om het verkeer gedoseerd op de weg toe te laten en daarmee verstoring op de weg te voorkomen (de zogenaamde toeritdosering) en het bevorderen van het vervoer over water en rail.





Verbreidingsalternatieven

Zowel voor het gedeelte Grijsoord-Valburg als voor het gedeelte Valburg-Ewijk worden verbredingsalternatieven onderzocht. De verbreding zal bestaan uit het toevoegen van één of meer rijstroken aan de bestaande hoofdrijbanen. De volgende verbredingsalternatieven worden uitgewerkt:

- uitbreiding van 2x2 rijstroken naar 2x3 rijstroken voor alle verkeer;
- aanleggen van rijstroken voor bepaalde categorieën weggebruikers, bijvoorbeeld voor het vrachtverkeer;
- aanleggen van aparte rijstroken voor doorgaande en het regionale verkeer.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Dit alternatief geeft aan hoe de negatieve effecten van verbreding van de A50 kunnen worden voorkómen of zo veel mogelijk kunnen worden beperkt, terwijl de geconstateerde problemen toch worden oplost. Er wordt gezocht naar een voor het milieu zo gunstig mogelijke combinatie van de bovenstaande alternatieven, waaraan nog extra effectbeperkende of milieubescherpende maatregelen kunnen worden toegevoegd om de nadelige effecten te beperken. Denk in dit verband aan extra milieubescherpende maatregelen.



Overheidsbeleid

Het overheidsbeleid met betrekking tot verkeer en vervoer is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II). In het SVV worden onder andere als doelstellingen genoemd: een goede doorstroming van het verkeer op de belangrijke verbindingen en het binnen aanvaardbare grenzen houden van de negatieve effecten van het verkeer (bv geluidhinder, luchtverontreiniging en ongevallen). Het rijksbeleid is er daarom op gericht landelijk de groei van het autoverkeer in de periode 1986-2010 te beperken tot 35%. Om dit te bereiken wordt een reeks van maatregelen genomen, onder andere gericht op het duurder maken van het autogebruik, het verbeteren van het openbaar vervoer en het stimuleren van transport over water en rail.

Het rijksbeleid is tevens gericht op behoud en versterking van de transport- en distributiefunctie van ons land. Een goede bereikbaarheid van de economische centra is daarvoor van groot belang. In het SVV II worden daarom normen gesteld waaraan de doorstroming op het landelijk wegennet moet voldoen. Op hoofdtransportassen -zoals Rijksweg 50- mag de congestiekans niet groter zijn dan 5%. Dit betekent dat van al het verkeer dat in 24 uur over de weg rijdt, maximaal 5% in de file terecht mag komen. De congestiekans op Rijksweg 50 is inmiddels echter opgelopen tot zo'n 8%. Ten gevolge van de verkeerstoename zal dit zonder maatregelen alleen nog maar meer worden.

Uw reactie

De startnotitie Rijksweg 50, gedeelte Grijsoord-Valburg-Ewijk ligt ter visie van 21 oktober tot 17 november 1996. In deze periode kunt u reageren op de inhoud van de startnotitie. Bent u van mening dat de startnotitie onjuistheden bevat, dat er andere alternatieven mogelijk zijn of dat bepaalde aspecten niet zijn meegenomen, dan kunt u dat schriftelijk kenbaar maken. Op basis van de startnotitie en de daarop binnengekomen reacties zullen de ministers van V&W en VROM de richtlijnen vaststellen waaraan de trajectstudie moet voldoen. Uw eventuele reactie moet uiterlijk op 17 november binnen zijn bij:

Directoraat-Generaal voor het Vervoer
Hoofdafdeling IPF
Startnotitie Rijksweg 50
Postbus 20901
2500 EX 's-Gravenhage

Wilt u nadere informatie over de studie naar de A50, dan kunt u contact opnemen met de projectleider van Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, de heer ir. N.G. de Jong, Postbus 9070, 6800 ED Arnhem, telefoon: 026-3688502.

De startnotitie inzien, kan tijdens de normale openingstijden op de volgende plaatsen:

- de gemeentehuizen van Arnhem, Renkum, Heteren, Valburg, Beuningen, Elst en Nijmegen;
- de openbare bibliotheken in de genoemde gemeenten;
- het provinciehuis van Gelderland in Arnhem;
- de kantoren van de Polderdistricten Groot Maas en Waal in Druten en Betuwe in Elst;
- het kantoor van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen in Nijmegen;
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland in Arnhem;
- het kantoor van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag;



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Directie Oost-Nederland