

g40-2
2e

Doortrekking

Startnotitie Milieu Effect Rapport (MER)

A73

P 940-02
(2e ex)

provincie
GELDERLAND

Doortrekking van de A73 (Neerbosch-Valburg)

**Startnotitie ten behoeve van
milieu-effectrapportage**

Voorwoord

Voor U ligt de startnotitie van de doortrekking A73. De provincie Gelderland geeft hiermee haar voornemen aan een projectstudie te starten naar de noodzaak, mogelijkheden en consequenties van de aanleg van een verbinding tussen de A15 bij Valburg en de A73, kortweg de doortrekking. Aan deze projectstudie is een milieu-effectrapportage (m.e.r.) gekoppeld.

Naast de uitvoering van deze studie wordt door Rijkswaterstaat Directie Oost een onderzoek uitgevoerd naar de verbetering van de A50. Hiervoor is in oktober 1996 de Startnotitie Trajectstudie/m.e.r. Rijksweg 50 (A50) Grijsoord-Valburg-Ewijk verschenen. In beide studies wordt aandacht besteed aan de samenhang tussen beide projecten.

De voorliggende startnotitie beschrijft:

- de ontwikkelingen die de aanleiding voor deze studie zijn;
- de situatie van het gebied;
- mogelijke oplossingen voor de te verwachten problemen;
- de te onderzoeken effecten van deze mogelijke oplossingen;
- de procedure die gevolgd zal worden.

De startnotitie ligt gedurende vier weken ter inzage. Indien U op basis van deze startnotitie wensen heeft ten aanzien van de in de Projectnota/MER op te nemen informatie, kunt U dit kenbaar maken. Schriftelijke reacties kunnen gedurende de periode van ter inzage legging gezonden worden naar:

Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

Inhoudsopgave

1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding voor deze studie	7
1.2 Samenhang met verbreding A50	8
1.3 Functie en inhoud van de startnotitie	8
2 Huidige situatie	11
2.1 Omvang studiegebied	11
2.2 Ruimtelijke ordening en economie	11
2.3 Verkeer en vervoer	13
2.4 Natuur en landschap	14
2.5 Woon-, werk- en leefmilieu	15
3 Beleid en autonome ontwikkeling	17
3.1 Ruimtelijke ordening en economie	17
3.2 Verkeer en vervoer	17
3.3 Natuur en landschap	20
3.4 Woon-, werk- en leefmilieu	20
4 Probleem- en doelstelling	21
4.1 Probleemstelling	21
4.2 Doelstelling	21
5 Alternatieven	23
5.1 Algemene uitgangspunten	23
5.2 Oplossingsalternatieven	23
5.3 Varianten binnen de alternatieven	25
5.4 Niet nader te beschouwen alternatieven en varianten	25
6 Onderzoek en werkwijze	27
6.1 Onderzoeksaspecten en methodiek	27
6.2 Onderzoeksaspecten vanuit het RVVP	27
6.3 Milieu-aspecten	28
7 Procedure	29
Bijlage 1 Gebruikte literatuur	31
Bijlage 2 Gebruikte termen en afkortingen	33
Bijlage 3 Afwegingen bij een tunnel	35
Bijlage 4 Procedureschema	39
Bijlage 5 Convenant	41

1.1 Aanleiding voor deze studie

In de regio Arnhem - Nijmegen wordt in de komende jaren een aantal grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen gerealiseerd. Er is sprake van een omvangrijk woningbouwprogramma, realisatie van 970.000 m² b.v.o. kantoorruimte, de komst van de Betuweroute, het container uitwisselpunt (CUP) tussen Valburg en Elst, de ontwikkeling van netto 1050 ha bedrijventerrein, waarvan 200 ha als onderdeel van een multi-modaaltransportcentrum (MTC) tussen Valburg, Elst, Oosterhout en Slijk-Ewijk. Naast de autonome groei van het verkeer veroorzaken deze ontwikkelingen een extra groei in het noord-zuid verkeer over de Waal in de provincie Gelderland.

Voor het Waal-overschrijdend verkeer zijn nu twee bruggen beschikbaar voor het wegverkeer, in de A50 (Ewijk-Valburg) en de A325 (Nijmegen-Ressen), alsmede één spoorbrug (Nijmegen-Arnhem). De A325 heeft met name een lokale en regionale functie, de A50 maakt deel uit van het hoofdwegennet. Beide wegverbindingen zijn nu reeds regelmatig overbelast. Om de groei in het autoverkeer dat de Waal kruist te kunnen opvangen wordt het openbaar vervoer verbeterd en worden de fietsvoorzieningen over de Waal uitgebreid. Naar verwachting zullen deze maatregelen de groei van het autoverkeer onvoldoende kunnen afremmen. Er zal gezocht moeten worden naar extra ruimte voor het autoverkeer. Zoals reeds aangegeven in het Streekplan komt het doortrekken van de A73 vanuit het knooppunt Neerbosch naar de A15 nabij Valburg hiervoor in aanmerking.

De provincie Gelderland heeft in het Provinciale Verkeers en Vervoersplan (PVVP) aangegeven dat realisatie van de doortrekking van de A73 wenselijk is. Ook in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) en de Ontwikkelingsvisie van het KAN is de verbinding opgenomen. Het Ontwerp Regionaal Structuurplan van het KAN geeft de doortrekking van de A73 naar de A15 een strategisch belang voor de versterking van de industriële ontwikkeling en ter versterking van de logistieke sector in het gebied, zowel op nationaal als op internationaal niveau.

De verbinding ontbreekt in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II), de nota waarin het ministerie van Verkeer en Waterstaat haar beleid voor de komende jaren vast gelegd heeft. Om die reden kan de verbinding geen alternatief vormen voor verbreding van de A50 in de lopende trajectstudie van Rijkswaterstaat.

Vanuit de provincie en het KAN is gepleit voor opname van de doortrekking van de A73 in het hoofdwegennet en daartoe het Structuurschema Verkeer en Vervoer gedeeltelijk te herzien. Tegen deze achtergrond heeft de minister in maart 1996 aangegeven dat het wenselijk is om op een zo kort mogelijke termijn inzicht te verkrijgen in de relatie tussen de A50 en de doortrekking van de A73. In mei 1997 is hierover door Rijkswaterstaat de nota Samenhang uitgebracht. Hieruit blijkt dat de omvang van de verbreding van de A50 samenhangt met de eventuele doortrekking van de A73.

Dit heeft geleid tot een convenant dat begin 1998 door de ministers van VROM en V&W getekend is met de provincie Gelderland, de gemeente Nijmegen en het KAN (bijlage 5). Hierin wordt aangegeven dat besloten is tot een intensieve samenwerking voor de studie naar de verbreding van de A50 en de doortrekking van de A73, waarbij beide projecten op elkaar worden afgestemd. De Provincie Gelderland is hierbij initiatiefnemer van de doortrekking van de A73, Rijkswaterstaat Directie Oost voor de verbreding van de A50.

1.2 Samenhang met verbreding A50

Gezien de verwachte autonome groei en de voorziene ontwikkelingen zal het verkeersaanbod over de Waal toenemen en daarmee de kans op filevorming op de A50. De A50 kan hiermee niet meer voldoen aan de doorstromingseisen voor een hoofdtransportas. Om dit op te lossen zijn verscheidene varianten mogelijk, verbreden van de A50, verbetering van het openbaar vervoer of een combinatie van deze.

Rijkswaterstaat Directie Oost is gestart met een tracénota/MER procedure voor de A50 Grijsoord-Valburg-Ewijk. In oktober 1996 is de startnotitie uitgebracht. De volgende oplossingsalternatieven worden hierin aangegeven:

- Nulplusalternatief:

Dit alternatief is gericht op verbetering van de bestaande situatie zonder uitbouw van de weginfrastructuur. Maatregelen die in dit kader zullen worden onderzocht zijn de spitsstrook en het instellen van toeritdosering;

- Verbredingsalternatieven:

Het gaat hierbij om een verbreding van de A50 door het toevoegen van rijstroken aan de hoofdrijbanen. Alternatieven die hierbij aan de orde komen zijn zowel het aanleggen van speciale doelgroepstroken en een wegverbreding ten behoeve van alle verkeer.

In de startnotitie is aangegeven dat de Trajectnota/MER studie op verzoek van de Provincie en het KAN gefaseerd zal worden uitgevoerd. In dit kader is een nadere studie naar de verkeerskundige samenhang tussen A50 en A73 uitgevoerd. In mei 1997 is hierover door Rijkswaterstaat Directie Oost de nota *Rijks-weg 50 Grijsoord-Valburg-Ewijk, Samenhang met de doortrekking van de A73* (nota Samenhang) uitgebracht. Deze nota brengt een aantal scenario's in kaart, waarin verschillende varianten voor verbreding van de A50 en doortrekking van de A73 worden beschouwd.

Uit de resultaten blijkt dat de eventuele uitvoering van de doortrekking van de A73 tot gevolg heeft dat minder grote aanpassingen aan de A50 nodig zijn. Aanleg van de doortrekking leidt tot een globale functieverdeling tussen A50 en de doortrekking van de A73. Doorgaand verkeer concentreert zich hoofdzakelijk op de A50 en verkeer met herkomst en bestemming in de regio concentreert zich op de doortrekking. Dit laatste is mede het gevolg van de ligging ten opzichte van het MTC. De A50 verwerkt ook regionaal verkeer terwijl de A73 ook landelijk verkeer aantrekt. Duidelijk is dat er een nauwe samenhang bestaat tussen de A50 en de mogelijke doortrekking van de A73.

1.3 Functie en inhoud van de startnotitie

Deze startnotitie vormt de eerste stap in het proces om uiteindelijk tot een oplossing van de regionale problematiek voor het Waal-overschrijdende verkeer te komen. Hiervoor wordt nagegaan welke alternatieven mogelijk zijn.

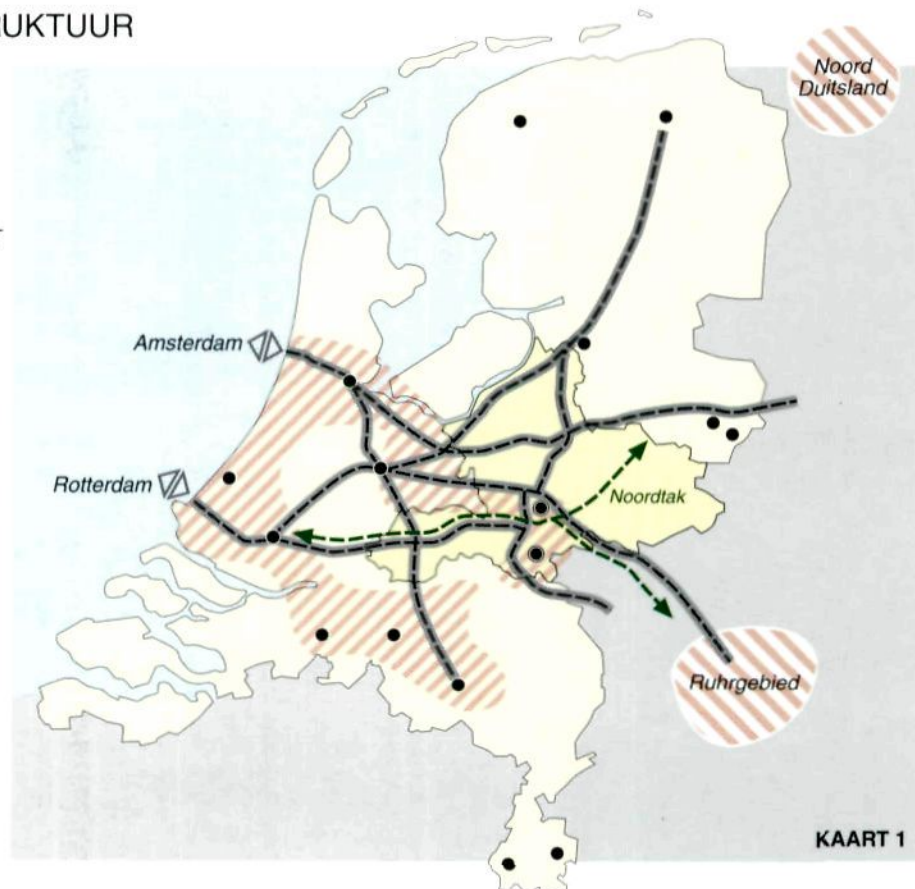
Met de startnotitie wil de Initiatiefnemer, Gedeputeerde Staten van Gelderland, een beeld geven van haar plannen. Op dit document kan worden ingesproken en kunnen suggesties gedaan worden over de werkwijze en de te onderzoeken facetten zoals die worden voorgesteld. De landelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer) stelt op basis van de startnotitie en de inspraakreacties een advies op voor de richtlijnen waaraan de m.e.r.-studie moet voldoen. Dit advies gaat naar de provincie die vervolgens de richtlijnen vaststelt.

In hoofdstuk 2 van deze startnotitie wordt de huidige situatie beschreven en in hoofdstuk 3 wordt de autonome ontwikkeling van het gebied geschetst, op basis van het huidige beleid. Hierbij wordt verder ingegaan op de ontwikkelingen die de aanleiding vormen voor deze studie. In hoofdstuk 4 worden de probleemstelling en de doelstelling van deze studie geformuleerd. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 de alternatieven beschreven die in de Projectstudie/MER onderzocht zullen worden en de varianten die binnen deze alternatieven mogelijk zijn. In hoofdstuk 6 wordt het onderzoek beschreven dat in de MER-fase zal worden uitgevoerd. Hierbij komen de te onderzoeken aspecten en de te volgen werkwijze aan de orde. Hoofdstuk 7 beschrijft de procedure rond de besluitvorming en de betrokken partijen.

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie in de regio beschreven. Op de volgende pagina wordt het studiegebied weergegeven (kaart 2, pag. 12).

NATIONALE HOOFDSTRUKTUUR

-  VERVOERSCORRIDOR
-  BETUWEROUTE
-  STEDENRING
-  STEDELIJK KNOOPPUNT
-  MAINPORT



2.1 Omvang studiegebied

Bij beschrijven van effecten zijn twee studiegebieden te onderscheiden: het invloedsstudiegebied en het inpassingsstudiegebied.

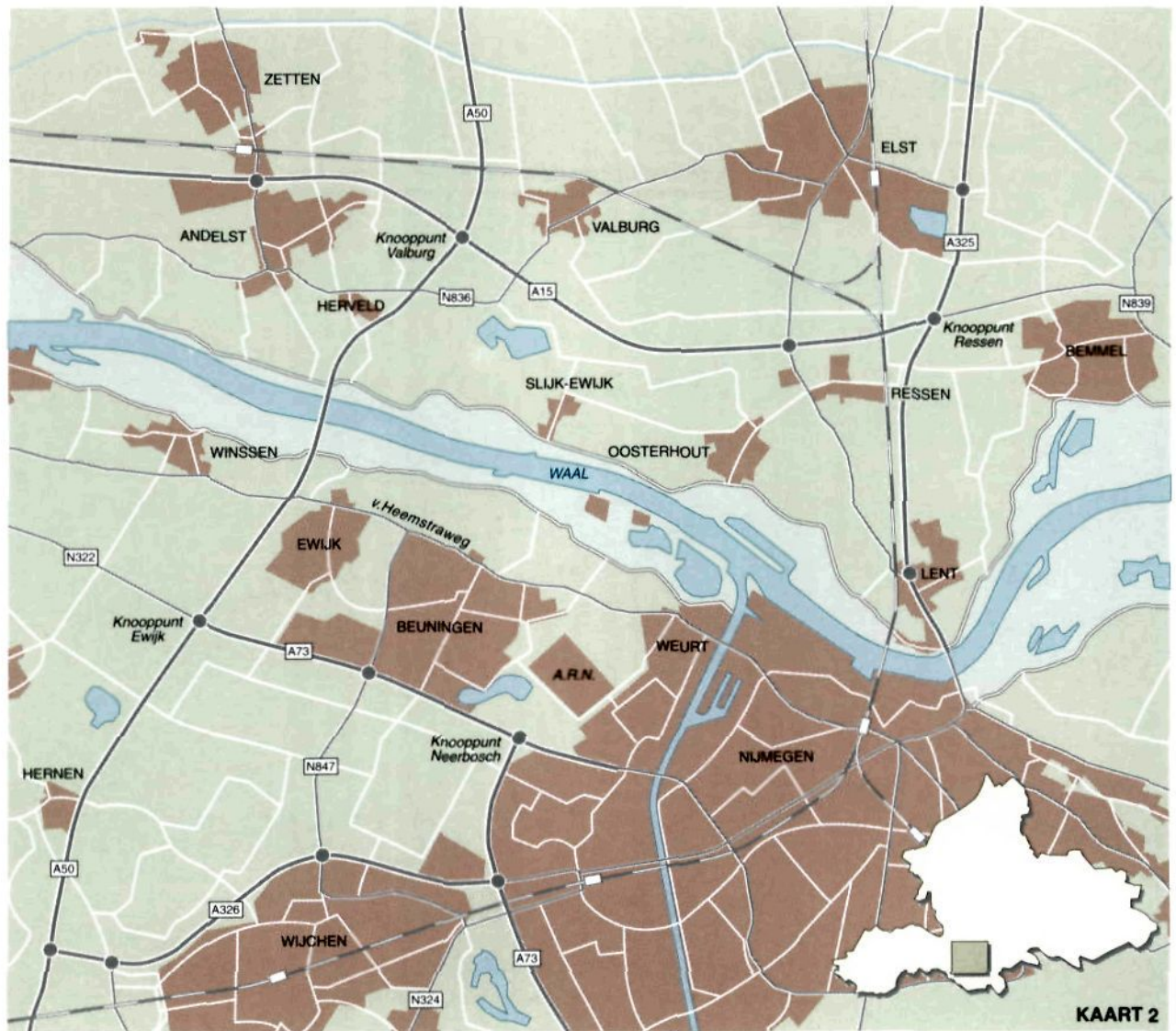
Het *inpassingsstudiegebied* is het gebied waarbinnen het tracé is geprojecteerd. Hier zijn de belangrijkste effecten te verwachten als direct gevolg van de aanleg van de doortrekking.

Het *invloedsstudiegebied* wordt bepaald door het gebied waar de verkeerseffecten van realisatie van de doortrekking van de A73 merkbaar zijn. Voornamelijk betreft dit het vierkant tussen de knooppunten Valburg, Ewijk en Ressen en de stad Nijmegen alsmede de tussenliggende wegen. In de studie zal worden nagegaan of ook wegen buiten dit gebied beïnvloed worden door realisatie van een van de alternatieven. Het invloedsstudiegebied is met name relevant voor de verkeersanalyses en de milieu-aspecten geluid, trillingen, externe veiligheid en lucht.

2.2 Ruimtelijke ordening en economie

In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening vormt het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) het noordoostelijke sluitstuk van de stedenring Centraal Nederland. Het KAN-gebied bestaat uit 25 gemeenten waarvan de gemeenten Arnhem en Nijmegen de grootste zijn. In deze regio wonen ongeveer 670.000 mensen en er zijn circa 28.000 bedrijven gevestigd.

HUIDIGE SITUATIE



Het Stedelijk Knooppunt Arnhem Nijmegen behoort tot het economisch kerngebied van Nederland en maakt, mede dankzij een gunstige ligging aan diverse doorgaande verbindingen, een meer dan gemiddelde economische groei door. Het KAN sluit zowel aan op de noordelijke zone van de Centrale Stedenring, die wordt gekenmerkt door hoogwaardige dienstverlening en de zuidelijke zone, die meer gericht is op industrie. Verknoping tussen deze beide zones vindt plaats in het KAN-gebied. Het KAN ligt centraal binnen één der belangrijkste West-Europese vervoerscorridors tussen de mainports in de Randstad (Rotterdam, Schiphol) en de belangrijke Europese afzetgebieden. Het betreft de *Randstad-Rijn-Ruhr*corridor met de A12, A15, A73 en A77, de Waal en in de toekomst de Betuweroute en de HST-Oost (kaart 1).

2.3 Verkeer en vervoer

Wegenstructuur

Het hoofdwegennet in de regio is onderverdeeld in achterlandverbindingen, hoofdtransportassen en overige verbindingen.

Binnen het studiegebied heeft de A15 in het SVV-II de status gekregen van *achterlandverbinding*. De A15 is een belangrijke schakel tussen het Rotterdamse havengebied en Duitsland.

Als *hoofdtransportassen* worden de A50 en de A73 aangemerkt. De A50 voert van Oss naar Zwolle v.v. en verbindt Zuid-Gelderland en Oost-Brabant met Noord-Gelderland en Noord-Nederland. De A50 is de enige Waal-overschrijdende verbinding in het hoofdwegennet tussen Zaltbommel en Duitsland. De A73 voert vanuit de regio Arnhem-Nijmegen naar Venlo. Ter hoogte van Boxmeer is er een aansluiting op de A77, die een verbinding vormt met het Duitse wegennet. De belangrijkste *provinciale wegen* zijn onder andere de A325 (Nijmegen-Res-sen-Arnhem, Pleyroute) en de N322 (Beneden Leeuwen-Knooppunt Ewijk) (kaart 2).

Belangrijke *lokale verbindingen* zijn: de Piekelaan (bij ARN), de van Heemstraweg (Weurt-Ewijk), de Waalbandijk (dijk aan zuidzijde Waal), de Oosterhoutse-dijk (dijk aan noordzijde Waal), de Oosterhoutsestraat (Slijk-Ewijk-Oosterhout) en het Nijmeegse hoofdwegennet.

Knelpunten

Het aantal kilometers dat in Gelderland per auto wordt afgelegd vertoont een stijgende lijn. Op vele punten in de regio, zowel in de steden als op het regionale en nationale wegennet loopt het verkeer regelmatig vast. Op de A50 komen diverse knelpunten voor. Bij het knooppunt Ewijk (A50/A73) ontstaan zowel in de ochtend- als in de avondspits files. In de ochtendspits leidt de samenvoeging van verkeer vanaf de A50-Den Bosch en de A73-Nijmegen tot filevorming op zowel de A50 als de A73. In de avondspits kan het verkeersaanbod vanuit noordelijke richting naar de A73 niet verwerkt worden. Hierdoor ontstaat regelmatig filevorming tot aan de brug Ewijk. Recent is door kleine maatregelen de omvang van dit probleem afgenomen maar gezien het toenemend verkeersaanbod zal de filevorming toch in de toekomst toenemen.

In Nijmegen worden de Waalbrug en de radialen in de stadsrand geconfronteerd met congestie. Doordat de A325 vanuit Arnhem via de Waalbrug in het stadshart uitkomt, is er relatief veel centrumgericht verkeer. Daar treden capaciteitsproblemen op. Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk van deze route geweerd, door het verkeer vanaf de Waalbrug gedoseerd in (de binnenstad van) Nijmegen toe te laten. De capaciteit van de binnenstedelijke singelstructuur is hierbij bepalend. Deze dosering leidt tot filevorming op en over de Waalbrug.

De kwetsbaarheid van de verkeersafwikkeling komt duidelijk tot uitdrukking bij calamiteiten op de A50 of op de hoofdroutes in Nijmegen. Het verkeer in de regio loopt dan volledig vast gedurende lange perioden.

Openbaar vervoer

De spoorlijn Arnhem-Nijmegen bestaat uit twee sporen. Tussen Arnhem CS en Nijmegen CS ligt het station Elst. Tussen Arnhem en Nijmegen loopt een Interlierdienst. Tevens zijn er verscheidene busdiensten vanuit het tussengebied naar Nijmegen.

Verdeling vervoerswijzen

Uit tabel 2.1 blijkt dat de auto voor het vervoer over de Waal het belangrijkste vervoermiddel is.

Tabel 2.1 Waaloverschrijdend verkeer in 1996

	Auto (aantallen voertuigen)	Openbaar Vervoer (aantallen reizigers)		Fiets (aantallen fietsers)
		trein	bus	
A325	58.900		4.400	3.400
Spoorbrug		25.500		
A50	75.220			120
Totaal	134.120	25.500	4.400	3.520

(passeerlijntelling telrapport 1996 Provincie Gelderland)

Goederenvervoer

Het verkeer over de Waal op de A50 bestaat voor 22% uit vrachtauto's. Uit een visuele telling van de gemeente Nijmegen (juni 1997) blijkt dat slechts 4% van het passerende voertuigen over de Waalbrug in de A325 vrachtverkeer betreft. Dit vrachtverkeer heeft herkomst of bestemming in het gebied ten oosten van het Maas-Waalkanaal. Van het totale goederenvervoer over de Waal blijkt dat 91% over de A50 en 9% over de A325 gaat [lit 9].

2.4 Natuur en landschap

Het studiegebied wordt doorsneden door de Waal en de uiterwaarden, die periodiek bij hoog water onder lopen. Het winterbed van de Waal maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Binnendijs liggen de oeverwallen met daartussen de laaggelegen komgronden. De waterhuishouding in het gebied is vooral gericht op landbouwkundig grondgebruik.

In het *zuidelijk* gedeelte kan het inpassingsgebied worden gekarakteriseerd als een stedelijk uitloopgebied, met aan de rand daarvan functies als een vuilverbranding met stortplaats en een zuiveringsinstallatie. Meer richting Waal is sprake van een kleinschalig landschap met een landbouw-karakter. In de uiterwaard wisselen bosschages en kleine en grote waterplassen elkaar af. Visueel wordt het landschap aan de zuidzijde gedomineerd door de gebouwen en schoorstenen van de elektriciteitscentrale. De schoorsteen van de steenfabriek is een ander markant herkenningspunt.

Het landschap aan de *noordzijde* van de Waal is grootschaliger dan aan de zuidzijde. Het kenmerkt zich door een afwisseling van weiland, boomgaarden en kascomplexen. Vanaf de dijk is de A15 goed zichtbaar. Vooral diverse hoogspanningsleidingen, singels ter begrenzing van boomgaarden en erfbeplantingen in de bebouwingslinten van Slijk-Ewijk en Oosterhout vormen hier dominante elementen in het landschap.

Natuurwaarden liggen vooral in de uiterwaarden van de Waal. Er ligt een weidevogelgebied, Loenen-Oosterhout, in de noordelijke uiterwaarden. Aan de zuidzijde ligt in de uiterwaarden de Staartjeswaard en de Moeskopsewaard, beide gebieden met hoge natuurwaarden.

In het gebied liggen geen grondwaterbeschermingsgebieden, stiltegebieden of staatsnatuurmonumenten. Ook aardwetenschappelijk en geomorfologisch worden geen bijzondere waarden in het gebied aangetroffen.

2.5 Woon-, werk- en leefmilieu

Wonen

Het studiegebied strekt zich ten zuiden van de Waal uit over de gemeenten Nijmegen en Beuningen, ten noorden van de Waal over Elst en Valburg. De belangrijkste woonkernen in het gebied zijn Beuningen, Weurt, Nijmegen, Ewijk, Valburg, Oosterhout en Slijk-Ewijk. Daarnaast vormt het 'kinderdorp Neerbosch' een belangrijke woonconcentratie.

In 1996 en 1997 is door de provincie in samenwerking met de gemeenten Beuningen en Nijmegen onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in Weurt en Nijmegen-west. Hieruit bleek onder andere dat de berekende maximale concentratie PAKs hoger is dan het maximaal toelaatbare. Het verkeer is in belangrijke mate verantwoordelijk voor deze uitstoot. Op dit moment wordt hiervoor een Plan van Aanpak ontwikkeld. In de overige kernen van het gebied speelt deze problematiek minder.

Landbouw

Ten noorden van de Waal is de agrarische bedrijvigheid goed ontwikkeld en heeft vooral betrekking op grondgebonden veeteelt, enige akkerbouw en wat glastuinbouw. De uiterwaarden hebben geen bijzondere agrarische betekenis. Ten zuiden van de Waal liggen met name nabij de dijk agrarische gebieden.

Industrie

Ten zuiden van de Waal ligt de bedrijventerreinen Oost Kanaalhaven en West Kanaaldijk, alsmede de ARN en de elektriciteitscentrale.

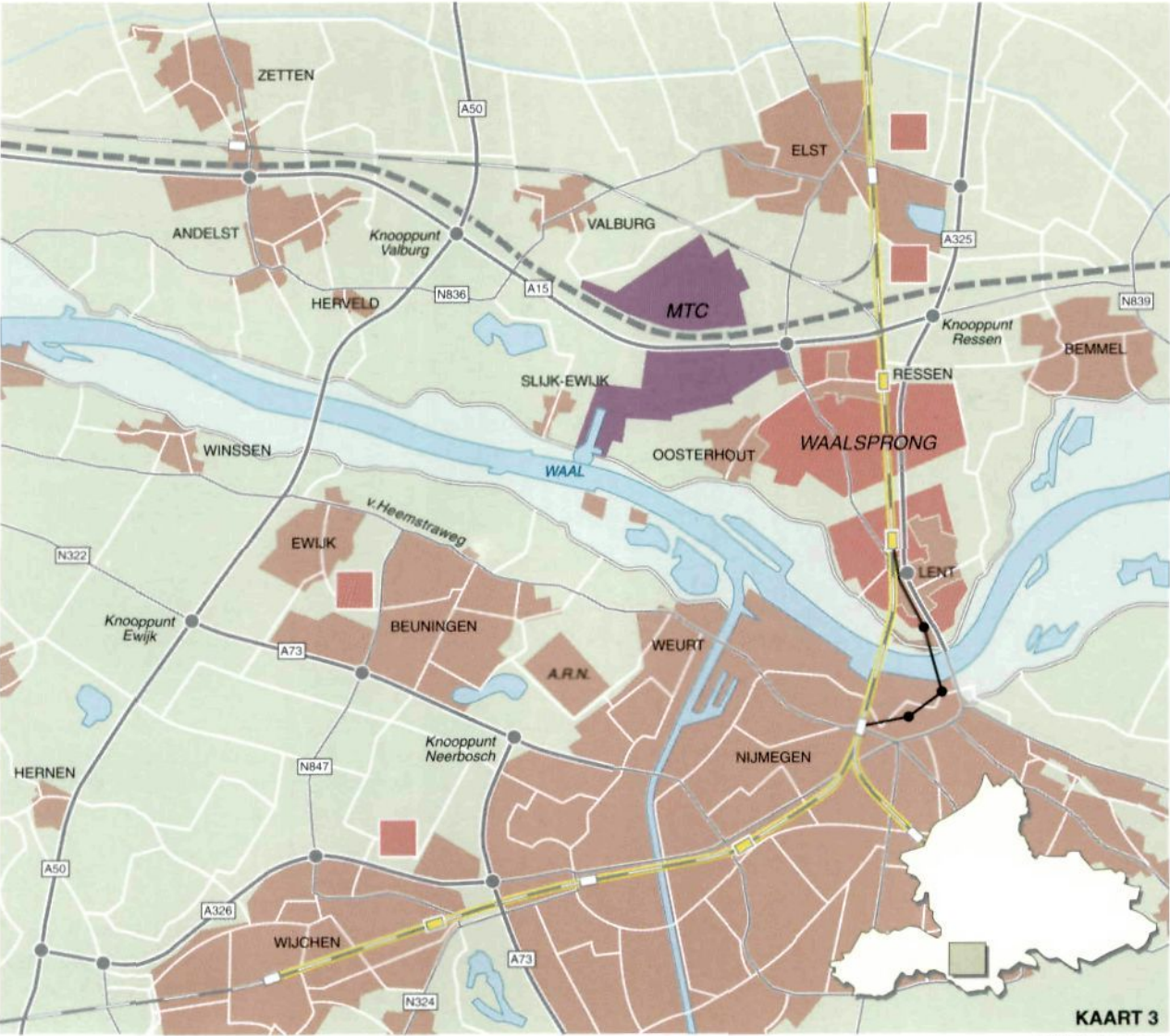
Recreatie

Ten noorden van de Waal ligt in de uiterwaarden een camping. Daarnaast liggen er enkele recreatieve routes tussen Oosterhout en het recreatiepunt Slijk Ewijk. In het zuidelijk deel liggen recreatieve verbindingen tussen de woongebieden van Nijmegen en Beuningen en bij de Waalbandijken. In de uiterwaarden ligt een manege.

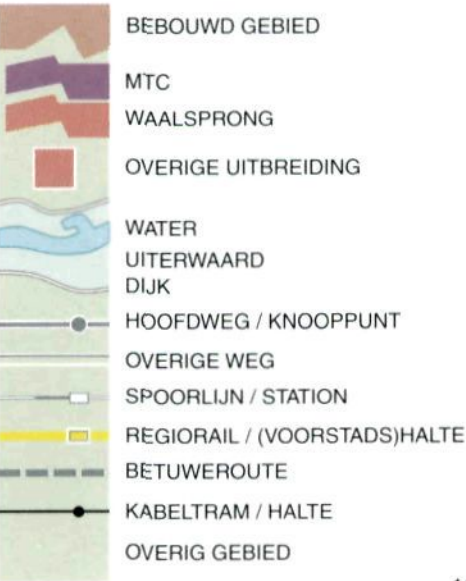
Archeologie

Ten zuiden van de Akkerstraat in Slijk-Ewijk ligt een archeologisch meldingsgebied met sporen van bewoning uit IJzertijd, Romeinse tijd, Vroeg en Late Middeleeuwen. Er wordt gestreefd naar behoud van de in de bodem aanwezige sporen, het gebied heeft geen status van monument [lit 18].

BELEID EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN



SCHAAL 1:100.000



In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de toekomstige situatie op basis van het beleid dat gevoerd wordt en de te verwachten ontwikkelingen, wanneer de A73 niet doorgetrokken wordt.

3.1 Ruimtelijke ordening en economie

Het KAN, en het studiegebied daarbinnen, maakt deel uit van de verstedelijkingszone Gelderland-Midden, waar op regionale schaal economische ontwikkeling mogelijk is en verder wordt gestimuleerd. In het Regionaal Structuurplan wordt de toekomstige ontwikkelingsrichting van het gebied aangegeven. De volgende projecten zijn voor de ruimtelijke ordening en economie van belang (kaart 3):

- realisatie van de Betuweroute en het CUP nabij Valburg/Elst;
- realisatie van het Multimodaal TransportCentrum Valburg (MTC), bestaande uit:
 - railservice centrum (RSC);
 - haven, binnenvaartservice centrum (BSC);
 - bedrijventerrein (netto 200 ha) voor distributiecentra, logistieke dienstverlening, opslagfaciliteiten en samenhangende industriële activiteiten (bedrijventerrein met "Value Added Logistics", afgekort tot VAL-terrein);
- de (verdere) ontwikkeling van nieuwe kantoorlocaties, waaronder Brabantse Poort, Lindenholt en Science Park in Nijmegen, Kroonpark en Gelderse Poort in Arnhem en de stationslocaties in Arnhem en Nijmegen en Elst;
- overige bedrijvigheid: in de regio Arnhem - Nijmegen wordt tot het jaar 2005 tenminste 425 ha (netto) aan bedrijvenlocaties ontwikkeld buiten het multimodale transportcentrum. Dit zijn onder andere Bijsterhuizen (Nijmegen/Wijchen), de Grift (Waal sprong) de Aam-zuid (Elst), IJsseloord II (Arnhem), De Beemd (Rheden) en Centerpoort (Duiven);
- het bouwen van 56.000 woningen tussen 1995 en 2015 in het Knooppunt Arnhem-Nijmegen. Hiervan worden 31.000 woningen in het gebied van de Over-Betuwe tussen Rijn en Waal gerealiseerd met onder meer de grote VINEX-locaties Waal sprong (12.000 woningen), Schuytgraaf (6.500) en Westeraam/Elst (2.700). Daarnaast wordt aan de oostzijde van Beuningen de wijk Beuningse Plassen gerealiseerd.

3.2 Verkeer en vervoer

De toekomstige verkeersintensiteiten in het gebied worden beïnvloed door een aantal grootschalige ontwikkelingen in de regio Arnhem-Nijmegen, zoals aangegeven in paragraaf 3.1. Hierbij wordt uitgegaan van het Rijksbeleid zoals vastgelegd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer, met taakstellend een beperking van de landelijke toename van de autokilometrage tot 35% voor de periode 1986-2010. Voor Gelderland wordt in het RVVP en het PVVP voor deze periode uitgegaan van een groei van circa 40%. Bij ongewijzigd beleid wordt een groei verwacht van 70%. Dit betekent dat het beleid gericht is op vermindering van de groei met 30%. Hiertoe worden in het PVVP twee doelstellingen geformuleerd:

- beperking van de groei van de vermijdbare automobiliteit;
- geleiding van de mobiliteit door andere, milieuvriendelijk vervoerwijzen.

Het is hierbij van belang dat de bereikbaarheid van economisch belangrijke activiteiten en locaties gewaarborgd is. De doelstellingen van het RVVP sluiten hier op aan.

Openbaar vervoer

Het KAN heeft voor het openbaar vervoer een masterplan ontwikkeld. In het voorjaar van 1998 zal dit masterplan, na het doorlopen van de inspraakprocedure, door het College van Bestuur van het KAN worden vastgesteld.

Het plan is gericht op een toename van het aantal reizigerskilometers per openbaar vervoer van 25%. Centraal staat het voorstel voor de ontwikkeling van het KAN-21 netwerk, waar o.a. de regiorail deel van uit zal maken. Tevens wordt voorgesteld de bestaande infrastructuur aan te passen, met kabeltram, vrije (bus)banen en eventueel ongelijkvloerse kruisingen.

MTC

Het Multimodaal TransportCentrum (MTC) Valburg wordt een knooppunt voor het uitwisselen van gecontaineriseerde lading tussen vervoersstromen over weg, water en spoor. Het omvat een Rail Service Center, Spoorweg Knooppunt, Binnenvaart service Center, Binnenvaart Knooppunt en een bedrijventerrein. In het MER MTC wordt geconstateerd dat ten gevolge van de aanleg van het MTC de hoeveelheid verkeer in het gebied zal toenemen [lit 18].

Waalprong

Het structuurplan Land over de Waal schetst de ruimtelijke structuur van het nieuwe stadsdeel. In dit plan geeft de gemeente Nijmegen aan dat bij realisatie van de Waalprong de groei van de automobiliteit maximaal 38% mag zijn. Het streven is gericht op een selectieve inzet van de auto. In het Masterplan Stadsas is dit nader uitgewerkt, gericht op de te garanderen bereikbaarheid van de binnenstad van Nijmegen vanuit noordelijke richting. Uitgangspunten zijn een goed fietspadennetwerk en openbaar vervoer voorzieningen met transferia aan de noordzijde van de Waal. Hiervoor is naast de spoorbrug een fietsbrug voorzien en een kabeltram vanaf Lent naar de binnenstad. Daarnaast wordt het bestaande railnet omgevormd tot een regiorailsysteem met o.a. een halte in Lent. De A325 wordt als 2x2 stadsweg uitgevoerd voor lokaal en regionaal verkeer. De capaciteit ligt maximaal rond de 60.000 mvt/etm en wordt met name beperkt door de opname capaciteit van de stad.

Ontwikkeling verkeersproblematiek

De kans op filevorming wordt aangegeven met de congestiekans, het percentage van het dagelijks passerend verkeer dat gemiddeld op werkdagen met filevorming wordt geconfronteerd. Uit de uitgevoerde studies blijkt dat de congestiekans door de verwachte toename van de verkeersintensiteiten op de A50 tussen Grijsoord en Ewijk stijgt van 7-8% naar meer dan 30% in 2010 [lit 10, 11]. Er is in 2010 sprake van ernstige filevorming, die zich in de ochtendspits uitstrekt tot op de A73 (richting knooppunt Neerbosch) en de A50 (richting 's-Hertogenbosch). In de avondspits is dat in omgekeerde richting het geval. De filevorming slaat terug richting knooppunt Grijsoord op de A50 en een deel van de A15 (in de richting van Arnhem en Rotterdam). De hoge verkeersbelasting ontstaat door een optelsom van het nationale noord-zuid verkeer, een belangrijk deel van het nationale oost-west verkeer en het regionaal verkeer dat uit de steden in de regio Arnhem-Nijmegen wordt geweerd.

Mogelijkheden voor alternatieve routes over de Waal bij een file op de A50 zijn er (vrijwel) niet. Slechts bij zeer frequente filevorming op de A50 wijken automobilisten uit naar de route door Nijmegen. In verband met het woon- en leefmilieu en de lokale wegcapaciteit is deze route niet geschikt voor grotere verkeersstromen. De meest nabije Waalkruising meer naar het westen is de Prins Willem Alexanderbrug bij Tiel. Deze ligt te ver weg voor het regionale verkeer en ligt voor het landelijke verkeer in noord-zuidrichting te ver van het hoofdwegennet. Door deze toename van de congestie zal de bereikbaarheid van het toekomstige MTC sterk onder druk komen te staan. Dit zal de regionaal-economische ontwikkeling in het Knooppunt Arnhem-Nijmegen negatief beïnvloeden. Tevens heeft deze ontwikkeling een grote negatieve invloed op de doorstroming van het nationale noord-zuid verkeer op de A50.

Ook op nationale schaal heeft een slechte bereikbaarheid van het MTC negatieve invloeden doordat het MTC een belangrijke schakel is in het toekomstige nationale logistieke transportnetwerk. Dit netwerk bestaat uit de haven van Rotterdam als mainport (eerste lijn), het MTC als tweede-lijnsknooppunt en Veenendam, Venlo en Twente als derde-lijnsknooppunten. Door op de knooppunten de naar eenzelfde bestemming te vervoeren goederen samen te brengen, kan van af elk knooppunt het best passende transportmiddel worden ingezet, met als gevolg zo laag mogelijke (milieu)kosten. In de mainport kunnen de reeds van tevoren samengebrachte goederen direct worden overgeladen op hoogfrequente en (milieu)kosten efficiënte containerschepen. Voor de goederen die in de mainport aankomen, is door het logistieke transportnetwerk een directe overslag van containerschepen naar rail en binnenvaart mogelijk. Met dit logistieke transportnetwerk kan het door de rijksoverheid gewenste modal-splitbeleid ten uitvoer worden gebracht. Voorwaarde voor realisatie van deze doelstelling is dat het MTC, naast een voldoende ontsluiting op rail en water, een voldoende ontsluiting heeft op het hoofdwegennet.

Ook op de A325, Nijmegen-A15, zal de fileproblematiek zonder maatregelen fors toenemen. Op deze plaats is dat niet alleen een verkeersprobleem, maar veroorzaakt de verkeersintensiteit op de A325 ook een leefbaarheidsprobleem in de Waalsprong. Bij de huidige wegenstructuur worden voor 2005 zeer grote problemen op invalswegen van de gemeente Nijmegen voorzien. Zowel op de Waalbrug als aan de zuid- en de westkant van Nijmegen wordt congestie voorzien voor een groot deel van de dag, waarbij tijdens de spits het verkeer regelmatig geheel tot stilstand komt. De bereikbaarheid van de Waalsprong komt hiermee zwaar onder druk en de situatie is zo ernstig dat de gewenste integratie tussen de verschillende stadsdelen aan weerszijden van de Waal onder druk komt te staan. Voor 2010 zou dit betekenen dat zelfs de ontsluitingswegen binnen de Waalsprong volledig vollopen.

Zonder uitbreiding van de Waalkruisende infrastructuur en stimulering van andere vervoerswijzen zal op de bestaande infrastructuur de verkeersproblematiek aanzienlijk toenemen, met grote consequenties voor de doorstroming van het nationale en regionale verkeer op de A50, de bereikbaarheid van het MTC, het regionale verkeer op de A325, de leefbaarheid in de Waalsprong en de bereikbaarheid van het stadscentrum van Nijmegen.

Scenario's A50

Zoals in hoofdstuk 1 al is aangegeven is Rijkswaterstaat Oost-Nederland inmiddels begonnen met een Trajectnota/MER-studie voor de verbreding van de A50 (Ewijk-Grijsoord) inclusief een mogelijke verbreding van de Waalbrug. Aangezien een verbreding van de A50 nog niet als autonome ontwikkeling kan worden gezien, zijn er drie scenario's:

- scenario A: A50 (Ewijk-Valburg) met huidige breedte van 2x2 rijstroken;
- scenario B: A50 (Ewijk-Valburg) wordt verbreed tot 2x3 rijstroken;
- scenario C: A50 (Ewijk-Valburg) wordt verbreed tot 2x4 rijstroken.

Elk scenario voor de A50 leidt (kwantitatief) tot een andere bereikbaarheidsproblematiek voor het MTC en voor de relatie Nijmegen-Waalsprong. Binnen elk scenario voor de A50 zijn verschillende benuttingsmaatregelen, zoals doelgroepstroken, denkbaar. In alle scenario's wordt er vanuit gegaan dat de A50 ten noorden van het knooppunt Valburg wordt verbreed. Dit wordt in de Trajectnota/MER A50 verder uitgewerkt. De resultaten vormen input voor de Projectnota/MER A73.

3.3 Natuur en landschap

In het streekplan [lit 13] wordt het winterbed van de Waal aangeduid als landelijk gebied B, waar de natuur de belangrijkste functie is. De noordoever is aangewezen als weidevogelgebied. De overige delen van het studiegebied vallen in landelijk gebied D, in agrarisch gebruik zijnde cultuurgrond met verspreid voorkomende natuurwaarden en andere functies. Hier is de landbouw richting gevend voor de ontwikkeling van andere functies.

Het streekplan geeft aan dat de landschapsstrategie van het gebied is gericht op landschapsvernieuwing, gezien de beperkte aanwezige waarden en de nieuwe ontwikkelingen in het gebied. In de uiterwaarden is het beleid gericht op landschapsaanpassing, gericht op behoud en herstel van de bestaande waarden. Ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen die worden voorzien zal het studiegebied met name aan de noordzijde van de Waal aanmerkelijke veranderingen ondergaan.

In het westelijk gedeelte zal de haven een dominante invloed krijgen. In het oostelijk deel van het studiegebied zal een meer stedelijk beeld ontstaan, gedomineerd door de Waalsprong en de bedrijventerreinen van het MTC rond de A15 en de Betuwelijn.

In het deel ten zuiden van de Waal is het oorspronkelijke landschap ten gevolge van de stedelijke ontwikkelingen in de huidige situatie slecht herkenbaar. Ten gevolge van de autonome ontwikkeling zal dit niet veranderen. In het gebied tussen Beuningen en Nijmegen wordt een stedelijk uitloopgebied tot ontwikkeling gebracht. In de uiterwaarden wordt natuurontwikkeling nagestreefd.

3.4 Woon-, werk- en leefmilieu

In het streekplan wordt de regio aangegeven als een van de verstedelijkingszones. De in paragraaf 3.1 reeds genoemde ontwikkelingen van MTC en Waalsprong maken hier deel van uit.

De akoestische situatie langs de van Heemstraweg verslechtert aanzienlijk. Door de autonome groei van verkeer en de realisatie van de uitbreidingslocatie Beuningse Plas neemt de verkeersdruk hier aanzienlijk toe.

In het agrarisch gebied ten noorden van de Waal is de landbouw richtinggevend voor de ontwikkeling van andere functies. Ten noorden van Oosterhout zal een terrein voor glastuinbouw zal worden ontwikkeld.

Ten zuiden van de Waal is het beleid voor de uiterwaarden gericht op natuurge-richte rustige recreatievormen.

4.1 Probleemstelling

In de huidige situatie is er reeds sprake van een capaciteitstekort voor nationaal (A50) en regionaal (A325) autoverkeer over de Waal. Door de aanleg van de VINEX-locatie Waalsprong bij Nijmegen en de overige woningbouwlocaties in de Over Betuwe, alsmede het MTC bij Valburg en de overige voorziene bedrijventerreinen zal het aantal Waalkruisende verkeersbewegingen in de toekomst aanzienlijk toenemen.

Investerings in het openbaar vervoer en extra voorzieningen voor het fietsverkeer kunnen de groei van het autoverkeer in beperkte mate afremmen. De groei van het autoverkeer zal echter aanzienlijk blijven zodat de problemen aanzienlijk toenemen, met grote consequenties voor de doorstroming van het nationale verkeer op de A50, de bereikbaarheid van het MTC en de stad Nijmegen, het nationale, regionale en lokale verkeer op de A325, het verkeer in de stad Nijmegen en de leefbaarheid rond de A325 binnen de woongebieden in de Waalsprong.

4.2 Doelstelling

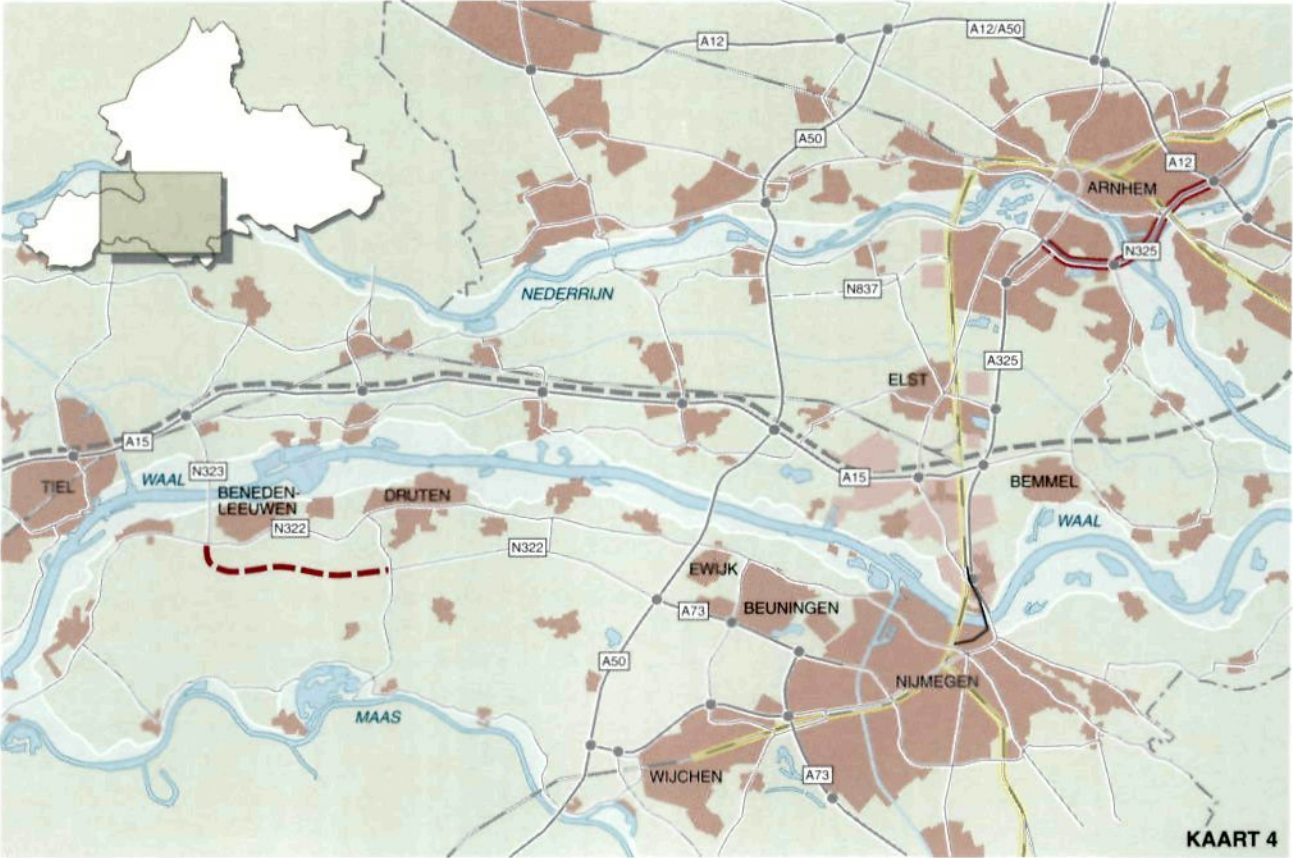
Op basis van de probleemstelling ten aanzien van doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid wordt de volgende doelstelling geformuleerd ten aanzien van de voorgenomen activiteit:

het bieden van een oplossing voor de tekortschietende Waalkruisende capaciteit op het nationale, regionale en lokale wegennet in de regio Nijmegen, en daarmee voor de bereikbaarheidsproblemen van met name het MTC, Nijmegen en de Waalsprong uit zuidelijke richting, in samenhang met de door Rijkswaterstaat te ontwikkelen oplossingen voor de nationale verkeersproblematiek op de A50. In de Projectnota/MER zal de probleemstelling voor de A50-scenario's (paragraaf 3.2) nader worden uitgewerkt.

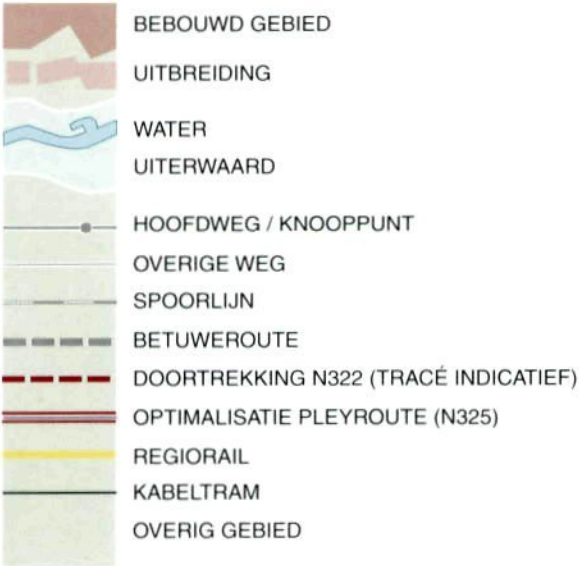
Oplossingen die worden geformuleerd om de doelstelling te bereiken worden tevens getoetst aan de doelstellingen voor leefbaarheid en bereikbaarheid zoals geformuleerd in het RVVP:

- mobilititeit, ontwikkeling in gebruik van vervoermiddelen
- verbeteren van verkeersveiligheid
- verminderen milieubelasting door wegverkeer
- optimale bereikbaarheid
- en relevante doelstellingen uit het milieubeleid (nationaal, regionaal) en overige relevante beleidsnota's zoals opgenomen in bijlage 1.

NULPLUS-ALTERNATIEF



SCHAAL 1:250.000



5.1 Algemene uitgangspunten

Voor de oplossing van de geconstateerde problematiek zullen in de Projectnota/MER een aantal alternatieven worden ontwikkeld en geanalyseerd. Het nulalternatief is het alternatief waarbij alleen de autonome infrastructurele maatregelen worden meegenomen. De hoofdinfrastructuur van dit alternatief is aangegeven op kaart 3. Dit alternatief wordt als referentiekader genomen voor de bepaling van de effecten van de overige alternatieven.

Daarnaast zijn er verscheidene oplossingsalternatieven mogelijk. Deze oplossingen komen in paragraaf 5.2 aan de orde. Mogelijke varianten binnen deze oplossingen worden besproken in paragraaf 5.3. In paragraaf 5.4 wordt aangegeven welke alternatieven in de Projectnota/MER niet verder uitgewerkt worden.

5.2 Oplossingsalternatieven

In hoofdlijnen zijn er twee opties voor de ontwikkeling van reële alternatieven:

- Het nulplusalternatief: Een zodanige beperking van de groei van de automobiliteit middels versterking van het openbaar vervoer en ander flankerend beleid dat de problematiek daardoor wordt opgelost;
- Het A73-alternatief en het N73-alternatief: Scheppen van extra capaciteit door het realiseren van een nieuwe auto(snel)weg.

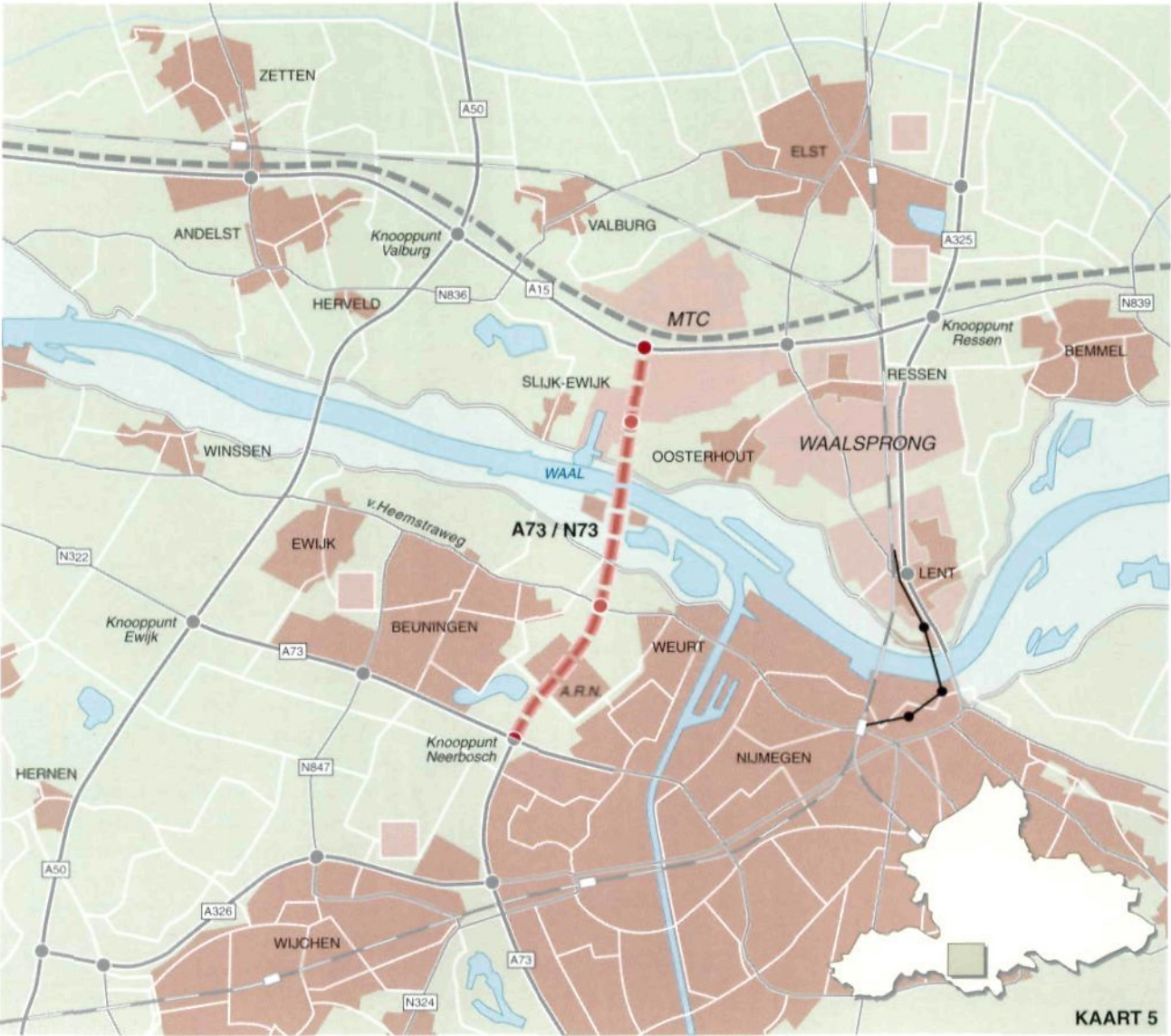
Deze alternatieven zullen met de, in paragraaf 3.2 genoemde, A50-scenario's gecombineerd worden, voor zover de combinatie een reële optie biedt.

In het **nulplusalternatief** wordt dezelfde weginfrastructuur over de Waal verondersteld als in het nulalternatief (kaart 4). In dit alternatief wordt bezien wat de mogelijkheden zijn om het autoverkeer naar en door de regio te vervangen door andere vervoerwijzen voor zowel personen- als goederenvervoer. Hierbij speelt intensivering van het gebruik van de geplande railverbinding Zevenaar-Arnhem-Nijmegen-Wijchen een belangrijke rol. In vergelijking met het nulalternatief zullen meer haltes worden geopend, zal de dienstregeling intensiever dienen te worden en zal de verbinding Zevenaar-Wijchen dienen uit te groeien tot een volwaardig light-railsysteem.

Voorts zal worden bezien op welke wijze de verbinding tussen Nijmegen en de nieuwe woongebieden kan worden geoptimaliseerd voor fietsverkeer en openbaar vervoer. Onderdeel van dit alternatief vormt een nieuwe oeververbinding speciaal voor deze vervoersstromen. Hierbij kan worden gedacht aan een kabeltram en een langzaam verkeersvoorziening gekoppeld aan de bestaande spoorbrug. Dit alternatief zal in nauw overleg met de betrokken overheden en vervoersmaatschappijen worden ontwikkeld.

Tevens worden twee aanpassingen aan de bestaande provinciale wegen opgenomen. Dit betreft de verbetering van de N322, de verbinding tussen de brug bij Tiel en de A50/A73 (doortrekking van Maas- en Waalweg). Hiertoe is binnen de provincie Gelderland een afzonderlijk project opgestart. Daarnaast is een aanpassing van de Pleyroute (N325 bij Arnhem) in studie. Resultaten hiervan worden tevens in het nulplus-alternatief meegenomen.

A73 / N73-ALTERNATIEF



SCHAAL 1:100.000



De tweede optie wordt in twee alternatieven uitgewerkt, **het A73-alternatief** en **het N73-alternatief** (kaart 5). Het A73-alternatief is de doortrekking van de A73 als autosnelweg over de Waal tot aan een aansluiting op de A15. Het N73-alternatief is de doortrekking van de A73 als autoweg. Keuze voor het wegtype, autoweg of autosnelweg, is bepalend voor het aantal aansluitingen en de wijze waarop het verkeer gebruik maakt van deze verbinding. De aansluiting van het MTC op het hoofdwegennet hangt hier nauw mee samen. Bij deze alternatieven is het een voorwaarde dat de inrichting van de doortrekking voldoet aan het concept Duurzaam Veilig.

Op basis van de effectbeschrijvingen zal in het MER een **meest milieuvriendelijk alternatief** (MMA) worden ontwikkeld, dat realistisch en uitvoerbaar is. Hierbij zal worden gezien op welke wijze de geconstateerde problematiek op de meest milieuvriendelijke wijze kan worden opgelost. Elementen van de varianten kunnen hiervoor worden gecombineerd, zo mogelijk in combinatie met extra milieubeschermdende of effectbeperkende maatregelen.

5.3 Varianten binnen de alternatieven

Binnen het A73-alternatief en het N73-alternatief zijn verschillende varianten mogelijk:

Varianten in aansluiting onderliggend wegennet

Er zijn verschillende mogelijkheden voor aansluiting op het onderliggende wegennet denkbaar; in het zuidelijk deel op de van Heemstraweg en in het noordelijk deel op het MTC.

Varianten in wegbreedte van een auto(snel)weg

Uitvoering van de doortrekking door aanleg van een auto(snel)weg kan zowel met een wegbreedte van 2*2 als 2*3 rijstroken. In de Projectnota/MER komen beide varianten aan de orde, waarbij tevens wordt ingegaan op de consequenties voor de resterende problematiek op de A50 en het hoofdwegennet van Nijmegen. Hierbij kan ook ingegaan worden op de mogelijke aanleg van speciale doelgroepstroken, bijvoorbeeld voor vrachtauto's, openbaar vervoer etc.

Tracévarianten aan de zuidzijde van de Waal

De inpassing van het tracé wordt aan de noordzijde in sterke mate bepaald door het MTC. Aan de zuidzijde spelen zowel de uitbreidingen van de gemeente Beuningen als de ligging van de ARN een rol. Doorsnijden van de stortplaats van ARN is een zeer kostbare en dure optie. In de huidige situatie lijken de passages oost en west van de stortplaats het meest reëel. Bij een oostelijke passage zal compensatie voor het verlies aan stortcapaciteit gezocht moeten worden.

5.4 Niet nader te beschouwen alternatieven en varianten

In een eerder stadium heeft discussie plaatsgevonden over de mogelijkheid van een oeververbinding die direct aansluit op het Nijmeegse hoofdwegennet en meer in het hart van de nieuwe woningbouwlocaties uitkomt op de A325. Zowel in het RVVP als bij de ontwikkeling van het structuurplan Waalsprong Nijmegen is deze optie minder wenselijk gebleken. Met het Raadsbesluit van januari 1997 over de notitie *Nijmegen in de volgende eeuw; een blik vooruit* is het Nijmeegse beleid met betrekking tot de Waaloverschrijdende verbindingen nogmaals vastgelegd. De keuze van de Raad voor de doortrekking A73 enerzijds en een scala van maatregelen ter bevordering van alternatieve vervoerswijzen bepalen nu de richting. Inmiddels is in het structuurplan een woonbestemming voorzien voor het gebied waar dit alternatief zou moeten worden ingepast. Derhalve kan het voor deze studie niet meer als een reëel alternatief worden beschouwd.

Ook is de mogelijkheid onderzocht de Waalkruising te realiseren door middel van een tunnel. Belangrijke redenen om een tunnel aan te leggen kunnen de vermindering van de negatieve effecten op landschap, natuur en woon- en leefmilieu zijn. Er zijn verschillende tunnelvarianten denkbaar (zie ook de toelichting in bijlage 3).

- **Alternatief 1: Tunnel**

De tunnelopening wordt binnendijs gelegd, zo dicht mogelijk bij de winterdijk. Rond de tunnelopening wordt een kanteldijk aangelegd.

- **Alternatief 2: Verlengde tunnel**

Met het oog op ruimtelijke ontwikkelingen in Beuningen wordt de doortrekking van de A73 vanaf het knooppunt Neerbosch in een tunnel aangelegd. Rond de tunnelopening wordt een kanteldijk aangelegd.

De meerwaarde van de tunnel (alternatief 1) ligt vooral in landschap en natuurwaarden in de uiterwaard. Voor het woon- en leefmilieu in de gemeente Beuningen zijn de effecten dezelfde als bij een brug. Het ruimtebeslag binnendijs nabij Beuningen is ten gevolge van de kanteldijk echter veel groter. De verlengde tunnel (alternatief 2) biedt een meerwaarde ten opzichte van de brug, met name op de aspecten landschap, natuur, ruimtebeslag bij Beuningen en woon- werk- en leefmilieu. Er zijn echter ook nadelen, met name wat betreft de aansluitingsmogelijkheden op het onderliggend wegennet en het ruimtebeslag ten gevolge van de kanteldijk nabij het knooppunt Neerbosch. Het belangrijkste nadeel betreft de zeer grote meerkosten van een dergelijke lange tunnel in vergelijking met een brug.

Op basis van het voorgaande wordt geconstateerd dat de meerwaarde van een tunnel in vergelijking met een brug zeer gering is en de extra investeringen mogelijk niet rechtvaardigt. Nader overleg hierover heeft geleid tot het opstarten van een 'parallel spoor' waarin door de provincie in samenwerking met de gemeenten Beuningen en Nijmegen nader wordt onderzocht welke meerwaarde de ruimtelijke inpassing van een tunnel kan hebben en wat de economische resultaten hiervan zijn. Indien de resultaten van dit onderzoek daartoe aanleiding geven zal de tunnel alsnog meegenomen worden als volwaardig alternatief in de MER. Met de keuze voor dit parallel spoor wordt voorkomen dat onnodig tijdverlies in de planontwikkeling optreedt.

6.1 Onderzoeksaspecten en methodiek

Het opstellen van een projectnota/MER dient diverse doelen:

- het onderbouwen van de noodzaak om de infrastructuur te verbeteren;
- et bieden van inzicht in de (milieu)effecten van de alternatieven;
- het aangeven van maatregelen voor mitigeren en compenseren van (milieu)effecten;
- het vergelijken van de alternatieven teneinde een verantwoorde keuze mogelijk te maken.

Daartoe dienen alle alternatieven, die voldoende bij kunnen dragen aan een oplossing, op dezelfde aspecten te worden beoordeeld volgens een uniforme methodiek. De aspecten waarop beoordeling plaatsvindt zijn gebaseerd op de criteria die aangegeven zijn in het RVVP: Mobiliteit, Milieu, Veiligheid en Bereikbaarheid. Daarnaast wordt aangegeven welke aspecten nodig zijn voor een volledige beoordeling van de milieu-effecten.

De ontsluiting van het MTC die gekozen wordt zal worden uitgewerkt en de milieu-effecten die dit met zich mee brengt zullen worden beschreven.

Onderzoeksmethodiek

Per aspect zal in de Projectnota/MER worden aangegeven welke onderzoeksmethodiek is gehanteerd en welke aannames daarbij zijn gedaan.

6.2 Onderzoeksaspecten vanuit het RVVP

Aangezien het studiegebied deel uit maakt van het KAN-gebied, worden beoordelingscriteria gehanteerd die afkomstig zijn uit het RVVP [lit 7]. Daarnaast worden een aantal andere milieu-aspecten onderzocht ten behoeve van het MER, deze komen in paragraaf 6.3 aan de orde.

Mobiliteit

- effecten op automobilititeit (jaarlijks verreden kilometers) in de regio;
- effecten op voorzieningsmogelijkheden voor en het gebruik van het openbaar vervoer;
- effecten op modal-split.

Milieu

Voor het aspect milieu liggen de taakstellingen van het RVVP op gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder:

- effect op geluid, uitgewerkt in criteria als aantallen gehinderden, aantallen woningen boven 50 dB(A) en beïnvloeding van voor recreatie en ecologie waardevolle gebieden;
- effect op luchtkwaliteit, uitgewerkt in emissie schadelijke stoffen.

Bereikbaarheid

- effect op doorstroming nationaal verkeer (congestiekansen A50/A73/A15);
- effect op doorstroming regionaal verkeer (o.a. congestiekansen A325);
- effect op lokaal hoofdwegennet (o.a. Nijmegen);
- effecten op bereikbaarheid MTC;
- effecten op reistijden.

Verkeersveiligheid

- effecten op verkeersveiligheid.

6.3 Milieu-aspecten

Bij de beschrijving van de milieu-effecten dienen daarnaast de volgende aspecten aan de orde te komen:

Landschap en cultuurhistorie

- Landschap: de visuele effecten en de invloed op de bestaande structuur;
- Cultuurhistorie: aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen;
- Archeologie: aantasting waardevolle terreinen en vindplaatsen;
- Beleid: gevolgen voor gebieden met een speciale beleidsstatus.

Bodem en water

- Gevolgen van zetting;
- Lokale waterhuishouding: grondwater en oppervlaktewater;
- Kwaliteit bodem, grond- en oppervlaktewater.

Ecologie

- Versnippering natuurwaarden;
- Verstoring verbindingroutes;
- Barrièrewerking;
- Biotoopverlies.

Woon-, werk- en leefmilieu

- Ruimtegebruik: woon- en bedrijfsgebieden, landbouw, recreatie, natuur;
- Barrièrewerking, te amoveren woningen en andere gebouwen en sociale veiligheid;
- Hinderbeleving: trillingshinder, sociale onveiligheid, visuele hinder etc.;
- Gevolgen van lawaai en luchtverontreiniging op de gezondheid;
- Externe veiligheid;
- Regionale economie.

Overige aspecten

In de Projectnota/MER wordt tevens aandacht besteed aan:

- aanwezige kabels en leidingen;
- stabiliteit van de dijken;
- nautische aspecten;

Tevens wordt ingegaan op de kosten (aanleg en onderhoud) van de alternatieven.

De procedure rond de besluitvorming is er op gericht dat de provincie Gelderland een besluit kan nemen op basis van een zorgvuldige afweging van de noodzaak van de ingreep en de voor- en nadelen van alternatieve oplossingen. Inspraak en advisering spelen daarbij een belangrijke rol.

In paragraaf 1.2 is de samenhang met de procedure voor A50 Grijsoord-Valburg-Ewijk reeds aangegeven. Beide procedures zullen zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd. In het navolgende wordt de besluitvormingsprocedure voor de doortrekking van de A73 in het kort weergegeven. In bijlage 4 wordt de procedure schematisch weergegeven. In deze bijlage is ook de procedure voor de A50 aangegeven. Deze procedure volgt de tracéwet.

Bij een milieueffectrapportage spelen de Initiatiefnemer en het Bevoegd Gezag een belangrijke rol. De initiatiefnemer is de organisatie die een activiteit wil ondernemen. De initiatiefnemer vraagt het Bevoegd Gezag een besluit over het al dan niet toestaan van deze activiteit. Hiervoor stelt de initiatiefnemer een milieu-effectrapport op. Het Bevoegd Gezag geeft in de m.e.r.-procedure richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport en beoordeelt de inhoud van het rapport bij ontvangst. De Commissie voor de Milieu-effectrapportage (Cmer) adviseert aan het Bevoegd Gezag zowel over de richtlijnen als in een later stadium over de volledigheid, juistheid en kwaliteit van het milieu-effectrapport. Bij provinciale projecten die mer-plichtig zijn treden Gedeputeerde Staten op als Initiatiefnemer en Provinciale Staten vormen het Bevoegd Gezag. Provinciale Staten van Gelderland hebben als Bevoegd Gezag een aantal elementen uit de MER-procedure gedelegeerd naar Gedeputeerde Staten. Dit betreft o.a. de vaststelling van de richtlijnen voor de MER en het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER.

De procedure voor de doortrekking van de A73 ziet er als volgt uit:

Stap 1: Opstellen en bekendmaken van Startnotitie

Met deze startnotitie presenteren Gedeputeerde Staten van Gelderland als Initiatiefnemer het voornemen een projectstudie naar de noodzaak, mogelijkheden en consequenties van de doortrekking van de A73. De startnotitie wordt ter inzage gelegd.

Stap 2: Inspraak en vaststellen richtlijnen voor de projectnota/MER

Nadat de startnotitie ter inzage gelegd is worden informatieavonden georganiseerd waar de startnotitie nader wordt toegelicht. Een ieder kan vervolgens bij Gedeputeerde Staten reageren en aangeven welke aspecten in de Projectnota/MER nader onderzocht dienen te worden.

De Commissie voor de Milieu-Effectrapportage adviseert aan de provincie op basis van de startnotitie en de inspraakreacties over de Richtlijnen voor de op te stellen milieu-effectrapportage (MER). Mede op basis hiervan stellen Gedeputeerde Staten de richtlijnen voor de MER vast.

Stap 3: Opstellen en bekendmaken van de Projectnota/MER

Gedeputeerde Staten stellen in deze fase de Projectnota/MER op, op basis van de Richtlijnen. Dit vindt gelijktijdig plaats met het opstellen van de Trajectnota/MER voor de A50.

Tijdens deze fase vindt ook overleg en afstemming plaats met derden. In het MER wordt aangegeven wat de effecten zijn op het milieu van de mogelijke oplossingen van de probleemstelling zoals die in de startnotitie is aangegeven. Na afronding van de Projectnota/MER wordt deze bekend gemaakt.

Stap 4: Inspraak, toetsing van advisering

De Projectnota/MER wordt ter inzage gelegd en er worden informatieavonden georganiseerd. Een ieder kan schriftelijk reageren op de Projectnota/MER. Vervolgens wordt een hoorzitting georganiseerd waar de mogelijkheid bestaat om schriftelijke reacties mondeling nader toe te lichten.

In deze fase toetst de Commissie m.e.r. of de informatie in het MER voldoende is om het milieu een goede plaats in de besluitvorming te geven. Hierover brengt de Commissie advies uit aan Gedeputeerde Staten. Daarnaast brengen betrokken andere overheden, zoals het bestuur van het KAN, de PPC, gemeentebesturen en waterschappen, advies uit. Hierbij gaan zij in op de vraag of de Projectnota/MER volledig is en op de vraag welk alternatief moet worden gekozen.

Stap 5: Besluitvorming

Gedeputeerde Staten van Gelderland stelt op basis van de verkregen informatie een tracévoorstel, inclusief een streekplanuitwerking, op over de doortrekking van de A73. De besluitvorming loopt parallel aan en in afstemming met de besluitvorming bij het Rijk omtrent de A50.

Dit besluit van de provincie wordt ter inzage gelegd. Een ieder kan opnieuw reageren. Eerder genoemde instanties brengen advies uit.

Tenslotte stellen Provinciale Staten het tracévoorstel, inclusief de streekplanuitwerking, vast. Hier tegen kunnen bezwaren worden ingediend bij Provinciale Staten. Tegen de uitspraak van Provinciale Staten is beroep mogelijk bij de Raad van State.

Stap 6: Planologische inpassing

Indien besloten wordt tot aanleg van de doortrekking dienen de betrokken gemeenten het uitgewerkte plan planologisch in te passen. Eventueel dient ook het Regionaal Structuurplan van het KAN te worden aangepast. Voorts zullen de nodige vergunningen moeten worden aangevraagd en verleend.

Stap 7: Evaluatie

Na eventuele aanleg zal een evaluatie moeten plaats vinden waarin Provinciale Staten de optredende milieueffecten vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiervoor wordt een evaluatieprogramma opgesteld waarin wordt aangegeven hoe en wanneer dit onderzoek zal worden uitgevoerd. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan verwacht kunnen zonodig nadere maatregelen worden getroffen. Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.

Bijlage 1 Gebruikte literatuur

- 1 Gemeente Beuningen, 1997
Structuurvisie Weurt
- 2 Gemeente Beuningen, 1997
Bestemmingsplan Buitengebied
- 3 Gemeente Nijmegen, 1994
Het land over de Waal, concept structuurplan
- 4 Gemeente Nijmegen, 1995
Structuurplan Land over de Waal, nota van wijzigingen
- 5 Gemeente Nijmegen, 1996
Verkeersmilieukaart 'Land over de Waal'
- 6 Gemeente Nijmegen, 1997
Masterplan Stadas, ontwerp-masterplan mei 1997
- 7 Knooppunt Arnhem Nijmegen, 1994
Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP)
- 8 Knooppunt Arnhem Nijmegen, 1997
Regionaal structuurplan 2015, ontwerp/maart 1997
- 9 Knooppunt Arnhem Nijmegen, 1997
Het KAN-Masterplan
- 10 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat,
Directie Oost-Nederland, 1996
Startnotitie Trajectstudie/m.e.r. Rijksweg 50 (A50) Grijsoord-Valburg-Ewijk
- 11 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat,
Directie Oost-Nederland, 1997
Rijksweg 50 Grijsoord-Valburg-Ewijk, samenhang met de doortrekking van de A73
- 12 Ministerie van VROM/Ministerie van V&W, 1996
Beleidslijn Ruimte voor de Rivier
- 13 Provincie Gelderland, 1996
Streekplan Gelderland, stimulans voor ontwikkeling, ruimte voor kwaliteit en
zorg voor omgeving
- 14 Provincie Gelderland, 1996
Gelders Milieuplan voor de jaren 1996-2000
- 15 Provincie Gelderland, 1996
Waterhuishoudingsplan Gelderland voor de jaren 1996-2000
- 16 Provincie Gelderland, 1997
Provinciaal verkeers- en vervoerplan voor de jaren 1998-2002 (PVVP)
- 17 Provincie Gelderland, Knooppunt Arnhem Nijmegen, 1996
A73, een brug voor de toekomst
- 18 Stuurgroep MTC Valburg, 1997
Milieu-effectrapport (MER), MTC Valburg

Bijlage 2 Gebruikte termen en afkortingen

Alternatief	een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt
Autonome ontwikkeling	op zichzelf staande ontwikkeling (die plaatsvindt als voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd)
Bevoegd Gezag	Degene die het besluit neemt over de uitvoering van het project, in dit geval Provinciale Staten van Gelderland
Bodembeschermingsgebied	gebied die met betrekking tot de bodem een bijzondere bescherming genieten
b.v.o.	bruto vloer oppervlak
Congestiekans	kans op filevorming
Commissie m.e.r. (Cmer)	Commissie voor de milieu-effectrapportage, bestaand uit onafhankelijke deskundigen uit diverse disciplines. Cmer brengt advies uit over de richtlijnen en toetst het MER aan de hand van de richtlijnen.
CUP	Container Uitwisselpunt
Ecologische hoofdstructuur	het geheel van kerngebieden met een natuurfunctie, natuurontwikkelingsgebieden en de verbindende landschapselementen daartussen (opgenomen in het Natuurbeleidsplan van het Rijk)
ETP	Eurotrade Port
Geluidhinder	gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid
Grondwaterbeschermingsgebied	gebied dat met het oog op de grondwaterkwaliteit een bijzondere bescherming bezit
KAN	Knooppunt Arnhem Nijmegen
Komgronden	laaggelegen, zware, kalkarme rivierkleigronden, meestal in gebruik als grasland
m.e.r.	milieu-effectrapportage, de procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van het MER genomen besluit
MER	milieu-effectrapport, document waarin van een voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven; het wordt opgesteld ten behoeve van
een	of meer besluiten die over de betreffende activiteit genomen moeten worden
MMA	Meest Milieuvriendelijk Alternatief
Modal-split	voertuigkeuze
MTC	Multimodaal Transport Centrum

Natuurgebied waar-	een gebied met duidelijke natuur- en landschaps- den die in hun planologische functie-aanduiding (mede) tot uiting komen
Natuurontwikkeling	het scheppen van omstandigheden waarin natuurlijke ecosystemen zich kunnen ontwikkelen
NMP2	Nationaal Milieubeleidsplan 2
PAK	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen
PPC	Provinciale Planologische Commissie
Referentie	vergelijking (maatstaf)
Richtlijnen	document waarin het Bevoegd Gezag aangeeft wat er tenminste in het MER dient te worden onderzocht
SGR	Structuurschema Groene Ruimte (nota van Ministerie van landbouw, Natuurbeheer en Visserij)
Stiltegebied	Sectoraal milieubeschermingsgebied met als doel het waarborgen van rust voor fauna en mens
SVV2	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (nota van Ministerie van verkeer en waterstaat)
Tracé	ligging van een weg of spoorlijn
VAL	Value Added Logistics
Variant	één van meerdere mogelijke oplossingen voor een deelprobleem
VINEX	Vierde Nota over Ruimtelijke Ordening Extra
VINEX-locatie	woningbouwlocatie zoals aangewezen in de VINEX
Zetting	bodemdaling ten gevolge van grondwaterstandsver- laging of externe belasting

Bijlage 3 Afwegingen bij een tunnel

1 Inleiding

In de discussie rond de mogelijke doortrekking van de A73 inclusief een derde Waalbrug is door verschillende partijen de wens naar voren gebracht om de uitvoering van de waalkruising als tunnel in de Projectnota/MER volledig uit te werken als mogelijk alternatief voor een brug. In het convenant (zie bijlage 5) is, na uitvoerig overleg, uitgegaan van een brug. De startnotitie is hierop gebaseerd. Daarbij hebben een aantal overwegingen meegespeeld, die in deze bijlage nader zijn uitgewerkt. Naar aanleiding van deze resultaten is besloten tijdens de voorbereiding van de MER een parallel spoor in te zetten waarin nader onderzoek zal plaats vinden naar de ruimtelijke inpassing en economische resultaten van een tunnelvariant. Indien de resultaten van dit onderzoek daar aanleiding toe geven zal een tunnel alsnog meegenomen worden als volwaardig alternatief in de m.e.r..

In deze bijlage wordt ingegaan op de mogelijkheden van een tunnelalternatief, en op de voor- en nadelen van een tunnel ten opzichte van een brug. In paragraaf 2 zijn mogelijke tunnelvarianten beschreven. Mogelijke effecten komen aan de orde in paragraaf 3. Hierbij wordt het brugalternatief als referentie beschouwd. In paragraaf 4 zijn de conclusies van de evaluatie verwoord en wordt kort ingegaan op het parallel spoor.

2 Te beschrijven alternatieven

De eerste voorwaarde bij aanleg van een tunnel is de garantie van de veiligheid van de waterkering. Dit kan worden gerealiseerd door voorzieningen te treffen bij de tunnelopening in de uiterwaarden of door de tunnel zodanig lang te maken dat beide openingen binnen de winterdijken liggen. Gezien de breedte van de uiterwaarden is dit onderscheid alleen voor het gebied ten zuiden van de Waal van belang. Ten noorden van de Waal ligt de tunnelopening in alle gevallen binnendijks. Aansluiting van het MTC is hier met een aangepast ontwerp te realiseren.

Een verdere verlenging van de tunnel aan de noordzijde komt niet aan de orde. Bij verlenging is de noodzakelijke aansluiting van het MTC op de weg aan de noordzijde is niet te realiseren. Daarbij verandert de omgeving ter plaatse naar een grootschalig bedrijventerrein; een weg onder maaiveld levert geen effecten op die een meerinvestering voor een verlengde tunnel rechtvaardigen.

Ten noorden van de Waal is er derhalve tussen brug en tunnel geen verschil. Effecten en mogelijke alternatieven zullen daarom alleen voor de Waal en de zuidzijde bestudeerd worden.

Een tunnelopening is in principe op twee manieren aan te leggen in het landschap: Met een coupure en met een kanteldijk, beide zijn erop gericht te voorkomen dat bij waterintrede in de tunnel het omliggende land overstroomt.

Bij uitvoering van de tunnel met een coupure in de winterdijk wordt de dijk verlegd ter hoogte van de tunnelopening. Hiertoe wordt een coupure gemaakt in de dijk en wordt aansluitend een nieuwe dijk aangelegd rond de tunnelopening. Bij de tunnelopening wordt een valdeur aangebracht die in geval van waterintrede in de tunnel kan worden gesloten. Uitvoering door middel van een valdeur is weinig gangbaar voor tunnels in (auto)snelwegen vanwege de grote breedte van de tunnelmond en wordt daarom niet verder beschouwd.

Bij uitvoering van de tunnel met een kanteldijk blijft de hoofdwaterkering ongewijzigd. De kanteldijk ligt rond de tunnelopening, op deze wijze wordt het omliggend land beschermd tegen eventueel instromend water. Deze dijk ligt op dezelfde hoogte als de hoofdwaterkering.

Uitgaande van een tunnallengte die zoveel mogelijk beperkt wordt zou de tunnelmond met kanteldijk in de uiterwaarden aan de zuidzijde aangelegd worden. Hierbij wordt de weg zodanig verhoogd dat deze de hoofdwaterkering kruist op kruinhoogte van de dijk. Dit geeft een groot ruimtebeslag in de uiterwaarden. Dit is in strijd met de *Beleidslijn Ruimte voor de Rivieren* zodat uitvoering op deze wijze niet realistisch is.

Daarmee is duidelijk dat de tunnelmond altijd binnendijs zal liggen. Hierbij zullen twee alternatieven worden beschouwd:

- **Alternatief 1: Tunnel**

De tunnelopening wordt binnendijs gelegd, zo dicht mogelijk bij de winterdijk. Op deze wijze wordt de lengte van de tunnel zoveel mogelijk beperkt.

- **Alternatief 2: Verlengde tunnel**

Met het oog op ruimtelijke ontwikkelingen in Beuningen wordt de doortrekking van de A73 vanaf het knooppunt Neerbosch in een tunnel aangelegd. Vanwege de lengte van de tunnel zijn speciale veiligheids- en ventilatievoorzieningen nodig, zodat op maaiveld elementen van de tunnel merkbaar blijven.

Ter bescherming tegen intredend water in de tunnel wordt bij beide alternatieven een kanteldijk, op dezelfde hoogte als de winterdijk, rond de tunnelopening aangelegd.

3 Effectbeschrijving

Effecten van de doortrekking van de A73 door aanleg van een tunnel worden beoordeeld aan de hand van een aantal onderscheidende criteria:

Ruimte voor de Rivier

In het kader van de *Beleidslijn Ruimte voor de Rivier* worden in principe geen nieuwe ingrepen toegestaan in het winterbed van de grote rivieren, wanneer deze zouden leiden tot belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit. Ingrijpen in het winterbed kan alleen plaatsvinden onder voorwaarde dat de effecten minimaal zijn en ter plaatse gecompenseerd worden.

Landschap

Effecten op de visueel-ruimtelijke structuur worden beschreven aan de hand van het ruimtelijk beeld van het plangebied. Bij de lokale visuele beïnvloeding wordt de mate van zichtbaarheid van de doortrekking en de invloed op de openheid van de uiterwaarden en het binnendijs gebied beschreven.

Natuur

Natuurwaarden liggen met name in de uiterwaarden. Effecten op de aanwezige natuurwaarden worden beoordeeld op kenmerkendheid, zeldzaamheid en vervangbaarheid.

Ruimtebeslag

Effecten ten gevolge van het verschillend ruimtebeslag worden beschreven.

Woon-, werk en leefmilieu

Hierbij wordt ingegaan op de effecten op de deelaspecten geluid. Daarnaast worden effecten op de ontsluiting van het onderliggend wegennet aangegeven.

Kosten

Hierbij wordt een schatting gegeven van de totale kosten van aanleg van de weg en de waalkruising.

In de navolgende tabel zijn effecten voor de verschillende alternatieven globaal samengevat.

Tabel B.1 Afweging varianten, met een brug als referentie.

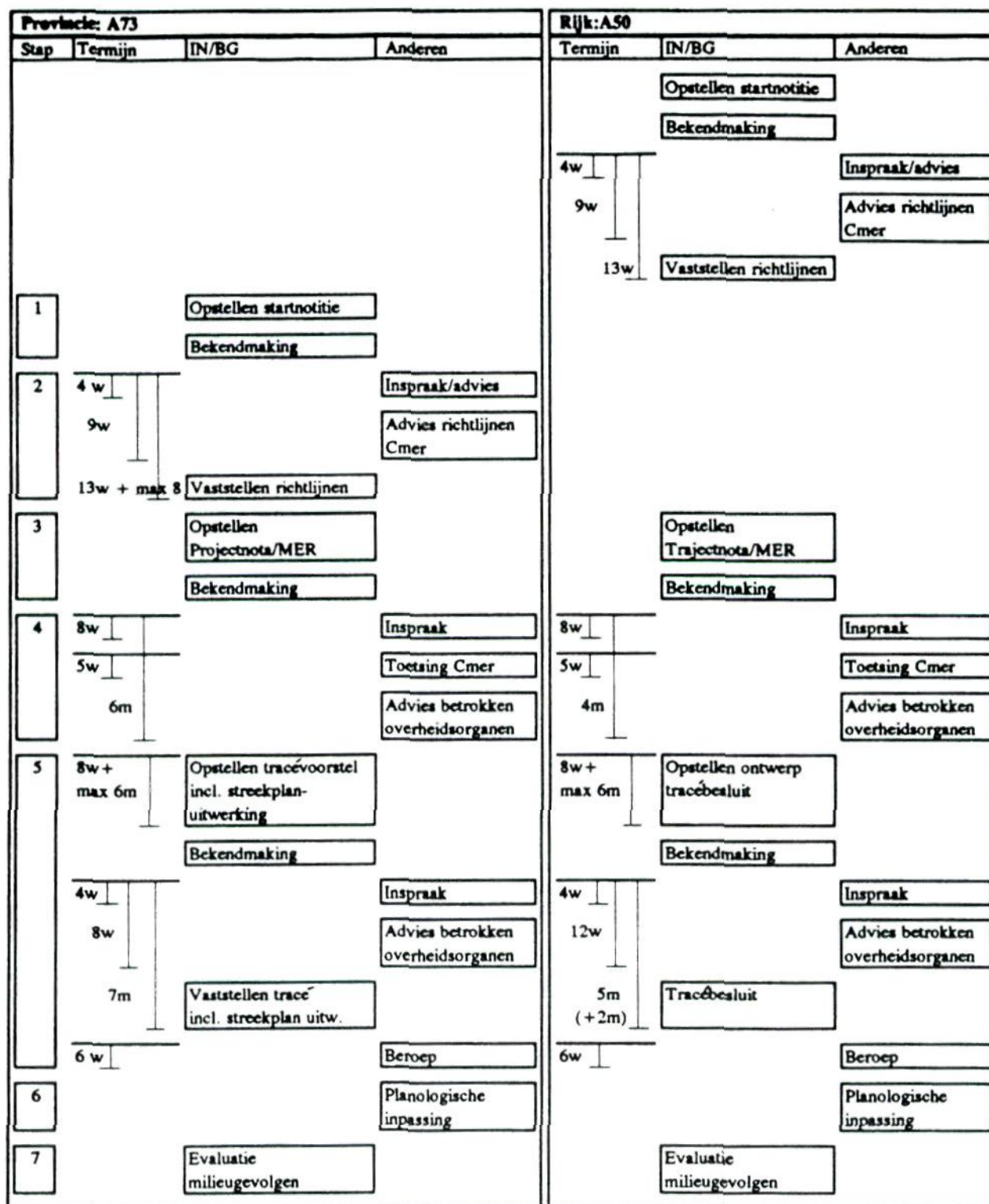
Alternatief Criterium	Referentie: Brug	Alternatief: Tunnel	Alternatief: Verlengde tunnel
Ruimte voor de rivier	geen probleem, vrijwel geen beïnvloeding	geen beïnvloeding	geen beïnvloeding
Landschap binnendijs	doorsnijding stedelijk uitloopgebied	door hoogte kanteldijk prominent aanwezig	positief effect, op maai- veld geen weg
Landschap buitendijs	beeldbepalend element	positief effect, geen verstoring uiterwaarden	positief effect, op maai- veld geen weg
Natuur in de uiterwaarden	verstoord door geluid, geen barrierewerking	positief effect, geen verstoring uiterwaarden	positief effect, geen verstoring uiterwaarden
Ruimtebeslag	ruimtebeslag als referentie	groter ruimtebeslag door kanteldijk	groter ruimtebeslag door aanleg kanteldijk, ter hoogte van Beuningen minder ruimtebeslag
Woon- werk- en leefmilieu	effecten in uitloopgebied Beuningen	als brug	positief effect, want vrijwel geen effecten op uitloopgebied
Ontsluiting onderliggend wegennet	mogelijk	mogelijk	niet mogelijk
Kosten (indicatief) inclusief weg	300-400 miljoen	600-700 miljoen	orde grootte miljard

4 Vergelijking

- De meerwaarde van de tunnel (alternatief 1) ligt vooral in landschap en natuurwaarden in de uiterwaard. Voor het woon- en leefmilieu in de gemeente Beuningen zijn de effecten dezelfde als bij een brug. Het ruimtebeslag binnendijs nabij Beuningen is ten gevolge van de kanteldijk echter veel groter;
- De verlengde tunnel (alternatief 2) biedt een meerwaarde ten opzichte van het brugalternatief op de aspecten landschap, natuur, ruimtebeslag bij Beuningen en woon- werk- en leefmilieu. Er zijn echter ook nadelen, met name wat betreft de aansluitingsmogelijkheden op het onderliggend wegennet en het ruimtebeslag ten gevolge van de kanteldijk nabij het knooppunt Neerbosch. Het belangrijkste nadeel betreft de zeer grote meerkosten van een dergelijke lange tunnel in vergelijking met een brug.

Op basis van het voorgaande wordt geconstateerd dat de meerwaarde van een tunnel in vergelijking met een brug gering is en de extra investeringen mogelijk niet rechtvaardigt. Mede gezien dit laatste aspect is besloten tot het opstarten van een 'parallel spoor', waarin door de provincie in samenwerking met de gemeenten Beuningen en Nijmegen nader wordt onderzocht welke meerwaarde de ruimtelijke inpassing van een tunnel kan hebben en wat de economische resultaten hiervan zijn. Ook de mogelijkheden van een verdiepte ligging van het tracé, deels of geheel afgedekt, zullen hierbij worden beschouwd. Indien de resultaten van dit onderzoek daartoe aanleiding geven zal de tunnel alsnog meegenomen worden als volwaardig alternatief in de MER. Met de keuze voor een parallel spoor wordt voorkomen dat onnodig tijdverlies in de planontwikkeling optreedt.

Bijlage 4 Procedureschema



Bijlage 5 Convenant

CONVENANT

inzake vergroting van de Waal-overschrijdende capaciteit
in de regio Arnhem-Nijmegen

DE ONDERGETEKENDEN:

1. de Minister van Verkeer en Waterstaat en
de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, te
dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de inspecteur van de ruimtelijke
ordering,
beiden handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat
der Nederlanden,
respectievelijk mevrouw A. Jorritsma-Lebbink en de heer dr. H.A.M.A.
de Vries
hierna genoemd 'het Rijk';
2. de Provincie Gelderland,
te dezen, krachtens mandaat verleend door de Commissaris der Koningin in
die provincie de heer J. Kamminga, vertegenwoordigd door de heer J. de
Bondt, lid van Gedeputeerde Staten van Gelderland, als zodanig handelend
ter uitvoering van het besluit van Provinciale Staten d.d. 10 december 1997,
nr. G-612, hierna genoemd 'de Provincie';
3. het Regionaal Openbaar Lichaam Knooppunt Arnhem-Nijmegen,
te dezen krachtens artikel 26 van de Gemeenschappelijke Regeling Knoop-
punt Arnhem-Nijmegen vertegenwoordigd door
de Voorzitter van het regionaal openbaar lichaam,
de heer mr G.J. Jansen, als zodanig handelend ter uitvoering van
het besluit van de KAN-raad d.d. 18 december 1997, nr. 97.074, en tevens
de in het samenwerkingsgebied van het voornoemde Knooppunt Arnhem-Nij-
megen verenigde gemeenten (Nijmegen uitgezonderd) vertegenwoordigend,
hierna genoemd 'het KAN';
4. de Gemeente Nijmegen,
te dezen krachtens artikel 171 van de Gemeentewet vertegenwoordigd door
de Burgemeester van die gemeente,
de heer mr E.M. d'Hondt, als zodanig handelend ter uitvoering van
het raadsbesluit d.d. 17 december 1997, nr. 225/1997,
hierna genoemd 'de Gemeente';

OVERWEGENDE:

- a. dat de A50 de enige noord-zuid verbinding in het hoofdwegennet ten oosten
van A2 is, en tevens onderdeel uitmaakt van de corridor Randstad-Duitsland.
Dat met het oog op deze tweeledige functie in het hoofdwegennet de verbin-
ding is opgenomen in zowel het Tweede Structuurschema Verkeer en Ver-
voer als ook in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1997-
2001;
- b. dat in september 1996 door het Rijk is besloten om de doortrekking van de
A15, van knooppunt Ressen naar de A12, niet door te zetten. Dat in plaats
daarvan is gekozen voor de structuurvariant, inhoudende een verbreding van
de A12 en A50. Dat het internationale belang van de A50 hierdoor nog verder
is toegenomen, omdat deze daardoor de functie van achterlandverbinding
van A15 deels overneemt;

-
- c. dat, met het oog op het doorgaand vrachtverkeer, onderzoek is toegezegd naar de mogelijkheden voor een doelgroepenstrook langs de A50;
 - d. dat een goede ontsluiting van het Multimodaal Transport Centrum te Valburg voor alle bij het convenant betrokken partijen van wezenlijk belang is;
 - e. dat, gerekend van de Prins Willem-Alexanderbrug bij Beneden-Leeuwen naar het oosten, de A50-brug bij Ewijk en de A325-brug bij Nijmegen tezamen de totale beschikbare Waal-overschrijdende capaciteit voor de regio Arnhem-Nijmegen vormen;
 - f. dat in de gemeente Nijmegen is gekozen voor een compacte stad waarbij door terugdringing van de (auto)mobiliteit met de omliggende forensdorpen en -steden wordt gestreefd naar een concentratie van wonen, werken en recreëren. Op kleinere schaal betekent deze keuze echter een toename van de reeds bestaande congestieproblemen in de stad Nijmegen die nog meer zullen toenemen als gevolg van de Waalsprong, een project van 12.000 woningen aan de noordzijde van de Waal. Deze Waalsprong, die deel uitmaakt van de compacte stad, moet bovendien worden gezien in een breder kader van woningbouwplannen en overige economische ontwikkelingen in het KAN en de Overbetuwe in het bijzonder, waaraan ook aandacht is besteed in het VINEX-uitvoeringsconvenant. De combinatie van deze factoren maakt dat de op lokaal niveau gegenereerde extra (auto)mobiliteit dient te worden gefaciliteerd;
 - g. dat de bestaande en nieuwe bedrijfslocaties in de westflank van Nijmegen gediend zijn met een adequate ontsluiting op congestievrije infrastructuur;
 - h. dat onder meer de Provincie, het KAN en de Gemeente hebben aangegeven dat de huidige bruggen over de Waal knelpunten vormen in het wegennet en een beletsel vormen voor de ontwikkeling van de regio in ruimtelijke zowel als economische zin.

De regio heeft gevraagd om de mogelijkheden voor uitbreiding van de Waal-overschrijdende capaciteit te bezien, en heeft daarbij de voorkeur uitgesproken voor doortrekking van de A73 van knooppunt Neerbosch naar de A15. Deze voorkeur is ook neergelegd in diverse beleidsdocumenten als bijvoorbeeld het Streekplan en 'Gelderland Strategische Schakel' van de Provincie, het ontwerp Regionaal Structuurplan 2015 en het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van het KAN;
 - i. dat het Rijk, in reactie op die signalen, de voorkeur heeft uitgesproken voor een zo efficiënt mogelijke procedure, waarbij op kortst mogelijke termijn inzicht wordt verkregen in de samenhang tussen de A50 en de doortrekking van de A73 (brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan provincie en KAN, nr. HW/IO 214822, 25/3/96);
 - j. dat daartoe in de eerste fase van de Trajectstudie A50 Grijsoord/Ewijk een onderzoek is gedaan naar de consequenties van de eventuele aanleg van deze doortrekking voor de problematiek van de A50. Het onderzoek heeft zich vanwege het gewenste strategisch inzicht in de samenhang tussen beide initiatieven slechts gericht op verkeers- en vervoerskundige aspecten;
 - k. dat het bovengenoemde onderzoek heeft aangetoond dat het accent bij de A50 ligt op het lange afstandsverkeer. Daaronder wordt verstaan het doorgaand verkeer (herkomst en bestemming buiten de regio) en extern verkeer

(herkomst of bestemming in de regio). De (inter)nationale functie die aan de A50 is toegekend, wordt daarmee bevestigd;

- l. dat voor de doortrekking van de A73 het accent meer ligt bij het interne verkeer (herkomst en bestemming in de regio), maar dat ook het doorgaande en het externe verkeer hier een rol spelen;
- m. dat op basis van cijfers uit dat onderzoek moet worden geconstateerd dat de totale verkeers- en vervoersproblematiek in dit gebied verkeerskundig alleen lijkt te kunnen worden opgelost door de A73 door te trekken en mogelijk de A50 te verbreden. Het hiervoor genoemde onderzoek heeft aangetoond, dat tussen de beide projecten onderling een sterke inhoudelijke, verkeerskundige samenhang bestaat;
- n. dat voornoemde constatering onverlet laat dat in het kader van de Trajectstudie/mer A50 en de Tracéstudie/mer A73 naast combinatievarianten met een aanpassing van de A50 en doortrekking van de A73, ook onderzoek zal worden gedaan naar een aanpassing van de A50 zonder doortrekking van de A73 en anderzijds een doortrekking van de A73 zonder verbreding van de A50.
- o. dat het bovengenoemde onderzoek naar de doortrekking van de A73 uitsluitend verkeers- en vervoerskundig is opgezet. Een doorgetrokken A73 en een verbreding van de A50 kunnen leiden tot ingrijpende gevolgen voor de lokale milieukwaliteit en natuur- en landschapswaarden. In de studies zal daarom onderzoek gedaan moeten worden naar zowel de afzonderlijke als de gecombineerde effecten van beide projecten, zodat gezocht kan worden naar oplossingen waarbij de aantasting van de aspecten natuur, milieu en landschap zoveel mogelijk wordt beperkt, danwel kan worden voorkomen.
- p. dat, gelet op de huidige inzichten inzake de financiële haalbaarheid, de ruimtelijke inpassingsmogelijkheden en de technische randvoorwaarden met betrekking tot de doortrekking, in de studie naar de doortrekking zal moeten worden uitgegaan van maaiveldligging, met een riviervakruising in de vorm van een brug. In de ten behoeve van de doortrekking uit te brengen startnotitie zal dit uitgangspunt nader worden onderzocht en gemotiveerd.
- q. dat het, op grond van het voorgaande, aanbeveling verdient om beide projecten ook in samenhang op te pakken. Over het opnemen van de doortrekking in het SVV-II middels een partiële herziening is nog geen besluit genomen. Gelet op de samenhang tussen beide projecten en de rol die deze kunnen spelen in de oplossing van het verkeers- en vervoersprobleem in deze regio is samenwerking op diverse terreinen tussen de bij dit convenant betrokken partijen onontbeerlijk. Gezien alle betrokken belangen en de inhoudelijke samenhang is de nodige voortvarendheid geboden;
- r. dat het zinvol is de in de vorige overweging genoemde belangen nog eens expliciet te memoreren in de overwegingen s. tot en met v., waarbij de beschrijving wordt beperkt tot de in het kader van dit convenant relevante aspecten;
- s. dat het voor het Rijk vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de vormgeving van het hoofdwegennet en de kwaliteit van de leefomgeving van belang is welke invloed beide projecten op elkaar kunnen hebben, en dat in dat licht een goede afstemming van beide projecten noodzakelijk is;

-
- t. dat door de Provincie de A50 en de eventuele doortrekking van belang worden geacht in relatie tot het onderliggend wegennet vanwege de ontsluiting van de regio als geheel. Daarmee wordt de regio in ruimtelijk en economisch opzicht aantrekkelijker;
 - u. dat het KAN verantwoordelijk is voor integraal bovenlokaal beleid waarbij economie, verkeer- en vervoer, ruimtelijke ordening en milieubelangen gewaarborgd moeten worden. Dat het KAN in dat verband belang heeft bij een adequate en verantwoorde infrastructuur in de regio;
 - v. dat de eventuele doortrekking door de Gemeente van bijzonder belang wordt geacht vanwege de ontsluiting van de stad, inclusief de in de toekomst te realiseren VINEX-locatie van 12.000 woningen (Waal sprong);
 - w. dat ondergetekende partijen, ook blijkens de op 11 juni 1997 ondertekende intentieverklaring, met het oog op deze gemeenschappelijke belangen hebben besloten tot intensieve samenwerking ter zake van de studie naar de verbreding van de A50 en de doortrekking van de A73 en deze samenwerking vast te leggen in de vorm van een convenant. De samenwerking in de planstudiefase en de besluitvorming naar aanleiding van de studieresultaten en een intentie-uitspraak over de financiering van de realisatie worden in dit convenant geregeld, met dien verstande dat daar waar sprake is van financiering van de doortrekking van de A73 dit moet worden gelezen onder het nadrukkelijk voorbehoud dat de nog uit te voeren planstudie uiteraard aanleiding moet geven tot de conclusie dat de doortrekking noodzakelijk is;

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:

Artikel 1 Begripsbepalingen

In dit convenant wordt verstaan onder:

- a. de verbreding van de A50: de tracéwetprocedure waarin wordt gestudeerd naar mogelijke verbreding van het gedeelte van de A50 dat loopt vanaf knooppunt Grijsoord tot en met knooppunt Ewijk;
- b. de doortrekking: de uitwerkingsprocedure van het streekplan met de daaraan gekoppelde milieu-effectrapportage inzake de mogelijke doortrekking van de A73 van knooppunt Neerbosch naar de A15;
- c. MTC-Valburg: Multimodaal Transport Centrum, te realiseren bij Valburg, bedoeld voor overslag van goederen tussen de modaliteiten spoor, weg en water, één en ander met gebruikmaking van telematica;
- d. de Waalsprong: de VINEX-locatie van ca. 12.000 woningen die de Gemeente zal realiseren aan de noordzijde van de Waal;

Artikel 2 Doelstelling

Partijen stellen zich tot doel om op basis van het verkregen inzicht in de samenhang tussen de verbreding van rijksweg 50 en de doortrekking de planstudiefase en besluitvorming terzake in onderlinge afstemming te doorlopen conform de in bijlage 1 opgenomen planning.

Artikel 3 Initiatiefnemerschap en projectorganisatie van A50 en doortrekking

1. Het Rijk is initiatiefnemer inzake de verbreding van de A50 en daarmee verantwoordelijk voor de daartoe te volgen procedure.

-
2. De Provincie is initiatiefnemer inzake de doortrekking en daarmee verantwoordelijk voor de daartoe te volgen procedure. Waar mogelijk wordt de Provincie hierbij ondersteund door het KAN en de Gemeente.
 3. In het licht van de in de leden 1 en 2 beschreven verantwoordelijkheden richten het Rijk en de Provincie elk afzonderlijk een eigen projectorganisatie op. De initiatiefnemers wijzen elk een projectleider aan.

Artikel 4 Voor beide projecten te volgen hoofdprocedures

1. Ten behoeve van de doortrekking volgt de Provincie de uitwerkingsprocedure van het streekplan welke uitmondt in een tracé/MER-besluit.
2. Het Rijk volgt voor verbreding van de A50 de tracéwetprocedure.
3. De procedures zullen zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd. De afstemming geschiedt overeenkomstig de beschrijving zoals opgenomen in bijlage 1.

Artikel 5 Samenwerking en afstemming tussen de projecten

1. De samenwerking tussen partijen is gericht op een snelle en zorgvuldige planvoorbereiding en besluitvorming inzake de verbreding van de A50 zowel als de doortrekking.
2. De besluitvorming omtrent de verbreding van de A50 en de doortrekking zijn sterk aan elkaar gerelateerd. Het is daarom noodzakelijk dat beide projecten inhoudelijk, procedureel, procesmatig en qua besluitvorming zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd.
3. Partijen informeren elkaar zo snel en zo volledig mogelijk over al hetgeen relevant is voor de uitvoering van beide projecten.
4. Ten behoeve van een goede projectmatige afstemming en coördinatie, waarbij bijvoorbeeld kan worden gedacht aan afstemming met betrekking tot te hanteren uitgangspunten en onderzoeksmethodieken, wordt een coördinatiegroep in het leven geroepen, bestaande uit ambtenaren van de Provincie en het Rijk. De samenstelling van deze coördinatiegroep is beschreven in bijlage 2.
5. Met het oog op de in dit artikel bedoelde samenwerking wordt tevens een bestuurlijke begeleidingsgroep opgericht die tot doel heeft zorg te dragen voor de bestuurlijke en beleidsmatige afstemming van beide projecten. In deze bestuurlijke begeleidingsgroep nemen in ieder geval alle convenantpartijen plaats; daarnaast heeft deze groep de mogelijkheid om, middels uitnodiging aan andere belanghebbenden, haar ledenaantal uit te breiden. Vanuit een integrale benadering, waarbij naast verkeer en vervoer ook andere aspecten als bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, economie en leefbaarheid in beschouwing worden genomen, wordt in de bestuurlijke begeleidingsgroep gestreefd naar betrokkenheid van de participanten, goede en zorgvuldige besluitvorming en, waar mogelijk, bestuurlijk draagvlak. De samenstelling van de bestuurlijke begeleidingsgroep is beschreven in bijlage 2.
6. De in lid 5 van dit artikel genoemde bestuurlijke begeleidingsgroep kan zich laten bijstaan door een door deze groep in te stellen ambtelijk voorportaal.

Artikel 6 Sobere, doelmatige en zorgvuldige oplossing

1. In de studie naar de doortrekking zal worden ingezet op volwaardige, maar sober uitgevoerde oplossingen. Partijen laten in dat verband na om, zonder overleg met de in artikel 5 lid 5 bedoelde bestuurlijke begeleidingsgroep, eigenmachtig kostenverhogende elementen in de studie te introduceren.

-
2. In aanvulling op de in rijks- en provinciaal beleid gestelde randvoorwaarden zal door partijen met name op het punt van het inzichtelijk maken van de cumulatieve omgevingseffecten van de verschillende in de regio te ontwikkelen initiatieven, een extra inspanning worden verricht.

Artikel 7 Besluitvorming

1. De in artikel 4 genoemde procedures zijn formeel van elkaar gescheiden, en kennen, zeker ook in de besluitvormingsfase, elk hun eigen procedurele stappen en hun eigen politieke dynamiek. Binnen de door deze wettelijke en politieke kaders begrensde mogelijkheden verplichten partijen zich om, zo mogelijk, op basis van de uitkomsten van de studie gezamenlijk te bepalen wat meest gewenste oplossing is en langs welke weg deze zal worden gerealiseerd.
2. Partijen verplichten zich om gezamenlijk, afhankelijk van de gekozen oplossing, een gemeenschappelijk voorstel te doen over de verantwoordelijkheden ter zake van de realisatie.

Artikel 8 Kostenverdeling studie

1. Alle kosten voor het verrichten van studie naar mogelijkheden tot verbreding van de A50, alsmede de kosten verbonden aan de besluitvorming daaromtrent, worden gedragen door het Rijk.
2. Alle kosten voor het verrichten van studie naar mogelijkheden tot doortrekking van de A73, alsmede de kosten verbonden aan de besluitvorming daaromtrent, worden gedragen door de Provincie, de Gemeente en het KAN gezamenlijk, volgens een door deze drie partijen onderling vast te stellen verdeelsleutel.
3. De in het kader van de afstemming van beide projecten gemaakte gezamenlijke kosten, waarbij kan worden gedacht aan onder meer gezamenlijke vergaderingen, informatie-avonden, projectorganisatie, voorlichting en dergelijke, worden voor vijftig procent betaald door het Rijk en de resterende vijftig procent wordt betaald door de in lid 2 van dit artikel genoemde partijen.

Artikel 9 Convenant realisatie

De convenantpartners spreken op voorhand de bereidheid uit om, ingeval de resultaten van de planstudie daartoe aanleiding geven, te komen tot een aanvullend convenant waarin de benodigde samenwerking ter zake van realisatie kan worden vormgegeven.

Artikel 10 Financiering realisatie

De financiering van de eventuele realisatie van de verbreding van de A50 en de doortrekking kan op dit moment nog niet geregeld worden, omdat deze afhankelijk is van de uitkomsten van de nog uit te voeren planstudie naar verbreding van de A50 en de doortrekking.

Wel kan over de financiering het volgende worden afgesproken:

De kosten van realisatie van de (verbreding van de) A50 komen in principe voor rekening van het Rijk. De Provincie, de Gemeente en het KAN zeggen toe ieder bij te dragen aan de financiering van de realisatie van de doortrekking van de A73.

Artikel 11 Vrijwaring

1. Partijen doen bij deze afstand van alle aanspraken die zij tegenover elkaar zou kunnen doen gelden wegens schade geleden en/of kosten gemaakt tengevolge van de naleving van dit convenant, behoudens opzet of grove schuld aan de zijde van een of meer van die partijen.

-
2. Partijen vrijwaren elkaar voor alle aanspraken van derden tot vergoeding van schade en/of kosten, geleden/gemaakt tengevolge van de naleving van dit convenant, behoudens opzet of grove schuld aan de zijde van een of meer van die partijen.

Artikel 12 Tijdsduur convenant

1. De verbintenissen die ontstaan uit dit convenant treden in werking op de dag waarop dit convenant is gesloten. Deze verbintenissen zijn aangegaan voor een periode van maximaal drie jaar.
2. Partijen treden uiterlijk zes maanden voor de afloop van de periode van 3 jaar in overleg om te bezien of het wenselijk is het convenant voor bepaalde duur voort te zetten.
3. Tussentijdse beëindiging van het convenant is alleen mogelijk met wederzijds goedvinden van alle partijen.

Artikel 13 Vernietiging/ontbinding

Partijen doen bij deze afstand van het recht vernietiging of ontbinding van dit convenant te vorderen, behoudens het bepaalde in artikel 14.

Artikel 14 Wijziging omstandigheden

1. Onvoorziene omstandigheden welke van dien aard zijn, dat de ongewijzigde instandhouding van het onderhavige convenant naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet kan worden verlangd, kunnen voor de partij die zich op die omstandigheden beroept, aanleiding geven zich te wenden tot de rechter met het verzoek om de gevolgen van dit convenant te wijzigen of dit te ontbinden.
2. Alvorens zich tot de rechter te wenden, nodigt de in het eerste lid bedoelde partij de andere partijen uit om met haar in overleg te treden over een oplossing van de gerezen problemen. Leidt dit overleg niet binnen drie maanden tot overeenstemming dan kan de in het eerste lid bedoelde partij zich alsnog tot de rechter wenden.

Artikel 15 Bijlagen

1. De aan dit convenant gehechte bijlagen maken deel uit van het convenant.
2. In geval van tegenstrijdigheid tussen de bijlage enerzijds en het convenant anderzijds prevaleert het convenant.

Artikel 16 Geschillen

Alle geschillen die uit dit convenant mochten voortvloeien, zullen, met inachtneming van hetgeen is gesteld in artikel 13, ter beslechting worden voorgelegd aan de bevoegde burgerlijke rechter te 's-Gravenhage.

ALDUS OVEREENGEKOMEN EN IN VIJFVOUD GETEKEND

MAART 1998

TE ARNHEM

OP 18

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

A. Jorritsma-Lebbink

DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN
MILIEUBEHEER
vertegenwoordigd door de inspecteur van de ruimtelijke ordening

dr. H.A.M.A. de Vries

DE PROVINCIE GELDERLAND
vertegenwoordigd door de gedeputeerde

J. de Bondt

HET REGIONAAL OPENBAAR LICHAAM KNOOPPUNT ARNHEM-NIJMEGEN
vertegenwoordigd door de voorzitter

mr G.J. Jansen

DE GEMEENTE NIJMEGEN
vertegenwoordigd door de burgemeester

mr E.M. d'Hondt

bijlage 1

bijlage 2

49



Bijlage 2 Convenant

Bezetting van de in artikel 5 bedoelde coördinatiegroep en bestuurlijke begeleidingsgroep

DE COÖRDINATIEGROEP

De coördinatiegroep zal in ieder geval bestaan uit:

1. de directeur van de hoofdafdeling Verkeer, Vervoer en Bestuur, van Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland;
2. de directeur van de Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer, van de provincie Gelderland;
3. de projectleider van de verbreding van de A50;
4. de projectleider van de doortrekking van de A73;

DE BESTUURLIJKE BEGELEIDINGSGROEP

De bestuurlijke begeleidingsgroep zal in ieder geval bestaan uit:

1. de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland;
2. de inspecteur Ruimtelijke Ordening van de Inspectie Ruimtelijke Ordening Oost
3. de gedeputeerde voor verkeer en vervoer van de provincie Gelderland;
4. de voorzitter of portefeuillehouder verkeer en vervoer van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen;
5. de wethouder voor verkeer en vervoer van de gemeente Nijmegen;