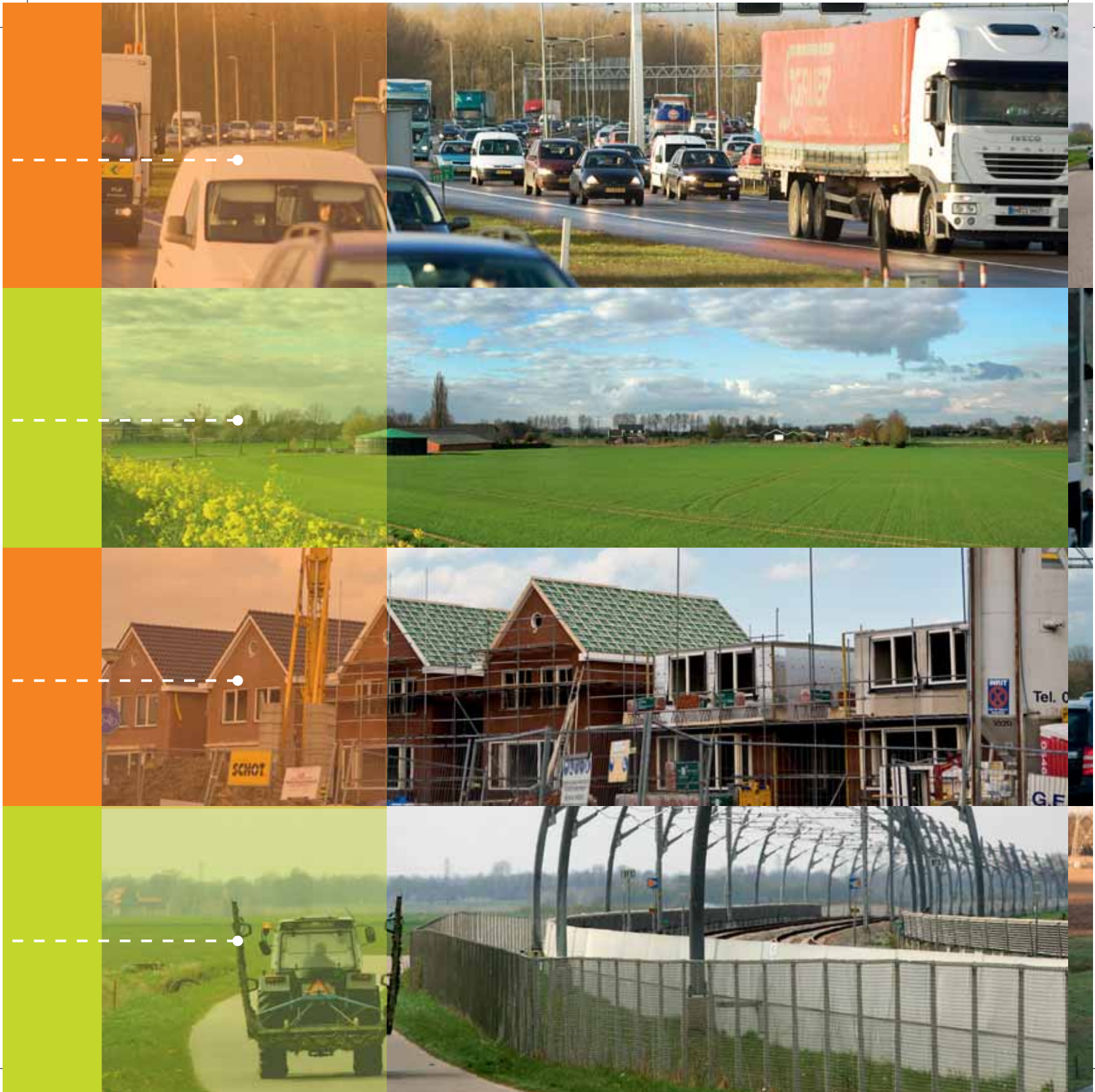


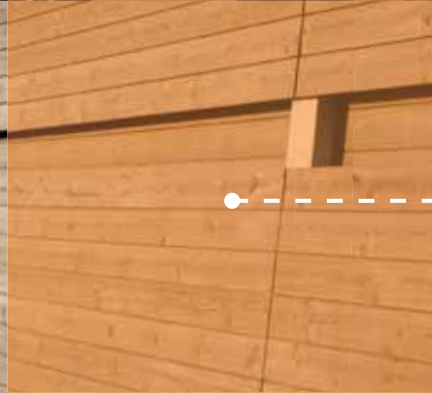


**BETERE BEREIKBAARHEID DOOR
EEN ROBUUST WEGENNETWERK
IN DE REGIO ARNHEM – NIJMEGEN**

**Trajectnota/MER
*samenvatting***









WAT STAAT ER IN DEZE SAMENVATTING?

Voor u ligt de samenvatting van de Trajectnota/MER van de planstudie ‘Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem - Nijmegen’.

Deze samenvatting geeft op hoofdlijnen de inhoud van de Trajectnota/MER weer. De volgende thema's komen in deze samenvatting aan bod:

WAAROM IS DEZE STUDIE UITGEVOERD?

WELKE OPLOSSINGEN (ALTERNATIEVEN) ZIJN ONDERZOCHT?

WELKE EFFECTEN ZIJN ONDERZOCHT?

WAT ZIJN DE EFFECTEN VAN DE ALTERNATIEVEN?

De Trajectnota/MER is een omvangrijk document. U hebt nu een samenvatting in handen. De samenvatting is bedoeld om u op hoofdlijnen te informeren over de resultaten van de Trajectnota/MER. Daarvoor zijn de nodige details achterwege gelaten. Wilt u meer gedetailleerde gegevens hebben, leest u dan het hoofdrapport en/of de onderzoeksrapporten (bijlagen bij het hoofdrapport). Kijk hiervoor op www.via15.nl.

WAAROM IS DEZE STUDIE UITGEVOERD?

Goede bereikbaarheid van en in de regio Arnhem - Nijmegen is van groot belang. Voor het versterken van de verbinding tussen Rotterdam en Duitsland, maar ook voor de ontwikkeling van de regio Arnhem - Nijmegen zelf. Want verspreid over de regio zijn grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen gaande of gepland.





In de regio Arnhem - Nijmegen komen grote oost - west (A12, A15) en noord - zuid (A50) verkeersstromen samen. Deze stromen hebben een internationaal (Randstad - Duitsland), een inter-regionaal (Nederland - regio) en een regionaal karakter (bijvoorbeeld de forensenstromen tussen de kernen in de regio).

Probleem

Al geruime tijd staan er dagelijks files op de autosnelwegen A50 en A12, maar ook op de A325 en de N325 (Pleijroute). En de verkeersproblemen worden in de toekomst nog groter, ondanks eerder geplande maatregelen (bv. verbreding delen A50 en A12, opwaardering N18 en aanleg tweede brug bij Nijmegen). In 2025 is er niet langer sprake van plaatselijke problemen maar is het gehele netwerk rondom Arnhem overbelast.

De bereikbaarheid van de regio en de betrouwbaarheid van het rijks- en het regionale hoofdwegennetwerk staan dus onder druk. Dat is strijdig met nationaal en regionaal verkeers- en vervoersbeleid. De bereikbaarheidsproblemen hebben een negatief effect op de internationale aantrekkelijkheid van de Randstad en van de Rotterdamse haven. Ook de regio Arnhem - Nijmegen zelf kan zich ruimtelijk en economisch niet meer goed verder ontwikkelen. Door de overbelasting ontstaan in de regio bovendien problemen met de leefbaarheid (sluipverkeer, luchtverontreiniging). Daarnaast brengt drukte een groter risico op ongevallen met zich mee. Ongevallen en wegwerkzaamheden zijn niet goed met alternatieve routes op te vangen.



Bestuursovereenkomst

Het Rijk, de provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen hebben in november 2006 een bestuursovereenkomst gesloten om samen deze problematiek op te lossen en een studie naar oplossingen te starten.

Doel

Met dit project willen Rijk en regio het wegennet versterken, zodat de bereikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid ervan verbeteren. Een sterker wegennetwerk verbetert het (internationaal) concurrerend vestigingsklimaat. Ook draagt het bij aan een ruimtelijk-economisch vitale regio Arnhem - Nijmegen. Daarbij moet goed naar de toekomst worden gekeken. Een oplossing moet langere tijd mee kunnen en ook een ontruiming van het gebied in geval van dreigend hoogwater verbeteren.

Procedure

De planstudie begon in 2008 met de Startnotitie en in 2009 volgde de Richtlijnen voor de Trajectnota/MER. Hierin is beschreven waar het onderzoek van de Trajectnota/MER aan moet voldoen. De Trajectnota/MER is nu gereed. Hierin zijn de mogelijke oplossingen voor de problematiek uitgewerkt en is onderzocht of hiermee de doelen bereikt kunnen worden en wat de effecten zijn op mens en milieu. Met deze gegevens kunnen de oplossingen door iedereen goed met elkaar worden vergeleken. Zo helpt de Trajectnota/MER bij het maken van een definitieve keuze voor een oplossing.

WELKE OPLOSSINGEN ZIJN ONDERZOCHT?

In de Trajectnota/MER zijn de volgende oplossingen (alternatieven) voor de verkeersproblemen onderzocht:

DOORTREKKINGSALTERNATIEF A15 NOORD EN ZUID

BUNDELINGSALTERNATIEF A15

REGIOCOMBI(STRUCTUUR)ALTERNATIEF 1 EN 2

MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF



Doortrekkings- alternatief

Doortrekkingsalternatief A15 Noord (DN)

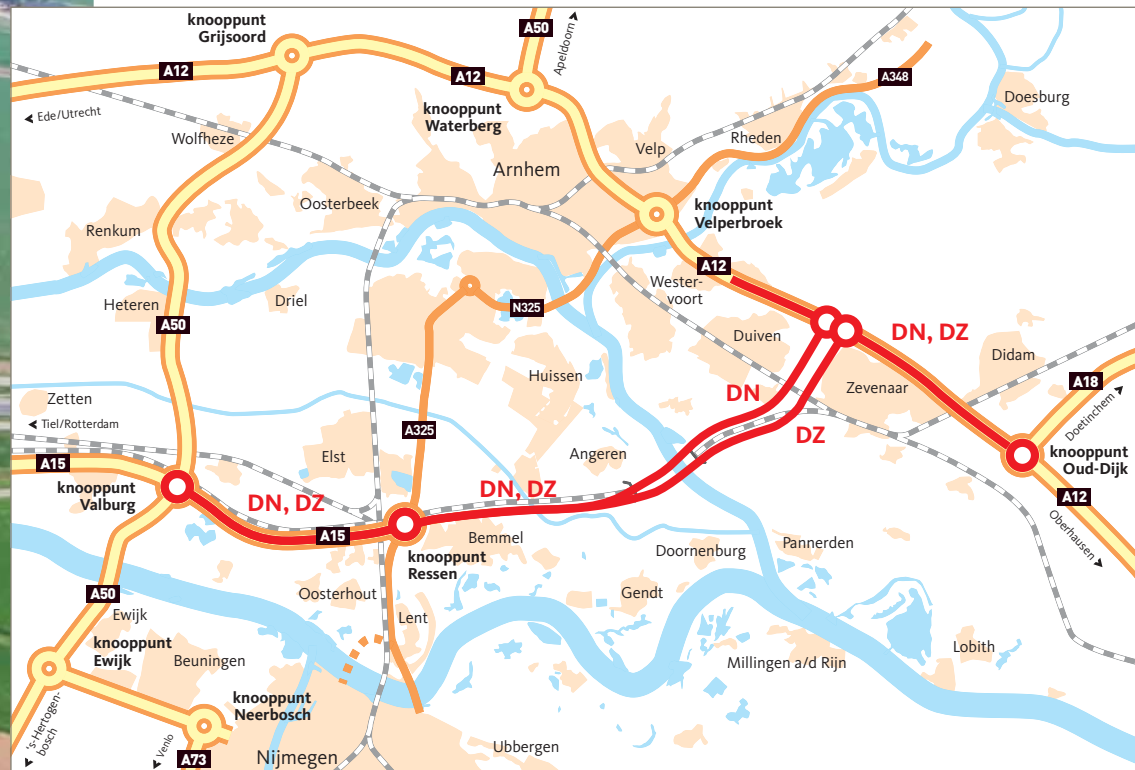
Dit alternatief is een doortrekking van de A15 van knooppunt Ressen tot aan de A12 tussen Duiven en Zevenaar met een brug over het Pannerdensch Kanaal. Ook worden in dit alternatief de bestaande A15 tussen Valburg en Ressen en de A12 tussen Duiven en knooppunt Oud-Dijk verbreed.

De ligging van de doortrekking is ten noorden van de Betuweroute in combinatie met een noordelijke halfverdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar. Het nieuwe traject van de A15 krijgt een aansluiting op het onderliggend wegennet bij Bemmelen en bij de N810 tussen Duiven en Zevenaar. Verder is in dit alternatief gekeken naar een maaiveldligging tussen Duiven en Zevenaar en naar de mogelijkheden voor een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal.

Doortrekkingsalternatief A15 Zuid (DZ)

Dit alternatief is een doortrekking van de A15 van knooppunt Ressen tot aan de A12 tussen Duiven en Zevenaar met een brug over het Pannerdensch Kanaal. Ook worden in dit alternatief de bestaande A15 tussen Valburg en Ressen en de A12 tussen Duiven en knooppunt Oud-Dijk verbreed.

De ligging van de doortrekking is ten zuiden van de Betuweroute in combinatie met een zuidelijke verdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar. Het nieuwe traject van de A15 krijgt een aansluiting op het onderliggend wegennet bij Bemmelen en bij de N810 tussen Duiven en Zevenaar. Verder is in dit alternatief gekeken naar de mogelijkheden voor een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal.





Bundelingsalternatief

Bundelingsalternatief A15 (BU)

Dit alternatief is een doortrekking van de A15 van knooppunt Ressen tot aan de A12 ten oosten van Zevenaar, met een brug over het Pannerdensch Kanaal. De doortrekking van de A15 volgt in deze uitwerking het tracé van de Betuweroute langer. Ook worden in dit alternatief de bestaande A15 tussen Valburg en Ressen en de A12 tussen Duiven en knooppunt Oud-Dijk verbreed. Verder is gekeken naar de mogelijkheden voor een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal.



Regiocombi(structuur)alternatief

Regiocombi(structuur)alternatief 1 (RC1)

In dit alternatief wordt de capaciteit van de A12, A50 en de Pleijroute (N325) vergroot, in combinatie met een optimale inzet van openbaar vervoer. In dit alternatief wordt dus geen A15 doorgetrokken.

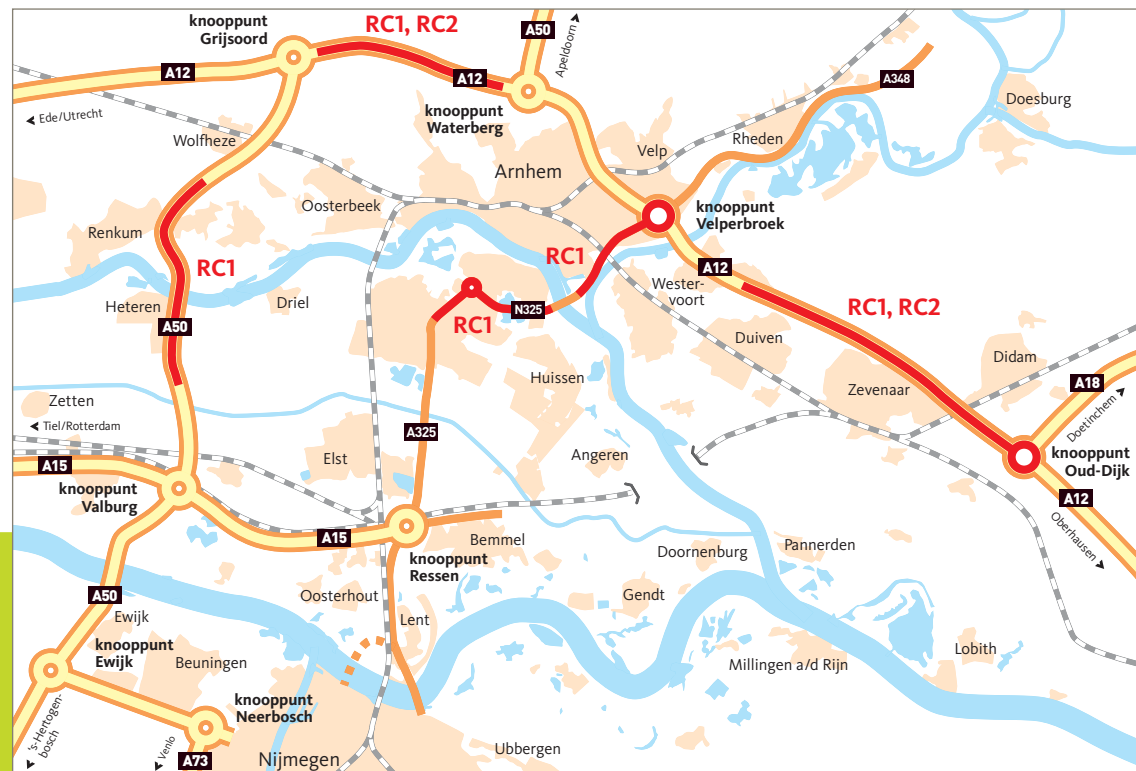
Regiocombi(structuur)alternatief 2 (RC2)

In dit alternatief wordt de capaciteit van de A12 vergroot, in combinatie met een optimale inzet van openbaar vervoer. In dit alternatief wordt dus geen A15 doorgetrokken.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

In de Trajectnota/MER is ook een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) uitgewerkt. Dit is een onderzoek naar de mogelijkheden om de effecten op het milieu te beperken.

Als basis voor dit onderzoek is gekozen voor het Regiocombi(structuur)alternatief 2 dat de kleinste ingreep in het wegennet vormt. Vervolgens is gekeken hoe de milieueffecten van dit alternatief met maatregelen verder te beperken zijn.



WELKE EFFECTEN ZIJN ONDERZOCHT?

In de Trajectnota/MER is onderzocht of met de benoemde alternatieven de doelen van het project bereikt kunnen worden en wat de effecten zijn op mens en milieu. In de Trajectnota/MER zijn daarom verschillende aspecten afzonderlijk onderzocht en beschreven. Wat zijn de effecten van de alternatieven?



VERKEER

Een nieuwe A15 tussen Ressen en de A12 pakt goed uit voor het verkeer in het studiegebied. Het gebied als geheel profiteert hiervan door minder reistijd en files en een betere doorstroming en betrouwbaarheid van het wegennet. Ook kan het wegennet nu grotere ongevallen beter opvangen. De Regiocombi(structuur)alternatieven laten deze verbetering ook zien, maar in mindere mate. De Doortrekkingsalternatieven en het Bundelingsalternatief bieden in tegenstelling tot het Regiocombi(structuur)alternatief een verlichting voor de verkeersdruk op de Pleijroute.



ECONOMIE

Een nieuwe A15 is goed voor de regionale, maar ook voor de landelijke vervoerssector, de werkgelegenheid en voor de vestiging van nieuwe bedrijven. Regiocombi(structuur)alternatief 2 met alleen aanpassingen op de A12 laat de kleinste verbetering zien. Uit een enquête blijkt dat bedrijven de Doortrekkingsalternatieven het beste alternatief vinden, op de voet gevolgd door het Bundelingsalternatief.



RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De doortrekking van de A15 is duidelijk gunstig voor de stedelijke ontwikkelingen die in de regio Arnhem – Nijmegen plaatsvinden of al gepland zijn. Wel zorgen de Doortrekkingsalternatieven en het Bundelingsalternatief deels voor een nieuwe doorsnijding. De Regiocombi(structuur)alternatieven geven geen nieuwe doorsnijding (zie ook landschap).

VERKEERSVEILIGHEID

Bij een nieuwe A15 kiezen meer automobilisten voor het hoofdwegennet. Hierdoor worden minder kilometers op lokale en provinciale wegen gereden. Dit zorgt voor een betere score op verkeersveiligheid voor de Doortrekkingsalternatieven en het Bundelingsalternatief dan voor de Regiocombi(structuur)alternatieven.

HOOGWATERVEILIGHEID

Doortrekking van de A15 betekent dat er bij ontruiming bij hoogwater extra wegcapaciteit en een extra evacuateroute beschikbaar zijn. In het Regiocombi(structuur)alternatief 1 verhoogt de evacuatiecapaciteit licht door de extra Rijnbrug in de A50 en de verbeteringen op de Pleijroute.

GELUID

Alle alternatieven en varianten veroorzaken geluidsoverlast en dat maakt het wettelijk noodzakelijk dat in ieder alternatief geluidswerende voorzieningen worden getroffen. Het voldoen aan de wettelijke geluidsvereisten is daarmee geborgd. Na het treffen van maatregelen resteert er, binnen de geldende geluidsnormen, geluidshinder. Deze is bij de Doortrekkingsalternatieven en het Bundelingsalternatief groter dan bij de Regiocombi(structuur)alternatieven.

LUCHTKWALITEIT

In de omgeving van de doorgetrokken A15 neemt door de nieuwe weg de uitstoot van stikstof-oxide en fijn stof toe. In het stedelijke gebied in en rond Arnhem treden juist verbeteringen op. In de Regiocombi(structuur)alternatieven neemt in de stedelijke gebieden de uitstoot toe, maar is de belasting met stikstofoxiden en fijn stof kleiner dan bij doortrekking van de A15. Het voldoen aan de wettelijke normen is voor alle alternatieven geborgd in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).





EXTERNE VEILIGHEID

De effecten op de externe veiligheid zijn voor alle alternatieven niet significant en daarmee niet onderscheidend voor een keuze.



NATUUR

De Doortrekkingsalternatieven en het Bundelingsalternatief hebben geen of zelfs een positief effect op de Veluwe. Positieve effecten treden vooral op door een afname van stikstofuitstoot vanwege een betere spreiding van verkeer. De negatieve effecten van deze alternatieven zijn geconcentreerd op de Gelderse Poort en op twee Duitse Natura 2000-gebieden. De Regiocombi(structuur)alternatieven hebben op meer natuurgebieden een negatief effect, maar de effecten per natuurgebied zijn wel beperkter dan in het Doortrekkings- en Bundelingsalternatief. De negatieve effecten van de Regiocombi(structuur)alternatieven wegen het zwaarst voor de Veluwe vanwege een verhoogde stikstofuitstoot. In het algemeen zorgt een brug voor een groter ruimtebeslag en grotere verstoring in de EHS en Natura 2000 dan een tunnel.



BODEM EN WATER

De Regiocombi(structuur)alternatieven doorsnijden grondwaterbeschermingsgebieden. Alle alternatieven doorsnijden verontreinigingslocaties. In de uitvoering kan hier zodanig rekening mee worden gehouden dat er per saldo nauwelijks of geen effecten zijn.



LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

Een nieuwe weg doorsnijdt het landschap. De effecten daarvan op de landschapswaarden en de belevingswaarde van het landschap zijn dan ook duidelijk negatief. De Regiocombi(structuur)alternatieven geven geen nieuwe doorsnijding en zijn het gunstigst voor de landschappelijke en cultuurhistorische waarden en ook voor de belevingswaarde van het landschap. Vanwege de grotere lengte door waardevolle gebieden is het Bundelingsalternatief het minst gunstig voor landschap, cultuurhistorie en archeologie.



LANDBOUW EN RECREATIE

Het ruimtebeslag op de grondgebonden landbouw is in de Regiocombi(structuur)alternatieven het kleinst en het grootst in het Bundelingsalternatief. Het recreatieve routenetwerk dat bij doortrekking van de A15 wordt doorsneden wordt hersteld, maar de belevingswaarde van recreatiegebieden wordt door de nieuwe weg wel verminderd. De aantasting van recreatieroutes en -gebieden is in de Regiocombi(structuur)alternatieven beperkt.



SOCIALE ASPECTEN

De Regiocombi(structuur)alternatieven scoren gunstiger op sociale aspecten. De aanleg van een nieuwe weg heeft meer impact op visuele hinder, barrièrewerking en sociale veiligheid. Specifiek geven de Doortrekkingsalternatieven de meeste zichthinder. Van alle alternatieven moeten in het Bundelingsalternatief de meeste woningen verdwijnen.



GEZONDHEID

De alternatieven geven lokaal kleine wijzigingen in effecten voor de gezondheid, maar de verschillen zijn zo beperkt dat geen van de alternatieven duidelijk beter of slechter is.



KOSTEN

Het Doortrekkingsalternatief A15 Noord met halfverdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar kent investeringskosten van 750 miljoen euro. Het Doortrekkingsalternatief A15 Zuid is door de verdiepte ligging 90 miljoen euro duurder. Het Bundelingsalternatief kost 900 miljoen euro. De Regiocombi(structuur) alternatieven 1 en 2 kosten respectievelijk 410 en 250 miljoen euro. De kosten van flankerend OV-beleid zijn hierin niet meegenomen, die moeten uit andere budgetten gefinancierd worden. Een tunnel is momenteel niet financieel gedekt en kost minimaal 210 miljoen euro extra.



DE POLITIEK BEPAALT HET

Met de vergelijking van de alternatieven geeft de Trajectnota/MER geen eendoordeel over welk alternatief nu het beste is. Dat eendoordeel hangt namelijk af van welk thema het zwaarst moet wegen. En dat is uiteindelijk een politieke keuze die afhangt van het belang dat de bestuurders en de politiek hechten aan bepaalde aspecten.

Dit is een uitgave van Projectbureau ViA15.
Kijk voor meer informatie op www.via15.nl
of bel 0800-8002 (ma t/m zo 06.00-22.30 uur, gratis).
Aan deze brochure kunnen geen rechten worden ontleend.
Augustus 2011

Ontwerp en plattegronden: Deel 2 Ontwerpers, Nijmegen
Fotografie: Luuk van der Lee, William Moore en Joop van Houdt



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Projectbureau ViA15 is een samenwerkingsverband van Stadsregio Arnhem Nijmegen, provincie Gelderland en ministerie van Infrastructuur en Milieu.