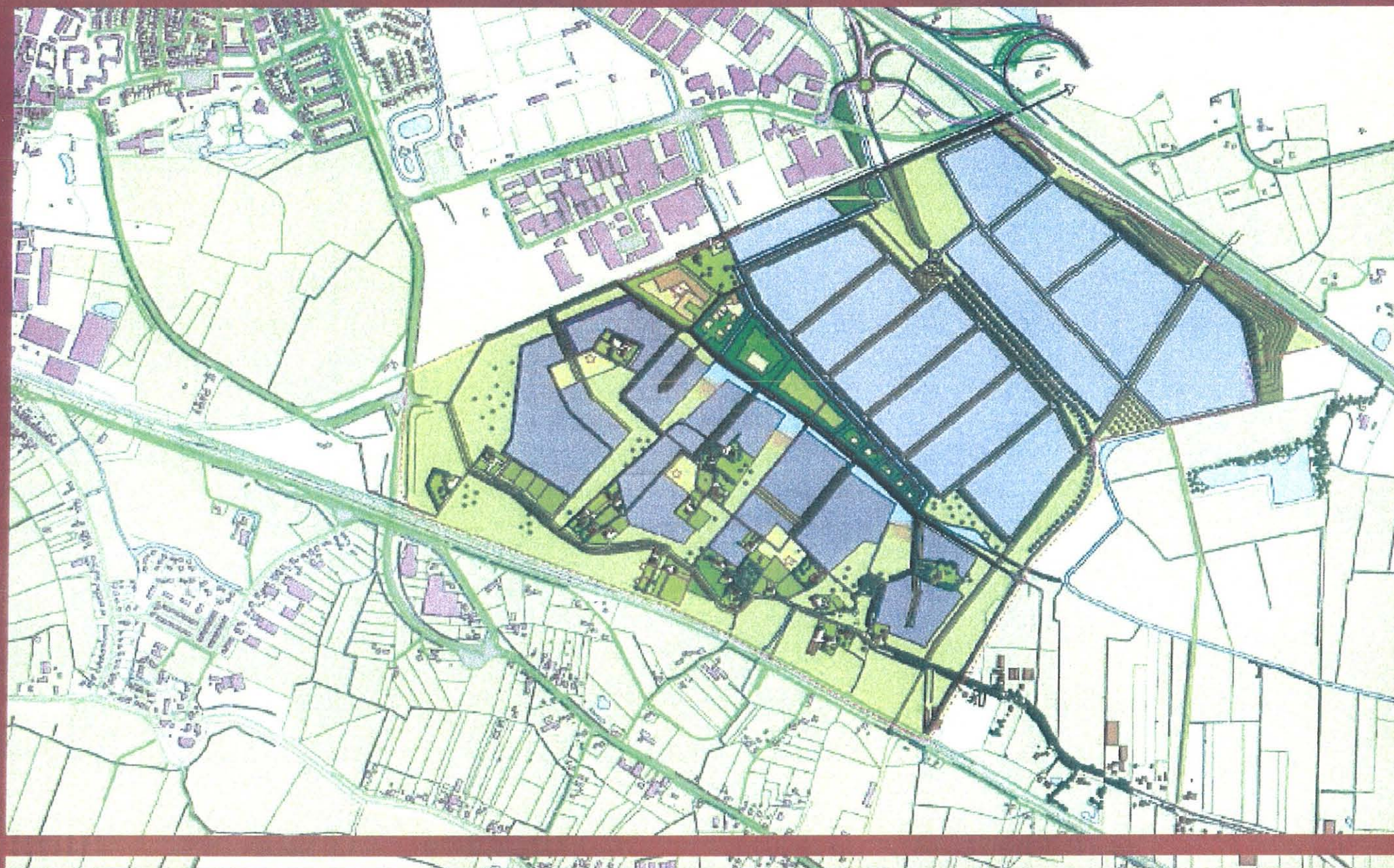


1692-73



ZEVENAAR-OOST

Hengelder - Witte Kruis

Oplossing voor de regio

Inhoud

1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Leeswijzer	7
2 Huidige situatie	9
2.1 Ruimtelijke ordening	9
2.2 Infrastructuur	10
3 Te verwachten ontwikkelingen	17
3.1 Ruimtelijke ordening	17
3.2 Infrastructuur	18
3.3 Probleemanalyse	20
4 Alternatieven voor een betere ontsluiting	29
4.1 Visie op de infrastructuur	29
4.2 Niet onderzochte varianten	30
4.3 Onderzochte, maar niet geselecteerde varianten	31
4.4 Geselecteerde en nader beschouwde varianten	31
4.5 Effectiviteit maatregelen	38
5 Naar een oplossing voor de problemen	43
5.1 Variant 2C en variant 3 als serieuze oplossing	43
5.2 Uitkomsten ambtelijk vooroverleg	45
Bijlage 1 Onderzochte ontsluitingsvarianten	47
Bijlage 2 Verkeersgegevens onderzochte varianten	55
Bijlage 3 Verslag ambtelijk overleg 1 juni 2006	61

HOOFDSTUK

1 Inleiding

1.1

AANLEIDING

De regio "De Liemers" kent diverse woonkernen, belangrijke economische centra en een grote diversiteit aan recreatiegebieden. Een goede bereikbaarheid in deze regio is van groot belang. De infrastructuur is op dit moment echter niet toereikend. Er zijn aanzienlijke bereikbaarheids- en leefbaarheidproblemen. Zo staan er dagelijks files op de A12 en bij de aansluitingen op de A12, die terugslaan op het onderliggende wegennet. Bovendien zorgen de grote hoeveelheden verkeer door Zevenaar en de omliggende kernen voor geluidhinder, luchtverontreiniging en onveilige verkeerssituaties.

Met de ruimtelijke plannen, die op stapel staan, worden deze problemen als maar groter. Tenminste, als er geen infrastructuurmaatregelen getroffen worden.

Een belangrijke opgave voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) is het realiseren van 93 ha bedrijventerrein en 1500 woningen. Deze ontwikkeling is voorzien in Zevenaar Oost. De gemeente Zevenaar kan gezien de ontsluitingsproblematiek het plan echter alleen door laten gaan, indien het gebied direct wordt ontsloten op de A12. Ook andere partijen zijn bij een directe ontsluiting gebaat. Onderliggende notitie gaat daar nader op in.

Deze notitie is tot stand gekomen na overleg tussen de gemeente Zevenaar en aangrenzende gemeenten, Rijkswaterstaat, Provincie Gelderland, de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) en ProRail.

Afbeelding 1.1

Regio Zevenaar



1.2

LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de regio Zevenaar. Eerst wordt de ruimtelijke ordening in de regio Zevenaar uiteen gezet. Vervolgens wordt ingegaan op de infrastructuur en de problemen die zich momenteel op dat gebied voordoen.

In hoofdstuk 3 worden de ontwikkelingen beschreven, die de komende jaren in de regio kunnen worden verwacht. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur. De ontwikkelingen leiden tot een toename van de problemen die zich nu al voordoen.

Er zijn diverse maatregelen onderzocht op het gebied van de regionale infrastructuur om de problemen op het gebied van verkeer en milieu te lijf te gaan. De onderzochte maatregelen worden in hoofdstuk 4 beschreven. Hoofdstuk 4 beschrijft ook de voor- en nadelen van deze infrastructuurmaatregelen. De conclusies die uit het onderzoek volgen, worden in hoofdstuk 5 beschreven.

HOOFDSTUK

2

Huidige situatie

De gemeenten die aan Zevenaar grenzen zijn Duiven, Rijnwaarden, Montferland, Doesburg en Emmerich. Onderliggende notitie richt zich op de kernen Zevenaar, Babberich, Lobith/Tolkamer, Elten en Didam en het tussengelegen gebied (hierna studiegebied). De voormalige gemeente Angerlo wordt buiten beschouwing gelaten, omdat dit gebied geen invloed heeft op de verkeersproblematiek die in deze notitie voorligt. In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke ordening en de infrastructuur in genoemd studiegebied beschreven.

2.1

RUIMTELIJKE ORDENING

Gemeente Zevenaar**Wonen**

De gemeente Zevenaar telt 31.000 inwoners en bestaat uit de kernen Angerlo, Babberich, Giesbeek, Lathum, Oud-Zevenaar en Zevenaar. De meeste mensen wonen in Zevenaar.

Werken

Belangrijk voor de werkgelegenheid in de gemeente Zevenaar is onder andere het streekziekenhuis. Deze vervult tevens een belangrijke zorgfunctie voor de totale regio. Het ziekenhuis maakt onderdeel uit van het hoogwaardige bedrijventerrein Mercurion (milieucategorie 1 t/m 3). Het terrein heeft een parkachtige uitstraling. Ten oosten van de Doesburgseweg ligt het bedrijventerrein Tatelaar. Het is een gebied met grootschalige detailhandel. Tussen Tatelaar en de spoorlijn Zevenaar-Winterswijk ligt het bedrijventerrein Hengelder. Het terrein is bestemd voor zware industrie, distributie en logistiek.

Ten zuiden van station Zevenaar ligt het bedrijventerrein Zuidspoor (handel- en installatiebedrijven). Ten noorden van het spoor ligt BAT (sigarettenfabriek).

Tenslotte liggen er aan de oostkant van Babberich tegen de A12 aan enkele transport- en distributiebedrijven.

Recreatie

Het gebied ten westen van Oud Zevenaar heeft een recreatieve functie. Er bevinden zich een camping, een buitenbad en groenstructuren. Er kan gefietst, gevestigd en gewandeld worden.

Het gebied sluit aan op de Gelderse Poort.

Verder vormt een gebied rond de N812 een belangrijke recreatiezone net buiten de kern Babberich.

Gemeente Rijnwaarden

De werkgelegenheid in de gemeente Rijnwaarden is voor een groot deel watergebonden, waaronder een drietal steenfabrieken, waarvan het vervoer 150 vrachtauto's per dag bedraagt.

Verder is het buitengebied van de gemeente zeer waardevol voor recreatie, onder andere vanwege de hoge natuurwaarden die in de Gelderse Poort voorkomen. In het gebied kan prima worden gefietst en gewandeld. Bovendien zijn er mogelijkheden voor overnachtingen (o.a. campings), dagrecreatie en watersport.

Gemeente Emmerich

In de gemeente Emmerich ligt, aan de noordkant de spoorlijn Arnhem-Oberhausen, de kern Elten. Het ligt tegen de Elterberg aan. Deze maakt onderdeel uit van een bosrijke omgeving, waaraan een belangrijke recreatieve waarde kan worden toegekend (wandelen, fietsen, kamperen).

Didam

Didam ligt in de gemeente Montferland. De woonkern is compact gelegen aan de noordzijde van de spoorlijn Zevenaar-Winterswijk. Ten zuiden van het spoor wordt een nieuwe woonwijk aangelegd (ca 350 woningen), genaamd Kerkwijk. Ten westen van de kern Didam is recentelijk het bedrijventerrein Kollenburg I ontwikkeld. Het betreft een traditioneel gemengd terrein.

Ten zuiden van het spoor ligt tevens het bedrijventerrein De Fluun, een traditioneel gemengd terrein.

2.2

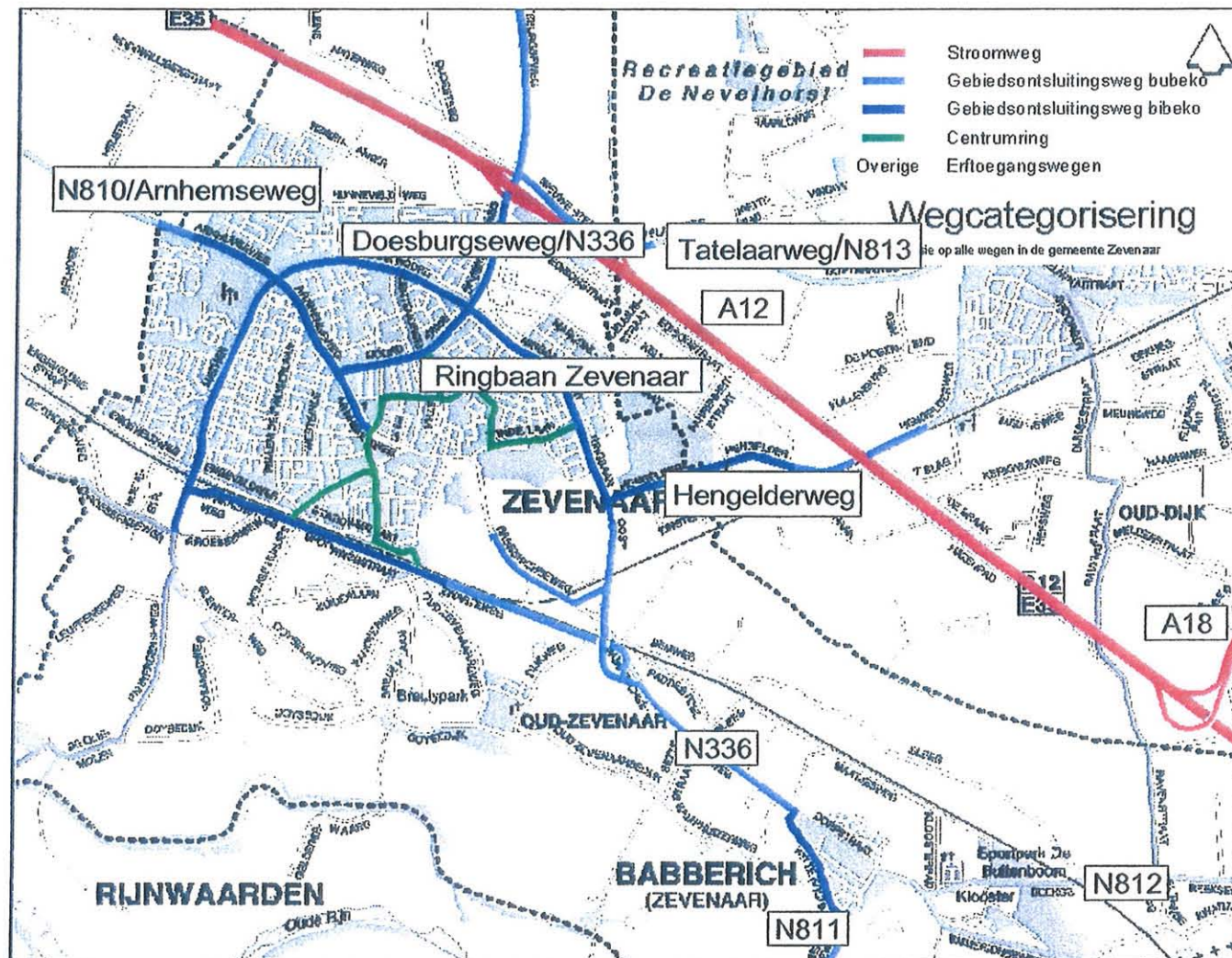
INFRASTRUCTUUR

Wegverkeer**Netwerkstructuur**

Belangrijke wegen in het studiegebied vormen de A12, A18, de N336/N812, N811, de Ringbaan Zevenaar, de Arnhemseweg (N810), de Tatelaarweg (N813) en de Hengelderweg. Aan de wegen is in het Wegencategoriseringsplan van het KAN een functie toegekend. Zo vervullen de A12 en de A18 een stroomfunctie en is de N336 een van de gebiedsontsluitingswegen, in tegenstelling tot de N812. Dit betekent dat verkeer uit Lobith over de N336 via Zevenaar en niet over de N812 naar de A12 zou moeten gaan. De verschillende wegcategorieën zijn in afbeelding 2.1 weergegeven.

Afbeelding 2.1

Wegcategorisering



Verkeersstromen

De belangrijkste verkeersstromen in de regio zijn noordwest georiënteerd (via de A12). Verkeer vanuit de gemeenten Zevenaar en Montferland komt via de Griethse Poort (aansluiting 29, Zevenaar/Didam) op de A12 (en visa versa). De toestroom richting Arnhem wordt tijdens de ochtendspits met een Toerit Doseer Installatie (TDI) geregeld. Verkeer vanuit Didam (en verder gelegen kernen) richting het westen kan vanaf de Tatelaarweg de A12 op (nog vóór afrit 29). Deze extra invoegstrook is gerealiseerd om de verkeersdruk in de ochtend bij oprit 29 te kunnen ontlasten. Tijdens de avondspits moet al het verkeer er bij afrit 29 af, ook het verkeer richting Didam. Dit leidt bij de afrit en op de Doesburgseweg tot grote doorstromingsknelpunten.

Het blijkt dat er een grote onderlinge relatie bestaat tussen de A12-afritten 28 (Duiven/Zevenaar West), 29 (Zevenaar/Didam) en 30 (Beek/Babberich). Dit betekent dat indien bij een van de aansluitingen filevorming ontstaat, de verkeersstromen naar de andere afritten verschuiven.

Tussen Didam en Zevenaar voert een belangrijke verkeersstroom via de Hengelder(weg). Belangrijk gegeven is verder dat de gemeente Rijnwaarden haar vrachtverkeer nagenoeg geheel afwikkelt via Zevenaar (over de N811 en N336). Een goede doorstroming van dit verkeer is van groot belang, omdat moet worden voorkomen dat vrachtverkeer haar weg via lokale wegen naar de A12 zoekt. Dit leidt in Elten tot grote leefbaarheidproblemen (geluidhinder, veiligheid, problemen luchtkwaliteit).

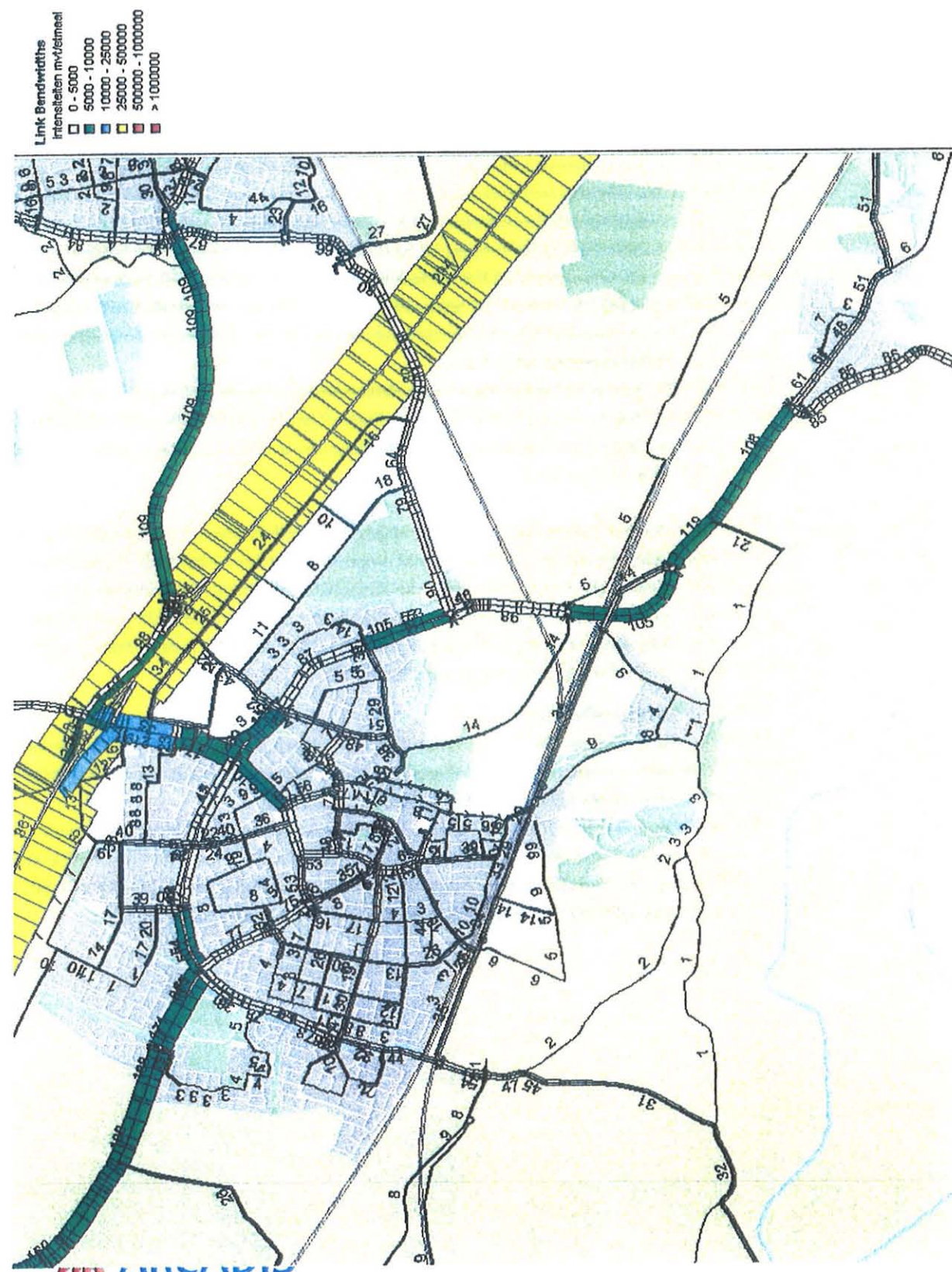
Verkeersintensiteiten

Het invoegende verkeer op de A12 draagt belangrijk bij aan de files op de A12 en rondom het knooppunt Oud-Dijk (terugslag op de A18). In de avond- en ochtendspits is er sprake van aanzienlijke congestie op de Doesburgseweg.

In afbeelding 2.2 zijn de verkeersintensiteiten op de wegen rond de kern Zevenaar aangegeven. De grote belasting op de A12, bij de Griethse Poort en op de Doesburgseweg is daarbij opvallend. Ook op de Ringbaan Zevenaar is de verkeersbelasting aanzienlijk, zeker gezien de nabij gelegen woningen, wat tot leefbaarheidproblemen leidt.

Afbeelding 2.2

Motorvoertuigen per
etmaal (2004)



Spoorverbindingen

Er lopen drie spoorlijnen door het studiegebied, de spoorlijn Arnhem- Oberhausen en de spoorverbinding Zevenaar – Winterswijk en de Betuweroute.

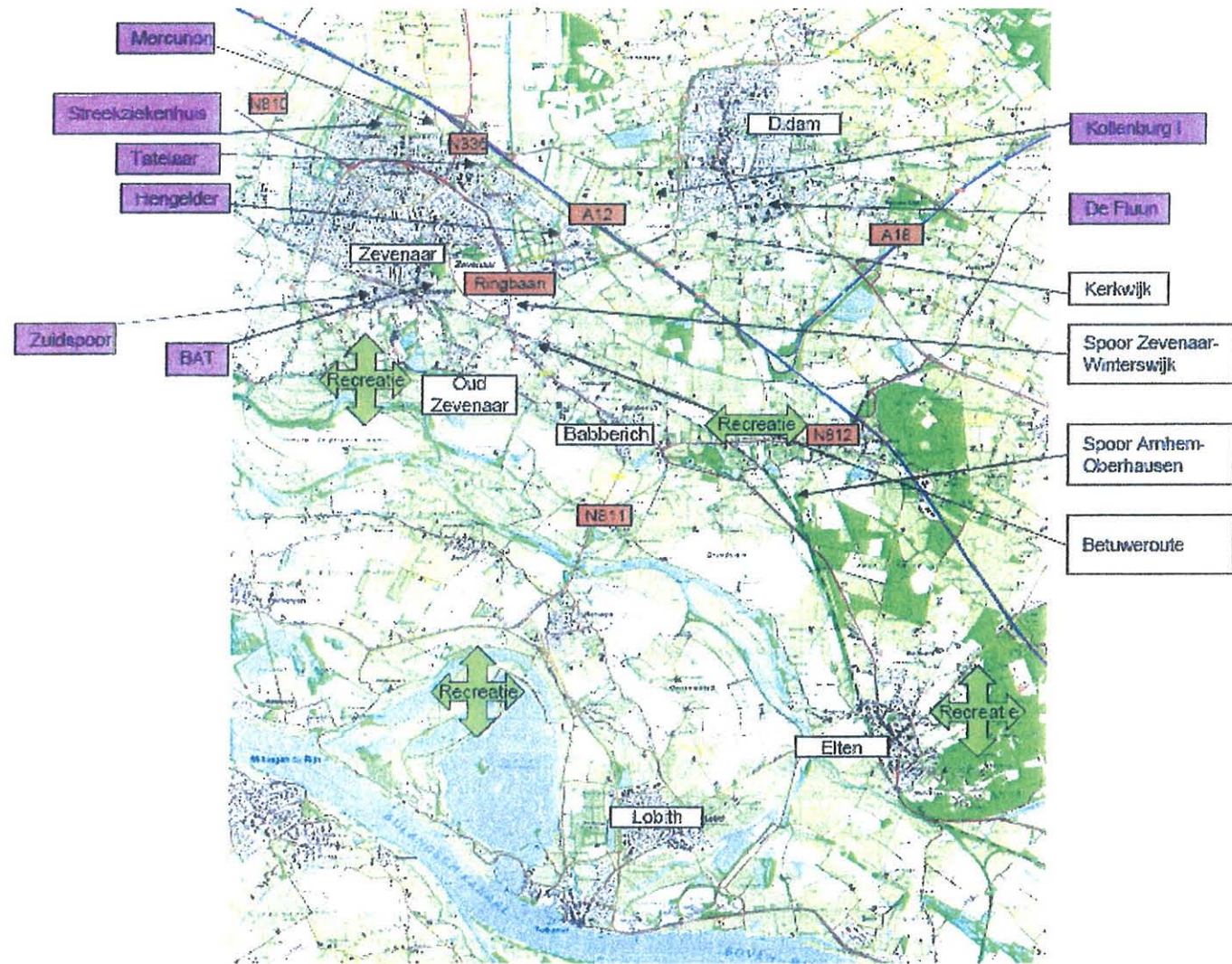
Treinen op de lijn Zevenaar – Winterswijk stoppen per richting elk half uur in Zevenaar.

Tijdens de spits is dit elk kwartier.

Er is door de week geen rechtstreekse verbinding richting Duitsland. Daarvoor moet men eerst naar Arnhem. In de weekenden vertrekt er 4 maal per dag een trein uit Zevenaar naar Emmerich (en visa versa).

De Betuweroute kruist de kern Zevenaar ondergronds en takt tussen Zevenaar en Babberich in op de spoorlijn Arnhem-Oberhausen. De Betuweroute wordt in 2007 in gebruik genomen.

De ruimtelijke ordening en infrastructuur, zoals in dit hoofdstuk beschreven, is in onderstaande afbeelding opgenomen.



HOOFDSTUK 3 Te verwachten ontwikkelingen

In de regio Zevenaar is een aantal plannen op het gebied van de ruimtelijke ordening en infrastructuur. Dit hoofdstuk geeft de te verwachten ontwikkelingen weer. Daarbij wordt zo goed mogelijk de status van de plannen aangegeven.

3.1 RUIMTELIJKE ORDENING

Gemeente Zevenaar

Wonen en werken

De gemeente Zevenaar is voornemens om 93 ha bedrijventerreinen (Hengelder II) en 1500 woningen (Groot Holthuizen) te realiseren. Beide projecten zijn aan elkaar grenzend en worden gezamenlijk aangeduid met de benaming "Zevenaar Oost". De bedrijven zullen regionaal en bovenregionaal georiënteerd zijn. Het betreft een gemengd bedrijventerrein (milieucategorie 1 t/m 4), waar tevens hoogwaardige bedrijven en distributie een plek krijgen.

Wonen

Op het gebied van wonen wordt naast Groot Holthuizen het gebied Reisenakker ontwikkeld. Het gaat om 480 woningen. Woningbouwplannen zijn er verder in Babberich, dat met ca 165 woningen wordt uitgebreid.

Werken

Tussen de Doesburgseweg en de spoorlijn Zevenaar-Winterswijk is een strook langs de A12 (ca 15 ha) gereserveerd voor uitbreiding van het bedrijventerrein Hengelder. Ook is een zoekgebied aangegeven ten oosten van Hengelder II, voor een nieuw bedrijventerrein genaamd Hengelder III (ca 50 ha). Relevant is verder dat de bedrijventerreinen Tatelaar en Zuidspoor in de toekomst zullen worden gerevitaliseerd.

Bovenstaande ontwikkelingen zijn in het Regionaal Plan van het KAN, het Streekplan van de provincie Gelderland en het Ruimtelijke Beleidsplan van Zevenaar (2004) opgenomen. Ze moeten in bestemmingsplannen worden doorvertaald. De bestemmingsplanprocedure voor Zevenaar Oost is gekoppeld aan een milieueffectrapportage (m.e.r.). Deze is met het uitbrengen van een Startnotitie in 2005 in gang gezet. Het Ontwerp Bestemmingsplan wordt in het najaar van 2006 in procedure gebracht. Voor de overige plannen moet de bestemmingsplanprocedure nog worden gestart.

Een recreatieve ontwikkeling die de gemeente Zevenaar voorziet, is het plan om het recreatiegebied ten westen van Oud Zevenaar verder te ontwikkelen. Hiermee kan aansluiting worden gezocht op de recreatieve ontwikkelingen in de Gelderse Poort.

Gemeente Rijnwaarden

De gemeente Rijnwaarden heeft in haar plannen opgenomen dat met inbreiding en beperkte uitbreiding de komende jaren ongeveer 1.000 extra woningen zullen worden gebouwd. Op een totaal aantal woningen van ca 4.000 in de gemeente is dit een behoorlijk forse groei. Verder wordt er een groei in de baksteenindustrie voorzien (groei van ca 100 vrachtauto's per dag). Op het gebied van recreatie is het voornemen om een themapark te realiseren, dat ongeveer 100.000 bezoekers per jaar zal aantrekken.

Didam

Het woongebied Kerkwijk wordt de komende jaren naar het oosten toe verder ontwikkeld (vastgesteld beleid).

Elten

In Elten is een aantal inbreidingsplannen aan de orde. Grote ruimtelijke ontwikkelingen worden niet voorzien.

3.2 INFRASTRUCTUUR

Maatregelen weginfrastructuur

Maatregelen Beter Bereikbaar KAN

In het kader van Beter Bereikbaar KAN zetten alle wegbeheerders in de regio Arnhem – Nijmegen (Rijkswaterstaat, provincie, KAN-gemeenten) maximaal in op het treffen van maatregelen aan het bestaande wegennet (betere benutting). Zo is eind 2004 de rijstrook in de tunnelbuis in de Griethse Poort aangepast (oprit richting Oberhausen vanuit noordelijke richting gesloten), teneinde het verkeer richting Arnhem meer capaciteit te bieden. Ook is een Toerit Doseringsinstallatie (TDI) geplaatst. In 2006 worden de verkeerslichten van het aansluitpunt onderling gekoppeld met de overige verkeerslichten van de Doesburgseweg, teneinde capaciteit en doorstroming te vergroten en over sturingsmogelijkheden te beschikken. Dynamische route-informatie moet de weggebruiker adviseren en informeren over de gewenste route en de verkeerssituatie.

Verder worden aan de N336 in de bebouwde kom van Babberich maatregelen getroffen om de verblijfsfunctie van de weg te benadrukken. Buiten de bebouwde kom (N812) wordt de

snelheid van 80 naar 60 km terug gebracht. Door deze maatregelen bij Babberich wordt getracht het verkeer door Zevenaar richting de A12 te sturen, in plaats van over de N812. Met Beter Bereikbaar KAN wordt gezocht naar maatregelen om het bestaande wegennet optimaal te gebruiken.

Als alle mogelijke maatregelen zijn ingezet en de problemen niet zijn opgelost, wordt uitbreiding van het wegennet noodzakelijk.

Maatregelen A12 en A50

Er is een aantal jaren geleden een onderzoek gedaan naar de verkeers- en milieueffecten van een verbreding van de A12 tot aan de Duitse grens. Mede op basis van die studie is het A12-traject ten westen van Ede/Wageningen en tussen knooppunt Waterberg en knooppunt Velperbroek in het Meerjarenprogramma Infrastructuur (MIT) opgenomen. De verbreding van de A12 tussen Velperbroek en Zevenaar en tussen Zevenaar en de Duitse grens is op de lange baan geschoven. Ook worden maatregelen aan de A50 getroffen in het kader van ZSM (zichtbaar, slim en meetbaar).

Met bovenstaande maatregelen aan de A12 en A50 ontstaat in 2020 nog een aantal problemen, waaronder:

- Op de A12 ten westen van Arnhem tussen knooppunt Maanderbroek en knooppunt Waterberg is de reistijd in de spits meer dan anderhalf keer zo lang als daarbuiten. Hier is sprake van een doorstromingsknelpunt.
- Op de gehele A12 ten westen van Arnhem, op het wegvak A12 Duiven-Zevenaar ten oosten van Arnhem en op de A50-Rijnbrug, overschrijdt in de spits het verwachte verkeersaanbod de beschikbare wegcapaciteit en is er in die zin een wegvakknelpunt.

Doortrekking A15

Een belangrijke infrastructurele maatregel, waarvoor Rijkswaterstaat Oost-Nederland in samenwerking met de provincie Gelderland en KAN een quickscan heeft uitgevoerd, is de doortrekking van de A15 vanaf knooppunt Ressen naar de A12 bij Zevenaar. De A15 zou aan de westkant van Zevenaar moeten aansluiten.

De A12 en A15 zijn verbindingen die belangrijk zijn voor de Nederlandse economie. Wanneer er geen maatregelen worden genomen, is de reistijd in de spits op de A12 in 2020 meer dan anderhalf keer zo lang als daarbuiten. Er is daarom op netwerkniveau onderzoek gedaan naar de verkeerskundige samenhang tussen de hoofdwegen in Gelderland. Uit de verkenning blijkt onder andere dat het doortrekken van de A15 in voldoende mate bijdraagt aan verbetering van de doorstroming op het A12-traject tussen knooppunt Maanderbroek en Waterberg. Het knelpunt op het wegvak tussen Ede/Wageningen en Oosterbeek, wordt echter niet opgelost. Zonder aanvullende maatregelen ontstaat bovendien een nieuw wegvakknelpunt op de A12 Zevenaar-Oud-Dijk.

De quickscan heeft geleid tot een tweetal adviezen:

- Vanuit verkeerskundige optiek is het gewenst een planstudie te starten naar het doortrekken van de A15, dit in aanvulling op de projecten die reeds zijn opgenomen in het MIT.
- De discussie over maatregelen voor de A12 ten westen van Arnhem scheiden van het verbreden van de A12 ten oosten van Arnhem of het doortrekken van de A15.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN) toegezegd dat er in 2018 financiën vrijgemaakt zullen worden voor de doortrekking van de

A15. Indien de regio zelf voor een deel van de financiering kan zorgen, kan de uitvoering eerder starten.

Gemeente Montferland

De gemeente Montferland is voornemens een zuidelijke rondweg om Didam aan te leggen (vastgesteld beleid). De rondweg moet de kern van Didam ontlasten en tevens de nieuwe woonwijk Kerkwijk ontsluiten.

Ontwikkelingen aan het spoor

In het Regionaal Plan KAN is regionaal KAN opgenomen. Hiermee zal de frequentie van de treinen op het spoor Zevenaar-Winterswijk worden verhoogd. De bedoeling is dat in de toekomst de hele dag door per richting elk kwartier een trein vertrekt. In de visie van het KAN is tevens een station Zevenaar Oost in combinatie met een transferium opgenomen en is een station in Westervoort voorzien. Een relevante ontwikkeling is verder dat de Betuweroute op 1 januari 2007 in gebruik wordt genomen.

3.3

PROBLEEMANALYSE

In afbeelding 3.1 zijn de ontwikkelingen in de regio die in dit hoofdstuk zijn besproken, aangegeven. Uit de vele ontwikkelingen kan de probleemanalyse worden afgeleid. Deze paragraaf geeft daar een toelichting op. Bij de probleemanalyse wordt onderscheid gemaakt in verkeer en milieu.

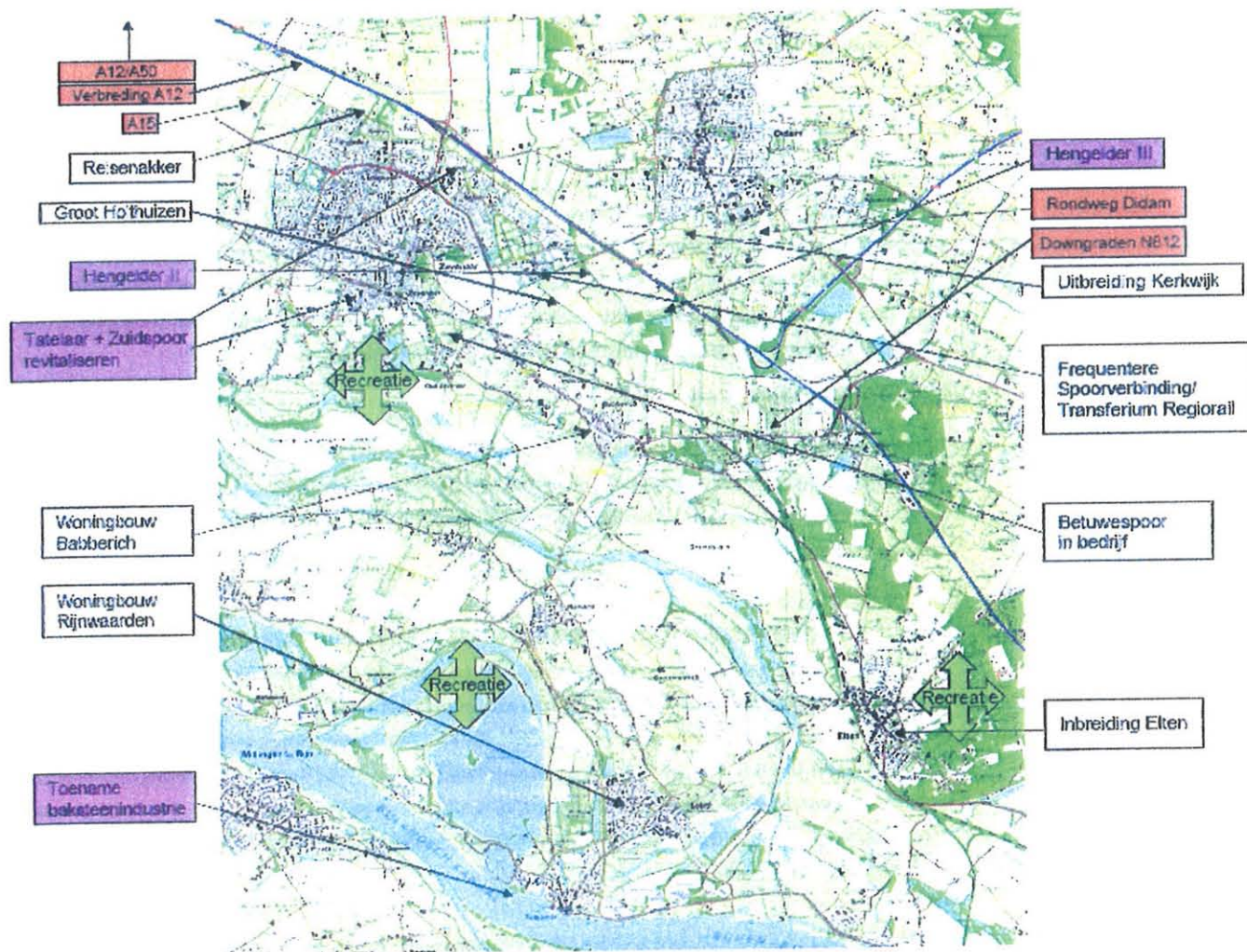
Verkeer

In 2004 doen zich op een aantal punten congestieproblemen voor. Zowel op de A12 en bij de opritten, als op de Doesburgseweg en de Ringbaan Zevenaar is in de ochtendspits sprake van een grote verkeersdruk. Hierdoor vinden verkeersverschuivingen plaats, waardoor de N336 zijn functie niet meer optimaal vervult. Het verkeer zoekt andere wegen (door Elten, Duiven en Babberich) om via de opritten 28 en 30 op de A12 te komen. De avondspits geeft een vergelijkbaar beeld. Verschil is dat bij de afrit van de Griethse Poort in de avond ook het verkeer richting Didam moet worden verwerkt, waardoor de doorstroming van de Doesburgseweg ook dan stagneert.

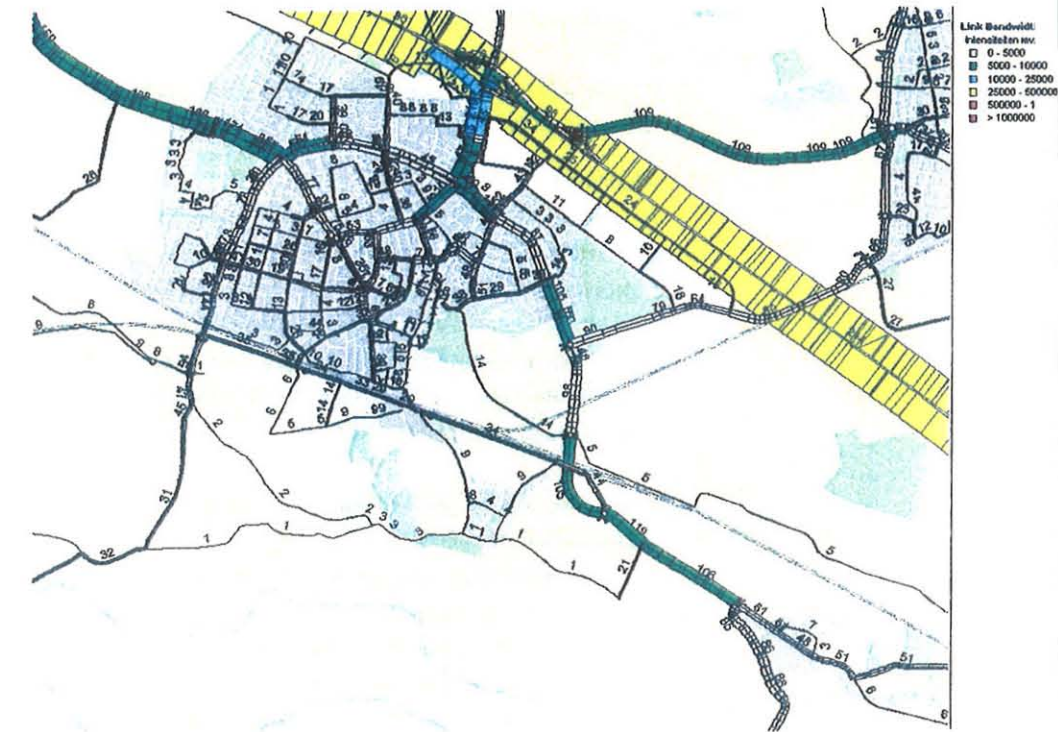
Van 2004 tot 2014 vindt een forse autonome verkeersgroei plaats, onafhankelijk van het project Zevenaar Oost (zie onderstaande afbeelding). Hierdoor raken de Ringbaan Zevenaar en de Arnhemseweg nog meer belast. Een en ander leidt tot een nog grotere fileproblematiek (zie afbeelding met I/C verhoudingen). Hoe hoger de Intensiteit/Capaciteit verhouding, hoe zwaarder de weg belast is. Bij een I/C hoger dan 0,8 ontstaat kans op filevorming.

Afbeelding 3.1

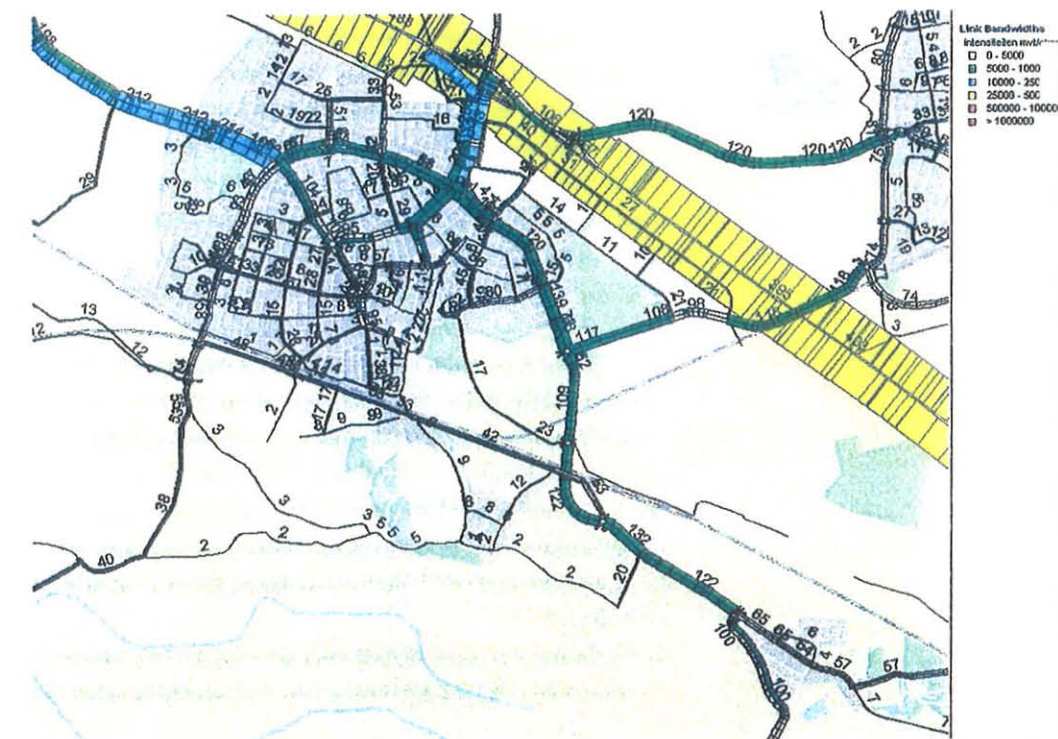
Te verwachten ontwikkelingen



Afbeelding 3.2

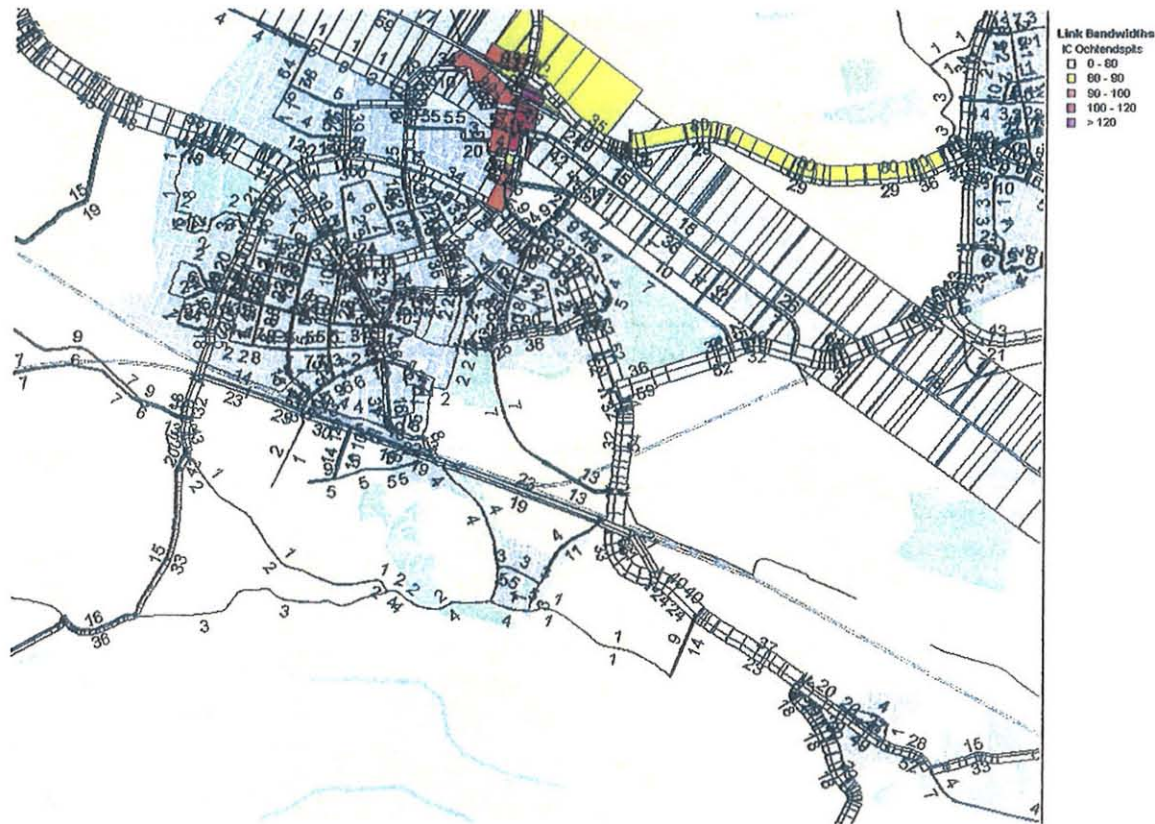
Motorvoertuigen per etmaal
2004

Afbeelding 3.3

Motorvoertuigen per etmaal
2014

De toename in verkeersintensiteiten is niet alleen ongunstig voor de fileproblematiek, maar leidt tevens tot een afname van de verkeersveiligheid. Uit onderstaande afbeelding blijkt dat de route door Zevenaar momenteel al een groot aantal verkeersongevallen kent. Dit probleem zal in de toekomst toenemen, indien geen maatregelen genomen worden.

Afbeelding 3.4

I/C ochtendspits 2014¹

¹ In het model van 2014 is verwerkt dat de A12 tussen Duiven en Zevenaar is uitgebouwd van 2 naar 3 rijstroken.

Afbeelding 3.5

Geregistreerde ongevallen
2001-2003²

Milieu

De grote hoeveelheden verkeer door Zevenaar zorgen voor overlast in de kern, waaronder geluidhinder en luchtverontreiniging. Doordat de N336 zijn functie niet meer optimaal vervult, zorgt sluipverkeer bovendien voor milieuoverlast in onder andere de kernen Babberich en Elten.

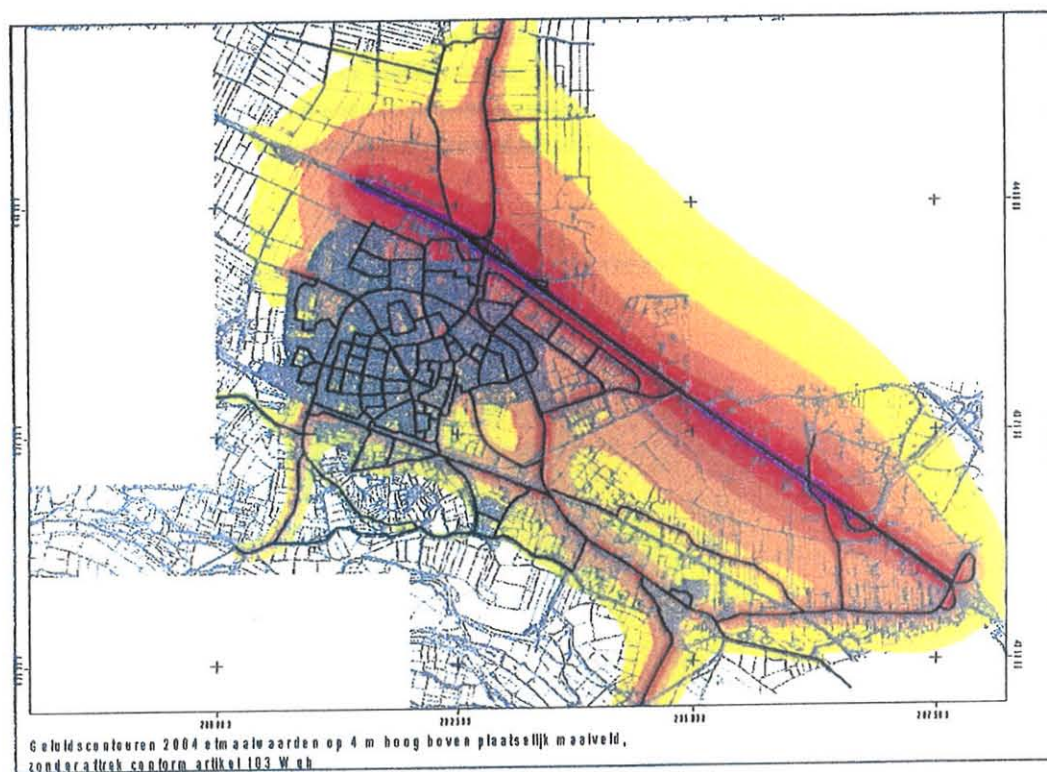
In de afbeeldingen 3.6 t/m 3.10 is de geluid- en luchtsituatie in 2004 en 2014 weergegeven. Daarbij is geen rekening gehouden met de ontwikkeling van Zevenaar Oost.

Ten opzichte van de huidige situatie is er sprake van een afname van het oppervlak geluidbelast gebied. Zowel de geluidcontouren van de A12 als van de Babberichseweg reiken minder ver. Ondanks de autonome groei van het verkeer voor de komende 10 jaar, wordt verwacht dat door de technische ontwikkelingen van stillere automotoren de geluidbelasting per saldo afneemt. Op grond van artikel 103 Wet geluidhinder is daarom een aftrek van 5 d(B) van de berekende waarde toegestaan. Deze geluidssituatie is in bovenstaande figuur weergegeven.

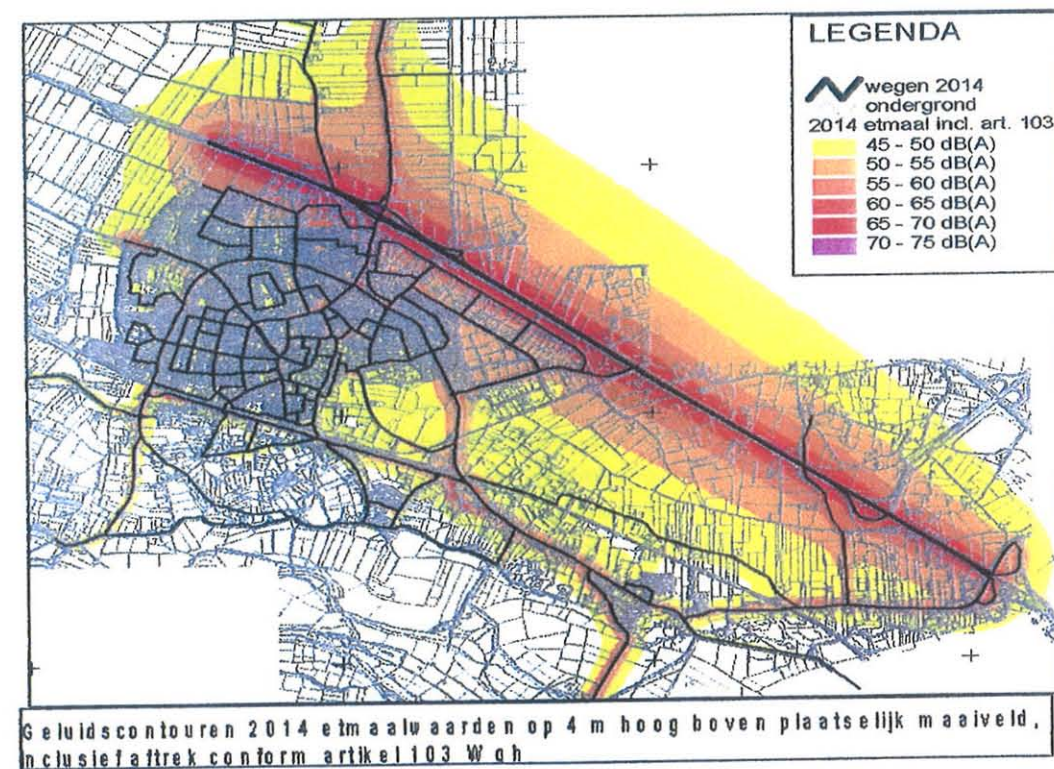
² In deze periode werden omvangrijke werkzaamheden uitgevoerd rond de Betuweroute.

Afbeelding 3.6

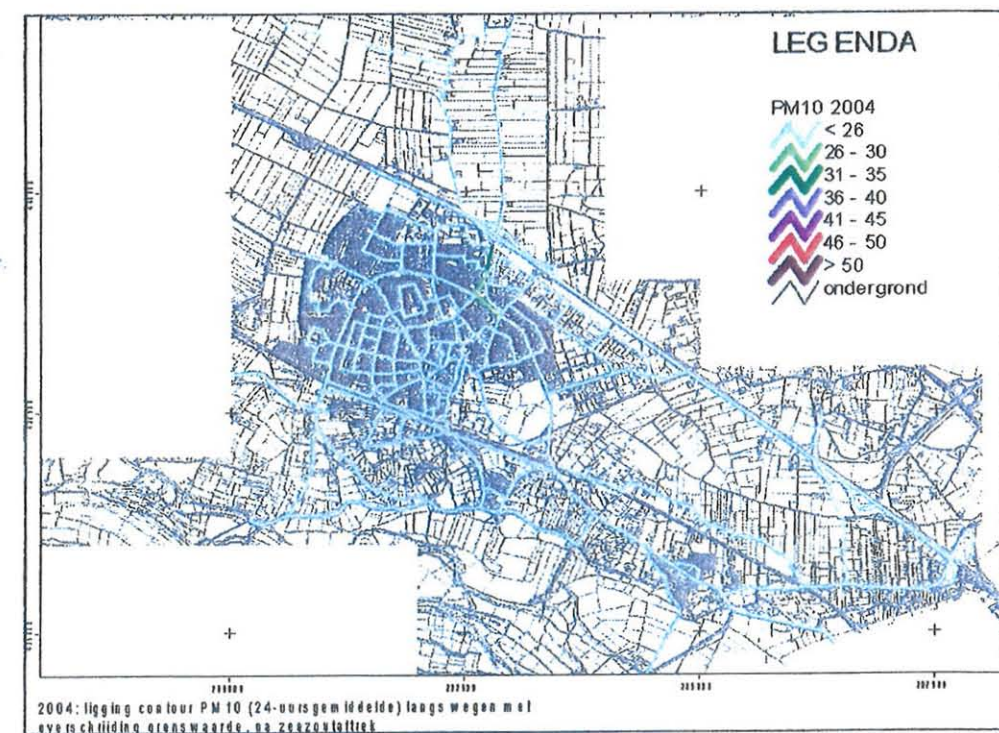
Geluidcontouren 2004
etmaalperiode, op 4 meter
boven plaatselijk maaiveld;
Bron: Geluidrapport DGMR, Zevenaar
Milieuaspecten en woningbouw, 2005

**Afbeelding 3.7**

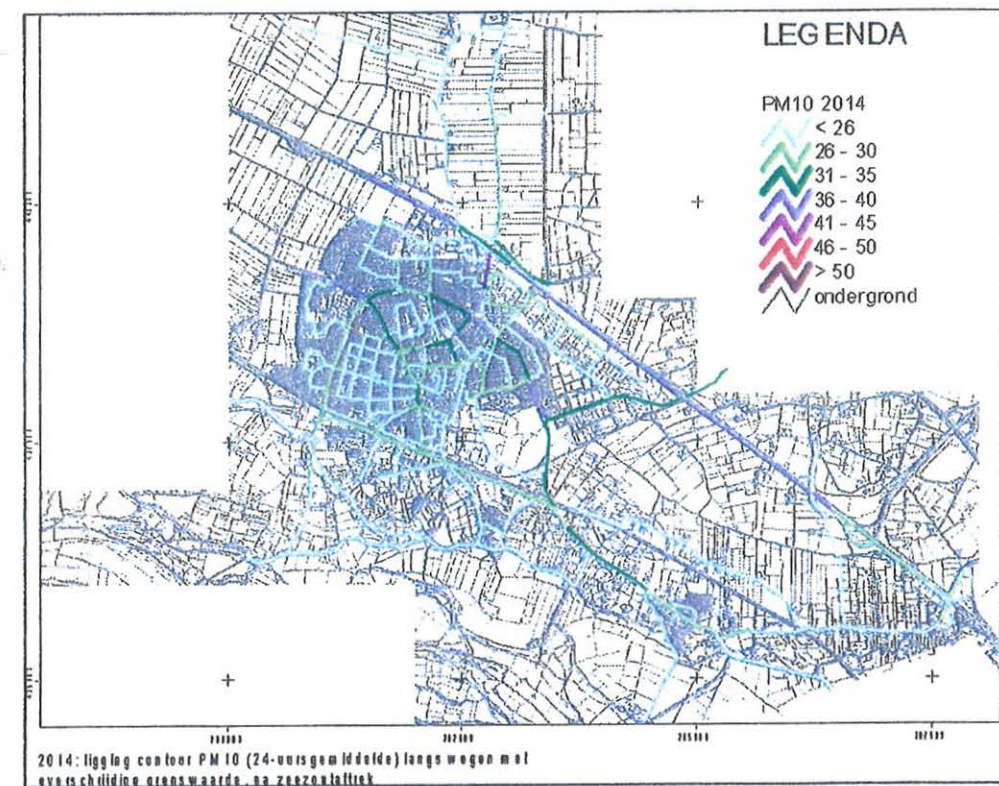
Geluidcontouren 2014
etmaalperiode, op 4 meter
boven plaatselijk maaiveld;
Bron: Geluidrapport DGMR, Zevenaar
Milieuaspecten en woningbouw, 2005

**Afbeelding 3.8**

2004, Ligging contour PM₁₀
(24-uursgemiddelde) langs
wegen met overschrijdingen
grenswaarde, na aftrek
zeezout,
Bron: Luchtkwaliteitsonderzoek Zevenaar,
DGMR, 2005

**Afbeelding 3.9**

2014, Ligging contour PM₁₀
(24-uursgemiddelde) langs
wegen met overschrijding
grenswaarden, na
zeezoutaftrek,
Bron: Luchtkwaliteitsonderzoek Zevenaar,
DGMR 2005



Luchtkwaliteit (fijn stof)

Op onderstaande afbeeldingen is het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde concentratie fijn stof aangegeven voor het jaar 2004 en 2014. Het aantal wegen waar de grenswaarde van het Besluit luchtkwaliteit 2005 wordt overschreden neemt in 2014 aanzienlijk toe, met name op de rondweg en hoofdtoegangswegen van Zevenaar.

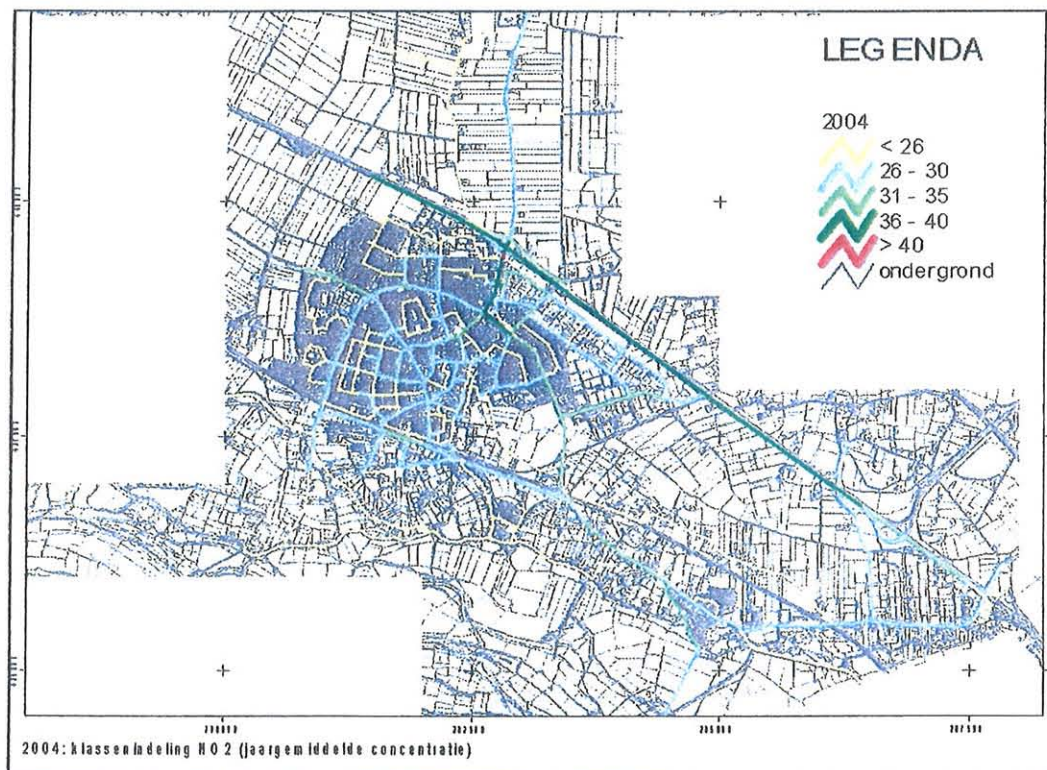
Luchtkwaliteit (NO₂)

In 2004 wordt de grenswaarde voor het jaargemiddelde NO₂ nog overschreden. Er is echter geen sprake van een knelpunt. De verwachting is dat in 2014 wel wordt voldaan aan de grenswaarde voor NO₂.

Afbeelding 3.2

Jaargemiddelde concentratie NO₂ in microgram per kubieke meter voor 2004;

Bron: Onderzoek Luchtkwaliteit DGMR Ontwikkeling Zevenaar-Oost, 2005



Uit voorgaande blijkt dat ook zonder de plannen bij Zevenaar Oost, zich in de toekomst grote verkeers-, veiligheids en milieuproblemen voor zullen doen. De opgave waar de regio voor staat is dan ook om acceptabele maatregelen te treffen.

HOOFDSTUK

4 Alternatieven voor een betere ontsluiting

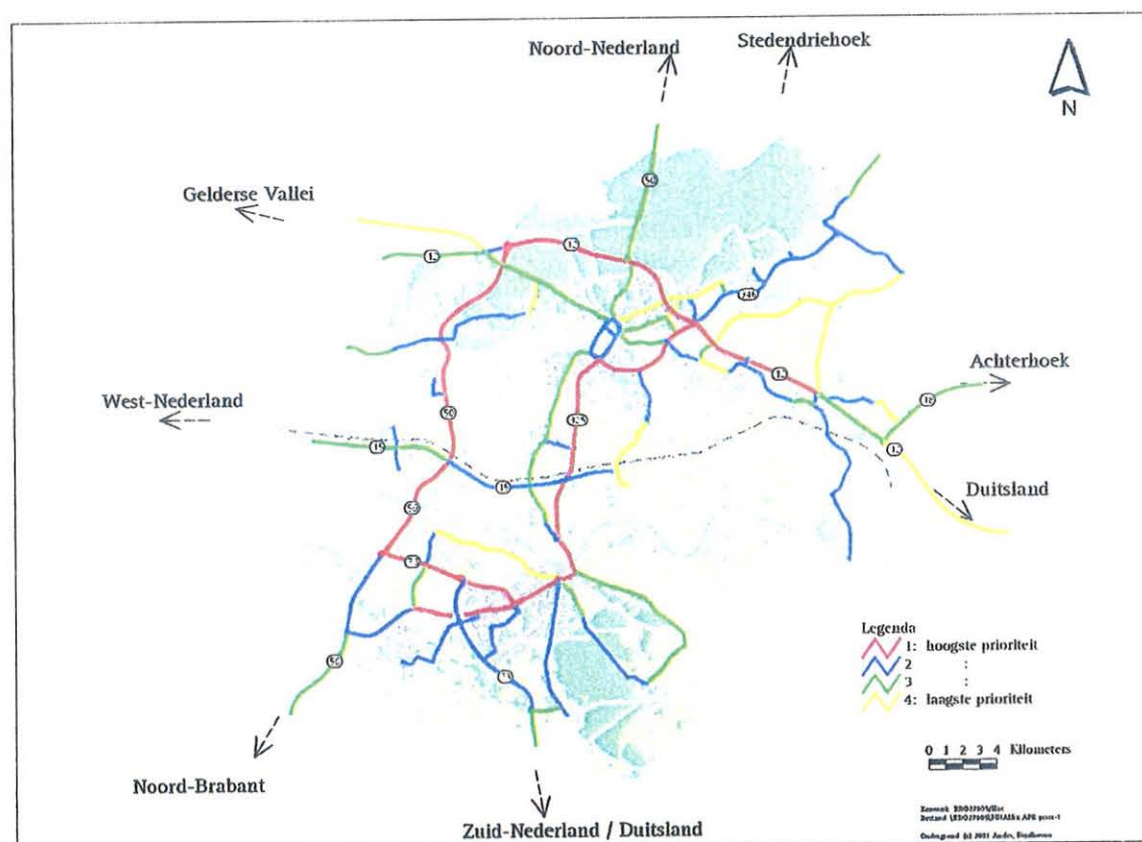
4.1

VISIE OP DE INFRASTRUCTUUR

In het project Beter Bereikbaar KAN hebben de wegbeheerders een visie opgesteld, waarin aan de wegen in en rond Zevenaar een prioritering is aangegeven. In onderstaande afbeelding is de prioritering aangegeven. Bij het zoeken naar oplossingen voor de in hoofdstuk 3 beschreven problemen, wordt met deze prioritering rekening gehouden. Verder is van belang dat Rijkswaterstaat zoveel mogelijk wil voorkomen dat aansluitingen dicht op elkaar volgen, omdat dit de doorstroming op het wegennet nadelig beïnvloed.

Afbeelding 4.3

Prioritering wegen [Beter Bereikbaar KAN]



Figuur 4.1: Prioriteiten schakels

4.2

NIET ONDERZOCHE VARIANTEN

Maatregelen bestaande wegennet

Maatregelen aan het bestaande wegennet vormen geen duurzame oplossing. In het kader van Beter Bereikbaar KAN wordt maximaal op benutting ingezet. Desondanks blijven forse verkeersproblemen bestaan; de grenzen worden bereikt.

Uitbreiding bestaande wegennet

Onderstaand is aangegeven welke oplossingen om het wegennet uit te breiden niet nader zijn onderzocht.

Ontsluiten naar het knooppunt Oud Dijk

Indien er een ontsluiting naar het knooppunt Oud Dijk wordt gerealiseerd, moet het huidige knooppunt volledig worden omgebouwd naar een klaverbladvorm. Bij Rijkswaterstaat bestaan hiervoor geen plannen.

Daarnaast hanteert Rijkswaterstaat het uitgangspunt dat op knooppunten geen aansluitingen van het onderliggende wegennet zijn toegestaan.

Ontsluiten naar Beekseweg (N812) en aansluiting Beek/Babberich (30)

Een ontsluiting naar Beekseweg en aansluiting Beek/Babberich zou een forse doorsnijding van het (nog) landelijke gebied betekenen. Ongunstig is verder de oostelijke ligging op behoorlijke afstand van de huidige aansluiting, terwijl de regio noordwestelijke georiënteerd is. Hierdoor zal het verkeer meer rechtstreekse verbindingen via het onderliggende wegennet van Zevenaar zoeken.

Afleiden verkeer van Ringbaan Oost en Noord naar Ringbaan Zuid en Methen (Ringbaan West)

Deze oplossing is niet logisch gelet op de infrastructuurvisie van het KAN. Ringbaan Zuid en Methen (Ringbaan West) hebben in deze visie namelijk een lokale functie. Niettemin kan Ringbaan Zuid qua capaciteit meer verkeer verwerken dan de huidige en geprognosticeerde aantallen. Dit geldt niet voor Ringbaan West, die volgens prognoses 5800-9300 motorvoertuigen per etmaal zal moeten verwerken in 2014. Deze weg heeft een smal ruimtelijk profiel en bovendien staan de woningen op korte afstand van de weg. Deze optie is daarom vanuit leefbaarheidsoogpunt ongewenst.

Daarnaast is de route via Ringbaan Zuid-West 10% langer dan via Ringbaan Noord-Oost, terwijl de rijtijdsbelemmeringen op beide routes ongeveer van gelijke omvang zijn. Slechts met harde maatregelen zou deze route afdwingbaar zijn. De kans is groot dat sluiproutes door Zevenaar worden gezocht.

Verkeer Ringbaan Zuid rechtstreeks naar de nieuwe aansluiting A15

Zoals hiervoor is aangegeven zijn er geen problemen te verwachten indien het verkeer via Ringbaan Zuid wordt geleid. Bij het vervolg van Ringbaan Zuid in westelijke richting vormen de bedieningsgebouwen van de Betuweroutetunnel echter een obstakel. Een passage noordelijk hiervan is onmogelijk in verband met het toekomstige tracé van de (HSL)Deltalijn. Een passage zuidelijk van het bestaande gebouw vergt een ongelijkvloerse kruising van de Betuweroute.

In het verdere vervolg zal de spoorlijn Arnhem-Oberhausen en toekomstige Deltalijn ongelijkvloers moeten worden gekruist om vervolgens westelijk van Zevenaar naar het aansluitpunt Oostsingel/Arnhemseweg (N810) te leiden.

Een kruising van de spoorlijn Arnhem-Oberhausen en Deltalijn is niet nodig bij een verplaatsing van het aansluitpunt A15 naar een locatie zuidelijk van de spoorlijn nabij Groessen. Dit heeft echter tot gevolg dat alle verkeer uit de kern Zevenaar in zuidwestelijke richting via gelijkvloerse spoorovergangen dit aansluitpunt moet bereiken. Behalve dat het wegnnet in de kern Zevenaar niet is toegerust op deze stroomrichting, belemmeren de veelvuldig gesloten overgangen een goede bereikbaarheid van de A15.

Ontsluitingsroute noordelijk van de A12

Het aansluitpunt Griethse Poort ontsluit Zevenaar, Rijnwaarden en Didam. Een mogelijk alternatief is verkeer van Rijnwaarden, Didam en Zevenaar Oost noordelijk van de A12 naar het aansluitpunt te brengen. Dit alternatief legt echter een in omvang ongeveer gelijke, zeer zware druk op de Griethse Poort, overeenkomstig een route zuidelijk van de A12.

Daarnaast ontstaat vanwege de ongelijkvloerse kruising van de spoorlijn Zevenaar-Winterswijk en de onderdoorgang van de A12 een minder rechtstreeks traject.

- Variant 2C (nieuwe aansluiting op de A12, de Griethse Poort komt te vervallen, wel doortrekking A15)
- Variant 3 (nieuwe aansluiting op de A12 met behoud van Griethse Poort, wel doortrekking A15).

In alle varianten wordt ervan uitgegaan dat Zevenaar Oost volledig is gerealiseerd.

4.3**ONDERZOCHE, MAAR NIET GESELECTEERDE VARIANTEN**

Er zijn diverse varianten onderzocht op hun verkeerseffecten om het bestaande wegnnet uit te breiden. Afbeeldingen en een omschrijving van alle onderzochte infrastructuurvarianten zijn in bijlage 1 opgenomen. De effecten op verkeer van alle varianten zijn in bijlage 2 opgenomen.

Van alle varianten zijn er voor deze notitie vijf geselecteerd en onderling vergeleken. In de volgende paragraaf wordt op deze varianten ingegaan. In paragraaf 4.5 worden de varianten onderling vergeleken.

4.4**GESELECTEERDE EN NADER BESCHOUWDE VARIANTEN**

Een vijftal varianten voor de toekomstige wegenstructuur wordt in deze paragraaf nader beschouwd. Daarbij is gevarieerd met het al dan niet realiseren van een nieuwe aansluiting op de A12 en het al dan niet opheffen van de Griethse Poort. In drie van de vier varianten wordt uitgegaan van doortrekking van de A15 en de daaraan verbonden aansluiting van de Arnhemseweg (N810). Het gaat om de volgende varianten (zie ook afbeelding 4.1):

- Variant 1B (geen nieuwe aansluiting op de A12, verbreden Doesburgseweg, reconstructie Griethse Poort, geen doortrekking A15)
- Variant 1E (geen nieuwe aansluiting op de A12, maar parallelweg langs de A12, reconstructie Griethse Poort, geen doortrekking A15)
- Variant 2B (geen nieuwe aansluiting op de A12, vormgeving Griethse Poort handhaven, wel doortrekking A15)

Variant 1B

De capaciteiten van het aansluitpunt Griethse Poort en de Doesburgseweg worden uitgebreid. Er wordt een viaduct gerealiseerd over het spoor Zevenaar-Winterswijk, die als ontsluiting van Zevenaar oost kan dienen. Deze ontsluiting begint aan de zuidzijde van het plan bij de aansluiting van het woongebied (nabij de Sleeg) en wordt in rotondevorm aangesloten op de weg Hengelder ter hoogte van de Edisonstraat.

Afbeelding 4.2

Variant 1B

**Variant 1E**

Het aansluitpunt Griethse Poort krijgt een nieuwe vormgeving met capaciteit naar behoefte; de oprit Tatelaarweg vervalt. Een nieuwe verbindingsweg parallel en tegen A12 gelegen, verbindt Zevenaar Oost en Griethse Poort. De bestaande industrieterreinen Tatelaar en Hengelder I ontsluiten naar deze parallelstructuur; de aansluiting Voltastraat naar Doesburgseweg komt te vervallen. Deze ontsluiting van Zevenaar Oost wordt doorgetrokken naar het Witte Kruis, waardoor de regionale weg ontstaat; gelijktijdig wordt de Babberichseweg gedowngraded naar een 60-km weg.

Afbeelding 4.3

Variant 1E



Variant 2B

De A15 en een aansluiting hiervan aan de Arnhemseweg zijn gerealiseerd; de Griethse Poort blijft in huidige vorm gehandhaafd, met uitzondering van de oprit Tatelaar. De capaciteiten van Doesburgseweg en Arnhemseweg zijn ongewijzigd. Een kortsluiting van Zevenaar Oost met Witte Kruis wordt niet tot stand gebracht.

Afbeelding 4.4

Variant 2B

**Variant 2C**

De A15 met een aansluiting hiervan aan de Arnhemseweg, alsmede de aansluiting Hengelder zijn gerealiseerd; de aansluiting Griethse Poort komt te vervallen. De capaciteit van de Arnhemseweg wordt verdubbeld, die van de Doesburgseweg en weg Hengelder blijven gelijk. De tweede ontsluiting van Zevenaar Oost wordt doorgetrokken naar het Witte Kruis, waardoor de regionale weg ontstaat. Gelijktijdig wordt de Babberichseweg gedowngraded naar een 60 km/uur-weg.

Afbeelding 4.5

Variant 2C



Variant 3

De A15 met een aansluiting hiervan aan de Arnhemseweg, alsmede de aansluiting Hengelder zijn gerealiseerd; de aansluiting Griethse Poort blijft in huidige vorm gehandhaafd, met uitzondering van de oprit Tatelaar. De capaciteiten van Doesburgseweg, weg Hengelder en Arnhemseweg zijn ongewijzigd. De tweede ontsluiting van Zevenaar Oost wordt doorgetrokken naar het Witte Kruis, waardoor de regionale weg ontstaat; gelijktijdig wordt de Babberichseweg gedowngraded naar een 60-km weg.

Afbeelding 4.6

Variant 3



4.5

EFFECTIVITEIT MAATREGELEN

In onderstaande tabel zijn de effecten van de vijf varianten uit de vorige paragraaf opgenomen. De effecten zijn afgezet tegen de autonome ontwikkeling (2014). Na de tabel volgt een toelichting.

Bij de beoordeling is gebruik gemaakt van de volgende vijf puntsschaal:

+++	Sterk positief effect ten opzichte van de autonome ontwikkeling
++	Positief effect ten opzichte van de autonome ontwikkeling
0	Niet tot nauwelijks verschil met de autonome ontwikkeling
--	Negatief effect ten opzichte van de autonome ontwikkeling
---	Sterk negatief effect ten opzichte van de autonome ontwikkeling

Tabel 4.1

Effecten
infrastructuurvarianten

Effect	Zonder A15		Met A15		
	Variant 1B	Variant 1E	Variant 2B	Variant 2C	Variant 3
Doorstroming:					
Categorie 1 wegen	-	0	--	+	-
Categorie 2 wegen	+	++	--	++	++
Categorie 3 wegen	0	0	0	--	-
Categorie 4 wegen	0	0	0	0	0
Verkeersveiligheid	0	++	-	++	++
Geluid, lucht	--	+	-	+	+
Inpassingmogelijkheden	-	--	0	0	0
Kansen transferium	0	0	0	+	+

Doorstroming

In onderstaande afbeeldingen zijn de I/C verhoudingen in de ochtendspits voor de vier varianten weergegeven. Daaruit kan een aantal conclusies getrokken worden. Variant 1 B leidt tot een toename van de I/C-verhouding op de A12 ten westen van de westelijke op- en afrit Griethse Poort. Ook bij de westelijke oprit Griethse Poort wordt het drukker. Daarentegen wordt de I/C op de Doesburgseweg verlaagd, doordat de capaciteit wordt uitgebreid. Wel neemt de verkeersdruk op de Ringbaan Oost toe. Verder neemt de I/C-verhouding op de weg Hengelder toe.

Variant 1 E heeft weinig effect op de A12. De variant leidt wel tot een sterke ontlasting van de Doesburgseweg.³

Variant 2B heeft een zeer ongunstig effect op de A12, met name doordat de A15 wordt aangelegd. De Doesburgseweg wordt iets ontlast, maar de Ringbaan Oost, de Arnhemse weg en de Nieuwe Steeg krijgen een aanzienlijk hogere I/C-verhouding.

Variant 2C heeft een gunstig effect op de A12 ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Ook wordt de Doesburgseweg aanzienlijk ontlast, omdat de weg niet meer als toevoerweg naar de A12 wordt gebruikt. Rond de aansluiting Hengelder wordt het echter behoorlijk druk, wat tot congestie zal leiden.

³ De capaciteit van de Griethse Poort wordt weliswaar uitgebreid, maar het is de vraag of ruimtelijke inpassing hiervan wel mogelijk is.

Variant 3 heeft geen gunstig effect op de A12, omdat tegelijkertijd de A15 wordt doorgetrokken en omdat er twee aansluitingen kort op elkaar volgen. Wel wordt de Doesburgseweg aanzienlijk ontlast. De I/C-verhouding op de Arnhemseweg en de Nieuwe Steeg neemt toe, die op de Tatelaarweg af. Aandachtspunt is de weg Hengelder, tussen de op- en afritten (onder de A12).

Verkeersveiligheid

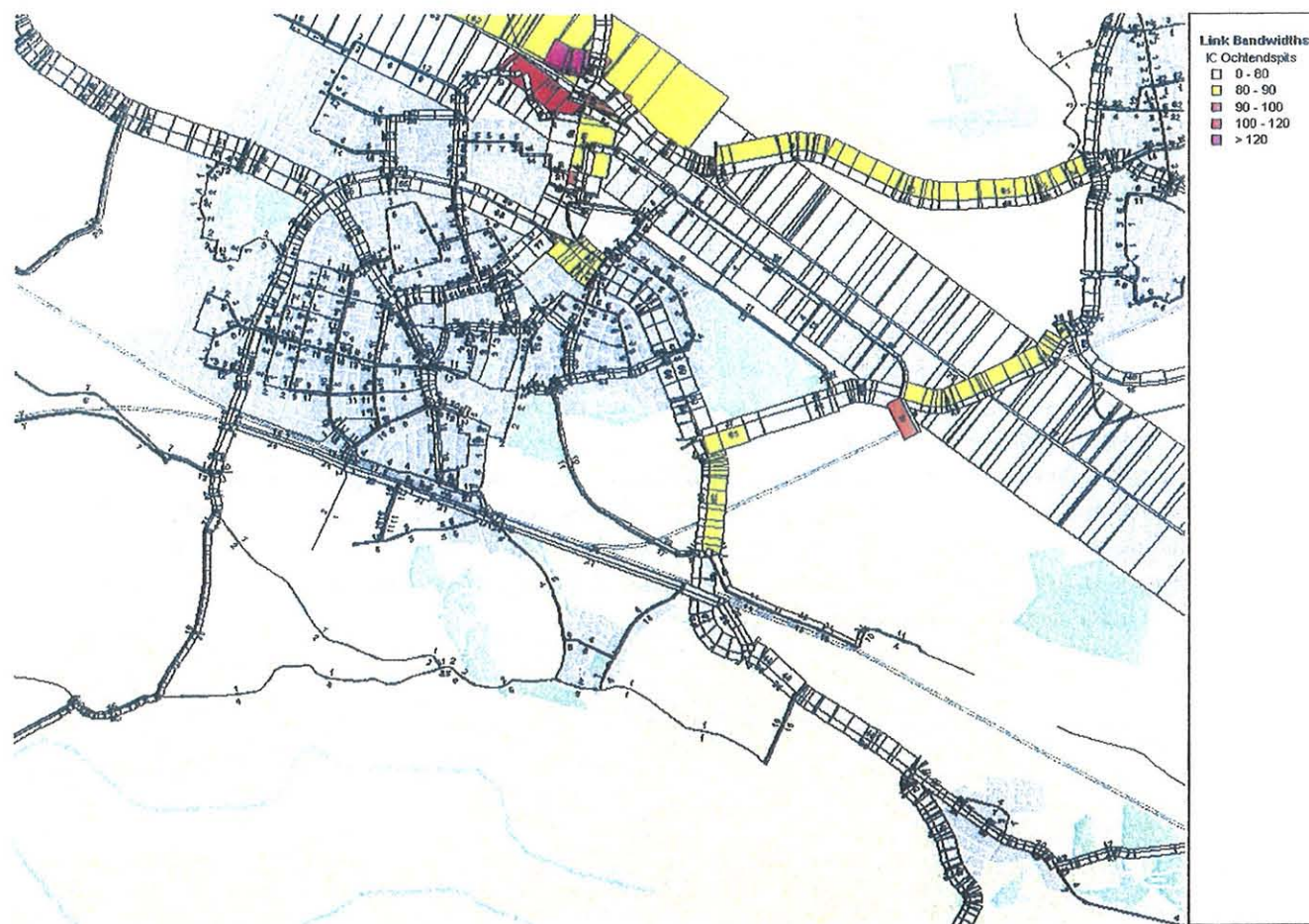
In variant 1 B neemt de verkeersveiligheid enerzijds toe omdat de Doesburgseweg wordt gereconstrueerd, anderzijds neemt de veiligheid af door een toename van het verkeer in de bebouwde kom. De positieve en negatieve effecten heffen elkaar op.

Variant 1E en variant 2C ontlasten de kern van Zevenaar, wat heel gunstig is voor de verkeersveiligheid. Ook het downgraden van de Babberichseweg leidt tot positieve effecten. Dat geldt tevens voor variant 3.

Het verkeer in variant 2B gaat nog steeds door de kern van Zevenaar, meer nog dan in de autonome ontwikkeling. Hierdoor scoort variant 2B negatief.

Afbeelding 4.7

I/C Variant 1B (2014)



Geluid, lucht

In variant 1B treden sterk negatieve effecten als gevolg van geluidhinder en luchtverontreiniging op, omdat enerzijds nog steeds veel verkeer door de kern van Zevenaar gaat en anderzijds op de Doesburgseweg de weg dicht op de bebouwing ligt. In variant 1E en variant 1C is sprake van een positief effect, omdat het verkeer uit de kern van Zevenaar wordt gehaald en omdat de Babberichseweg wordt gedowngraded. Dit geldt ook voor variant 3.

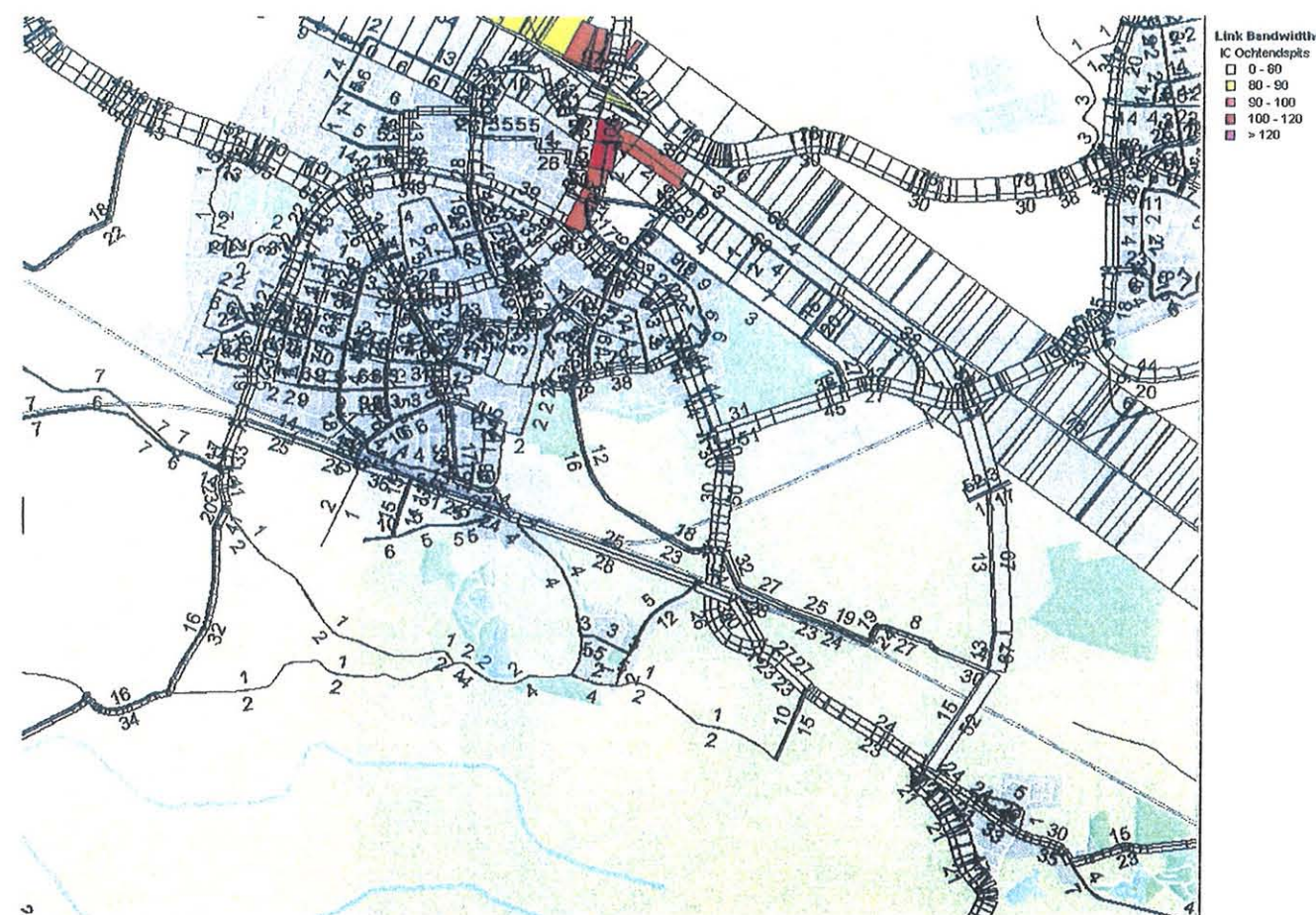
In variant 2B is ook sprake van een negatief effect, omdat het verkeer nog steeds door de kern Zevenaar rijdt.

Inpassingmogelijkheden

De enorme reconstructie in variant 1B bij de Griethse Poort en de Doesburgseweg vergt veel ruimte. Door de functies langs de weg zijn de inpassingproblemen hier relatief groot. Dit geldt in nog sterkere mate voor variant 1E. Nadeel is verder dat het gebied tussen het bestaande bedrijventerrein en de A12 geen functie kan krijgen als bedrijventerrein. De variant 2B, 2C en 3 zullen het beste in te passen zijn.

Afbeelding 4.8

I/C Variant 1E (2014)



Variant 1D



Variant 1E



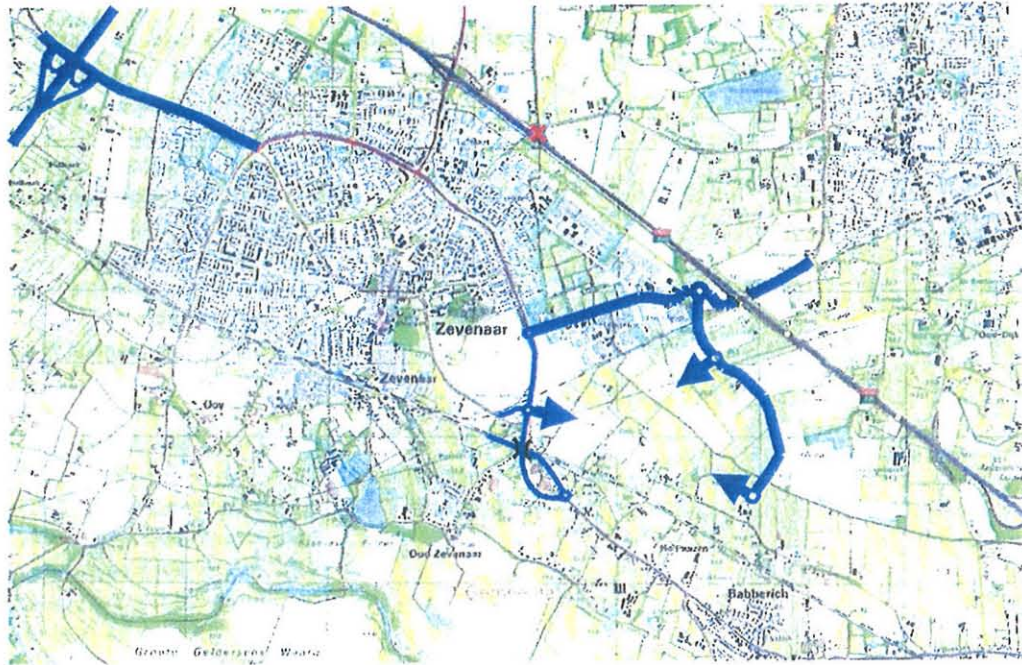
Variant 1E-MIN



Variant 2A



Variant 2B



Variant 2C



Variant 3

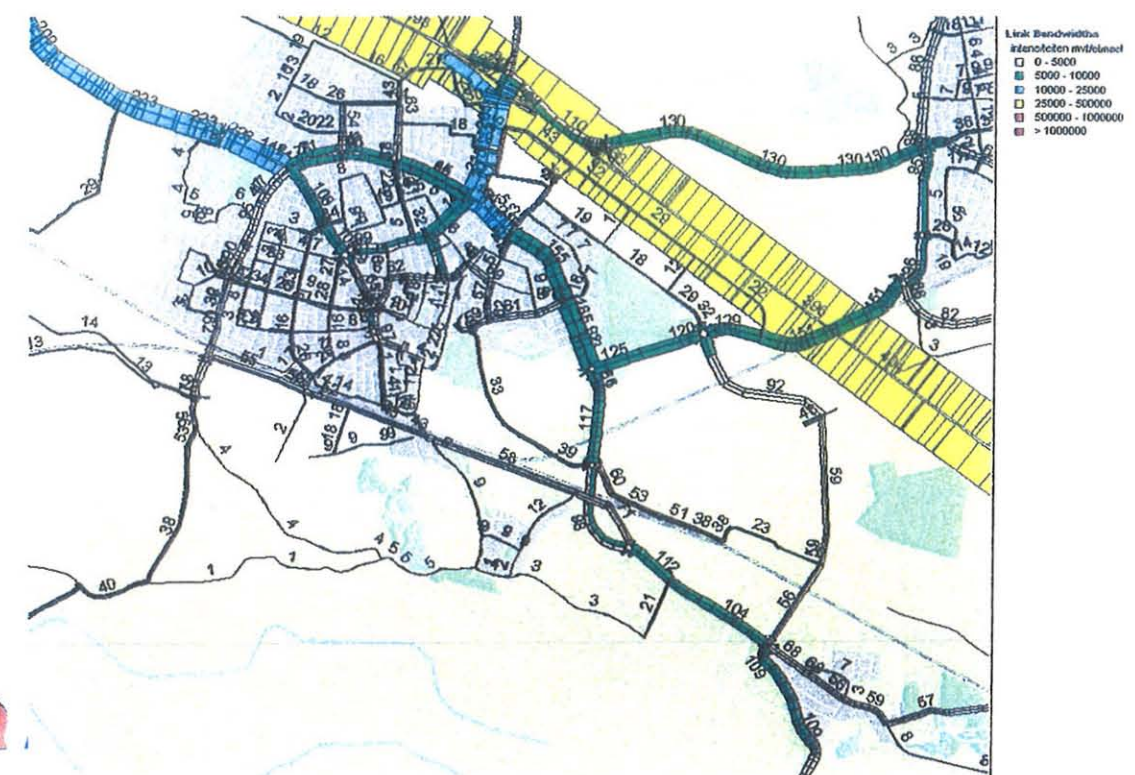


Variant	Verkeers-model	Verkeersproductie	Beschrijving infrastructuur
2004	RVMK 2004	Bestaand 2004	Bestaand 2004
2014	RVMK 2014	Bestaand + ruimtelijke ontwikkelingen tot 2014 zoals opgenomen in RVMK	Bestaand + netwerkontwikkelingen tot 2014 zoals opgenomen in RVMK
1A (2018)	RVMK 2014	+ 1500 woningen + 93 ha bedrijventerrein (2018)	Zevenaar Oost is gereed; het bedrijventerrein en het woongebied zijn gerealiseerd. In 2011 is het viaduct over de spoorlijn Zevenaar-Winterswijk aangelegd en kan sindsdien als 2 ^e ontsluiting dienen voor Zevenaar Oost. De tweede ontsluiting begint aan de zuidzijde van het plan bij de aansluiting van het woongebied (nabij de Sleeg) en wordt in rotondevorm aangesloten op de weg Hengelder ter hoogte van de Edisonstraat.
1A-PLUS	RVMK 2014	+ 1500 woningen + 93 ha bedrijventerrein (2018)	Wegennet als 1A, waarbij de 2 ^e ontsluiting van Zevenaar Oost is doorgetrokken naar het Witte Kruis, waardoor de regionale weg ontstaat; de Babberichseweg wordt hierbij gedowngraded naar een 60 km/h-weg.
1B	RVMK 2014	+ 1500 woningen + 93 ha bedrijventerrein (2018)	Als variant 1A; tevens is de capaciteit van de Doesburgseweg en het aansluitpunt Griethse Poort uitgebreid.
1C	RVMK 2014	+ 1500 woningen + 93 ha bedrijventerrein (2018)	Het aansluitpunt Griethse Poort komt te vervallen; de aansluiting Hengelder is gerealiseerd. De weg Hengelder wordt tussen de Ringbaan Oost en het nieuwe aansluitpunt verdubbeld. De 2 ^e ontsluiting van Zevenaar Oost wordt doorgetrokken naar het Witte Kruis, waardoor de regionale weg ontstaat; gelijktijdig wordt de Babberichseweg gedowngraded naar een 60 km/h-weg.
1D	RVMK 2014	+ 1500 woningen + 93 ha bedrijventerrein (2018)	Het aansluitpunt Griethse Poort komt te vervallen; de aansluiting Hengelder wordt gesitueerd aan de zuidoostzijde van de spoorlijn Zevenaar-Winterswijk; aan die zijde is een nieuwe verbinding aangelegd tussen Ringbaan Oost, het nieuwe aansluitpunt en de Zuidelijke Rondweg van Didam. Deze nieuwe verbindingsweg heeft een capaciteit naar behoefte. Het spoor Zevenaar-Winterswijk wordt gekruist t.p.v. de huidige overgangen in Ringbaan en Rondweg. De 2 ^e ontsluiting van Zevenaar Oost wordt doorgetrokken naar het Witte Kruis, waardoor de regionale weg ontstaat. De regionale weg sluit aan op de nieuwe verbinding Ringbaan Oost-Zuidelijke Rondweg. De wegen Hengelder en Babberichseweg worden gedowngraded.
1E	RVMK 2014	+ 1500 woningen + 93 ha bedrijventerrein (2018)	Het aansluitpunt Griethse Poort krijgt een nieuwe vormgeving met capaciteit naar behoefte; de oprit Tatelaarweg vervalt. Een nieuwe verbindingsweg parallel en tegen A12 gelegen, verbindt Zevenaar Oost en de Griethse Poort. De bestaande industrieterreinen Tatelaar en Hengelder I ontsluiten naar deze parallelstructuur; de aansluiting Voltastraat naar Doesburgseweg komt te vervallen. De 2 ^e ontsluiting van Zevenaar Oost wordt doorgetrokken naar het Witte Kruis, waardoor de regionale weg ontstaat; gelijktijdig wordt de Babberichseweg gedowngraded naar een 60 km/h-weg.
1E-MIN	RVMK 2014	+ 1500 woningen + 93 ha bedrijventerrein (2018)	Als 1 ^e , doch het aansluitpunt Griethse Poort behoudt huidige vormgeving, incl. oprit Tatelaar. (Detail: in het

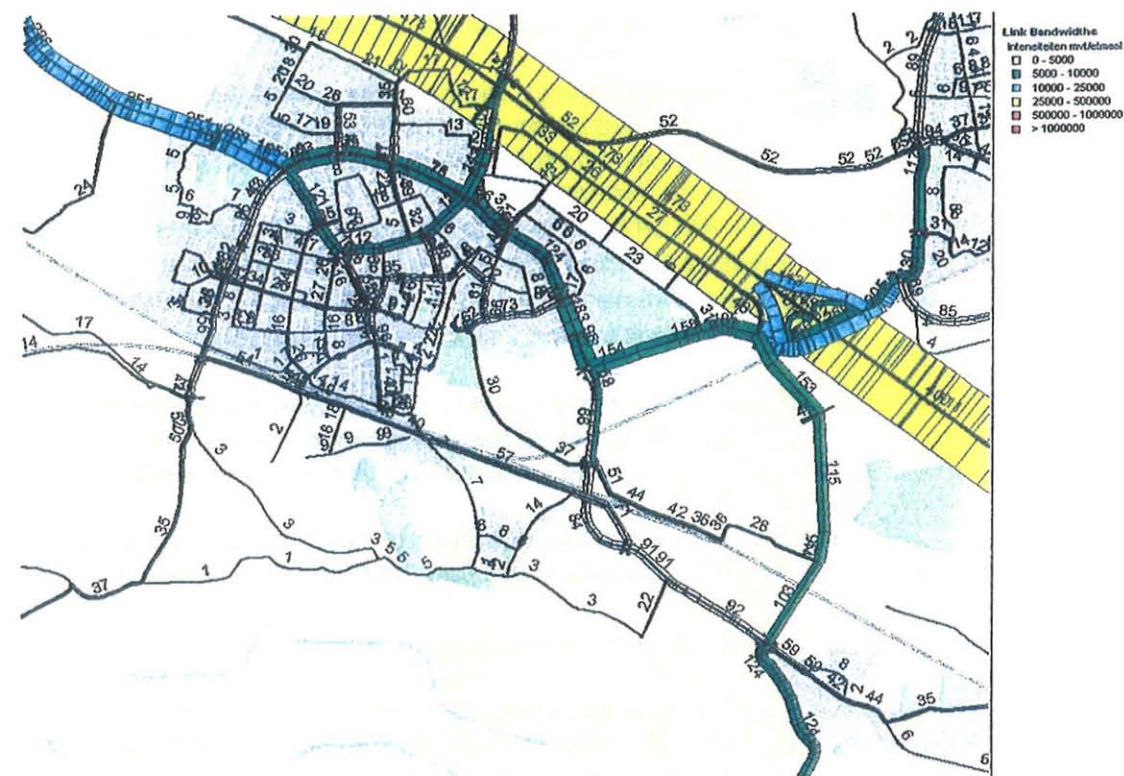
Variant	Verkeers-model	Verkeersproductie	Beschrijving infrastructuur
			model kruist de regionale weg de weg Hengelder t.p.v. de Marconistraat d.m.v een rotonde)
2A	RVMK 2014	+ 1500 woningen + 93 ha bedrijventerrein (2018)	Het nieuwe aansluitpunt Hengelder is gerealiseerd; de Griethse Poort blijft in huidige vorm gehandhaafd, met uitzondering van de oprit Tatelaar. De capaciteiten van Doesburgseweg en de weg Hengelder zijn ongewijzigd. De 2 ^e ontsluiting van Zevenaar Oost wordt doorgetrokken naar het Witte Kruis, waardoor de regionale weg ontstaat; gelijktijdig wordt de Babberichseweg gedowngraded naar een 60 km/h-weg.
2B	RVMK 2014	+ 1500 woningen + 93 ha bedrijventerrein (2018)	De A15 en een aansluiting hiervan aan de Arnhemseweg zijn gerealiseerd; de Griethse Poort blijft in huidige vorm gehandhaafd, met uitzondering van de oprit Tatelaar. De capaciteiten van Doesburgseweg en Arnhemseweg zijn ongewijzigd. Een kortsluiting van Zevenaar Oost met Witte Kruis wordt <u>niet</u> tot stand gebracht.
2C	RVMK 2014	+ 1500 woningen + 93 ha bedrijventerrein (2018)	De A15 met een aansluiting hiervan aan de Arnhemseweg, alsmede de aansluiting Hengelder zijn gerealiseerd; de aansluiting Griethse Poort komt te vervallen. De capaciteit van de Arnhemseweg wordt verdubbeld, die van Doesburgseweg en weg Hengelder blijven gelijk. De 2 ^e ontsluiting van Zevenaar Oost wordt doorgetrokken naar het Witte Kruis, waardoor de regionale weg ontstaat; gelijktijdig wordt de Babberichseweg gedowngraded naar een 60 km/h-weg.
3	RVMK 2014	+ 1500 woningen + 93 ha bedrijventerrein (2018)	De A15 met een aansluiting hiervan aan de Arnhemseweg, alsmede de aansluiting Hengelder zijn gerealiseerd; de aansluiting Griethse Poort blijft in huidige vorm gehandhaafd, met uitzondering van de oprit Tatelaar. De capaciteiten van Doesburgseweg, weg Hengelder en Arnhemseweg zijn ongewijzigd. De 2 ^e ontsluiting van Zevenaar Oost wordt doorgetrokken naar het Witte Kruis, waardoor de regionale weg ontstaat; gelijktijdig wordt de Babberichseweg gedowngraded naar een 60 km/h-weg.

ARCADIS 57

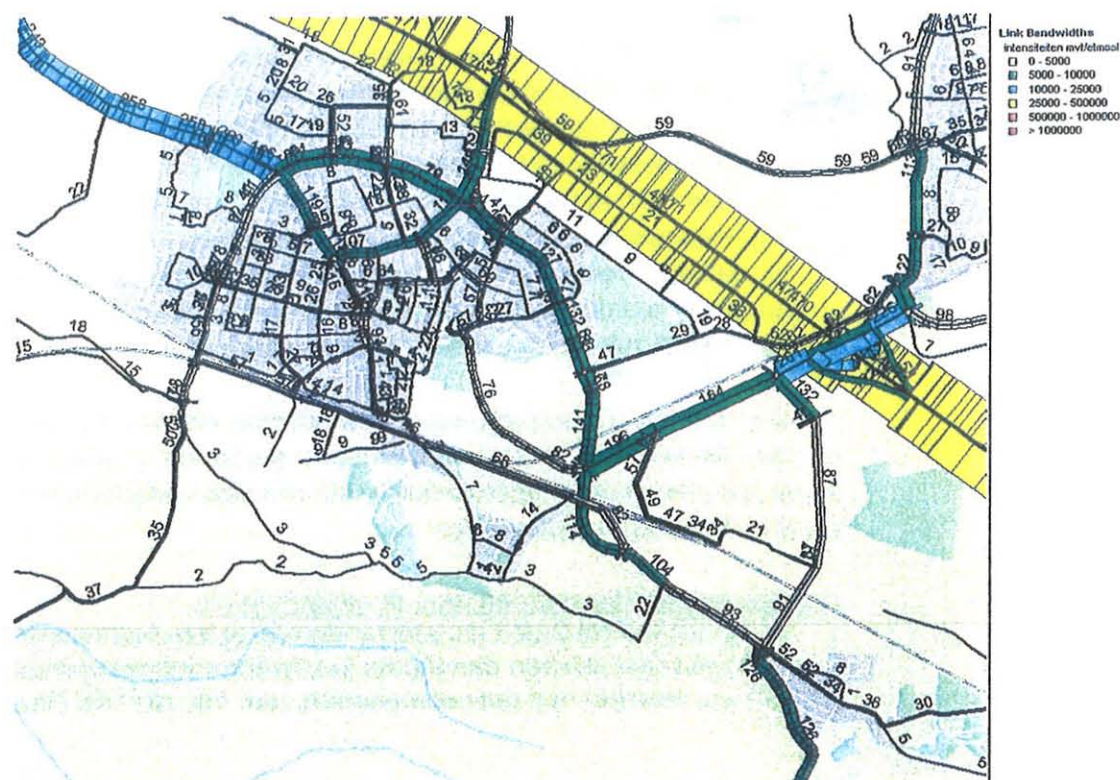
Mvt/etmaal 2014 model 1A (2018)



Mvt/etmaal 2014 model 1C

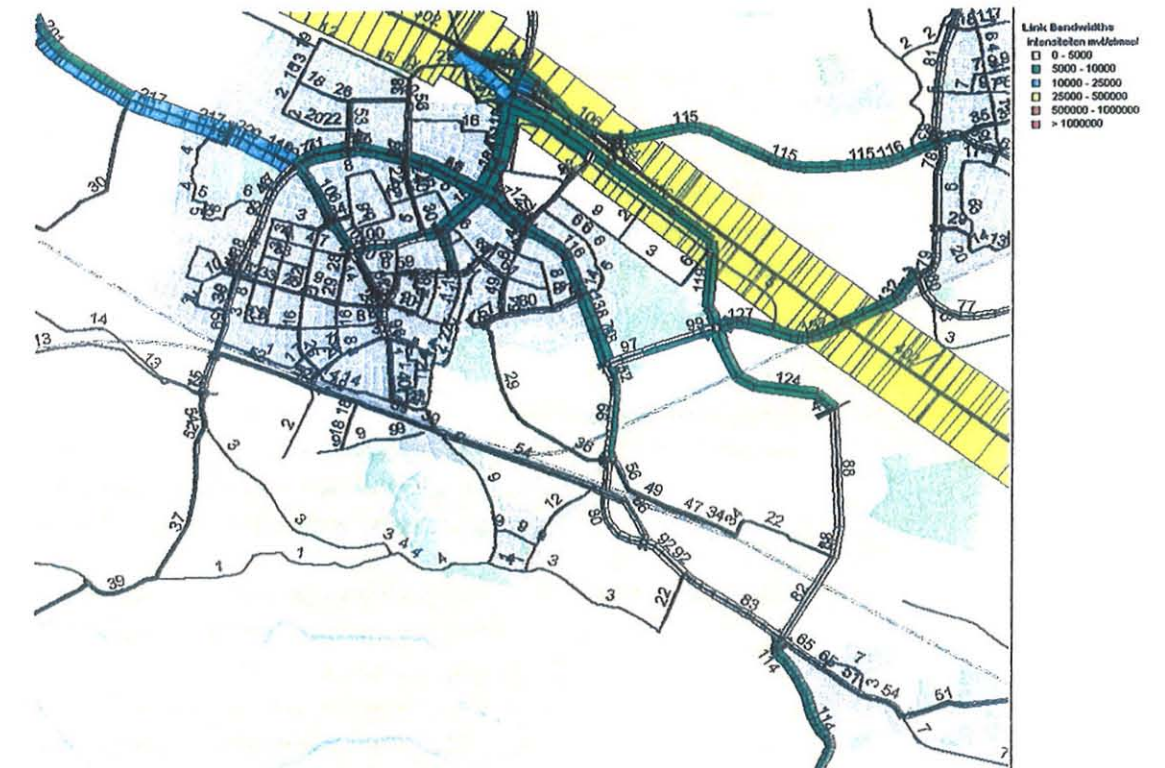


Mvt/etmaal 2014 model 1D

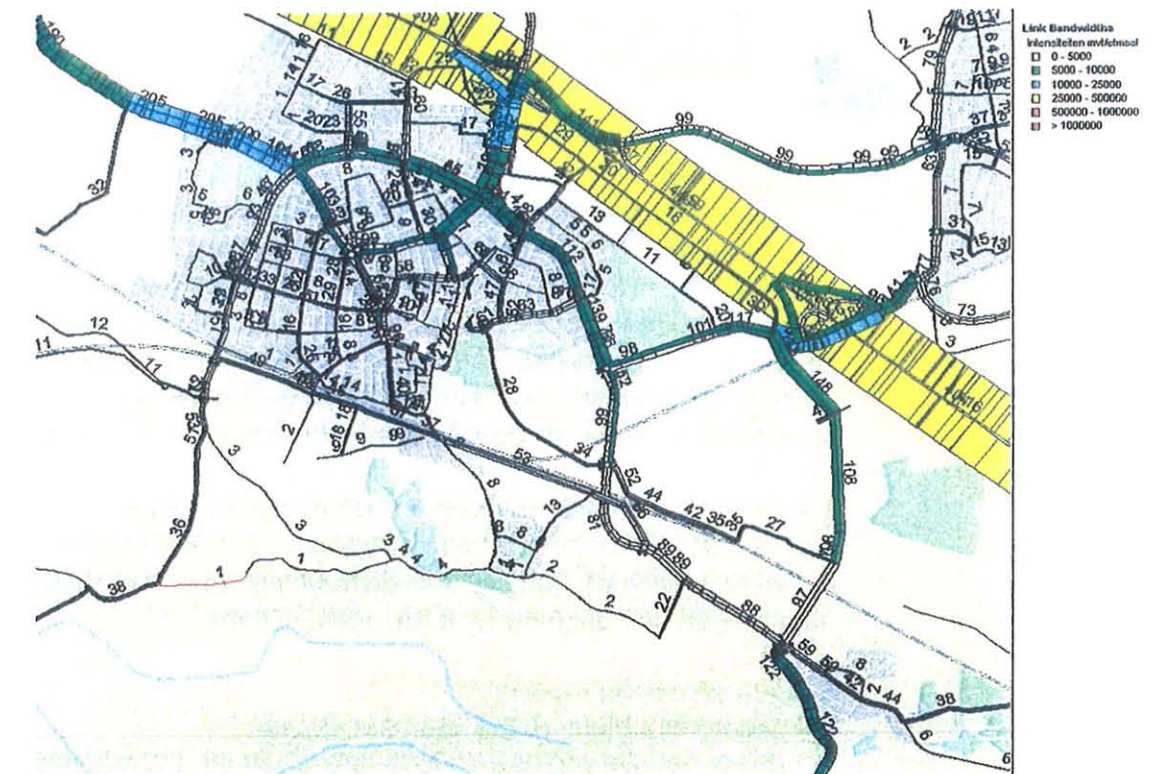


110623/CE6/0X3/000469

Mvt/etmaal 2014 model 1 E-min



Mvt/etmaal 2014 model 2A



110623/CE6/0X3/000469

BIJLAGE 3

Verslag ambtelijk overleg 1 juni 2006

Datum	1 juni 2006
Locatie	Raadszaal, gemeente Zevenaar
Aanvang	10.00 uur
Einde	11.20 uur

Aanwezig	
Namens Gemeente Zevenaar	Mevrouw V. van Loon (Voorzitter), de heer B. v.d. Wouw, de heer H. van Leur, mevrouw E. Schipper (Notulist), mevrouw Y. Rossloot (ARCADIS)
Genodigden	Stadt Emmerich, de heer T. Fidler Gemeente Montferland, de heer P. Overbeek en de heer G. Lebbink Provincie Gelderland, de heer M. van de Lindeloof Gemeente Rijnwaarden, de heer P. Wiendels Bedrijfsschap Arnhem Liemers (BAL), de heer R. Damhuis
Afwezig met kennisgeving	Vertegenwoordiging KAN en Rijkswaterstaat

Opening

Door mevrouw Van Loon wordt het overleg om 10.05 uur geopend. Rijkswaterstaat en het KAN hebben een bericht van verhindering gegeven. Het doel van de bijeenkomst wordt uitgelegd. Belangrijk is tijdens dit overleg de reacties te vernemen op het ontvangen rapport zodat deze tijdig verwerkt kunnen worden voor de bespreking op bestuurlijk niveau d.d. 7 juli 2006. Uitgangspunt is om die datum overeenstemming te bereiken. Mevrouw Van Loon vraagt een ieder zich in het kort even voor te stellen.

Toelichting op het rapport door de heer H. van Leur.

De heer Van Leur licht het rapport toe en is van mening dat variant 3 de meest serieuze oplossing is. Aansluitend aan deze toelichting worden de aanwezigen gevraagd om een reactie te geven

Vragen en opmerkingenGemeente Montferland, De heer G. Lebbink

- Is een parallelweg aan de Noordzijde van de A12 als variant beoordeeld.

Nee, dat is niet het geval; bij een eerste selectie van oplossingsinrichtingen is deze variant afgefallen.

- Het beleidskader van het Rijk wordt gemist in het rapport.
- Gevraagd wordt waarom men twee modellen presenteert zonder aansluiting op de A15 terwijl men spreekt van een autonome ontwikkeling van de A12 op de A15. Hij vraagt naar het belang van deze twee varianten.
Dit heeft met de tijdspanne te maken waarin dit rapport is opgesteld. De quick scan A12-A15 heeft de inzichten doen veranderen. Nu is het meer reëel aan te nemen dat de A15 gerealiseerd wordt dan toen met de ontwikkeling van de modellen van start ging. Men koerst richting variant 3.
- Nog niet alle nieuwe ontwikkelingen van Montferland zijn opgenomen in het rapport. In het rapport zal melding gemaakt worden dat zich in de toekomst nog nieuwe ontwikkeling kunnen voordoen.
- Gemeente Montferland kan zich vinden in de gepresenteerde conclusie; ze hebben gronden gereserveerd voor de aansluiting.

Provincie Gelderland, de heer M. van de Lindeloof

- Worden, nu de inzichten over de A15 zijn veranderd, nog andere varianten berekend dan al is gebeurd?
- Kan aangegeven worden op basis van welke criteria de overige varianten zijn afgefallen?
- Destijds zijn door de provincie een aantal vragen gesteld, zoals de effecten van de aansluiting op het Witte Kruis. De heer Van de Lindeloof is blij met het rapport omdat het al veel inzicht geeft maar opgemerkt wordt dat nog niet alle vragen zijn beantwoord. De gestelde vragen zouden misschien beantwoord kunnen worden met de andere berekende varianten.

Aangeduid wordt dat meer informatie in een bijlage, dat aan het rapport wordt toegevoegd, opgenomen wordt. Gemeld wordt dat er opdracht is gegeven voor een studie "aansluiting parallelweg langs de A12 (variant 1) en de effecten hiervan op de Griethse Poort".

De heer van de Lindeloof vraagt of er ook nog gekeken wordt naar bijv. capaciteitsuitbreiding aansluiting Griethse Poort. De heer van de Wouw legt uit dat beoordeeld wordt of er ruimtelijke mogelijkheden voor deze aansluiting bestaan. De uitkomst van deze studie wordt nog nagestuurd. In een aantal rekenmodellen is uitgegaan van uitbreiding van de capaciteit.

De heer Van Leur geeft uitleg waarom het niet mogelijk is het verkeer naar de A15 via de zuidkant van Zevenaar te laten lopen. Afgesproken wordt dat in het rapport opgenomen wordt dat aan deze mogelijkheid is gedacht en waarom het niet uitvoerbaar is.

Gemeente Rijnwaarden, de heer P. Wiendels

- Vindt variant 3 de best passende oplossing. Gemeld wordt dat door de realisatie van een themapark in Rijnwaarden rekening gehouden moet worden met een bezoekersstroom van ca. 100.000 op jaarbasis.

Stadt Emmerich, de heer T. Fidler

- Geen directe opmerkingen t.a.v. het rapport.

Rijkswaterstaat (afwezig met kennisgeving)

Door de heer Van de Wouw wordt kort het standpunt van Rijkswaterstaat gemeld, zijnde dat een extra aansluiting op Hengelder onbespreekbaar is, maar dat een verplaatsing van De Griethse Poort naar Hengelder als zeer reëel en ook als wenselijk wordt gezien. Mede omdat men voorziet dat de kosten, bij aanpassing van De Griethse Poort, enorm hoog zullen zijn. De korte afstand A12 naar het nieuwe station van Zevenaar Oost wordt door Rijkswaterstaat als positief ervaren waardoor de relatie met P&R aldaar wordt vergroot. Bij het huidige station is een P&R niet inpasbaar. De conclusie van Rijkswaterstaat zal ook opgenomen worden in het rapport. Dit zal voorafgaand aan de opname in het rapport nog telefonisch afgestemd worden.

De heer Lebbink vraagt of de mogelijkheid "Griethse Poort openhouden en geen A15 aansluiting" ook vertaald wordt in een model. De heer Van Leur duidt aan dat alle varianten beoordeeld zijn. De heer Van de Wouw zegt toe dat in de bijlage alle rekenmodellen worden opgenomen, incl. het rekenmodel en de tekstuele verklaring.

Mevrouw Van Loon is van mening dat in het rapport ook het standpunt over de A15 opgenomen moet worden.

KAN (afwezig met kennisgeving)

De heer Van de Wouw meldt dat de KAN heeft aangegeven, ook schriftelijk, zich te kunnen vinden in de uitkomsten van het rapport. De uitkomsten worden opgenomen in de netwerkanalyse die door het KAN wordt opgesteld. In het najaar van 2006 vindt met de Minister overleg plaats.

Sluiting

Mevrouw Van Loon zegt toe dat het verslag van de bijeenkomst in de week van 6 juni 2006 toegestuurd wordt. Men wordt verzocht direct te reageren op het verslag zodat de daarin opgenomen uitspraken en toezeggingen verwerkt kunnen worden in het rapport.

De heer Van de Wouw zegt toe, dat na verwerking van alle reacties, het rapport tijdig toegestuurd wordt aan de genodigden van het bestuurlijk overleg d.d. 7 juli 2006.