

360-70_{2e}

1 Samenvatting Trajectnota A15

Gedeelte Ressen-A12

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Directie Oost-Nederland

P 360-70

(2e ex)

Colofon

dit is een uitgave van

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland



de studie is verricht door



met bijdragen van

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Bouwdienst Rijkswaterstaat
- DHV Milieu en Infrastructuur b.v., Amersfoort
- Foto's Marc Pluim, Velp
- Samenvatting: Impresa, Amsterdam
- Ontwerp: Bureau ReActie, Arnhem
- Druk: Tamminga Siegers, Duiven

April 1996

Inhoud

Wordt de A15 doorgetrokken?	2
Geschiedenis van de A15	4
A15 eerder in studie dan gepland	4
Verkeerssituatie regio Arnhem-Nijmegen	5
Huidig gebruik wegennet	
Gebruik wegennet in 2010	
Kosten files	
Bereikbaarheid in gevaar	
Mogelijke oplossingen voor verkeersproblemen	8
Andere vervoerwijzen	
Nul-alternatief	
Nulplus-alternatief	
Structuur-alternatief	
Tracé-alternatieven	
Tracé II	
Tracé III	
Tracé V	
Vergelijking van de alternatieven	11
Verkeer en vervoer	
Ruimtegebruik en regionale economie	
Landschap	
Geluid	
Woon- en leefmilieu	
Lucht	
Ecologie	
Bodem en water	
Beleidskader	
Kosten	
De resultaten samengevat	14
Verdere gang van zaken	15
Adressen en telefoonnummers	16
Kaarten	18

Wordt de A15 doorgetrokken?

Rijkswaterstaat heeft de mogelijkheden onderzocht om de A15 vanaf knooppunt Ressen door te trekken naar de A12. Daarnaast is ook gekeken of de verkeersproblemen op het hoofdwegennet in de regio Arnhem-Nijmegen op een andere manier zijn op te lossen. De resultaten van dit onderzoek zijn verschenen in de Trajectnota, waarin ook de rapportage van de milieueffecten is opgenomen.

Vanaf begin april 1996 kunnen belangstellenden deze nota inzien. Rijkswaterstaat houdt informatieavonden waar de mogelijke oplossingen worden toegelicht en waar u vragen kunt stellen. Tijdens die avonden kunt u geen bezwaren indienen. Wie bezwaren heeft, kan die zowel schriftelijk als op speciale hoorzittingen inbrengen. Aan het eind van deze brochure leest u hoe dit in zijn werk gaat.

De Trajectnota zegt niet of de A15 moet worden doorgetrokken. Zij zet een aantal mogelijkheden op een rij en laat zien welke effecten deze hebben op de verkeersproblemen in de regio, het gebruik van de ruimte en het milieu. Ook de kosten van de verschillende mogelijkheden worden vergeleken. De ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) beslissen uiteindelijk of de A15 wordt doorgetrokken en zo ja, langs welk tracé.



Mogelijke oplossingen voor de huidige en toekomstige verkeersproblemen op het hoofdwegennet in de regio variëren van niets doen tot aanleg van de A15 in combinatie met verbeteringen aan bestaande wegen. In de Trajectnota worden deze mogelijkheden onder de volgende namen besproken:

- het **nul-alternatief**:
geen nieuwe maatregelen treffen, alleen die verbeteringen aanbrengen waarover in het verleden al een besluit is genomen;
- het **nulplus-alternatief**:
naast de verbeteringen van het nul-alternatief worden de A12 (Waterberg-Velperbroek en Duiven-Ouddijk) en de A50 (Ewijk-Valburg) verbreed;
- het **structuur-alternatief**:
naast de maatregelen van het nulplus-alternatief wordt de A50 ook tussen Valburg en Renkum verbreed;
- de **tracé-alternatieven**:
vijf mogelijke tracés zijn onderzocht, waarlangs de A15 kan worden doorgetrokken van knooppunt Ressen naar de A12.

In deze brochure kunt u een beknopte beschrijving van deze oplossingen lezen. Niet alle oplossingen komen hier aan de orde. Dat heeft een reden: het besluit van de regering de Betuweroute aan te leggen. Alleen die tracé-alternatieven komen aan de orde, die te combineren zijn met de Betuweroute. Wilt u meer weten over de tracés zonder Betuweroute, dan verwijzen we u naar de Trajectnota.

Voordat we de alternatieven op een rij zetten en bespreken hoe ze met elkaar zijn vergeleken, kunt u eerst iets lezen over de geschiedenis van de A15, de relatie met de Betuweroute en de knelpunten in het wegennet in de regio. De brochure sluit af met een overzicht van de verdere gang van zaken.



Einde autosnelweg

Geschiedenis van de A15

Al meer dan dertig jaar wordt gesproken over het doortrekken van de A15 van knooppunt Ressen naar de A12. In 1962 is een tracé vastgesteld dat vanaf knooppunt Ressen zuidelijk door het Rijnstrangengebied loopt en aansluit op de A12 bij het knooppunt Ouddijk. Dit tracé is nooit aangelegd. In de jaren tachtig vond de minister van V&W aanleg van deze weg niet meer passen in een beleid dat gericht is op duurzame ontwikkeling. De minister wilde daarom de A15 uit de plannen schrappen.

Een aantal gemeenten, het bedrijfsleven en de provincie Gelderland waren het met dit idee van de minister niet eens. In een pleitnota onderstreepte de provincie namens alle betrokkenen het economisch belang van een verbinding tussen Valburg en de A12. Deze nota gaf ook aan dat andere tracés mogelijk zijn, die het Rijnstrangengebied niet doorsnijden. Naar aanleiding hiervan is in 1990 alsnog besloten de A15 aan het hoofdwegenet toe te voegen. Deze autosnelweg wordt aangemerkt als ontbrekende schakel

tussen Rotterdam en Ruhrgebied. En heeft dus niet alleen een nationale betekenis, maar ook een internationale als verbinding tussen economische centra in de Randstad en het buitenland. De aanleg is gepland voor 2010.

Daarmee is nog niet gezegd, dat de A15 ook wordt aangelegd. Die beslissing nemen de ministers van V&W en van VROM op grond van de uitkomsten van de studies die zijn gedaan en van de inspraakrondes die nu worden gehouden.

A15 eerder in studie dan gepland

Zoals gezegd staat de aanleg van de A15 in principe gepland voor 2010. Gebruikelijk is dat Rijkswaterstaat niet eerder dan zo'n tien jaar daarvoor begint met bestuderen of en zo ja, hoe de verbinding het beste kan worden aangelegd. Het is nu 1996 en de studie is al afgerond. Hoe kan dat?

Dat komt door de Betuweroute. De studie naar de aanleg van deze spoorlijn heeft de regio lange tijd in onzekerheid gelaten: komt hij er wel of niet? En wanneer die komt, wat betekent dat dan voor mijn huis of bedrijf? Het is ongewenst de regio nog eens een tijd in onzekerheid te laten over een eventuele A15 en mogelijke gevolgen daarvan. Dat is één reden waarom de studie naar aanleg van de A15 eerder is begonnen.



Rijnstrangengebied

Een andere reden is van meer technische aard. Wanneer eerst de Betuweroute wordt ontworpen en ingepast in het landschap en pas later de A15, is de kans aanwezig dat we keuzes maken die we niet zouden hebben gemaakt wanneer we tegelijk ook met het ontwerp van de A15 bezig zouden zijn geweest.

Daarom is de studie naar de A15 vervroegd. Op deze manier is een wisselwerking mogelijk met de ontwikkeling van de Betuweroute. De regio heeft zo snel zicht op de gevolgen van eventuele keuzes, hoeft niet te lang in onzekerheid te verkeren en kan beter een afweging maken.

Verkeerssituatie regio Arnhem-Nijmegen

De studie naar de A15 bekijkt welke oplossingen er zijn voor de verkeersproblemen op de hoofdwegen.

De gevolgen voor de belangrijkste regionale wegen zijn ook in beeld gebracht, echter zonder de pretentie oplossingen te ontwikkelen voor alle problemen op die wegen.

Om te kunnen beoordelen welke oplossing het beste is, is allereerst een inzicht nodig in de problemen die zich nu voordoen op de wegen en in de problemen die we in de toekomst kunnen verwachten wanneer we geen maatregelen nemen.

Op de kaart met het huidige wegennet in de regio Arnhem-Nijmegen zien we vier verbindingen die tot het hoofdwegennet behoren:

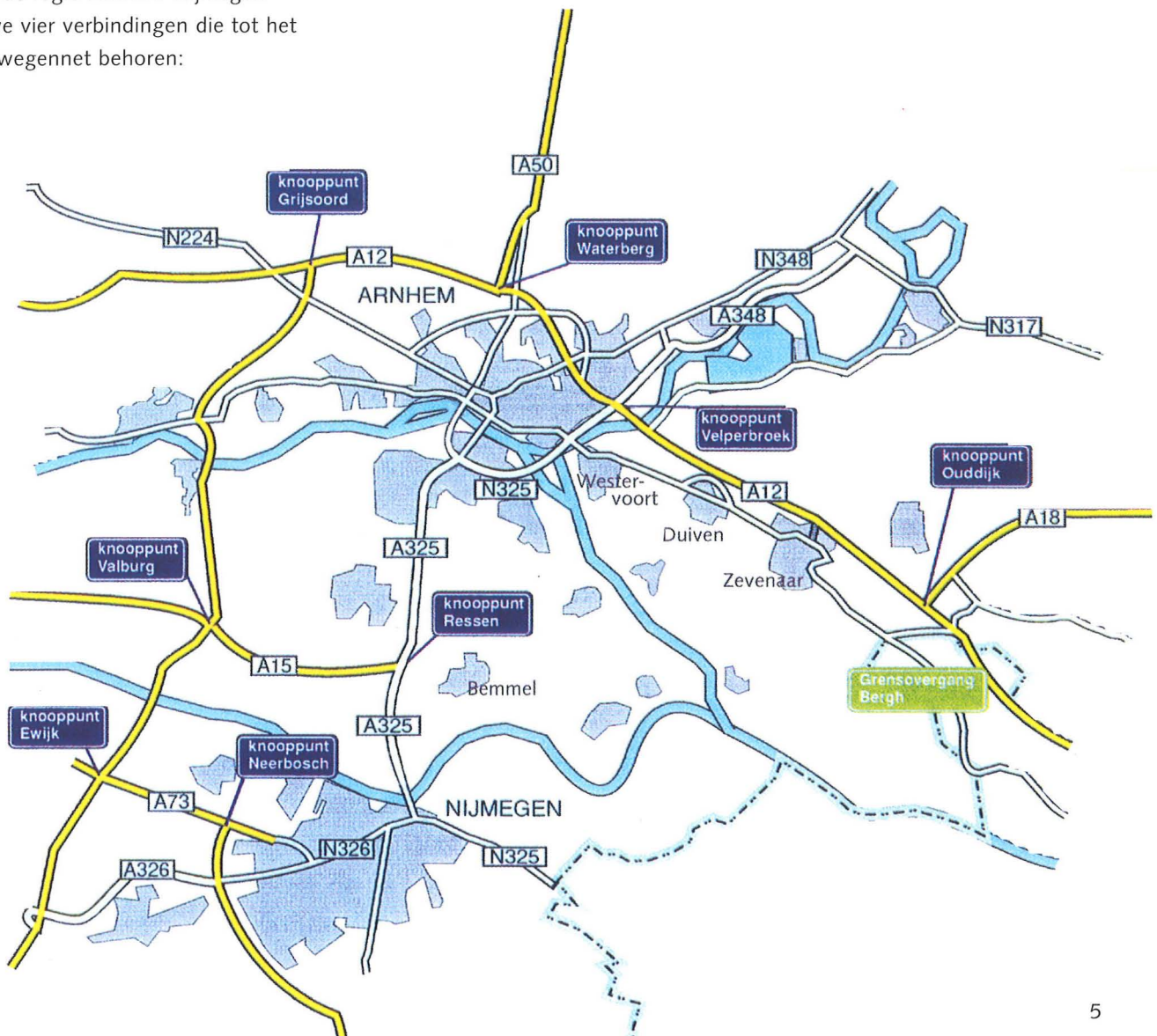
– **A12** Den Haag/Rotterdam
Utrecht
Arnhem
Duitsland

– **A15** Rotterdam
Gorinchem
Knooppunt Ressen

– **A50** Eindhoven
Oss
Arnhem
Apeldoorn
Zwolle

– **A73/A77** Nijmegen
Gennep
Duitsland

De belangrijkste regionale verbinding binnen het studiegebied is de A325 tussen Nijmegen en Arnhem die via de N325, de Pleyroute, aansluit op de A12 bij knooppunt Velperbroek. Bij knooppunt Ressen sluit de A325 aan op de A15.



Huidig gebruik wegennet

De wegen in de regio Arnhem-Nijmegen worden ieder jaar drukker. De groei van het verkeer geeft problemen.

Op de A12 tussen Waterberg en Velperbroek komen regelmatig files voor. Dit wegvak voldoet daarom niet aan de normen die gelden voor belangrijke snelwegen tussen de Randstad en het buitenland. Ook tussen Duiven en Zevenaar ontstaan geregeld files. Op de A50 heeft het verkeer te vaak hinder van files tussen Ewijk en Valburg en tussen Valburg en Renkum. Op knooppunten in en aansluitingen op het hoofdwegennet komen in de spits regelmatig files voor.

Op de Pleyroute en de A325 ontstaan in de spits en ook tussen spitsperiodes regelmatig files, bovendien



Pleyroute bij spoorviaduct richting Westervoort

duurt de spits langer. Dit komt met name door de gelijkvloerse kruisingen.

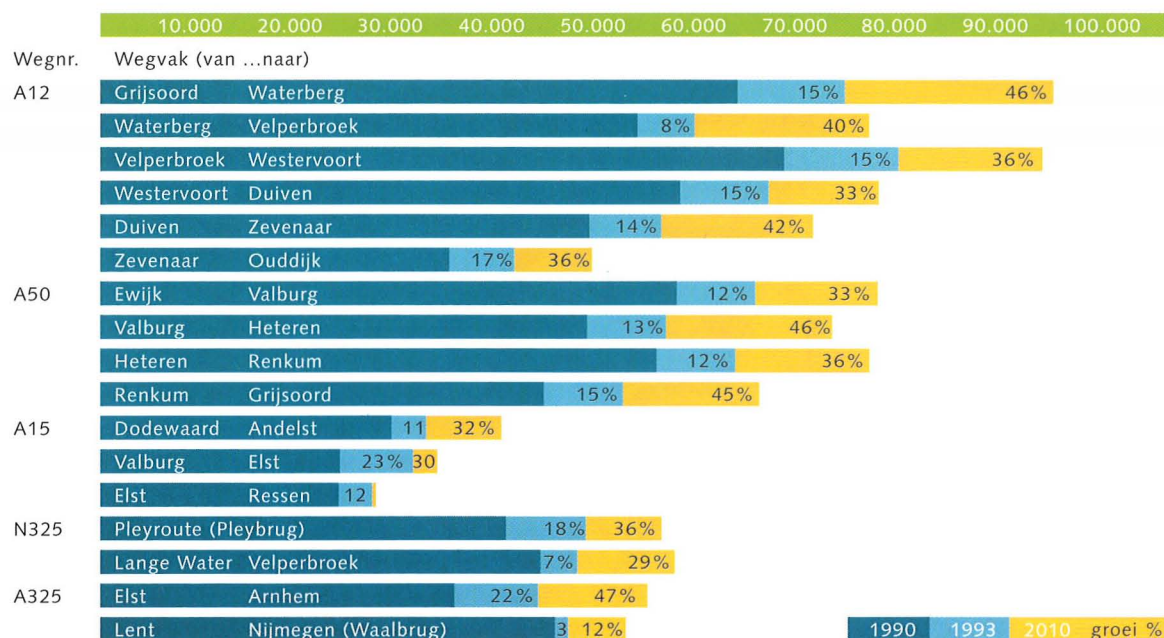
Gebruik wegennet in 2010

Om een idee te krijgen hoe de verkeerssituatie over vijftien jaar zal zijn, is met verkeersmodellen berekend hoeveel verkeer in 2010 op de weg is. Die modellen gaan ervan uit dat het beleid van regering en regio slaagt. Met name dat meer mensen met het openbaar vervoer en

de fiets gaan in plaats van met de auto. En dat meer goederen met de trein en per schip worden vervoerd in plaats van met de vrachtauto.

Om een betrouwbare schatting te kunnen maken, zijn allerlei zaken in de berekeningen meegenomen. Wat de groei van de bevolking zal zijn. Waar nieuwe woonwijken worden gebouwd. Waar nieuwe bedrijventerreinen worden aangelegd of waar zulke terreinen worden uitgebreid. Ook is rekening gehouden met de

Tabel 1: Groei verkeer tot 2010 zonder doorgetrokken A15



aanleg van de Betuweroute en het effect daarvan op het wegvervoer.

In tabel 1 zien we de resultaten van de berekeningen. De A15 is in dit scenario niet doorgetrokken. Het internationale verkeer moet vanaf Valburg nog steeds via de route A50/A12 of de route A15/A73/A77 naar de grens met Duitsland.

De belangrijkste knelpunten in 2010 zijn dezelfde als nu. De A12 tussen Waterberg en Velperbroek en tussen Velperbroek en Zevenaar. En de A50 tussen Ewijk en Valburg en tussen Valburg en Grijsoord. Alleen neemt de kans op files zo toe, dat niet alleen in elke spits maar ook daarbuiten flinke vertragingen te verwachten zijn. Ook bij de knooppunten en aansluitingen neemt de kans op files flink toe. Met name bij de knooppunten Velperbroek, Valburg en Ewijk.

Ook op de regionale wegen A325 en N325, de Pleyroute, leidt de verkeersgroei tot nog meer files dan er nu al zijn.

Kosten files

Files kosten geld als gevolg van de tijd die goederenvervoer en zakelijk verkeer verliezen. In de huidige situatie kosten de files in de regio Arnhem-Nijmegen per jaar ongeveer twee miljoen gulden. In 2010 nemen ze toe tot ongeveer tachtig miljoen gulden per jaar.

Bereikbaarheid in gevaar

De verkeersproblemen in de regio Arnhem-Nijmegen komen samen-gevat hierop neer. De drukte van het verkeer op het hoofdwegenet zorgt ervoor dat de A12, de A15 en de A50 nu en in de toekomst de verkeersstromen onvoldoende kunnen afwikkelen.

De A12 en de A15 zijn belangrijke verbindingen tussen de Randstad, het oosten van het land en economische centra in het buitenland. De A50 is een belangrijke verbinding tussen Noord- en Zuid-Nederland. Deze snelwegen worden ook gebruikt door regionaal verkeer. Deze situatie is dus in alle opzichten nadelig voor de bereikbaarheid: regionaal, nationaal en internationaal.



A12 richting Arnhem

Knooppunt Velperbroek



Mogelijke oplossingen voor verkeersproblemen

De verkeersproblemen op de hoofd-wegen in de regio Arnhem-Nijmegen, nu en in de toekomst, zijn in kaart gebracht. Doortrekken van de A15 is mogelijk een oplossing voor deze problemen. Om een besluit te kunnen nemen over al dan niet doortrekken van de A15, moeten we weten of de verkeersproblemen ook met andere middelen kunnen worden opgelost. Daarom zijn naast aanleg van een autosnelweg tussen knooppunt Ressen en de A12 ook andere mogelijkheden onderzocht. Hierna krijgt u een overzicht.

Andere vervoerwijzen

Onderzocht is of het minder druk wordt op het hoofdwegenet, wanneer we overstappen op andere vervoermiddelen. Dus wanneer goederen meer over water en spoor worden vervoerd. En wanneer automobilisten vaker de fiets of het openbaar vervoer nemen. Uitkomst van het onderzoek is dat dit alternatief de problemen niet oplost. Wordt het dan niet minder druk op de wegen met de aanleg van de Betuweroute? Dit is niet het geval. Tot 2010 zal het vervoer van goederen in zijn geheel toenemen, dus zowel over de weg, het water als het spoor. Om een deel van de groei van het vervoer per spoor op te kunnen vangen is de Betuweroute nodig.

Omdat overstappen op andere vervoermiddelen de problemen niet oplost, komt dit alternatief niet meer aan de orde.

Nul-alternatief

Het nul-alternatief houdt in dat de huidige situatie in de regio wordt gehandhaafd, aangevuld met uitbreiding van wegen waarover in het verleden al besluiten zijn genomen.

Nulplus-alternatief

Het nulplus-alternatief is het nul-alternatief plus de verbeteringen aan het wegennet waarover nog geen besluiten zijn genomen, maar waarvan we verwachten dat ze te zijner tijd worden aangebracht.

Deze verbeteringen houden in dat de A12 tussen Waterberg en Velperbroek en tussen Duiven en Ouddijk en de A50 tussen Ewijk en Valburg worden verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

Structuur-alternatief

Dit alternatief geeft een antwoord op de vraag waar nog files op het hoofdwegenet blijven, nadat de verbeteringen van het nulplus-alternatief zijn aangebracht. Dat is het geval op de A50 tussen Valburg en Renkum. Het structuur-alternatief bestaat dus uit de maatregelen van het nulplus-alternatief plus verbreding van dit weggedeelte van 2x2 naar 2x3 rijstroken.



Tracé-alternatieven

Onder de noemer tracé-alternatieven is gekeken langs welke route de A15 kan worden doorgetrokken. De keuze voor een route hangt van verschillende dingen af. Ten eerste van de plek waar de A15 kan aansluiten op de A12. Hiervoor zijn drie mogelijkheden: tussen Westervoort en Duiven, tussen Duiven en Zevenaar of ergens tussen Zevenaar en de Duitse grens.

Dan is er de voorwaarde dat een nieuwe weg zo min mogelijk schade aanricht. Het gaat daarbij niet alleen om de natuur, maar ook om de leefbaarheid in dorpen en steden en eventuele economische schade voor boeren en andere bedrijven. Ook

moeten bijvoorbeeld gasleidingen en hoogspanningskabels worden ontweken.

En natuurlijk zijn er allerlei technische voorwaarden waaraan een nieuwe weg moet voldoen. Om ongelukken te voorkomen mag bijvoorbeeld een bocht in een autosnelweg niet te scherp zijn, of mogen op- en afritten niet te kort zijn.

Vijf mogelijke tracés zijn onderzocht, genummerd I tot en met V op de kaart achterin deze brochure. Ook is een combinatie van tracé I en II mogelijk. Toen eenmaal vaststond waar de Betuweroute komt te liggen, waren niet alle vijf tracés voor de A15 even logisch meer. Voor elk van de drie gebieden waar de A15 op de



N15 bij Bemmel

A12 kan aansluiten is bekeken welk tracé het langst kan meelopen met de Betuweroute. Dat is per gebied één tracé: respectievelijk de tracés II, III en V. Alleen van deze drie tracés zijn de effecten in combinatie met de Betuweroute uitgewerkt.

A12 richting Zevenaar





Kasteel Doornenburg

De routes die de tracés op de kaart volgen, zijn in een cyclisch proces tot stand gekomen. Mogelijke tracés zijn zorgvuldig ingepast. Voordurend is gekeken of betere oplossingen konden worden bedacht. Die zijn ingetekend, waarna weer is gezocht naar verbeteringen. Net zo lang, tot een tracé ontstaat dat èn voldoet aan de technische voorwaarden èn zo weinig mogelijk schade aanricht.

De tracés zoals die nu zijn getekend op de kaart, zijn nog niet tot op de millimeter nauwkeurig. Ze kunnen nog honderd meter naar links of naar rechts komen te liggen, gerekend vanaf de as van de weg. Ook kunnen ze twee meter hoger of lager worden. Pas als ervoor wordt gekozen om de A15 door te trekken en duidelijk is langs welk tracé, wordt de weg nauwkeurig uitgewerkt.

Ook is nog geen keuze gemaakt of de tracés het Pannerdensch Kanaal met een tunnel of een brug zullen kruisen en of ze over de spoorlijn Arnhem-Oberhausen heen zullen gaan of juist eronderdoor.

Tracé II

Tracé II begint bij knooppunt Ressen en sluit tussen Duiven en Zevenaar op de A12 aan. Tracé II kent twee routes: een zuidelijke en een noordelijke. In de zuidelijke route blijft de A15 aan de zuidzijde van de Betuweroute tot nabij Groessen, waar de naar Zevenaar afbuigende Betuweroute wordt gekruist. De noordelijke route kruist de Betuweroute ten zuiden van Angeren en gaat noordelijk van de Betuweroute verder noord-oostwaarts. Vanaf de kruising met de spoorlijn Arnhem-Oberhausen zijn de varianten weer gelijk.

Tracé III

Dit tracé volgt tot Angeren de route van tracé II. Ten zuiden van Angeren buigt het af richting Doornenburg. Het tracé kruist het Rijnstrangengebied en komt uit bij knooppunt Ouddijk.

Tracé V

Anders dan de vorige tracés buigt tracé V na Angeren naar het noorden af en sluit tussen Westervoort en Duiven aan op de A12.

Vergelijking van de alternatieven



Om een weloverwogen beslissing te kunnen nemen over de alternatieven, zijn ze met elkaar vergeleken. Om dit te kunnen doen, is ieder alternatief afzonderlijk beoordeeld aan de hand van dezelfde criteria. Zo is gekeken welke effecten ze hebben op verkeer en vervoer, ruimtegebruik en regionale economie en milieu. Tabel 2 geeft een overzicht van de uitkomsten.

De plussen en minnen geven aan in hoeverre een alternatief een verbetering of een verslechtering is vergeleken met het nul-alternatief, de situatie in 2010.

De alternatieven zijn op elk onderdeel ook nog eens met elkaar

vergeleken. Het resultaat daarvan is een cijfer variërend van het meest gunstige alternatief (1) tot het meest ongunstige (7). Dat vraagt enige toelichting. In tabel 2 ziet u, dat bijvoorbeeld bij 'geluid' drie alternatieven één minnetje hebben en toch krijgt een alternatief een 4 en de twee andere 5 - 6. Dat betekent dat het ene alternatief net wat minder geluidsoverlast geeft dan de twee andere zonder dat bij de laatste sprake is van een sterke verslechtering.

Vergeleken met de tracé-alternatieven hebben het nulplus-alternatief en het structuur-alternatief niet of nauwelijks effecten op het gebied en daarom de score nul.

Verkeer en vervoer

Bij verkeer en vervoer is onder andere gekeken welke effecten de alternatieven hebben op de reistijden van het verkeer, de drukte op het wegennet, de verkeersveiligheid, het gebruik van openbaar vervoer en de kosten van veiligheid en files.

Doortrekken van de A15 betekent dat een ontbrekende schakel in de verbinding met Duitsland wordt aangebracht. Het internationale verkeer dat hiervan gebruik gaat maken, is economisch van groot belang.

Voor de regio verbetert doortrekking van de A15 de relatie tussen het

Tabel 2: vergelijking alternatieven

	Alternatieven						
	Nul	Nulplus	Structuur	Betuweroute + tracé II		Betuweroute + tracé III	Betuweroute + tracé V
Verkeer en vervoer	0	+	++	++	++	++	++
	6	5	1 - 4	1 - 5	1 - 5	1 - 5	1 - 5
Ruimtegebruik	0			0	0	---	--
		1 - 3		4 - 5	4 - 5	7	6
Landschap	0			-	-	---	---
		1 - 3		4 - 5	4 - 5	7	6
Geluid	0			-	-	--	-
		1 - 3		5 - 6	5 - 6	7	4
Lucht	0			0	0	0	0
		1 - 7		1 - 7	1 - 7	1 - 7	1 - 7
Woon- en leefmilieu	0			-	-	---	--
		1 - 3		4 - 5	4 - 5	7	6
Ecologie	0			-	-	---	--
		1 - 3		4 - 5	4 - 5	7	6
Bodem en water	0			-	-	--	-
		1 - 3		4 - 6	4 - 6	7	4 - 6
Beleidskader	0	+	++	+	+	-	+
	6	4 - 5	1	2 - 3	2 - 3	7	4 - 5
Kosten	--	390	460	1100	1090	780	660
	1	2	3	7	6	5	4

Plusmin-waardering ten opzichte van het nul-alternatief:
 ++ sterke verbetering,
 + verbetering,
 0 géén of géén relevante verandering,
 - verslechtering,
 -- sterke verslechtering,
 --- zéér sterke verslechtering.

Rangorde-waardering (1 - 7);
 1 het meest gunstige alternatief,
 7 het meest ongunstige alternatief.

Beoordeelde uitvoeringsvariant:
 II tunnel Pannerdensch Kanaal,
 hoge kruising spoorlijn Arnhem-Oberhausen
 III/V brug Pannerdensch Kanaal,
 hoge kruising spoorlijn Arnhem-Oberhausen



gebied Liemers/Achterhoek en dat van Nijmegen/Over-Betuwe. Veertig procent van het verkeer op een doorgetrokken A15 komt voort uit versterking van deze relatie. Dit wil niet zeggen dat een A15 opeens voor veertig procent meer verkeer zorgt. Wel dat mensen die anders ook al met de auto zouden reizen nu bijvoorbeeld eens in Nijmegen gaan winkelen in plaats van in Arnhem.

Het structuur-alternatief bestrijdt de files op het hoofdwegennet het beste. Zowel de A12 als de A50 zijn in dit alternatief filevrij. In het nul-plus-alternatief blijven er problemen op de A50. En doortrekken van de A15 ontlast weliswaar de A12 en de A50, maar onvoldoende om de verbredingen van het structuur-alternatief overbodig te maken. De verschillen tussen de drie tracés zijn te verwaarlozen.

De files op de regionale wegen nemen niet af door realisatie van het structuur-alternatief. Hier scoren de tracé-alternatieven het beste, met name op de Pleyroute. Daar daalt de verkeersdruk met gemiddeld twintig procent, waardoor het op deze weg in 2010 minder druk zal zijn dan nu.

Ruimtegebruik en regionale economie

Onder deze noemer is onderzocht in hoeverre de alternatieven invloed hebben op plannen voor ruimtelijke ontwikkeling en uitbreiding van steden met woningen en bedrijven-terreinen. Ook is beoordeeld welk effect ze hebben op werkgelegenheid en bedrijfsvoering in landbouw en gemeenten en op recreatief gebruik van de ruimte.

De tracés II-zuid en II-noord verstoren de ruimte relatief weinig, omdat de Betuweroute dat voor een deel al doet. Deze tracés maken de bedrijventerreinen in de Liemers gemakkelijker te bereiken, doordat minder omgereden hoeft te worden.

Tracé III is het meest ongunstig. Het heeft nadelige gevolgen voor landbouw en recreatie. In het gebied dat dit tracé doorkruist is relatief weinig bedrijvigheid, zodat dit tracé ook op dit punt niet hoog scoort.

Tracé V is voor het ruimtegebruik relatief gunstig. Het is echter in conflict met de plannen om tussen Duiven en Westervoort een groene bufferzone voor recreatie aan te leggen. Ook neemt het tracé bij het knooppunt A15-A12 een deel van de ruimte in beslag die onlangs is bestemd voor bedrijventerreinen.

Landschap

Hier is nagegaan of de tracés plekken doorsnijden die archeologisch of cultuurhistorisch van waarde zijn en of ze door open gebieden gaan, kleinschalige gebieden aantasten of

de samenhang van het landschap aantasten.

De gebundelde tracés II-zuid en II-noord zijn het minst ongunstig voor het landschap. De tracés III en V hebben in combinatie met het tracé voor de Betuweroute ernstige tot zeer ernstige negatieve effecten.

Geluid

Berekend is hoeveel geluidsoverlast de alternatieven zullen geven. Niet alleen voor woningen, maar ook voor recreatie- en natuurgebieden.

Tracé II-noord geeft de minste geluidhinder. Het is iets gunstiger dan tracé II-zuid omdat het verder weg ligt van het Rijnstrangengebied en gunstiger dan V omdat het over een langere afstand met de Betuweroute oploopt. Tracé III is het meest ongunstig vanwege de verstoring van het stiltegebied Rijnstrangen.

Woon- en leefmilieu

Hier is de vraag hoeveel mensen moeten verhuizen omdat hun woning moet worden afgebroken en in hoeverre een tracé een barrière vormt die woningen moeilijk bereikbaar maakt of bijvoorbeeld het werk op het land hindert. Ook zijn de alternatieven beoordeeld op het criterium of ze de kwaliteit van het woon- en leefmilieu aantasten.

De Betuweroute tast het woon- en leefmilieu al aan. Aanleg van de A15 versterkt deze effecten. Aangezien de tracés II-zuid en II-noord voor het

grootste gedeelte zijn gebundeld met de Betuweroute, scoren deze relatief gunstig. Een uitzondering is het aantal woningen dat moet worden afgebroken. Tracé III scoort het meest ongunstig, omdat het een kwalitatief hoogwaardige woonomgeving aantast. Tracé V zit tussen II en III in.

Lucht

Bij alle alternatieven neemt de luchtverontreiniging af vergeleken met de huidige toestand. Dit als gevolg van allerlei milieu-maatregelen. Een uitzondering is de uitstoot van CO₂. De verschillen tussen de varianten zijn te verwaarlozen.

Ecologie

Beoordeling van de gevolgen voor de ecologie wil zeggen, dat bekeken wordt welke verstoringen van natuurgebieden optreden. Doorsnijdt een tracé trekroutes van dieren? Versnipperd een tracé gebieden waarvan dieren afhankelijk zijn voor hun voedsel of beschutting? Worden gebieden met waardevolle planten en dieren aangetast? Enzovoort.

De tracés verstoren de ecologie van de omgeving. De tracés II-zuid en II-noord doen dat ogenschijnlijk het minst. Dat komt omdat de aanleg van de Betuweroute al zoveel invloed heeft, dat aanleg van deze tracés minder effecten toevoegt dan aanleg van een weg door maagdelijk gebied zoals de andere tracés. De tracés III en V zijn daarom ongunstig door de ruimte die ze innemen. Ook verstoren ze flora en fauna en versnipperen ze de ecologische structuur. Tracé III



is het meest ongunstig, omdat dit het waardevolle Rijnstrangengebied doorsnijdt.

Bodem en water

Hier is de vraag of een tracé bodembeschermingsgebied doorsnijdt en welke gevolgen het heeft voor de kwaliteit van bodem, grondwater en oppervlaktewater.

Tracé III scoort op dit onderdeel het meest ongunstig, opnieuw omdat dit tracé het Rijnstrangengebied, een bodembeschermingsgebied, doorsnijdt. Tracé V scoort relatief het gunstigst, alhoewel het verschil met II gering is. Beide alternatieven hebben geen of geringe effecten op bodem en water.

Beleidskader

De alternatieven zijn getoetst aan het beleid dat van kracht is voor milieu en ruimtelijke ordening. Zowel het beleid van het Rijk als dat van provincie en regio.

Het structuur-alternatief krijgt dan de meest positieve waardering. Het heeft

positieve effecten op de verkeerssituatie op het hoofdwegenet in de regio en is niet in conflict met ander beleid.

De tracés II-noord en II-zuid passen relatief goed in het beleidskader door de strakke bundeling met de Betuweroute. Tracé V scoort minder gunstig, door de kortere bundeling met de Betuweroute en recente planvorming van gemeenten voor bedrijventerreinen en recreatiegebieden. Tracé III scoort negatief vanwege conflicten met beleid voor milieu en landschap.

Kosten

Een tunnel bij het Pannerdensch Kanaal in tracé II verhoogt de kosten aanzienlijk. Een tunnel kost ongeveer 440 miljoen gulden meer dan een brug. Aangezien de politiek in het geval van de Betuweroute voor een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal heeft gekozen, is voor tracé II ook uitgegaan van een tunnel als de meest waarschijnlijke optie. Bij de tracés III en V is uitgegaan van een brug. In tabel 2 zijn de kosten per variant in miljoenen gulden weergegeven.

De resultaten samengevat

Alle onderzochte alternatieven geven, vergeleken met het nul-alternatief, een verbetering te zien bij verkeer en vervoer.

Het structuur-alternatief lost de fileproblemen op het hoofdwegennet op.

De tracé-alternatieven hebben het meeste effect op de files op de regionale wegen.

Combinatie van structuur-alternatief en tracé-alternatieven levert de grootste bijdrage aan het oplossen van de huidige en toekomstige verkeersproblemen in de regio Arnhem-Nijmegen.

Het nulplus- en het structuur-alternatief hebben geen negatieve invloed op ruimtegebruik en milieu.

De tracé-alternatieven hebben wel negatieve invloeden op ruimtegebruik en milieu. De tracés II-zuid en II-noord scoren relatief het gunstigst, omdat zij over de grootste lengte zijn gebundeld met de Betuweroute.

De kosten voor de tracés II-zuid en II-noord zijn aanmerkelijk hoger dan die van de andere varianten. De tunnel onder het Pannerdensch Kanaal is daarvan de oorzaak.

Pontje Pannerdensch Kanaal bij Pannerden



Verdere gang van zaken

De Trajectnota, inclusief de milieu-effectrapportage, ligt vanaf begin april 1996 voor belangstellenden en betrokkenen acht weken lang ter inzage. Zij kunnen hun mening geven over de studie en de te nemen keuze.

Om belangstellenden en betrokkenen zo goed mogelijk over de inhoud van de Trajectnota te informeren worden een aantal informatiebijeenkomsten gehouden.

Data en lokaties.

- 15 april: Groessen
Zalencentrum Gieling, Dorpstraat 29
16 april: Bemmell
't Wapen van Bemmell, Dorpstraat 52
17 april: Zevenaarl
De Grietshel Poort, Oude Doesburgseweg 24
25 april: Westervoort
Zalencentrum Wieleman, Dorpstraat 11

Informatiemarkt open 17.00 uur;
Aanvang presentaties 19.30 uur.

In de periode waarin de Trajectnota A15 ter inzage ligt, is het ook mogelijk uw mening over de plannen te geven: inspraak. Dit kan schriftelijk of mondeling. Uw schriftelijke reactie kunt u tot 29 mei 1996 sturen naar:
Inspiraakpunt Trajectnota A15
Kneuterdiijk 6,
2514 EN Den Haag.

Een mondelinge reactie kan kenbaar worden gemaakt tijdens een openbare hoorzitting. Als u van deze mogelijkheid gebruik wilt maken, wordt u verzocht zich uiterlijk 10 mei 1996 schriftelijk aan te melden bij het Inspiraakpunt.

De hoorzittingen worden gehouden op:

- 20 mei: Groessen
Zalencentrum Gieling, Dorpstraat 29
21 mei: Bemmell
't Wapen van Bemmell, Dorpstraat 52

De hoorzittingen beginnen om 19.30 uur (zaal open: 19.00 uur)

Uiterlijk vier maanden nadat de Trajectnota openbaar is gemaakt brengen diverse commissies en bestuursorganen advies uit over de alternatieven.

Vervolgens hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) twee maanden de tijd om aan de hand van de studie, de inspraak en de adviezen een standpunt in te nemen over de vraag of doortrekking van de A15 in overweging wordt genomen en zo ja, welk tracé hun voorkeur heeft en welke variant. Indien doortrekking wordt overwogen, dan wordt het voorkeurs-tracé in een periode van zes maanden uitgewerkt tot een Ontwerp-Tracébesluit. Dit houdt in dat het ontwerp van de weg tot in de details wordt uitgewerkt.

Het Ontwerp-Tracébesluit wordt ook weer openbaar gemaakt, waarna belanghebbenden vier weken de tijd hebben om hun zienswijze daarover te geven.

Gemeenten en provincie moeten vervolgens schriftelijk aangeven of zij bereid zijn het uitgewerkte tracé planologisch in te passen.

Uiteindelijk neemt de minister van V&W, in overleg met de minister van VROM, een definitief standpunt in. Dit wordt binnen vijf maanden vastgelegd in het Tracébesluit.

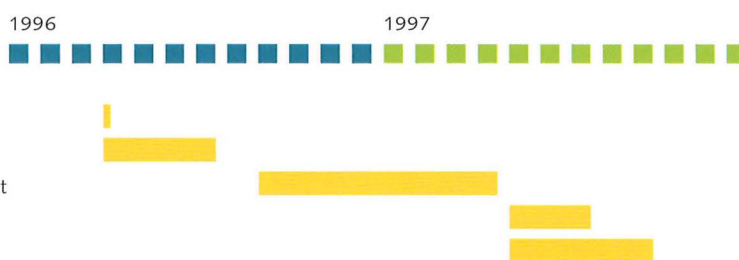
Tegen het tracébesluit kunnen belanghebbenden binnen zes weken in beroep gaan bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

NB indien wordt gekozen voor het nulplus- of structuur-alternatief, betekent dit niet dat die keuze direct kan worden uitgevoerd. Ook die alternatieven moeten een vergelijkbaar traject van besluitvorming doorlopen en tot in de details worden uitgewerkt.



Tracé II: Achtergaardestraat Groessen, richting A12

Procedure overzicht Trajectnota A15



Adressen en Telefoonnummers

De Trajectnota ligt van af de eerste week van april 8 weken ter inzage op onderstaande adressen:

Hoofddirectie van Rijkswaterstaat
Johan de Wittlaan 3
Den Haag

Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland
Gildemeestersplein 1
Arnhem

Provinciehuis Gelderland
Markt 11
Arnhem

Regiokantoor Stedelijk Knooppunt
Arnhem-Nijmegen
Takenhofplein 2
Nijmegen

Gemeentehuizen van Arnhem,
Bemmel, Didam, Duiven, Gendt,
Huissen, Rijnwaarden, Westervoort
en Zevenaar

Openbare bibliotheken in boven-
genoemde gemeenten

Kantoren van waterschappen,
polderdistricten en zuiverings-
schappen in het gebied.

Wilt u schriftelijk reageren op de plannen (tot uiterlijk 29 mei 1996) of wilt u zich aanmelden voor één van de hoorzittingen (tot uiterlijk 10 mei 1996), schrijf dan naar:
Inspraakpunt Trajectnota A15
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Voor verdere informatie over de inspraak en de procedure kunt u zich richten tot het secretariaat
Inspraakpunt Trajectnota A15,
telefoonnummer: (070) 361 8754

De Trajectnota A15 is uitgebracht door:

Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland
Gildemeestersplein 1
Arnhem
(026) 368 8911

Nadere informatie over inspraak, voorlichtingsbijeenkomsten en hoorzittingen zal verder verschijnen in advertenties in landelijke en regionale dagbladen.

- bestaand woongebied
- gepland/potentieel woongebied
- bestaand bedrijventerrein
- gepland bedrijventerrein
- bestaand recreatiegebied
- gepland recreatiegebied
- stiltegebied
- open ruimtelijke eenheid
- ecologische hoofdstructuur
- natuur
- relatienotagebied

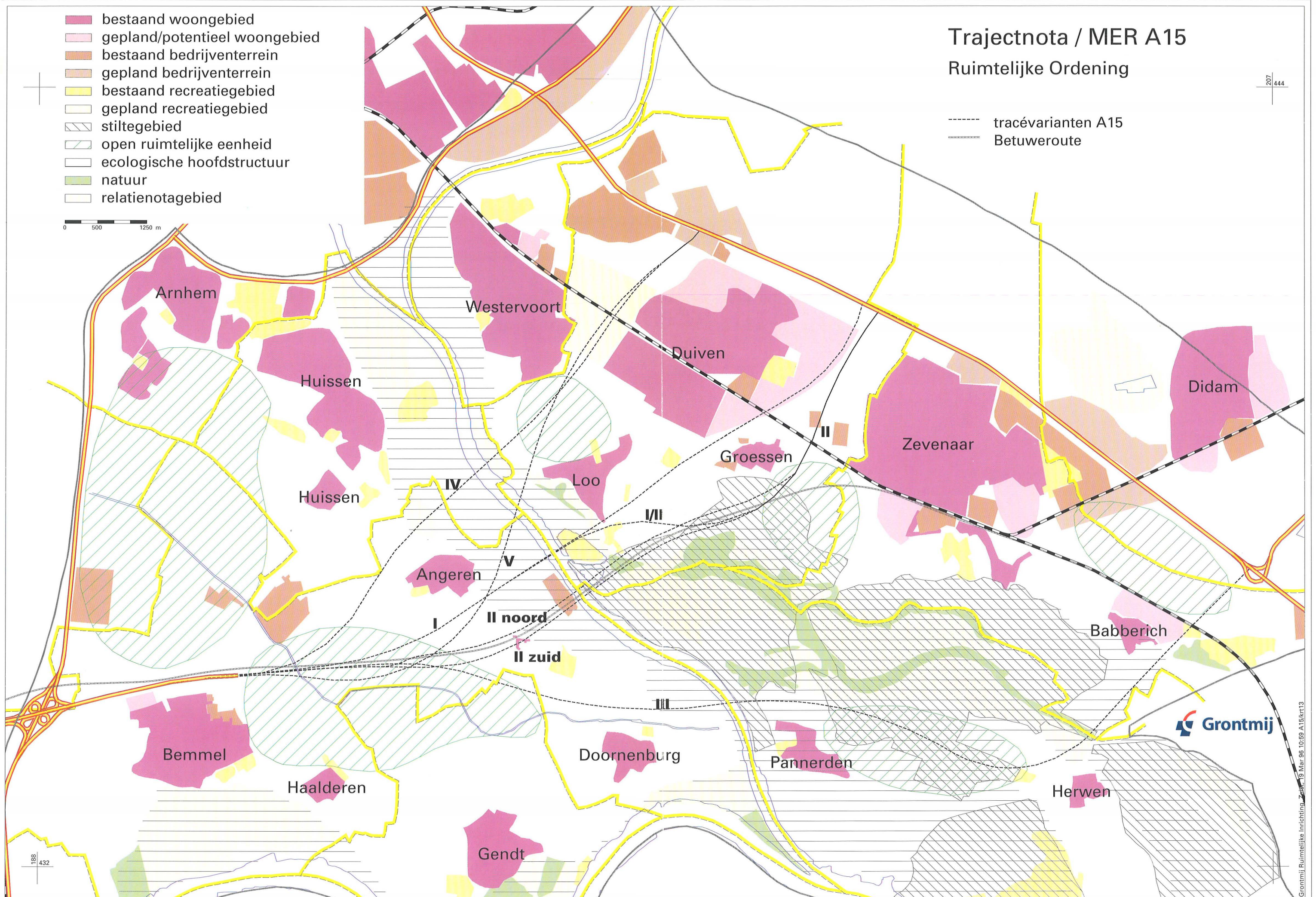
0 500 1250 m

Trajectnota / MER A15

Ruimtelijke Ordening

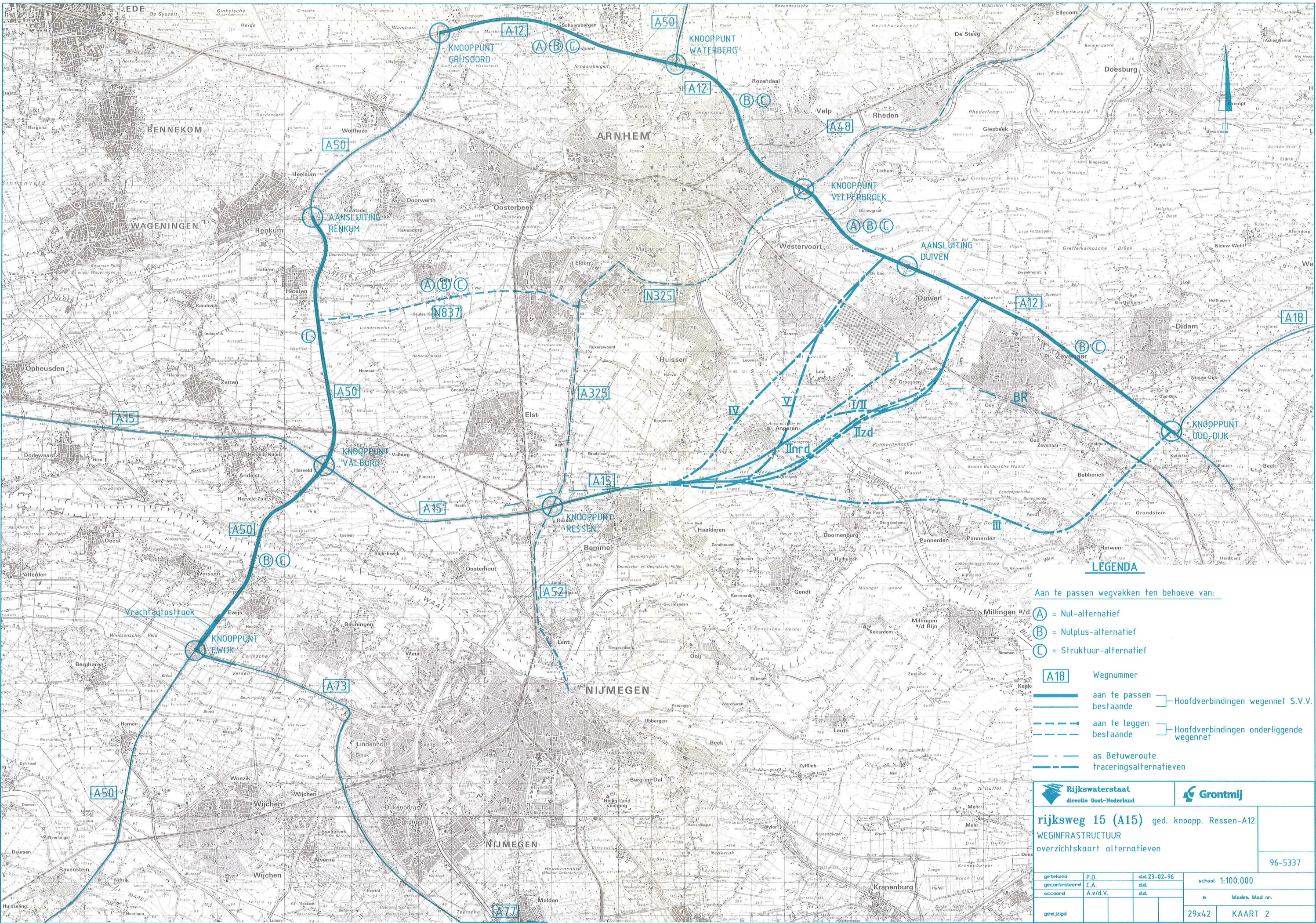
- tracévarianten A15
- Betuweroute

207 444



Trajectnota A15

Ruimtelijke Ordening



Aan te passen wegvakken ten behoeve van:

- A = Nul-alternatief
- B = Nulplus-alternatief
- C = Structuur-alternatief

- A18 Wegnummer
- aan te passen bestaande
- aan te leggen bestaande
- as Betuweroute
- traceringsalternatieven
- Hoofdverbindingen wegnnet S.V.V.
- Hoofdverbindingen onderliggende wegnnet

 Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland		 Grontmij	
rijksweg 15 (A15) ged. knoopp. Ressen-A12			
WEGINFRASTRUCTUUR			
overzichtskaart alternatieven			
96-5337			
getekend	P.D.	d.d. 23-02-96	schaal 1:100.000
gecontroleerd	C.A.	d.d.	
accord	A.v.d.V.	d.d.	in bladen, blad nr.
gewijzigd			
			29x42
			KAART 2

96-5337

Trajectnota A15

Overzichtskaart Alternatieven