

Stand van zaken project ViA15

maart 2010



Colofon

Projectbureau ViA15

p/a Rijkswaterstaat

Postbus 9070

6800 ED Arnhem

Telefoon (026) 368 84 70

Email info@via15.nl

www.via15.nl



Projectbureau ViA15 is een samenwerkingsverband van Stadsregio Arnhem Nijmegen, Provincie Gelderland en Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan deze brochure kunnen geen rechten worden ontleend.

Inhoudsopgave

DEEL I – PROJECT VIA15

1	Waarom dit project?	3
2	Welke procedure volgen we?.....	3
3	In welke fase zit het project nu?.....	4
4	Wat gaan we onderzoeken?	6
5	Wat staat er straks in de Trajectnota/MER?	7

DEEL II - PARTICIPATIE

6	Wat is de functie van de participatiebijeenkomsten?	8
7	Wat zijn de vervolgstappen?	8
8	Wilt u meer informatie?.....	9

DEEL I – PROJECT VIA15

1 Waarom dit project?

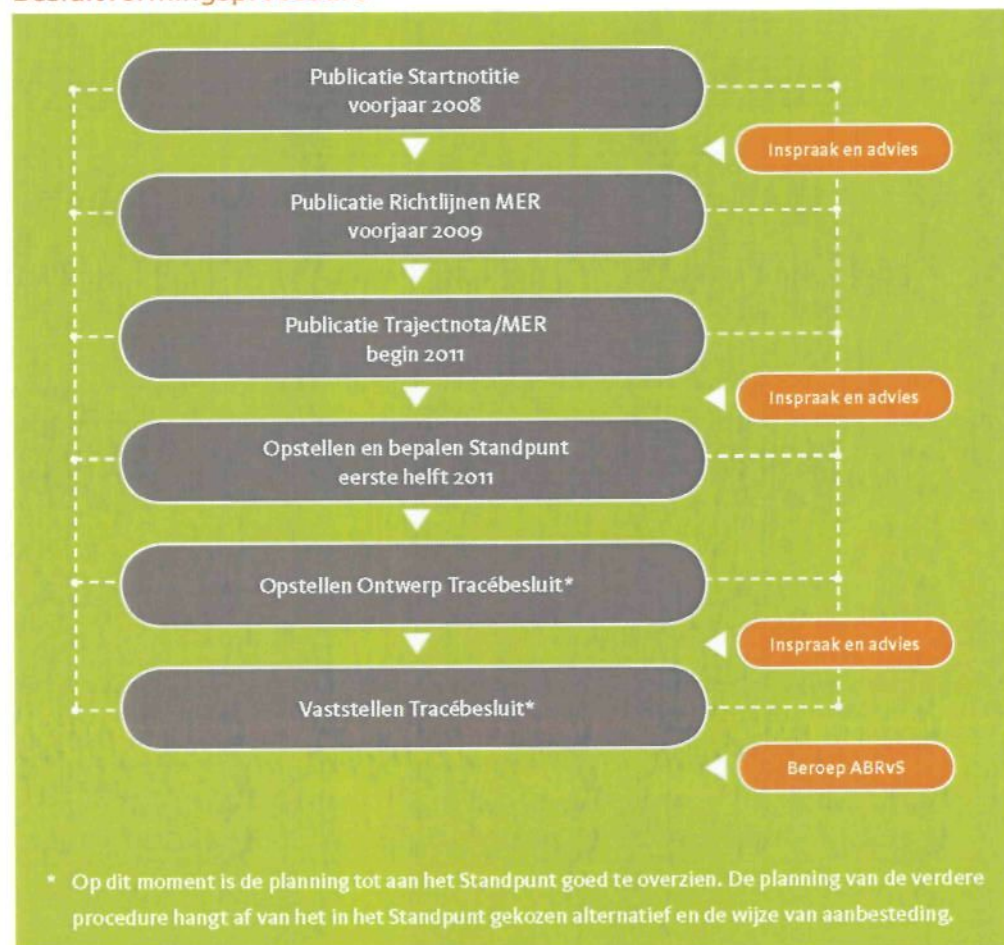
De wegen in de regio Arnhem - Nijmegen zijn al jaren overbelast. Bijna dagelijks staan automobilisten op de A50, A12, A15, A325 en de Pleyroute (N325) in de file. Hierdoor ontstaan ook op aansluitende wegen problemen. De verkeersproblematiek maakt de regio minder goed bereikbaar, wat ongunstig is voor de economie. De overbelaste wegen tasten ook de leefbaarheid in de directe omgeving aan.

De komende jaren neemt de verkeersdrukke naar verwachting alleen maar toe. Het Rijk, de Provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen hebben daarom in november 2006 een bestuursovereenkomst gesloten om samen de verkeersproblemen op te lossen. Projectbureau Via15 - een samenwerkingsverband van deze partijen - voert het project uit. De beslissende partijen zijn het Ministerie van Verkeer Waterstaat (VenW) en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

2 Welke procedure volgen we?

Voor de besluitvorming over de mogelijke aanpassingen van het hoofdwegennet volgen we de zogenoemde Tracéwet-procedure, die geldt voor grote veranderingen in de infrastructuur. Hieronder staan de belangrijkste stappen van die procedure.

Besluitvormingsprocedure

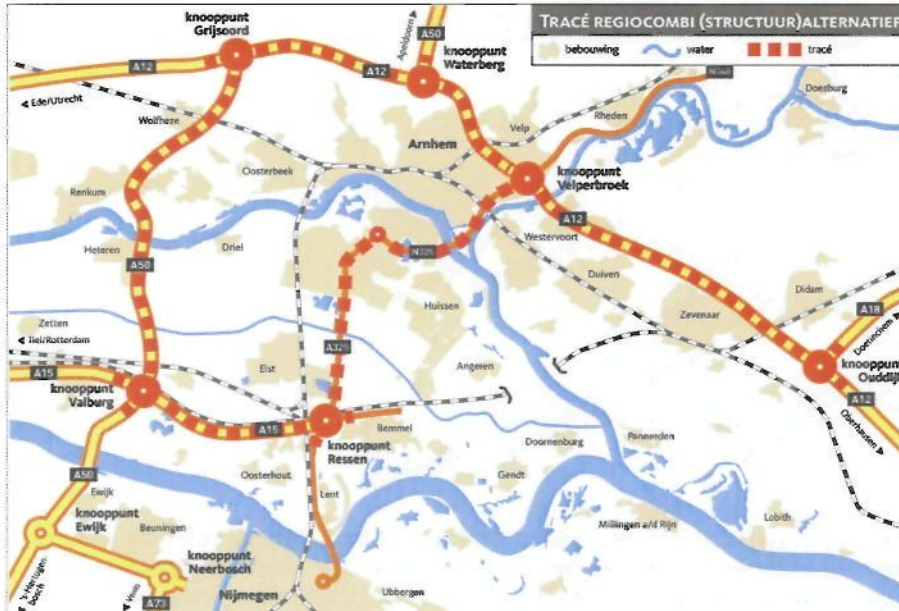


Voor een uitgebreide beschrijving van de procedure zie www.via15.nl.

3 In welke fase zit het project nu?

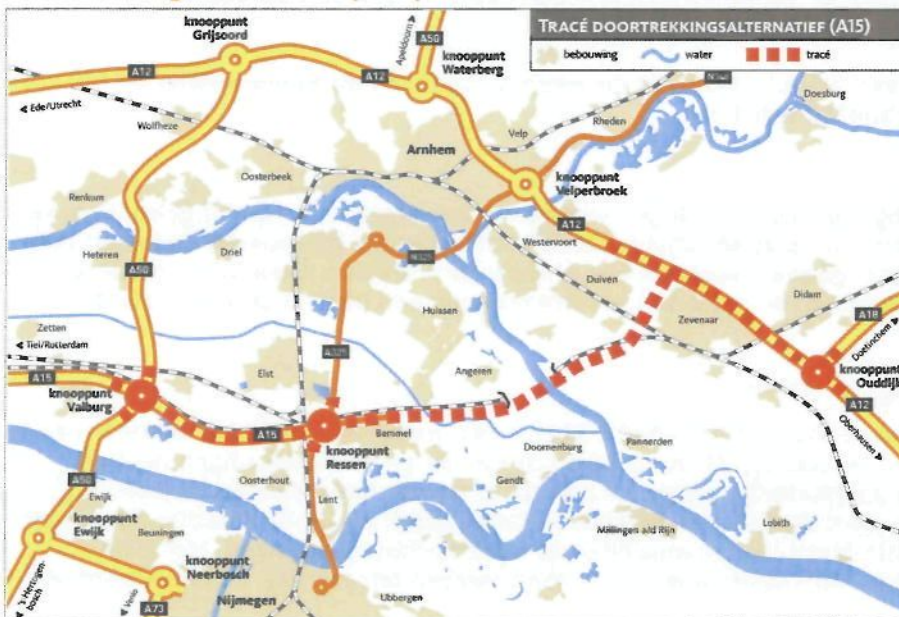
Momenteel voeren we het onderzoek uit voor de Trajectnota/Milieu Effect Rapport (MER) (stap 3 in het schema). In dat document komt een uitwerking van de diverse oplossingen voor de verkeersproblematiek te staan. Ook beschrijven we daarin de effecten van deze oplossingen en de eventuele benodigde maatregelen. Het onderzoek voor de Trajectnota/MER richt zich met name op onderstaande oplossingsmogelijkheden (alternatieven).

Regiocombi(structuur)alternatief



Dit alternatief bestaat uit verbetering en verbreding van (delen van) het bestaande wegennet – de A12, A50, A15, A325 en de Pleyroute (N325) – samen met een optimale inzet van openbaar vervoer binnen het bestaande OV-netwerk. In dit alternatief wordt de A15 niet doorgetrokken.

Doortrekkingsalternatief (A15)



Dit alternatief houdt in de doortrekking van de A15 van knooppunt Ressen tot aan de A12 tussen Duiven en Zevenaar. De nieuwe weg (2x2 rijstroken) loopt vanaf de bestaande A15 parallel aan de Betuweroute tot aan Zevenaar en loopt dan tussen Zevenaar en Duiven door naar de A12. Bij dit alternatief hoort ook een verbreding van de bestaande A15 Valburg – Ressen en de A12 Duiven – Ouddijk.

In de bestuursovereenkomst van 2006 is afgesproken dat bij het Doortrekkingsalternatief tussen Duiven en Zevenaar onderzoek wordt gedaan naar diverse inpassingmogelijkheden voor het tracé. Hiermee worden zowel de ligging van de weg (meer naar het oosten of het westen) als verschillende hoogteliggingen van de weg bedoeld.

Bundelingsalternatief (A15)



Ook bij dit alternatief wordt de A15 vanaf knooppunt Ressea doorgetrokken. Alleen volgt de nieuwe weg (2x2 rijstroken) in dit alternatief de Betuweroute verder langs Zevenaar om vervolgens ten oosten van Zevenaar af te buigen naar het knooppunt A12/A18 Ouddijk. Verbreding van de bestaande A15 Valburg – Ressea en A12 Duiven – Ouddijk maken ook onderdeel uit van dit alternatief.

Binnen het Doortrekkingsalternatief (A15) en het Bundelingsalternatief (A15) zijn nog meer varianten mogelijk. Zo gaan we onder andere onderzoeken of het Pannerdensch Kanaal met een brug of een tunnel wordt gekruist en op welke plek en hoe (tunnel of viaduct) de Betuweroute wordt gekruist.

Naast deze drie oplossingsmogelijkheden verplicht de wet het zogenoemde Nulalternatief en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief te bekijken.

Nulalternatief

Uiteindelijk maken we het mogelijk alle oplossingen met elkaar te vergelijken. Hierbij gebruiken we het Nulalternatief als referentie. Dit is de situatie in het referentiejaar (2025) waarbij niets aan het huidige verkeersprobleem wordt gedaan, afgezien van al lopende projecten. Door elke oplossing met het Nulalternatief te vergelijken, ontstaat van alle oplossingen een goed overzicht met de voor- en nadelen.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Het zogenoemde Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is een wettelijk verplicht onderdeel van elk MER. Dit alternatief stellen we pas op als we de effecten van de andere oplossingen hebben geanalyseerd. Het MMA is de oplossing die het minst belastend is voor het milieu en de kwaliteit van de leefomgeving. Het kan een oplossingsmogelijkheid (alternatief) uit de Startnotitie zijn, maar het MMA kan ook een samenstelling zijn van verschillende onderzochte oplossingen. Het MMA wordt vaak nog aangevuld met extra milieuvriendelijke maatregelen om effecten te voorkomen of te beperken.

4 Wat gaan we onderzoeken?

In het onderzoek voor de Trajectnota/MER werken we als eerste bovenstaande alternatieven uit. Hierbij gaan we uit van de hierboven beschreven oplossingen en varianten uit de Richtlijnen en de Startnotitie. De grove stippellijnen in de Startnotitie die aangeven op welke locaties de oplossingen ontwikkeld worden, worden dan uitgewerkt in een wegontwerp. Dit zijn tekeningen van het ontwerp van de weg die aangeven waar de weg komt te liggen en hoe deze is opgebouwd. Dat zijn en blijven nog steeds mogelijke oplossingen. Pas na de keuze van de ministers van VenW en VROM (stap 4) laten we het gedetailleerde wegontwerp tekenen, dat wordt opgenomen in het Ontwerp Tracébesluit (stap 5).

Effecten

Op basis van de wegontwerpen kunnen de effecten bepaald worden. Dat zijn enerzijds effecten die het gevolg zijn van de fysieke aanwezigheid van de weg en anderzijds effecten die het gevolg zijn van het verkeer dat de nieuwe weg zal gaan benutten. Dat laatste gebeurt aan de hand van een gedetailleerd verkeersmodel (een computerprogramma) waarmee de verwachte hoeveelheid verkeer op de verschillende wegen wordt berekend. Wat we onderzoeken lichten we hieronder per aspect toe.

Verkeer

We kijken onder andere naar de invloed die de oplossingen hebben op het aantal files en de verwachte reistijden. We kijken ook naar hoogwaterveiligheid. Hoe verbetert een oplossing de veiligheid van burgers in geval van dreigend hoog water, doordat er meer wegcapaciteit beschikbaar is om het bedreigde gebied te verlaten? Verder wordt de verkeersveiligheid onder de loep genomen. Een betere bereikbaarheid is het doel, maar natuurlijk wel op een veilige manier. Hiernaast wordt ook bekeken of er ongewenste effecten optreden op het onderliggende wegennet. Ook wordt onderzocht wat de effecten zijn op de hoeveelheid verkeer en de verkeersstromen als gevolg van tol- en kilometerheffing.

Economie

De verschillende oplossingsmogelijkheden hebben hun eigen effecten op de economie. Maakt een bepaalde oplossing de Stadsregio Arnhem – Nijmegen aantrekkelijker of minder aantrekkelijk voor ondernemers om zich er te vestigen? Wat is het effect van de aanpassingen op de doorstroming van het verkeer? Wat zijn ook de effecten op de landelijke economie?

Milieu

Het milieuaspect vormt een groot deel van het onderzoek. Het gaat hierbij om de effecten op zowel mensen als de leefomgeving.

Geluid

Wegen kunnen zorgen voor geluidsoverlast. Daarom berekenen we per voorgestelde oplossing de plaats en mate van geluidsoverlast. Zo komen we er achter waar eventueel maatregelen nodig zijn, zoals speciale wegdekken of een geluidswal. We onderzoeken ook het te verwachten effect van zo'n maatregel.

Luchtkwaliteit

Ook ten aanzien van de luchtkwaliteit kan overlast ontstaan, met name langs drukke wegen. Daarom onderzoeken we de luchtkwaliteit. Als uit berekeningen blijkt dat ergens meer 'slechte stoffen' in de lucht te verwachten zijn dan wettelijk is toegestaan, moeten er maatregelen worden getroffen. Ook hier bekijken we het verwachte effect van deze maatregelen.

Externe veiligheid

In het onderzoek kijken we ook naar het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals brandstoffen en gassen. Komen er vrachtwagens met deze stoffen dicht in de buurt waar mensen wonen? Als dat het geval is, wat moet er dan worden gedaan om de eventuele risico's te minimaliseren?

Sociale aspecten

Wegaanpassingen kunnen ook op sociaal vlak invloed hebben. Dit kan een 'tastbare' invloed zijn, bijvoorbeeld als mensen moeten verhuizen. Maar het kan ook een 'gevoelsmatige' invloed zijn. Zo kunnen mensen een nieuwe weg als een 'barrière' ervaren. Waar je nu nog rechtstreeks naar de supermarkt kunt fietsen, moet je straks misschien omfietsen via een fietstunnel. We bekijken de oplossingen daarom zowel op gedwongen vertrek als op barrièrewerking, veiligheidsgevoel en visuele hinder.

Gezondheid

We onderzoeken bovenstaande effecten zowel afzonderlijk als in hun onderlinge samenhang. Wat zijn de gevolgen voor omwonenden als je de effecten op het gebied van geluidbelasting, lucht, externe veiligheid en barrièrewerking bij elkaar optelt?

Natuur en landschap

De wegaanpassingen kunnen invloed hebben op de natuur. Blijven beschermde planten en dieren voortbestaan op de huidige locaties als de weg bijvoorbeeld een natuurgebied doorsnijdt? En wat is de invloed van wegverlichting en verkeersgeluiden op dieren? Ook hier moeten bij negatieve effecten maatregelen getroffen worden.

We onderzoeken ook de effecten op het landschap. Een nieuwe weg of een eventuele brug over het Pannerdensch Kanaal heeft immers invloed op het karakter van een landschap. Dat vraagt om maatregelen voor landschappelijke inpassing, zowel in de open ruimte als in bebouwde gebieden.

Cultuurhistorie en archeologie

In het projectgebied brengen we met bureauonderzoek de cultuurhistorie, waaronder archeologie, in kaart. Als blijkt dat bepaalde wegontwerpen bijvoorbeeld belangrijke archeologische vindplaatsen aantasten, zal ook onderzocht worden of deze gespaard kunnen worden.

Bodem en water

De samenstelling en kwaliteit van de bodem zijn belangrijke aspecten in het onderzoek. We weten dan straks bijvoorbeeld of er ergens verontreinigde grond ligt en kunnen hier dan rekening mee houden. Bij effecten op water gaat het bijvoorbeeld om de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater in nabijgelegen sloten en plassen; maar ook om de afvoer van regenwater. Het onderzoek naar effecten op de grondwaterstand is met name van belang bij een tunnel of verdiepte wegligging.

5 Wat staat er straks in de Trajectnota/MER?

Als we de effecten van de verschillende oplossingen in kaart hebben gebracht, kijken we of ze binnen de wettelijke of beleidsmatige normen blijven. Als dat niet zo is, moeten er maatregelen komen om overschrijdingen tegen te gaan. Vaak zijn meerdere soorten maatregelen mogelijk, we onderzoeken de invloed van deze maatregelen.

Deze maatregelen en het effect daarvan worden in de Trajectnota/MER beschreven. Hierin staat ook een kostenraming voor elke in het MER uitgewerkte oplossing.

We werken de mogelijke oplossingen uit in een wegontwerp en onderzoeken vervolgens de effecten daarvan. Deze effecten worden getoetst aan de doelstellingen en beleidsmatige en wettelijke normen. Dit wordt voor iedere oplossing afzonderlijk gedaan, zodat een goede vergelijking tussen de effecten van de oplossingen mogelijk is.

In de Startnotitie staan ook oplossingen die we niet in het onderzoek meenemen. Dit kan zijn omdat ze niet effectief zijn of omdat een traject bijvoorbeeld voor een groot deel door een beschermd natuurgebied gaat. In de Trajectnota/MER moet verder worden onderbouwd of het niet meenemen van deze oplossingen terecht is.

DEEL II - PARTICIPATIE

Voor de drie alternatieven hebben we nu eerste schetsontwerpen van de mogelijke ligging van de tracés gemaakt. Om een zo volledig mogelijk en kwalitatief goed onderzoek te krijgen, vinden we uw inbreng belangrijk. Voordat we de schetsen verder gaan uitwerken, willen we ze dan ook graag in kleine groepen met u bespreken. Dit kan tijdens drie participatiebijeenkomsten in maart, te weten op:

- Donderdag 11 maart in Huissen, Zalencentrum De Valom
- Dinsdag 16 maart in Duiven, Hotel van der Valk
- Donderdag 18 maart in Arnhem, Hotel Haarhuis

De bijeenkomsten beginnen om 19:00 uur met een informatiemarkt en eindigen om uiterlijk 22:30 uur. Deelnemers aan de bijeenkomst hebben zich vooraf in moeten schrijven via een online inschrijfformulier (zie www.via15.nl).

Tijdens iedere avond kunt u suggesties doen voor het gehele projectgebied. We verwachten echter dat de belangstelling van de deelnemers vooral uitgaat naar de eigen woonomgeving. Bij de bijeenkomst in Huissen staat daarom met name het gebied ten westen van het Pannerdensch Kanaal centraal. De bijeenkomst in Duiven richt zich voornamelijk op het gebied ten oosten van het Pannerdensch Kanaal (vooral rond Duiven en Zevenaar). De bijeenkomst in Arnhem gaat in het bijzonder over het Regiocombi (structuur)alternatief, waarbij de A15 niet wordt doorgetrokken.

6 Wat is de functie van de participatiebijeenkomsten?

Tijdens de drie participatiebijeenkomsten in maart kunt u uw mening, zorgen en ideeën uiten over de schetsontwerpen van de drie alternatieven die worden onderzocht voor de Trajectnota/MER. In hoofdstuk 4 heeft u kunnen lezen welke effecten in het onderzoek worden getoetst. Als er effecten zijn die in uw ogen extra aandacht verdienen, dan kunt u ons daar tijdens een van de bijeenkomsten bijvoorbeeld op wijzen. Bij dit informatiepakket vindt u ook de eerste schetsontwerpen van de alternatieven. Naar aanleiding daarvan wilt u misschien suggesties doen voor inpassing van een deel van een tracé. Ook dat kan tijdens de participatiebijeenkomsten. En wellicht heeft u wel een ander aandachtspunt waar u het tijdens een bijeenkomst over wilt hebben. We horen het graag van u. Uw inbreng is van belang voor de kwaliteit van de onderzoeken en de daarop gebaseerde besluiten.

7 Wat zijn de vervolgstappen?

In het voorjaar van 2010 organiseert Projectbureau ViA15 een zogeheten oogstbijeenkomst. Deze bijeenkomst start met een markt waarbij de 'oogst' van de drie participatiebijeenkomsten van maart wordt getoond. Vervolgens kunt u met bestuurders hierover in gesprek gaan. Hierdoor krijgen bestuurders beter inzicht in wat u bezighoudt, voordat zij beslissen wat er met uw inbreng wordt gedaan. Zodra is besloten welke inbreng uit de bijeenkomsten mee wordt genomen in het onderzoek, wordt u daarover geïnformeerd.

Als de Trajectnota/MER af is komt deze, in het kader van de inspraak, zes weken ter inzage te liggen in onder meer de gemeentehuizen in het projectgebied. Op basis van de nota en de daarover ontvangen inspraakreacties en adviezen, waaronder het toetsingsadvies van de onafhankelijke Commissie Milieueffectrapportage, kiezen de betrokken ministers (VenW en VROM) uiteindelijk voor een bepaalde oplossing (alternatief), dat heet het Standpunt (stap 4). Daarna volgen nog het Ontwerp Tracébesluit (stap 5) en - na inspraak en advies - het (uiteindelijke) Tracébesluit (stap 6).

8 Wilt u meer informatie?

Voor actuele informatie over dit project en de bijeenkomsten kunt u terecht op www.via15.nl. Hier kunt u ook diverse documenten, waaronder de *Richtlijnen voor het MER* en de *Nota van Antwoord*, downloaden. De *Nota van Antwoord* is tegelijk met de Richtlijnen opgesteld en is een totaaloverzicht van de inspraakreacties op de Startnotitie met de antwoorden van de ministers.

Om op de hoogte te blijven van het project kunt u zich op onze site abonneren op de digitale nieuwsbrief. Mocht u naar aanleiding van dit informatiepakket vragen of opmerkingen hebben, dan kunt u ons bereiken via 026-368 84 70 of info@via15.nl.