

Inspraakpunt Startnotitie
Project ViA15
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Postbus 6, 6920 AA Duiven

Kastanjelaan 3, Duiven

Telefoon (0316) 27 91 11

Fax (0316) 27 92 79

gemeente@duiven.nl

www.duiven.nl

Bankrelatie: B.N.G. 28 50 02 147

Uw brief van:

Uw kenmerk:

Ons nummer: 085325

Datum: 20 juni 2008

Kopie aan: archief / we/wv/ow-hn/vrog/js/jh/bis/com

Onderwerp: **startnota project ViA15**

Geachte heer, mevrouw,

Een groot deel van het grondgebied van de gemeente Duiven wordt getroffen indien na de planstudie en de tracéprocedure voor het doortrekkingsalternatief A15 wordt gekozen.

Onze gemeente kent al veel infrastructuur van nationaal belang: de A12, de Betuwelijn, de spoorlijn Arnhem-Duitse grens de 380 kV-hoogspanningslijn, grote gas-en waterleidingen en een afvalverwerkingsinstallatie. De effecten van een mogelijke circa 7 km lange nieuwe rijksweg A15 op de lokale bevolking en het bestaande landschap kunnen zeer ingrijpend zijn.

Gelet op de verantwoordelijkheid voor het welzijn en de leefomgeving van onze bevolking hechten wij aan een uiterst zorgvuldige m.e.r. en planstudie.

De voorliggende Startnota *Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem Nijmegen* biedt echter onvoldoende vertrouwen dat de lokale belangen van de gemeente Duiven op een zorgvuldige en evenredige wijze zullen worden onderzocht en meegewogen.

Voorgeschiedenis 1.2

De Startnotitie verwijst op pagina 6 naar de Quick Netwerkscan (Rijkswaterstaat, 2005). Deze vormde de basis voor de bestuursovereenkomst uit 2006. Dit gaf aanleiding tot een zogenaamde 'aanvangsbeslissing' van de Minister van Verkeer en Waterstaat, die vervolgens het startsein is om een planstudie te verrichten. Ook is er in 2006 een Netwerkanalyse uitgebracht door de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

In 2006 heeft de Expertcommissie Netwerkanalyses de toen uitgevoerde regionale netwerkanalyses onderzocht. In haar rapport van september 2006 wijst de Expertcommissie op een groot aantal lacunes. Desondanks is onlangs door de minister groen licht gegeven om een planstudie uit te voeren die ook twee alternatieven beschouwt die leiden tot doortrekking van de A15.

Wij zijn van mening dat de geconstateerde lacunes eerst moeten worden opgevuld voordat de Netwerkanalyse als basismateriaal kan dienen.



Daarnaast merken wij op dat diverse demografische onderzoeken wijzen op een terugloop van de bevolking in de regio. Dit zal ook leiden tot minder toename van de mobiliteit dan waarmee nu is gerekend. Wij vragen daarom de netwerkanalyse ook uit te voeren met een lagere mobiliteitsgroei, gebaseerd op de demografische gegevens in de (verdere) toekomst.

Probleemanalyse 2.1

Op pagina 11-12 wijst de Startnotitie op het bestaan van een *'verkenning ten behoeve van een integrale Gebiedsvisie A15 - A12'*, gecoördineerd door de Stadsregio Arnhem Nijmegen. De status en de doelstelling van deze gebiedsvisie wordt echter in de Startnotitie helaas niet correct weergegeven.

Zo betreft het niet slechts een *'verkenning'*, maar wel degelijk een complete en integrale gebiedsvisie. Deze visie is inmiddels gereed en is door het College van Bestuur van de stadsregio op 18 april 2008 ter besluitvorming aan de regiораad en de raden van zes deelnemende regiogemeenten aangeboden. In deze visie hebben de betrokken lokale en regionale overheden onder meer de ruimtelijke kwaliteit van het betrokken gebied rond het doortrekkingsalternatief omschreven en gewaardeerd. Het is dus niet enkel het *'aanbrengen van samenhang van een aantal aspecten van ontwikkeling van het gebied'*, zoals de Startnotitie het beschrijft. De gebiedsvisie heeft een verdergaande betekenis.

In de regio-visie A15 – A12 wordt verwezen naar de lokale Gebiedsvisie A15, die reeds eerder in 2008 door de raden van de gemeente Duiven en Zevenaar is vastgesteld. De regiovisie onderschrijft de visie van Duiven en Zevenaar en maakt daarmee onderdeel uit van het beleid van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen.

Nu deze gebiedsvisies door de verschillende bevoegde gezagen zijn c.q. worden vastgesteld, dienen zij bij de uit te voeren m.e.r. én de trajectnota voor het project ViA15 als bestaande beleidsnota's te worden erkend én dienen deze beleidsvisies mede als uitgangspunt en toetssteen voor milieueffecten en ruimtelijke effecten te worden gehanteerd voor het geval dat het doortrekkingsalternatief wordt uitgevoerd. Wij vragen van de bestuurlijke partners van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, Rijkswaterstaat en de Provincie Gelderland deze visies bij de m.e.r. en de planstudie A15 als beleidskader bij het doortrekkingsalternatief te aanvaarden.

Dat is niet in de voorliggende Startnotitie verwoord. Wellicht heeft dat te maken met de zeer recente besluitvorming rond deze visies. Niettemin dient deze omissie te worden hersteld.

Het is weliswaar nodig dat verschillende varianten worden onderzocht die ook voortvloeien uit de Gebiedsvisie A15, maar dat is niet voldoende. Bij het toetsen van de verschillende varianten op hun effecten, dienen criteria op het gebied van gebiedswaarderingen te worden gehanteerd die door de meest betrokken lokale en regionale overheden in beleidsnota's zijn vastgelegd, concreet in de "Gebiedsvisie A15", vastgesteld door de raden van de gemeenten Duiven en Zevenaar en de "Gebiedsvisie A15 - A12" die door de Stadsregioraad Arnhem-Nijmegen en 6 raden van regiogemeenten wordt vastgesteld. Dat betekent dat een vergaande aanscherping van de Startnotitie dient plaats te vinden.

Projectdoelstelling 2.4

In de Startnotitie is bij de projectdoelstelling mede opgenomen *"rekening te houden met de leefomgeving"*.

De projectdoelstelling bevat veel stilliger ambities op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, concurrerend vestigingsklimaat e.d. Door alleen maar 'rekening houden' met de leefomgeving worden de belangen van de lokale bevolking en het aanwezige landschap op voorhand lager gewaardeerd en meegewogen dan de economische- en verkeersdoeleinden. Wij verzoeken tot aanpassing van de projectdoelstelling en daarbij de leefomgeving op gelijk niveau te plaatsen met bereikbaarheid c.s.

Vanzelfsprekend behoort het hoofdwegennet en de mogelijke uitbreiding daarvan tot de nationale belangen. De alternatieven 'doortrekking' en 'bundeling' bevinden zich evenwel op zeer korte afstand van de woonkernen van Groessen, respectievelijk Zevenaar. In een zo dicht bevolkt gebied van de gemeenten Duiven en Zevenaar is juist een hogere ambitie vereist voor de kwaliteit van de leefomgeving dan alleen voldoen aan het niveau van bescherming zoals vastgelegd in de milieuwetgeving e.d. Ook de aanwezigheid van het nationale landschap De Gelderse Poort met zeer hoge natuur- en landschapswaarden in het projectgebied moet leiden tot een hogere ambitie dan alleen strikte toepassing van de wettelijke normen.

Concreet verzoeken wij om het toepassen van het 'standstill beginsel' in de projectdoelstelling op te nemen.

In dit verband adviseren wij ook om bij de nadere planstudie de toepassing van innovatieve technieken te onderzoeken bij de mogelijke aanleg van de weg, zeker bij de variant 'verdiepte ligging' van het doortrekkingsalternatief.

Randvoorwaarden 3.1

Als derde randvoorwaarde vermeldt de Startnotitie de *'financiële kaders welke vooralsnog zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomst van 2006'*.

Dit is onaanvaardbaar. Nog voordat er goed zicht is op de effecten van de verschillende alternatieven en de varianten, wordt bij voorbaat een drempel opgeworpen tegen uitwerkingen, adequate milieuoplossingen dan wel maatschappelijk gewenste maatregelen die de financiële kaders uit 2006 te boven gaan.

Daardoor is het zeker niet uitgesloten dat het maatschappelijk draagvlak voor eventuele nieuwe infrastructuur in de regio ernstig in gevaar komt. Bovendien is niet duidelijk welke mogelijke aanvullingen die voortvloeien uit onderzoeken tot deze financiële kaders behoren. We dringen er dan ook op aan deze randvoorwaarde te schrappen.

Alternatieven 3.2

Het Regiocombi(structuur)alternatief zal ons inziens niet alleen rekening moeten houden met een optimale inzet van het openbaar vervoer binnen het huidige netwerk, uiteraard met als drager regionair, maar ook zullen mogelijkheden als aanvulling op het netwerk mee beschouwd moeten worden, evenals substitutie door fietsverkeer als daarvoor betere mogelijkheden worden gecreëerd.

Het argumenten om de het 'bundelingsalternatief' ook in de trajectnota/m.e.r. te gaan onderzoeken is niet overtuigend. Verwezen wordt naar de uitkomst van de Inspraak Nieuwe Stijl uit paragraaf 6.3. In deze paragraaf staat echter niets over de uitkomsten van deze inspraak. Er ontbreekt een inhoudelijke beschouwing van de waarde hiervan, laat staan een inhoudelijk onderbouwde noodzaak om dit alternatief afzonderlijk te onderzoeken. Dit is des te vreemder, nu andere alternatieven wel met inhoudelijke redenen niet verder worden onderzocht.

Dit wekt nog meer bevreemding omdat algemeen bekend is dat het bundelingsalternatief voor de twee betrokken gemeenten in het projectgebied Duiven en Zevenaar niet als serieus alternatief in aanmerking komt.

Varianten 3.2

Wij missen een verwijzing naar de eerder genoemde lokale en regionale gebiedsvisie. Wij verzoeken met klem een expliciete toezegging om de in deze visies genoemde variant vanuit het voorkeursmodel 'koesteren' (de oostvariant) bij het doortrekkingsalternatief uit te werken en te onderzoeken.

Dit betekent onder meer dat de kruising van de A15 onder de Betuweroute door en de geheel verdiepte ligging tussen deze kruising en de aansluiting op de A12 als volwaardige mogelijkheid moet worden onderzocht.

Niet verder te onderzoeken alternatieven 3.3

Voor het niet verder onderzoeken van het Rijnstrangentracé geeft de Startnotitie twee hoofdargumenten. Als argument om de neutralisering van deze argumenten af te wijzen, namelijk de aanleg van een tunnel, voert de Startnotitie aan dat dit buiten de financiële kaders van het project valt.

Gelet op hetgeen wij eerder aangaven als reactie op randvoorwaarde 3.1, de financiële kaders, en omdat dit argument ook niet is gebruikt bij het opvoeren van het bundelingsalternatief, waarvan immers ook nog geen financiële doorrekening is gemaakt, vinden wij dat dit alternatief niet om deze reden mag worden afgevoerd. Wij vragen dan ook dit alternatief in ondertunnelde uitvoering als volwaardig te onderzoeken op te nemen in de Startnotitie.

Ruimtelijke ordening 4.3

In deze paragraaf wordt het ruimtegebruik dan wel de ruimtelijke ontwikkelingen in het projectgebied beschreven. Vervolgens gaat het alleen om de verwachte stedelijke opgaven op het gebied van woningen en bedrijventerreinen e.d.

Dit is een beperkte opvatting van de ruimtelijke ordening. In deze paragraaf worden andere ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld voor het buitengebied, het water, recreatie, water, landschap en natuur node gemist.

Effecten 5

Niet duidelijk is welke effecten lokaal worden beschouwd en welke op een groter gebied betrekking hebben. Deze duidelijkheid is vooraf nodig. Tevens dringen we aan om zoveel mogelijk effecten in concrete cijfers uit te drukken. De methode om noodzakelijke kwalitatieve beoordelingen te geven zullen vooraf in een goede werkwijze moeten worden vastgelegd. Het is wenselijk dat vooraf duidelijk is hoe de effecten ten opzichte van elkaar worden gewogen.

Effecten verkeer 5.2

Ook de invloed op het onderliggende wegennet dient in beeld gebracht en beoordeeld te worden. Hiertoe kan gebruik gemaakt worden van de Regionale Verkeers-MilieuKaart van de MRA. Beïnvloeding van geluid/lucht op de omgeving zijn vervolgens ook voor het onderliggende wegennet relatief eenvoudig in beeld te brengen en te waarderen. Tevens zal extra lokaal (omrij)verkeer ten gevolgen van doorsnijden van huidige routes duidelijk in beeld moeten komen, met als uitgangspunt dat omrijden moet worden

voorkomen dan wel beperkt. Daarbij vragen wij dit ook specifiek voor het langzaam verkeer in beeld te brengen. Voor langzaam verkeer zijn korte routes uiteraard nog belangrijker dan voor autoverkeer.

Effecten economie 5.3

Vermeld wordt dat ook getoetst wordt in hoeverre de alternatieven leiden tot een parallelle route voor de A12. Dit is een pertinent onaanvaardbare toetssteen.

Noch de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, noch de betrokken lokale overheden hebben zich hiervoor in beleidsnota's uitgesproken. Integendeel. Rijkswaterstaat heeft tot voor kort altijd het standpunt ingenomen dat het regionale verkeer in de Liemers óók over de A12 geleid diende te worden (naast de afwikkeling via de oude route langs de voormalige rijksweg). Zo is ook een aparte oeververbinding over de IJssel steeds afgewezen. Mede op basis van dit rijksbeleid zijn inmiddels de stedelijke en verkeersstructuren in de Liemers, zo ook in Duiven, zodanig fysiek verankerd, dat er geen ruimte is voor een nieuwe parallelle weg tussen de A12 en de woonkernen.

Ten tijde van de uitvoering van de groeikernopdracht (1987-1994) is er in Duiven met rijksinstemming een rechtstreekse ontsluiting van Duiven op de A12 gerealiseerd, dat wil zeggen zowel voor de woonkern als voor de regionale bedrijventerreinen Centerpoort.

Daarentegen is een verbreding van de A12, c.q. een derde rijstrook tussen de afslag Duiven en de huidige afslag Zevenaar dringend noodzakelijk.

Effecten ruimte 5.4

In deze paragraaf wordt de reikwijdte van de ruimtelijke component van de projectdoelstellingen drastisch ingeperkt. Er wordt alleen getoetst in hoeverre de alternatieven bundelen met bestaande infrastructuur en anticiperen op mogelijkheden van verstedelijking en centrumvorming.

De eerste uitwerking (bundeling infrastructuur) kunnen wij onderschrijven. De tweede uitwerking is echter te eenzijdig en daarmee onjuist. In de projectdoelstelling wordt gesteld *dat als hoofddoelstelling bijgedragen moet worden aan een "ruimtelijk-economische vitale (woon- en leefklimaat) Stadsregio Arnhem Nijmegen."*

Dit zo zijnde mag deze doelstelling niet verengd worden tot de alleen "verstedelijking en centrumvorming". Indien daadwerkelijk een vitaal woon- en leefklimaat in de breedte wordt beoogd, dan dienen de effecten van de verschillende alternatieven daarop te worden getoetst. Kortom, hier is sprake van een onvoldoende operationalisering van de ruimtelijke component uit de hoofddoelstelling.

Aangezien in de regionale en lokale gebiedsvisies A15 nader invulling is gegeven aan de waarde van het bestaande woon- en leefklimaat van het betrokken gebied, kunnen deze ruimtelijke beleidsnota's gehanteerd worden als nadere toetssteen van de ruimtelijke component. Wij verzoeken u dit aan te passen.

Effecten milieu 5.5

Wij missen een belangrijk en actueel milieuaspect: Namelijk het klimaat.

Klimaat kan op twee niveaus onderscheidend zijn: op tracékeuzeniveau en op inrichtingsniveau. Klimaat kan onderscheidend zijn in de verschillende alternatieven.

Ook zijn in de startnotitie verschillende varianten benoemd. Wellicht is het thema klimaat bepalend in de keuze voor één van de varianten.

Advies: Voor zowel de alternatieven als de varianten dient in het kader van de Startnotitie ook het thema klimaat opgenomen te worden als onderdeel van het beoordelingskader Milieueffecten. Voor de alternatieven geldt dat ze bijvoorbeeld vertaald kan worden in gereden kilometers en bijbehorende uitstoot (auto versus trein en relatie met doorstroming van verkeer). Voor de varianten geldt een onderscheid in het mogelijk maken van de toepassing van duurzame energievoorzieningen.

Duurzaamheid

Duurzaamheid zou wellicht ook nog als overkoepelend milieuthema benoemd kunnen worden. Het is evenwel een complex en overkoepelend thema waardoor het niet eenvoudig zal zijn deze in afzonderlijke concrete toetsingscriteria met meeteenheden in het kader van de startnotitie uit te werken. Als alle beleidsvelden op een adequaat niveau worden uitgewerkt kan invulling worden gegeven aan het thema Duurzaamheid. Overwogen kan nog worden om bij de doortrekkingsvarianten de ambitie “duurzame inpassing” expliciet op te nemen.

Lucht

Aanbevolen wordt niet enkel Pm-10 maar ook Pm 2,5 in beeld brengen in verband met de Europese Richtlijn met een grenswaarde in 2015. Hierbij moet worden gerekend met de cumulatie van alle hoofdwegen, onderliggend wegennet en spoorwegen.

Geluid

Bij het thema lucht wordt de invloed op het onderliggende wegennet in beeld gebracht. Wij zien geen redenen om dit niet ook te doen voor het thema Geluid. Ook hier moet worden gerekend met de cumulatie van alle hoofdwegen, onderliggend wegennet en spoorwegen.

Externe Veiligheid

- Beoordeel het aspect externe veiligheid op basis van de in 2025 verwachte transportintensiteit en te vervoeren gevaarlijke stoffen.
- Beschrijf de maximaal geloofwaardige ongevalscenario's. Welke effecten kunnen er optreden. Dit is mede van belang vanwege het advies dat de Regionale brandweer uit moet brengen in het kader van de bestemmingsplanprocedures die volgen. Met andere woorden maak een doorkijk voor de rampenbestrijding.
- Geef aan of en hoe de weggedeelten bereikbaar zijn voor de hulpdiensten.
- Breng eventuele cumulatie (hogedruk aardgastransportleiding, Betuwelijn) van risico's in kaart of als deze niet van toepassing zijn, sluit ze expliciet uit.
- Schenk extra aandacht aan kruisingen van de Betuwelijn en de hogedruk aardgastransportleiding.
- Geef aan of er weggedeelten ontstaan met een verhoogd risico op ongelukken.
- Breng niet alleen de milieubelasting in beeld na realisatie maar ook de belasting tijdens de aanlegfase.

Sociale effecten

Naar onze mening dient het verstoren van het sociale klimaat een duidelijker en prominenter beoordelingscriterium te worden. Dit bepaalt toch in hoge mate de leefbaarheid van bewoners van een gebied.

Natuur

De faunapassages onder de Betuweroute leveren nog steeds problemen op. Als in de directe nabijheid van de Betuweroute ook nog een A15 komt zal de cumulatie van deze problemen in beeld gebracht moeten worden.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Dit thema is onvoldoende uitgewerkt. Er wordt expliciet een koppeling gemist met die documenten waarin de waarde van het huidige landschap c.a. wordt beschreven. Wederom kunnen ook hier de regionale en de lokale gebiedsvisies A15 als toetssteen gebruikt worden. Wij stellen voor dit expliciet bij de criteria van dit thema op te nemen. In dat geval kan ook een verwijzing worden gemaakt naar het rapport Snelwegpanorama's in Nederland, van het nationaal planbureau (2007). Daarin is op pagina 34 het panorama op het gebied ten noorden van de A12 met een weids zicht op het Veluwemassief, als zeer waardevol omschreven.

Bodem en water

Op welk moment in de procedure wordt de bodemkwaliteit inzichtelijk gemaakt en in hoeverre dient dat in deze fase mee te wegen?

Lichtuitstraling

Het aspect lichtuitstraling ontbreekt. Graag aangeven in hoeverre dit is te verwachten en of en hoe dit kan worden voorkomen.

Marktbenadering 6.4

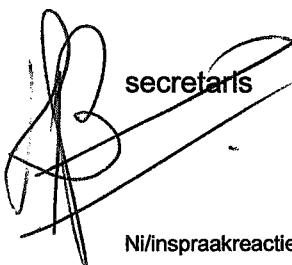
Wij zijn van mening dat hinder te gevolge van de noodzakelijk aanleg van nieuwe infrastructuur tot een minimum moeten worden beperkt. De nieuwste innovatieve technieken kunnen daaraan bijdragen. Als de inzet van deze technieken meer kans maakt bij een vroegtijdige marktbenadering zal dit een belangrijk punt van overweging moeten zijn.

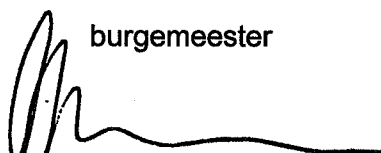
Tot zover onze opmerkingen. Deze inspraakreactie is ingezonden door het college van B&W van de gemeente Duiven, gehoord de raadscommissie Grondgebied. Wij zullen de raad van Duiven vragen met deze inspraakreactie in te stemmen.

Afschriften zullen worden verzonden aan de drie betrokken bestuurlijke partners van het project ViA15, het projectbureau ViA15 en de m.e.r.-commissie.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Duiven,


secretaris


burgemeester

