

Opmerkingen en aanvullingen bij de Startnotitie *Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen*

Nr.	Pag.	Hfdst /par.	Opmerkingen en aanvullingen
1	5	1	<p>Nut en noodzaak voor het doortrekken van de A15 zijn niet aangetoond, zie onze brief. Als er een mobiliteitsprobleem is dan zit dit voor een deel ook in het openbaar vervoer (OV).</p> <p>Nut en noodzaak dienen op basis van de meest actuele informatie, inzichten en ontwikkelingen aangetoond worden in het MER.</p> <p>Onduidelijk is waarom de A15 versneld moet worden aangelegd.</p>
2	9	2	<p>Uit de Probleem- en Projectdoelstelling blijkt nu dat vooral de economische vitaliteit van de Stadsregio de reden is voor doortrekking A15. De problemen zullen toenemen omdat de weg opnieuw kansen biedt (die zeker benut zullen worden) voor aanleg en verdere uitbreiding van bedrijventerreinen langs de A15. Dit heeft meer verkeer en nieuwe files tot gevolg. Van een betrouwbaar wegennet zal dan ook geen sprake zijn. De doortrekking lost ook niets op voor de belabberde bereikbaarheid van Nijmegen.</p>
3	9	2.1	<p>Probleemanalyse: Hier worden enkel de files en doorstromingsproblemen beschreven, niet de problemen van het Openbaar Vervoer. Hier zijn lange wachttijden en slechte aansluitingen het probleem, plus het feit dat de meeste bedrijventerreinen niet met het OV bereikbaar zijn. Verder is de steeds verslechterende leefkwaliteit voor de bewoners langs de huidige wegen een probleem dat ook genoemd moet worden.</p> <p>Door het niet intensief benutten van de aanwezige transportwegen in de hoedanigheid van Betuwelijn en waterwegen ontstaan er op het wegennet in de regio Arnhem- Nijmegen fileproblemen. Om juist deze problemen op het wegennet te voorkomen is in de negentiger jaren tot aanleg van de Betuweroute besloten. Deze goederenlijn wordt nauwelijks gebruikt in relatie tot de prognose (plm.1:20). Ook wordt het transport over water (met ruime overcapaciteit) onvoldoende benut. Als de opdracht tot het opstellen van de startnotitie niet gegeven was aan alleen de regionale dienst wegen Oost-Nederland van V&W, maar breder in de organisatie was gezet (met spoor- en waterwegen) dan was de notitie veel beter onderbouwd. Nu is deze uitsluitend op het wegennet gericht. Ook wordt gesteld, dat de groeioprognose van openbaar vervoer in 2020 t.o.v. 1998 maar 10% bedraagt. Dit cijfer kan niet juist zijn gezien de groei van autoverkeer met 53 % en vrachtverkeer met 89 % (mensen kiezen alternatieven). Conclusie: er is geen verkeersprobleem, er is een mobiliteitsprobleem, deels veroorzaakt door ongebruikt laten van aanwezige middelen van transport</p>
4	12	2.3	<p>Probleemstelling Toevoegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Onvoldoende robuustheid van spoorwegennet (doorstroming en betrouwbaarheid) • Onvoldoende benutting van Betuweroute, waardoor het reguliere spoor door vrachtvervoer overbezet raakt • Onvoldoende bereikbaarheid van bedrijventerreinen

5	12	2.4	<p>Projectdoelstelling Toevoegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren van het spoorwegennet en ander OV ten behoeve van doorstroming, capaciteit en betrouwbaarheid • Stimuleren van vrachtvervoer over Betuweroute en over water • Uitbreiding OV t.b.v. bereikbaarheid van huidige bedrijventerreinen
6	15	3.1	<p>Randvoorwaarden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Men moet verder kijken dan referentiejaar 2025 met het oog op de krimpende bevolking na 2010 • “Binnen redelijke grenzen technisch uitvoerbaar” is wel een heel subjectieve maatstaf; dus specificeren of weglaten • Uitvoering zou over vijf jaar met gevorderde techniek wel financieel haalbaar kunnen zijn; pleidooi voor uitstel • Het financiële kader moet geschrapt worden omdat dit voor geen van de alternatieven toereikend zal zijn om tot een goede inpassing te komen. Over beprijzing en tolheffing zijn nog te veel onzekerheden.
7	16	3.2	<p>In het MER te onderzoeken alternatieven</p> <p><u>Regiocombi (structuur) alternatief (RCA)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Onderzoek naar de prognoses voor het gebruik van de Betuweroute en in hoeverre dit het goederentransport over de weg beïnvloedt • Onderzoek naar mogelijk uitbreiden van (goederen)transport over water • Niet alleen optimale inzet OV binnen het <i>huidige</i> netwerk (frequentie, aansluitingen); het netwerk moet uitgebreid worden, o.a. met Lightrail • Bij verbreding en verbetering van het bestaande wegennet moet ook een beter inpassing de aandacht krijgen t.b.v. de leefomgeving • Hierbij inzetten op innovatief bouwen:lichte overkapping met zonnecollectoren e.d. • Verbreding van brug over de IJssel • Bij vervanging van de Rijnbrug bij Heteren moet deze direct ook verbreed worden <p><u>Doortrekkingsalternatief A15</u> Ook onderzoeken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De effecten op de leefkwaliteit bij wel en bij niet aansluiten van de N810 op de A15 • De effecten op de doorstroming van het verkeer op de A15 bij wel en bij niet aansluiten van de N810 op de A15 • De effecten van de A15 op de verkeerstromen in geheel Zevenaar • De effecten van halve en gehele overkappingen bij een half- of geheel verdiepte ligging <p><u>Bundelingsalternatief A15 (BA)</u> Dit alternatief moet zeker ook goed onderzocht worden. Meegewogen moet worden of aanleg in combinatie met de HSL de ellende kan bundelen in een goed doordacht technisch hoogstandje. Dit voorkomt dat we over een jaar of tien met een HSL in het zuiden en de A15 aan de westkant zitten met daar aan voorafgaand twee gigantische bouwputten. Het BA geeft de mogelijkheid voor aansluiting op de A18 wat de voorkeur zou moeten hebben om niet weer een bajonet-aansluiting als A50/A12 te creëren. Met nieuwe technologie moet dit haalbaar zijn.</p>

8	21	3.3	<p>Niet verder te onderzoeken alternatieven <u>Rijnstrangenalternatief</u> , uitgevoerd als een geboorde tunnel, ook in het onderzoek meenemen. De argumenten zoals genoemd in de Startnotitie zijn lang niet allen valide: Natura 2000 en een Nationaal Landschap zegt niets over een geboorde tunnel, een PKB heeft geen last van een tunnel. Er is geen sprake van kapitaalintensieve investeringen in het gebied maar ONDER het gebied. Aan een belangrijk criterium wordt volledig voorbijgegaan: de evidente verkeersdoorstroming bij dit alternatief.</p>
9	19	3.2	<p>Varianten Bij <i>Wegligging</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Genoemd worden de diverse liggingen (qua diepte en tracé) i.v.m. beperking van geluidhinder of visuele hinder. Hier kan toegevoegd worden: ter voorkoming van een onneembare barrièrewerking van de A15 voor (milieuvriendelijke) voetgangers en fietsers! • Dijkvariant onderzoeken in de alternatieven.
10	25-26	4.3	<p>Ruimtelijke ordening <u>Bedrijventerreinen</u>: Tussen 2005 en 2020 wordt 490 hectare nieuw bedrijventerrein voorzien. Bij optelling van de beschreven terreinen van meer dan 30 hectare komt het totaal op 604 hectare, dus veel meer dan de behoefte aan bedrijventerreinen volgens de Nota Bedrijventerreinen KAN 2002-2005. Wij zetten grote vraagtekens bij deze ontwikkeling, mede in het licht van aangetoonde stop van de bevolkingsgroei en zelfs in gang gezette bevolkingsdaling.</p>
11	32	5.5	<p>Te onderzoeken (milieu)effecten <u>Milieu en gezondheid</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • DA en BA liggen dicht langs bewoonde gebieden. Bij het meten van de geluidseffecten en de effecten op de luchtkwaliteit achten wij het wenselijk dat hierbij ook rekening wordt gehouden met de meest voorkomende windrichting. Wij verzoeken u dit in de m.e.r. mee te nemen. • De ligging van Zevenaar tussen A12, spoorlijnen Arnhem-Winterswijk, Arnhem-Emmerich, Betuweroute en mogelijk A15 brengt veel last van lawaai en luchtvervuiling. Gelieve de cumulatieve effecten voor lucht, geluid, trillingen, licht, flora , fauna, externe veiligheid en sociale aspecten van de ons omringende infrastructuur in beeld te brengen in het MER.