

De Minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw drs. M. H. Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus
p/a Centrum Publieksparticipatie, TN/MER ViA15
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Betreft: Zienswijze op TN/MER ViA15

Datum: 24 september 2011

Geachte mevrouw Schultz Van Haegen,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid u onze zienswijze voor te leggen over de Trajectnota/MER voor een "Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen" (ViA15).

Stichting ArgusA15 strijdt voor de belangen van de bewoners van Zevenaar bij een mogelijke doortrekking van de A15. Na kennis te hebben genomen van de TN/MER zijn wij er nog meer van overtuigd geraakt dat een doortrekking van de A15 meer voor een verplaatsing van verkeersproblemen in de regio zal zorgen, dan daarvoor een robuuste oplossing te vormen. Tegelijkertijd zien wij ons geconfronteerd met een uitzonderlijk sterke politieke en bestuurlijke voorkeur voor slechts één van de onderzochte alternatieven, te weten: de doortrekking. Een en ander blijkt onder meer uit de zeer ver uitgewerkte financiële overeenkomst die u deze zomer heeft gesloten met de Provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Dit heeft de beeldvorming die al langer bestond bij bewoners uit onze regio, namelijk dat het recht op inspraak in deze procedure door politiek en bestuur als "noodzakelijk kwaad" wordt beschouwd, alleen maar versterkt. Ons inziens wordt de geest van het Besluit milieueffectrapportage, namelijk een objectieve weging van de beschouwde alternatieven, in de onderhavige procedure daarom aangetast.

In het licht van bovenstaande realiteit richt de Stichting ArgusA15 haar inspanningen vooral op het realiseren van een optimale ligging en inpassing van een doortrekking tussen Duiven en Zevenaar. In het laatste deel van deze brief lichten wij u verder toe waarom wij ervan overtuigd zijn dat het Regiocombi-alternatief 1 een betere en robuustere oplossing is voor de bereikbaarheid van de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

In het vervolg van deze zienswijze gaan wij eerst in op specifieke onderdelen van de TN/MER die betrekking hebben op de alternatieven "Doortrekking Noord" (DN) en "Doortrekking Zuid" (DZ). Hierbij beperken we ons hoofdzakelijk tot de onderdelen die van invloed zijn op de situatie bij Zevenaar, gezien de doelstellingen van onze stichting.

Het Bundelingsalternatief hebben wij altijd als niet-realistisch beschouwd gezien de buitensporig grote negatieve effecten op het woon- en leefmilieu en de veel hogere kosten. Dit alternatief wordt in onze zienswijze verder dan ook buiten beschouwing gelaten.

In onze reactie op de Startnotitie hebben wij verzocht om een goede onderbouwing voor het niet in onderzoek nemen van het ondertunnelde Rijnstrangentracé. De onderbouwing voor afwijzing van dit alternatief in de TN/MER achten wij te summier. De financiële onderbouwing baseert zich op berekeningen van derden, te weten Strukton BV. Graag ontvangen wij een meer gedetailleerde berekening.

Uitwerking alternatieven DN en DZ in de TN/MER

Het tracé van het alternatief DZ passeert de woonwijken aan de westkant van Zevenaar op slechts 100 meter en minder. Dit alternatief betekent een aanzienlijke verslechtering van de luchtkwaliteit en een bron van geluidsoverlast voor duizenden bewoners in de dichtbebouwde woonwijken van Zevenaar. De ligging van het tracé op deze plaats is voor ArgusA15 onaanvaardbaar.

De doortrekking tussen Duiven en Zevenaar wordt in de TN/MER uitsluitend uitgewerkt met een volledig verdiepte ligging. Door de beoogde aansluiting van de A15 op de N810 wordt de mitigerende werking van een verdiepte ligging ter hoogte van de op- en afritten (deels) teniet gedaan. De aansluitingen bevinden zich ter plaatse van de N810 immers op maaiveldhoogte. De methoden die zijn voorgeschreven om de effecten van wegverkeer voor de TN/MER te berekenen, zijn niet geschikt om de specifieke problematiek van effecten nabij op- en afritten in beeld te brengen. Dit geldt in het bijzonder voor onderhavig type (relatief lange) op- en afritten waarbij een verdiepte ligging wordt verlaten. Gezien de extreem korte afstand (minder dan 100 meter) tussen op- en afritten en de bebouwing van Zevenaar West in de DZ variant, vragen wij u om dit aspect mee te laten wegen in uw besluit.

De ontwerptoelichting bij de TN/MER (ProjectBureau Via15, 2011c) suggereert verder dat bedrijventerrein Helhoek in het alternatief DZ wordt gespaard. Het tracé van alternatief DZ passeert Zevenaar ter hoogte van de woonwijk de Methen daarom onnodig dichtbij. Wij vragen ons af waarom dit bedrijventerrein wordt ontzien. De economische waarde is gering en instandhouding ervan weegt niet op tegen de nadelige effecten van een dergelijke nauwe doorgang tussen Zevenaar en de Helhoek.

Het alternatief DN passeert Zevenaar en Duiven ten noorden van buurtschap de Helhoek. De uitwerking van de DN op deze plek varieert tussen de varianten volledig verdiept en maaiveldligging. In het financieel akkoord (zie tweede alinea van deze brief) wordt uitgegaan van een halfverdiepte ligging op deze plek. ArgusA15 beschouwt deze verdiepte ligging als een harde voorwaarde voor dit tracé. Een keuze voor maaiveldniveau betekent een aanzienlijke verzwaaring van de effecten van de weg voor de bewoners van Zevenaar West. Om dezelfde reden mag het uiteindelijk uitgewerkte tracé voor de DN niet verschuiven in de richting van de Zevenaarse woonwijken.

Op vrijwel al de in de TN/MER beschouwde effecten scoren de alternatieven DN en DZ als gelijkwaardig. Dit doet onvoldoende recht aan de situatie bij een doortrekking ter hoogte van de passage tussen Duiven en Zevenaar. De bandbreedte waarbinnen een tracé op deze plek kan worden aangelegd bedraagt op enkele delen minder dan 750 meter en wordt begrensd door de bebouwing van Zevenaar en Groessen. Een klein verschil in de ligging van het tracé kan dus relatief grote gevolgen hebben voor de effecten.

De effecten van de DZ zoals onderzocht in de TN/MER zijn uitsluitend geldig voor de in beschouwing genomen uitvoeringsvarianten met een volledig verdiepte ligging. Een aanpassing van de uitvoeringsvariant voor de DZ na het huidige stadium, in bijvoorbeeld een variant met halfverdiepte ligging, betekent een dermate grote en onaanvaardbare verslechtering van de effecten (bijvoorbeeld barrièrewerking) voor Zevenaar, dat daarmee de legitimiteit van de procedure in het geding komt. We vertrouwen er dan ook op dat u toeziet op een zuivere procesgang.

In de TN/MER wordt Combinatievariant 2 als alternatief genoemd maar niet verder uitgewerkt. Met dit alternatief wordt een belangrijk deel van Groessen ontzien terwijl dit niet ten koste van Zevenaar lijkt te gaan. Wij verzoeken u Combinatievariant 2 nader te onderzoeken om tot een objectief vergelijk te kunnen komen.

Voor doortrekking van de A15 moet 25% van de investering uit tol gefinancierd worden. Vroeg of laat komt er een moment waarop geen tol meer geheven wordt. De milieuberekeningen gaan uit van een A15 met tol, waar de verkeersintensiteiten 30% lager zijn dan bij een A15 zonder tol. Ons inziens dienen berekeningen en maatregelen gebaseerd te worden op een tolvrije weg.

Sluiting op- en afritten Griethse Poort en verkeersintensiteit Arnhemseweg/N810 bij doortrekking

In de TN/MER wordt voor beide doortrekkingsalternatieven (DZ en DN) altijd uitgegaan van een aansluiting tussen de doorgetrokken A15 en de Arnhemseweg/N810 en tevens sluiting van de bestaande op- en afritten bij de Griethse Poort (afrit 29) op de A12. Deze tot één variant beperkte uitwerking van de ontsluitingen A15/A12 bij Zevenaar doet geen recht aan de inspraakreacties die over dit aspect zijn behandeld door projectbureau ViA15. Hieruit blijkt dat door omwonenden massaal is gevraagd om de aansluiting A15/N810 te laten vervallen (Projectbureau ViA15, 2011a en 2011b) in verband met de verwachte verkeersoverlast. Het verbaast ons daarom dat de varianten “geen aansluiting N810/A15 en instant houden Griethse Poort” en “zowel aansluiting N810 als instant houden Griethse Poort” niet zijn onderzocht in de TN/MER en wij verzoeken u dan ook om hiertoe alsnog opdracht te geven.

Uit de TN/MER blijkt verder dat sluiting van de op- en afritten bij de Griethse Poort leidt tot een verdrievoudiging van het verkeer op de Arnhemseweg tot meer dan 47.000 voertuigen per dag. Dat zijn meer voertuigbewegingen dan op de meeste Gelderse autowegen! De effecten op het gebied van luchtverontreiniging en geluidsoverlast in Zevenaar als gevolg van deze samenhangende ontwikkelingen zijn in de TN/MER onvoldoende in kaart gebracht. Daarnaast zijn de onvermijdelijk hoge kosten van de ingrijpende aanpassingen van het Zevenaarse wegennet in geval van sluiting van de bestaande op- en afritten niet doorberekend in de TN/MER. Wij verzoeken daarom om ook de genoemde effecten en kosten alsnog in beeld te brengen.

Wij verzoeken u om zich in te spannen voor een oplossing waarbij tenminste de aansluiting Griethse Poort behouden blijft. Uit contacten tussen ArgusA15 en deskundigen van het projectbureau ViA15 blijkt dat een dergelijke oplossing geen negatieve effecten hoeft te hebben op de verkeersafwikkeling. Zeer waarschijnlijk is een verlenging van de bestaande snelheidsbeperking van 100 km/uur op de A12 bij Duiven met enkele kilometers tot voorbij Zevenaar al voldoende om deze voor Zevenaar zeer belangrijke oplossing voor de verkeersdruk mogelijk te maken. Deze maatregel heeft verder per definitie positieve effecten op de afwikkeling van het verkeer op het nieuw te vormen knooppunt Oudbroeken en de afwikkeling van het verkeer op en nabij de op- en afritten rond dit nieuwe knooppunt. Bovendien zal de belasting van Zevenaar met geluid en luchtverontreiniging als gevolg van de A12 afnemen. Een dergelijke maatregel kan aangevuld worden met een verlegging van het knooppunt Oudbroeken in meer westelijke richting zodat meer ruimte ontstaat tussen het knooppunt en de bestaande op- en afritten bij Zevenaar. Ruimtelijk is er geen belemmering voor een dergelijke maatregel en het past in de strategie om de nieuwe doortrekking als Oostelijke rondweg voor Arnhem te laten fungeren.

Regiocombi-alternatief: robuuster, milieuvriendelijker en goedkoper

In de MER zijn de kosten voor OV-maatregelen buiten beschouwing gelaten. Hiermee wordt ons inziens de indruk gewekt dat de regiocombialternatieven niet als volwaardige alternatieven zijn onderzocht. We verzoeken u daarom om opdracht te geven alsnog de kosten en effecten voor de OV-maatregelen die integraal onderdeel uitmaken van deze alternatieven in beeld te brengen, zodat een goede vergelijking mogelijk is.

De voorkeur van ArgusA15 gaat uit naar het Regiocombialternatief 1 (RC1). Het RC1 is het meest milieuvriendelijke en duurzame alternatief en stimuleert het autogebruik niet, terwijl elke doortrekking dat wel doet; bovendien tast het RC1 ons open en groene landschap het minst aan.

Voor west-oost transporten zijn al alternatieven beschikbaar die nog onvoldoende benut worden: A1, A67 en vooral Betuweroute en rivieren.

Wij hebben grote twijfels over het file-oplossend vermogen door de A15 t.a.v. de Pleyroute: uit de Gelderse Statennotitie “Aanpak stedelijke bereikbaarheid Arnhem, Apeldoorn, Ede en Nijmegen” van 23 augustus 2011 blijkt dat het meeste verkeer bestemmingsverkeer is, waarvan een groot deel uit Arnhem zelf afkomstig (Provincie Gelderland, 2011). Verbeteringen ter plaatse en beter gebruik van openbaar vervoer en fietsroutes binnen de Stadsregio kunnen de fileproblemen in de spits op de Pleyroute voorkomen. In combinatie met het verbreden en opwaarderen van bestaande wegen, zoals de A12 bij Zevenaar, wordt de Stadsregio ook van buitenaf goed bereikbaar.

Uit de verkeersberekeningen in de TN/MER blijkt verder dat de doortrekkingsalternatieven vooral zorgen

voor een verplaatsing van de knelpunten in de regio. Weliswaar wordt een deel van de druk op de Pleyroute weggenomen, maar op andere plaatsen, zoals de N810 bij Zevenaar, het nieuwe knooppunt Oudbroeken, de A12 nabij het Velperbroekcircuit en de A12 tussen de knooppunten Grijsoord en Waterberg, blijft de verkeersdruk toenemen of ontstaan zelfs nieuwe knelpunten. Het Regiocombialternatief 1 laat in dit opzicht een veel evenwichtiger beeld zien. Wij zijn ervan overtuigd dat het Regiocombialternatief voor de regio als geheel een aanzienlijk robuustere oplossing vormt voor de bereikbaarheid.

Met het realiseren van de lopende infrastructuurprojecten, zoals de verbreding van de A12 (Waterberg-Velperbroek en Ede-Grijsoord), de verbreding van de A50 (Ewijk-Valburg) en de Tweede Waalbrug bij Nijmegen, staat de bereikbaarheid van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen via het hoofdwegennet de komende jaren nauwelijks nog onder druk. Mede gezien de te verwachten beperkte of negatieve economische groei in de komende jaren, zullen er tot 2020 geen grote knelpunten op het hoofdwegennet optreden. De noodzaak om de A15 op korte termijn door te trekken is er niet.

Uit de bereikbaarheidsenquête onder ondernemers in de Stadsregio blijkt: voor 84% van de bedrijven in de Stadsregio is de bereikbaarheid geen reden om te verhuizen naar een andere locatie binnen of buiten de regio Arnhem-Nijmegen. Wij concluderen daarom dat één van de gestelde doelen voor doortrekking van de A15, te weten een gunstiger vestigingsklimaat te creëren, niet al te zwaar moet meetellen bij de beoordeling van de diverse alternatieven. Een prettiger werkomgeving wordt niet bereikt door extra asfalt.

Wij verzoeken u onze zienswijze mee te laten wegen in het bepalen van uw standpunt. Wij willen graag op de hoogte gehouden worden van het vervolgtraject. Graag zijn wij bereid eventuele onduidelijkheden in onze zienswijze toe te lichten.

Hoogachtend,

Stichting ArgusA15,

P. A. C. van Heesewijk, voorzitter

Bronvermeldingen

Gelderland (2011) Statennotitie 'Aanpak stedelijke bereikbaarheid Arnhem, Apeldoorn, Ede en Nijmegen'

Projectbureau ViA15 (2011a) Reacties op posterboek participatiebijeenkomsten ViA15. Duiven 16 maart 2010.

Projectbureau ViA15 (2011b) Algemene reacties inbreng participatiebijeenkomsten ViA15.

Projectbureau ViA15 (2011c) Trajectnota/MER Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem – Nijmegen. Deelrapport 'Ontwerptoelichting' (versie 4.0).

Stadsregio Arnhem Nijmegen (2011) Resultaten bereikbaarheidsenquête onder ondernemers. In: TN/MER ViA15 Bijlage 1 deel 3 'Deelrapport TN/MER Economie' Bijlage 2 pag.6.