



Rijksoverheid

Samenvatting van de zienswijzen

Trajectnota/milieueffectrapport (TN/MER) van de planstudie 'Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem - Nijmegen'

Van 16 augustus tot en met 26 september 2011 heeft de Trajectnota/milieu-effectrapport (TN/MER) van de planstudie 'Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem - Nijmegen' ter inzage gelegen. In deze periode zijn 1501 zienswijzen ingediend, waarvan 443 unieke zienswijzen. Hieronder staan de meest genoemde onderwerpen beschreven.

Doortrekking A15

In de TN/MER is de doortrekking van de A15 naar de A12 onderzocht in drie alternatieven, het *Doortrekkingsalternatief Noord* en *Doortrekkingsalternatief Zuid* en het *Bundelingsalternatief*.

In een aantal zienswijzen wordt de voorkeur voor een doortrekking van de A15 uitgesproken, zonder dit te koppelen aan een voorkeur voor een Doortrekkings- of Bundelingsalternatief. Argumenten ten gunste van een doortrekking van de A15 die genoemd worden, zijn het probleemoplossend vermogen, de toekomstvastheid en de robuustheid van de oplossing en de ontlasting van het huidige wegennet met name van de A12 en de Pleijroute. Ten nadele van een doortrekking van de A15 wordt genoemd schade aan leefmilieu, landschap en natuur.

Doortrekkingsalternatief Noord en Zuid

Als argument ten gunste van Doortrekking Noord of Zuid wordt genoemd dat de verkeersproblemen het beste worden oplost, bijvoorbeeld door betere doorstroming van het verkeer of vermindering van de verkeersdruk op de Pleijroute. Verder noemen participanten de betere bereikbaarheid van de regio, wat goed is voor het economische klimaat en de economische ontwikkeling van de regio. Daarbij wordt ook de betere verbinding tussen Rotterdam en Duitsland genoemd.

Argumenten die worden genoemd ten nadele van de Doortrekking Noord of Zuid, zijn de negatieve effecten op de woon- en leefomgeving (waaronder geluid, visuele hinder, luchtkwaliteit en gezondheid) en natuur en landschap. Verder is een aantal participanten van mening dat het alternatief geen oplossing vormt voor de verkeersproblemen op de bestaande Pleijroute en de A12, dat het te druk wordt op de N810 of dat de problemen verplaatst worden van de Pleij naar de N810.

Een deel van de participanten geeft aan dat het belangrijk is dat de nieuwe A15 goed wordt ingepast. Met name de kruising met het Pannerdensch kanaal en de inpassing bij Duiven en Zevenaar worden genoemd.

Een deel van de participanten spreekt specifiek een voorkeur uit voor Doortrekkingsalternatief Noord of Doortrekkingsalternatief Zuid. Als argumenten ten gunste van Doortrekkingsalternatief Noord worden de snelle uitvoerbaarheid en de lagere kosten van dit alternatief genoemd. Bovendien wijzen de participanten erop dat dit de kortste route is naar de A12 en dat dit alternatief minder overlast bezorgt in Zevenaar. Voorstanders van het Doortrekkingsalternatief Zuid vinden dat dit alternatief Groessen en Helhoek meer ontziet, dat de ruimte tussen Duiven en Zevenaar minder aangetast wordt en dat het Doortrekkingsalternatief Zuid meer kansen biedt voor een inpassing in het landschap.

Bundelingsalternatief

Participanten die reageren op het Bundelingsalternatief doen dit vaak ten opzichte van het Doortrekkingsalternatief. Een argument dat ter gunste van het Bundelingsalternatief wordt genoemd is dat het een directe aansluiting biedt op A18 (knooppunt Oud-Dijk), waardoor een logischer wegennetwerk ontstaat. In tegenstelling tot het Doortrekkingsalternatief komt er geen extra knooppunt op de A12, wat ten goede komt aan de doorstroming. Ook wordt genoemd dat dit alternatief langer bundelt met de Betuweroute. Zo wordt de overlast in het gebied gebundeld en het landschap minder aangetast dan met een nieuwe doorsnijding. Ook wordt genoemd dat het Bundelingsalternatief minder overlast veroorzaakt in Duiven, Zevenaar en Groessen.

Participanten noemen als argument ten nadele van het Bundelingsalternatief het nadelig effect op de leefbaarheid in Zevenaar, vooral als het gaat om geluid en fijn stof. Ook gaan de zienswijzen in op het grotere aantal woningen dat moet verdwijnen in dit alternatief. Er is een negatief effect op de sociale samenhang, doordat woonkernen van Zevenaar van elkaar worden gescheiden.

Regiocombi(structuur)alternatief 1&2

In de TN/MER zijn twee Regiocombi(structuur)alternatieven onderzocht. In deze alternatieven wordt de A15 niet doorgetrokken. Regiocombi 1 combineert de vergroting van de capaciteit op de A12, A50 en de Pleijroute (N325) met optimale inzet van openbaar vervoer. Bij Regiocombi 2 wordt vergroting van de capaciteit op de A12 gecombineerd met optimale inzet van openbaar vervoer. Participanten die hun zienswijze op de TN/MER hebben gegeven, geven over het algemeen argumenten die voor beide alternatieven gelden.

Participanten noemen ten gunste van de Regiocombi(structuur)alternatieven dat er minder aantasting van het landschap is. Er is geen nieuwe doorsnijding en minder overlast in de vorm van bijvoorbeeld geluid en fijn stof. Andere genoemde argumenten zijn lagere kosten, een betere benutting van het bestaande wegennetwerk en de verbetering van het openbaar vervoer. Voorstanders van deze alternatieven vinden dat deze maatregelen voldoende zijn om de verkeersproblemen op te lossen.

Een argument dat in de zienswijzen ten nadele van deze alternatieven wordt genoemd, is dat de Regiocombi(structuur)alternatieven de verkeersproblematiek niet of niet voldoende oplossen. Deze participanten vinden bijvoorbeeld dat de oplossing niet robuust en toekomstbestendig is.

Tegenstanders vinden dat het huidige wegennet al overbelast is en dat toename van de verkeersdruk zal leiden tot nog meer files, geluid en luchtverontreiniging met name rond de Pleijroute.

Brug en tunnel

Een uitvoeringsvariant van de doortrekking (Doortrekkingsalternatief Noord en Zuid en het Bundelingsalternatief) bestaat uit de kruising met het Pannerdensch Kanaal met een tunnel in plaats van met een brug.

Als argumenten ten gunste van een brug noemen de participanten dat deze de mogelijkheid biedt tot het realiseren van een fietsverbinding over het Pannerdensch Kanaal, dat een brug mooi is en een landmark in het landschap kan vormen en dat de kosten lager zijn.

Participanten noemen als argumenten ten gunste van een tunnel dat er minder belasting is van natuur en landschap, minder verstoring van het leefmilieu van de omwonenden en minder ruimtebeslag. Een ander argument is dat er voor de naastgelegen Betuweroute ook een tunnel gebouwd is.

Inpassing

Voor alle alternatieven zijn inpassingsvoorstellen binnengekomen. Er zijn participanten die aangeven dat delen van de doorgetrokken A15 half of volledig verdiept zou moeten worden aangelegd (eventueel via een tunnel). Hiermee worden natuur en landschap het meest gespaard en is er minder geluidsoverlast en visuele hinder. Ook vragen participanten om extra geluidsvoorzieningen. Het openhouden van de aansluiting Griethse Poort wordt genoemd in verband met leefbaarheid en bereikbaarheid. Mocht die aansluiting toch verdwijnen, dan vraagt men extra aandacht voor de inpassing van de aansluiting van de A15 op de Arnhemseweg (N810) tussen Duiven en Zevenaar.

Uitgevoerd onderzoek

Er zijn opmerkingen gemaakt over de inhoud van de Trajectnota/MER, het ontwerp van de alternatieven en de volledigheid, actualiteit of juistheid van uitgevoerde onderzoeken. Ook worden andere alternatieven naar voren gebracht die naar mening van de participanten onderzocht hadden moeten worden. Daarnaast zijn er suggesties gedaan voor verder onderzoek in de vervolgfase.

Persoonlijke situatie

Een deel van de participanten wijst erop dat (een van) de alternatieven gevolgen hebben voor hun persoonlijke situatie. Men maakt zich zorgen over het negatieve effect op leefomgeving, woongenot en gezondheid, net als (indirecte) schade (onder andere door de aanleg) en waardevermindering van de eigen woning. Een aantal participanten geeft aan problemen te zien voor bodem en verzakkingen. Een aantal ondernemers noemt in de zienswijze de moeilijkheden voor het opbouwen en/of in stand houden van de onderneming.

Tolheffing

Participanten zijn voorstander van tolheffing als er langer tol wordt geheven om een betere inpassing in het landschap en een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal mogelijk te maken.

In de zienswijzen wordt als tegenargument van tolheffing genoemd dat tolheffing op de A15 ertoe zal leiden dat het verkeer alsnog andere wegen zal kiezen waardoor elders verkeersoverlast ontstaat of blijft bestaan (bijvoorbeeld op de Pleijroute). Ook noemt men als tegenargument dat er onvoldoende tol geheven kan worden en men vindt dat het benodigde geld op een andere wijze bijeengebracht moet worden.

7 december 2011