

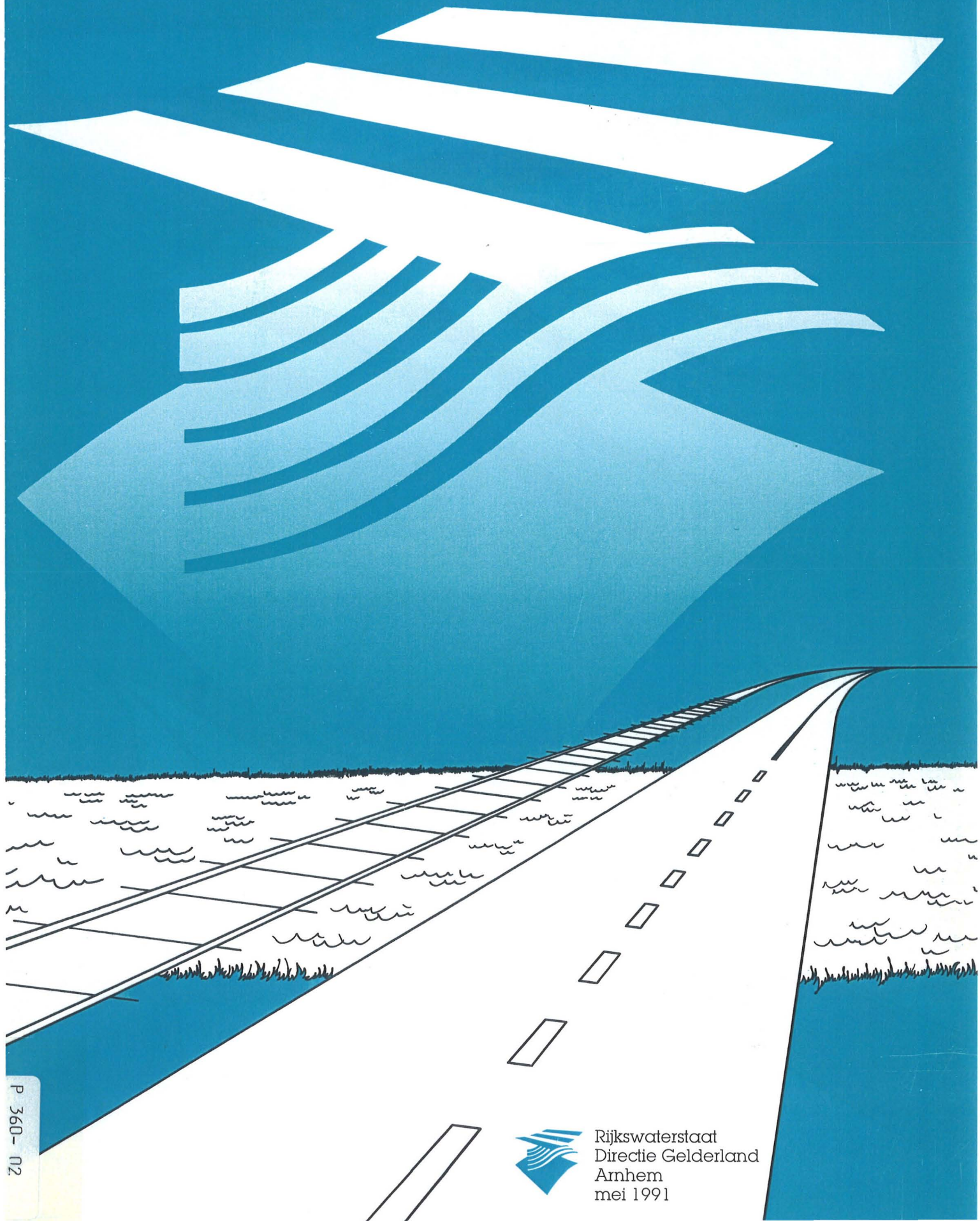
STARTNOTITIE

Studie naar rijksweg 15, gedeelte knooppunt Ressen-rijksweg 12



STARTNOTITIE

Studie naar rijksweg 15, gedeelte knooppunt Ressen-rijksweg 12





INHOUDSOPGAVE.

1.	INLEIDING.	5
1.1.	Algemeen.	5
1.2.	Achtergrond, doel en plaats van de startnotitie.	5
2.	PROBLEEMVERKENNING EN DOEL VAN DE STUDIE.	9
2.1.	Probleemverkenning.	9
2.2.	Doel van de studie.	14
3.	TE BESTUDEREN ALTERNATIEVEN.	15
3.1.	Studiegebied.	15
3.2.	Nul-alternatief.	15
3.3.	Nulplus-alternatief.	15
3.4.	Tracerings-alternatieven.	16
3.5.	Andere vervoerswijze alternatief.	17
3.6.	Meest milieuvriendelijke alternatief.	17
4.	NATUUR EN LANDSCHAP IN HET STUDIEGEBIED.	18
5.	PROCEDURES EN BELEIDSKADER.	20
5.1.	Besluitvormingsprocedures.	20
5.2.	Juridisch- en beleidskader.	22
6.	TE ONDERZOEKEN EFFECTEN.	24



1. INLEIDING

1.1 Algemeen.

Voor u ligt de startnotitie inhoudende de schriftelijke mededeling aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (het bevoegd gezag), van het voornemen een studie te gaan starten naar de noodzaak van de doortrekking van de achterlandverbinding rijksweg 15 (A15), gedeelte knooppunt Ressen (A15/A52) - rijksweg 12 (A12). Bij de voorbereiding van een te nemen (tracé)besluit moet een milieu-effektrapport (MER) worden gemaakt. Het initiatief tot de studie wordt genomen door de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Gelderland (Postbus 9070, 6800 ED Arnhem). De publicatie van deze startnotitie door de Minister van Verkeer en Waterstaat vormt de start van de tracévestigingsprocedure, inclusief de procedure rond het opstellen van het milieu-effektrapport. In deze startnotitie wordt u over het te nemen initiatief nader geïnformeerd. Naar aanleiding hiervan wordt gelegenheid gegeven tot het inspreken op de vast te stellen richtlijnen waaraan de MER-studie moet voldoen. Het verloop van de procedure wordt in bijlage 1 nader uiteengezet. De startnotitie ligt na publicatie ter visie gedurende de in de advertentie(s) vermelde termijn.

Schriftelijke reacties, onder vermelding van MER/A15, kunnen binnen de aangegeven termijn worden gezonden naar:

de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX 's-Gravenhage.

1.2. Achtergrond, doel en plaats van de startnotitie.

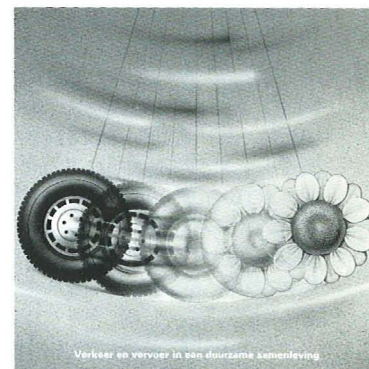
Het benadrukken van de duurzame samenleving in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer resulteert in een terughoudend beleid in de aanleg van nieuwe infrastructuur. In het geval dat toch nieuwe verbindingen moeten worden aangelegd, zo zegt het Tweede SVV, zal de mogelijkheid van bundeling met andere infrastructuur worden nagestreefd. Ziedaar de relatie met de inmiddels gestarte studie van de Nederlandse Spoorwegen naar de Betuwe-spoorlijn. Het besluit van de Nederlandse Spoorwegen om te gaan studeren naar het tracé van de Betuwelijn, is nu voor Rijkswaterstaat aanleiding om het voornemen te gaan studeren naar de noodzaak en de eventuele tracering van de A15, af te stemmen op de studie naar de Betuwelijn, om zodoende de ruimtelijke implicaties en de milieu-effecten van beide initiatieven zichtbaar te maken.

Hiernaast is de studie naar de A15 gewenst, omdat de indruk bestaat dat het verkeer in de regio Midden Gelderland, zich over langere en kortere afstanden, steeds vaker moet afwikkelen op wegen die daarop niet berekend zijn. Hierdoor kunnen diverse negatieve gevolgen optreden: vertragingen, toenemende verkeersonveiligheid, toenemende milieuhinder door verkeer in stadskernen en het landelijk gebied en aantasting van natuur- en landschappelijke waarden.

Ook dient in de studie onderzocht te worden of de eventuele aanleg van het ontbrekende gedeelte van rijksweg 15 daadwerkelijk van economisch belang is voor het zakelijk verkeer, hetgeen vaak gesuggereerd wordt.

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer

deel d: regeringsbeslissing



Verkeer en vervoer in een duurzame samenleving



Tenslotte is de studie gewenst in verband met het ruimtelijke beleid voor deze regio, dat er op gericht is dat Midden-Gelderland en met name het stedelijke knooppunt Arnhem-Nijmegen het zwaartepunt wordt van verstedelijking en werkgelegenheid. Een goede infrastructuur is immers een voorwaarde om een dergelijke doelstelling te realiseren.

Het ontbrekende gedeelte van rijksweg 15 (A15), gelegen tussen het knooppunt Ressen (A15/A52) en rijksweg 12 (A12) maakt deel uit van de hoofdverbinding Roozenburg - Rotterdam - Gorinchem - Arnhem/Nijmegen - Achterhoek - Twente. Deze verbinding is onderdeel van het hoofdwegennet uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en verbindt het belangrijkste economische centrum van ons land met het Ruhrgebied en de stedelijke knooppunten Arnhem/Nijmegen en Enschede/Hengelo. Het gedeelte van de A15 tussen de Rotterdamse haven en de A12 wordt aangemerkt als hoofdtransportas en achterlandverbinding, om aan te geven dat voor deze verbinding een hogere kwaliteitsnorm geldt dan voor andere wegen.

In de regio Midden-Gelderland is al tientallen jaren sprake van de wens tot aanleg van het ontbrekende gedeelte van rijksweg 15 tussen aanvankelijk Ressen en Babberich, ook wel bekend onder de naam Rijnstrangentracé. Deze verbinding maakte deel uit van het in het Eerste Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV 1981) gepresenteerde hoofdwegennet. Het tracé van deze verbinding werd reeds in 1962 vastgesteld. In de herziening van het SVV (Tweede SVV, deel a: het beleidsvoornemen, 1988) werd een aangepast hoofdwegennet gepresenteerd waaruit het traject Ressen - Babberich was verdwenen onder de motivering:

dat uit belangenafweging is gebleken dat het bereikbaarheidsbelang van de regio niet opweegt tegen verdere doorsnijding van het Rijnstrangengebied.

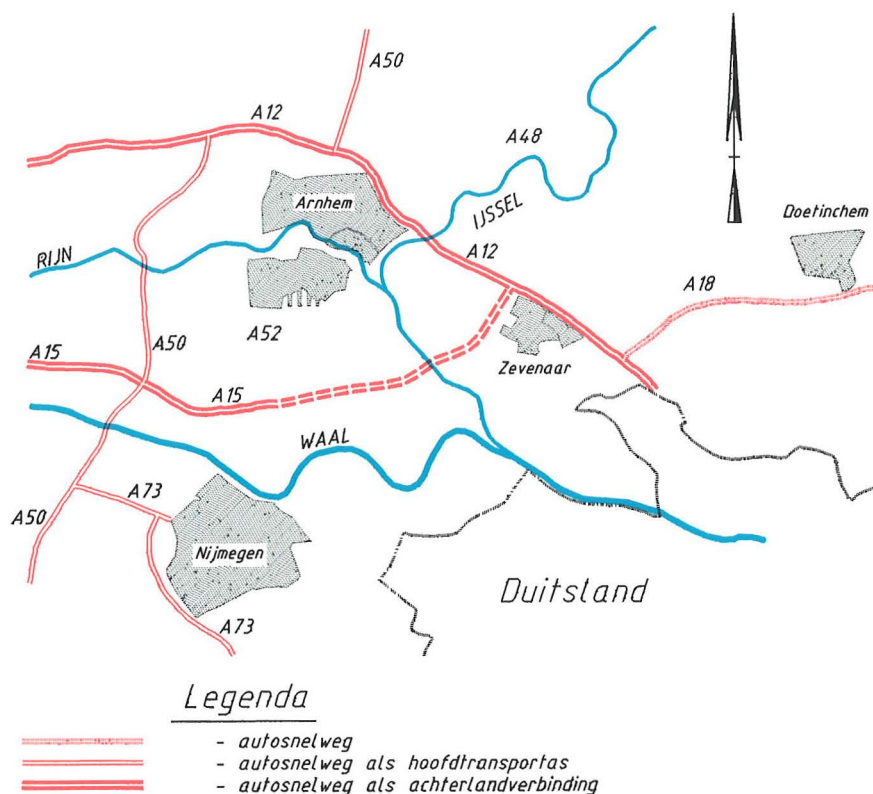
Dat wilde zeggen dat de regio het de komende decennia zou moeten doen met het bestaande wegennet dat inmiddels wel was uitgebreid met de A50, gedeelte Arnhem - Apeldoorn en de Pleyroute.

Dit beleidsvoornemen heeft in deze regio de gemoederen fors in beweging gebracht. Van de kant van de lokale overheden en het bedrijfsleven werd aangedrongen op herziening van het voornemen. Een en ander heeft in 1990 geleid tot het uitbrengen van de Pleitnota 'A15 Valburg - A12, onmisbaar als hoofdverbinding' door het Provinciaal Bestuur van Gelderland met als resultaat het in het hoofdwegennet opnemen van de verbinding knooppunt Ressen - Duiven (A12) in deel d (de regeringsbeslissing) van het Tweede SVV (zie figuur 1). De regeringsbeslissing is in december 1990 door de Tweede Kamer vastgesteld. De toelichting op dit onderdeel luidt:

ontbrekende schakel in de verbinding Rotterdam - Ruhrgebied. Uit een tracéstudie zal moeten blijken of het bereikbaarheidsaspect opweegt tegen de schade die de aanleg met zich meebrengt voor de natuur en het landschap.



De Rijnstrangen



Figuur 1. Hoofdwegenet Tweede SVV deel d.

Aan deze toelichting werd overigens toegevoegd dat het hier gaat om een nieuwe verbinding met de status van hoofdtransportas en achterlandverbinding waarvoor de tracéprocedure moet worden doorlopen en voorts dat realisatie pas op langere termijn (de periode 2000-2010) valt te verwachten.

De hierboven aangehaalde passage uit het Tweede SVV is in feite een instructie aan de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Gelderland om een tracéstudie te starten. Uit de tracéstudie moet blijken of, wanneer tegemoet gekomen wordt aan de vraag naar vervoer van personen en goederen door de aanleg van het ontbrekende gedeelte van de A15, de bijdrage aan het welzijn van de gemeenschap per saldo positief is.

Bij de vaststelling van een geheel of gedeeltelijk nieuw tracé moet, ingevolge de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne (WABM), een milieu-effektrapport worden opgemaakt. Dit MER moet worden opgesteld door de initiatiefnemer (Rijkswaterstaat, directie Gelderland) volgens richtlijnen vastgesteld door het bevoegd gezag (Minister van Verkeer en Waterstaat). Ten behoeve van zinvolle inspraak, advisering over en vaststelling van de richtlijnen voor het MER dient de studie voldoende duidelijk en afgebakend te zijn. Daarom moet de initiatiefnemer een zogenaamde startnotitie opstellen met als neven doel de vaststelling van richtlijnen waaraan het MER moet voldoen. In de startnotitie wordt beschreven:



- wat met de studie wordt beoogd;
- de plaats, de aard en de omvang van de studie;
- welk besluit wordt genomen;
- een globale aanduiding van de milieugevolgen;
- de feitelijke en bestuurlijke context.

De startnotitie beoogt dus niet meer dan het op gang brengen van een proces van gedachtenvorming, inspraak, advisering, effectbeschrijving, ontwerp en besluitvorming.



2. PROBLEEMVERKENNING EN DOEL VAN DE STUDIE.

2.1. Probleemverkenning.

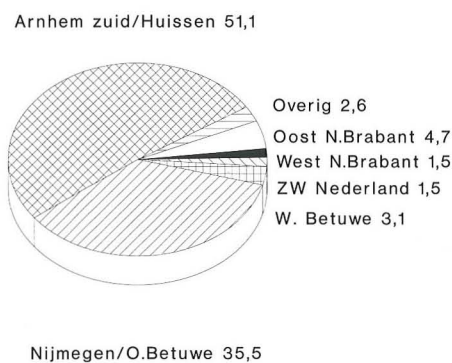
Verkeersontwikkeling op het hoofdwegennet.

In de regio Midden-Gelderland wordt het landschap doorsneden door de rivieren Waal, Rijn en IJssel. Een groot aantal rivierkruisingen ligt juist in het rijkswegennet. Zowel het lokale, als het (boven)regionale verkeer is in belangrijke mate aangewezen op het gebruik van deze oeververbindingen.

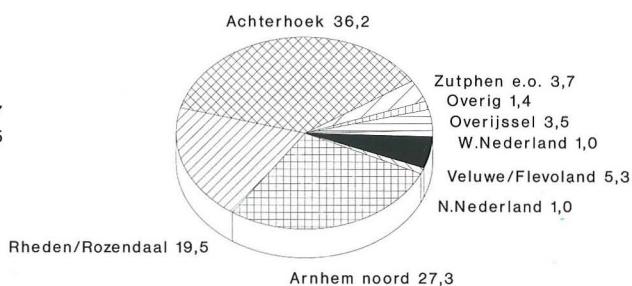
De directe nabijheid van de grens met Duitsland en de beperking van het aantal grensovergangen, de aanwezigheid van natuurgebieden en stedelijke gebieden zijn factoren die samen met de ligging van de rivieren de structuur van het hoofdwegennet in sterke mate hebben bepaald. Het gevolg is dat de weggebruikers een aantal verbindingen niet ononderbroken kunnen volgen en middels de bewegwijzering door het netwerk worden geleid. Zo heeft het verkeer op rijksweg 15 vanuit Rotterdam twee tot drie routes ter beschikking om naar de Achterhoek en Twente te rijden en een zelfde aantal routes om de reis naar Duitsland voort te zetten. De keuze uit deze routes wordt in belangrijke mate bepaald door de problemen die men zowel binnen als buiten dit gebied op de afzonderlijke routes verwacht. Echter niet op alle routes is doorgaand verkeer gewenst, met name niet op het lokale wegennet.

De omvang van het doorgaande verkeer op het lokale wegennet valt overigens mee, zoals blijkt uit een recent gehouden onderzoek naar de herkomst en bestemming van het verkeer op de stadsbruggen in Arnhem (John Frostbrug en Nelson Mandelabrug) en op de Waalbrug Nijmegen in de A52. Slechts minder dan tien tot vijftien procent van het verkeer op elk van deze bruggen is doorgaand verkeer.

herkomsten in procenten



bestemmingen in procenten

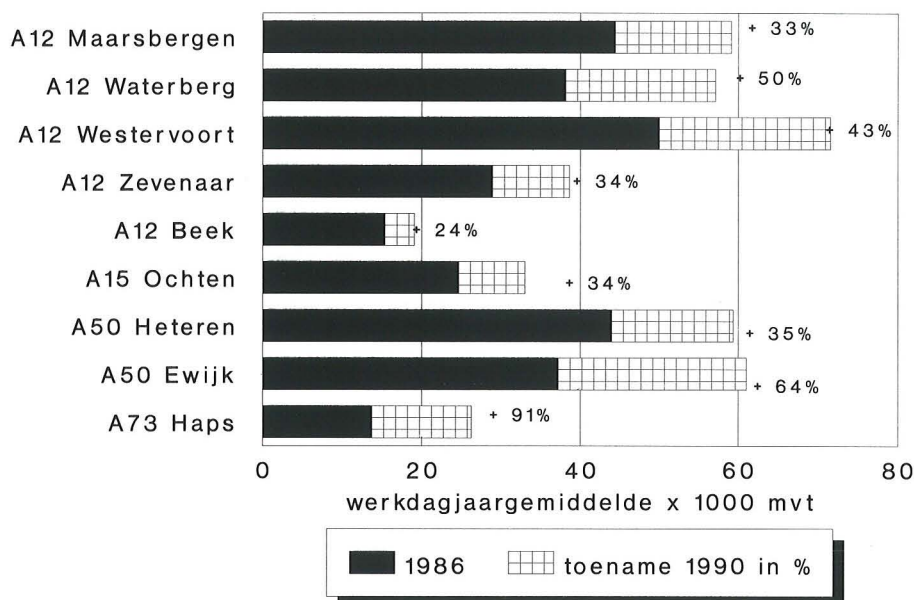


Figuur 2. Herkomsten en bestemmingen uit enquête Pleyroute.



Met name de aanleg van de Pleyroute (S102) heeft gezorgd voor een belangrijke vermindering van het doorgaande verkeer op het lokale wegennet in Arnhem. Als gevolg hiervan doet zich echter op de Pleyroute zelf tijdens de spitsuren in steeds sterkere mate congestie voor. De eventuele doortrekking van rijksweg 15 kan mogelijk voor een ontlasting van de Pleyroute zorgen. Uit eerste verkenningen blijkt dat ongeveer 25 procent van het verkeer op de Pleyroute over kan gaan naar rijksweg 15.

Ook op de Waalbruggen bij Nijmegen doet zich in de spitsuren congestie voor. Voor het wegnemen van deze knelpunten is de aanleg van rijksweg 15 echter van weinig of geen betekenis.



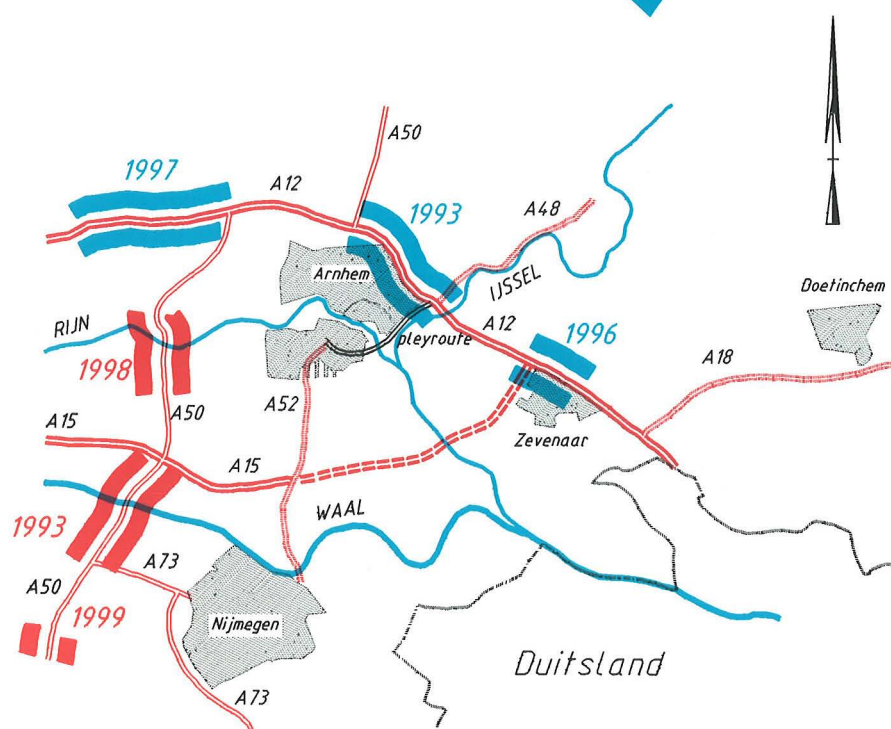
WXPI DEC. 1990

Figuur 3. Verkeersontwikkeling 1986-1990 op rijkswegen in en nabij het studiegebied.

De verkeersontwikkeling op de rijkswegen in de regio Midden-Gelderland is de laatste jaren hoger dan gemiddeld op gelijksoortige wegen in geheel Gelderland. Het autogebruik in deze regio is ook hoger dan landelijk gemiddeld. In sterke mate bepalend voor deze ontwikkeling is het 'uit elkaar groeien' van wonen en werken door de bouw van een aantal woonkernen op afstand van werkgelegenheidsconcentraties, zoals het geval is bij de groeikernen Duiven en Westervoort.

Met name op de rijkswegen 12 en 50 wordt verwacht dat bij een verdergaande groei van de automobiliteit de kans op congestie toeneemt, waarbij de gestelde norm voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op deze wegverbindingen langdurig zal worden overschreden.

De capaciteit van het onderliggende wegennet lijkt ontoereikend om de groei van het autoverkeer op te vangen, nog afgezien van de vraag of een dergelijke ontwikkeling gewenst is.



Legenda

-  1991 = jaar waarin 2%-norm wordt overschreden op achterlandverbindingen.
-  1991 = jaar waarin 5%-norm wordt overschreden op overige hoofdverbindingen

Figuur 4. Termijn waarop de congestienorm volgens het Tweede SVV wordt overschreden.

Geleiding en beperking van de mobiliteit zal nodig zijn om de bereikbaarheid van Arnhem en Nijmegen te waarborgen en om het hoofdwegennet functioneel te laten zijn voor het verkeer dat op het gebruik ervan is aangewezen.

Naast invoering van mobiliteitsbeperkende maatregelen worden aanleg en verbreding van wegverbindingen slechts in beperkte mate overwogen. Voor deze regio zijn in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, naast de eventuele doortrekking van rijksweg 15, indicatief alleen de verbreding van rijksweg 12 voor het gedeelte Ede-Duitse grens en de verbreding van rijksweg 50 voor het gedeelte Valburg-Ewijk voorzien.

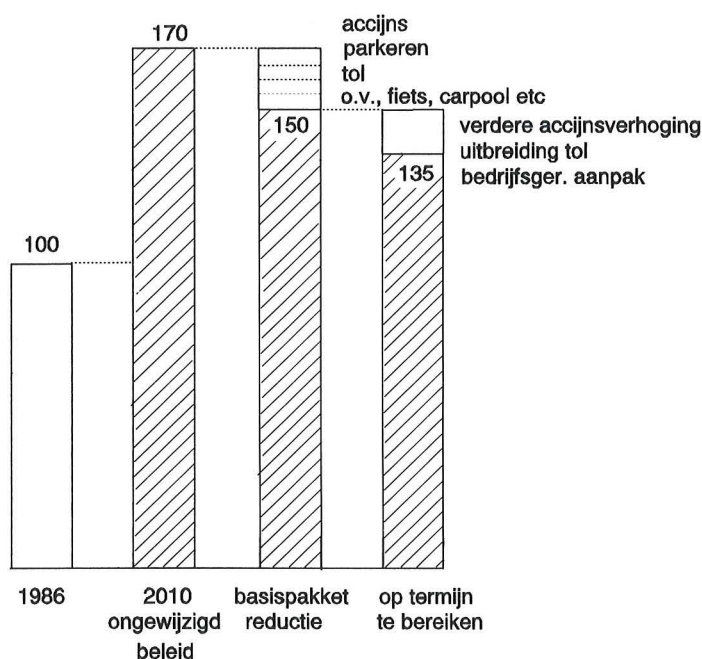
Van eerstgenoemde verbinding is het gedeelte tussen het knooppunt Velperbroek en de aansluiting Duiven, inclusief een extra brug over de IJssel, reeds in uitvoering. Met betrekking tot de verbreding van andere gedeeltes van rijksweg 12 is nog geen besluit genomen. Wel zal dit jaar een onderzoek gestart worden naar de noodzaak en de mogelijkheden van verbreding van deze rijksweg tussen Utrecht en Arnhem. Omdat de N.V. Nederlandse Spoorwegen in diezelfde corridor plannen heeft voor een hogesnelheidslijn tussen Utrecht en Arnhem worden beide initiatieven gebundeld en gezamenlijk in studie genomen.



De kans bestaat dat ook bij een besluit tot verbreding van rijksweg 12 de verkeersdruk op de regio zo hoog zal zijn dat doortrekking van rijksweg 15 overwogen moet worden.

Voorlopige schattingen wijzen uit dat in het jaar 2010 mogelijk circa 43.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik zullen maken van de doortrekking van rijksweg 15. Verwacht wordt dat driekwart van dit verkeer over komt van andere routes, zoals van de rijkswegen 1, 12 en 50, alsmede van de drie oeververbindingen bij Arnhem in het lokale en regionale wegennet.

Verwacht wordt dat het niet doortrekken van rijksweg 15 mogelijk een negatieve invloed zal hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de vervoerregio Arnhem/Nijmegen, ook als in het verkeer- en vervoerbeleid de doelstelling om de groei van de automobiliteit drastisch af te remmen, gehaald wordt, en er aan de bestaande wegen maatregelen worden getroffen om tot een betere benutting van het hoofdwegennet te komen.



Bron: DVK, PtSVV

Figuur 5. Toegestane groei 1986-2010 volgens Tweede SVV deel d.

Zakelijk verkeer.

Met het oog op de versterking van de positie van Nederland als distributieland zijn verkenningen uitgevoerd om het goederenvervoer over weg, rail en water te verbeteren. De doortrekking van rijksweg 15 is een van de opties. Daarnaast zijn plannen in voorbereiding voor de aanleg van de Betuwespoorlijn met een aantakking op het Duitse spoorwegennet bij Emmerich, alsmede voor het verbeteren van het transport over water, met name over de rivier de Waal.

Eventuele mogelijkheden voor een overgang van het wegvervoer naar het railvervoer en naar het vervoer over water worden betrokken in de studie.



Ruimtelijke ontwikkelingen in Midden-Gelderland.

Behalve door de autonome ontwikkeling en het beleid om de groei van de automobiliteit te beperken wordt de belasting van het wegennet in de toekomst bepaald door de ruimtelijke ontwikkeling van het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen. In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra staat daarover, dat voor Gelderland te zamen met Noord-Brabant in de periode 1995-2015 een woningtoevoeging wordt ingeschat van circa 240.000 woningen; een nadere uitsplitsing naar het knooppunt Arnhem-Nijmegen wordt hierbij echter niet gegeven. Ter vergelijking Arnhem heeft nu ongeveer 58.000 en Nijmegen circa 60.000 woningen.



Nieuwe woningbouwlocaties

Na afronding van de bestaande ontwikkelingsrichtingen en uitgaande van een maximaal gebruik van de mogelijkheden voor herstructurering en verdichting van Arnhem en Nijmegen, worden in Gelderland Driel-Oost (voor Arnhem) en de Waalsprong (voor Nijmegen) als mogelijke lokaties in de nota aangegeven.

Beide mogelijkheden zijn gebaseerd op de nota 'Arnhem-Nijmegen ligt goed', waarin Gedeputeerde Staten haar plannen en ideeën over de mogelijkheden ter discussie hebben gesteld. In deze nota is de omvang van de benodigde woningbouw in deze regio geraamd op 31.500 tot 57.500 woningen voor de periode 1988-2014.

Nadat Provinciale Staten zich op 24 oktober 1990 hebben uitgesproken over het ontwikkelingsmodel Arnhem-Nijmegen hebben zij Gedeputeerde Staten opdracht gegeven om de haalbaarheid van een en ander na te gaan en daarover binnen twee jaar te rapporteren. Daarvoor is een projectstructuur in het leven geroepen, te weten de Interbestuurlijke Begeleidingscommissie knooppunt Arnhem-Nijmegen (IBBC-KAN).

2.2. Doel van de studie.

Vanuit de hierboven beschreven problematiek dient de studie antwoord te geven op de navolgende vragen:

1. Wat zijn de gevolgen van de genoemde ontwikkelingen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid in het studiegebied.
2. Welke mogelijkheden leiden tot een oplossing:
 - niets doen;
 - verbeteren van bestaande infrastructuur;
 - doortrekken van rijksweg 15;
 - beïnvloeden van de vervoerswijze voor zowel het personen als het goederenvervoer;
 - een combinatie van genoemde mogelijkheden.
3. Wat zijn de positieve en negatieve effecten (gevolgen) van de verschillende oplossingen voor het milieu, de economie, het verkeer en vervoer en de ruimtelijke ordening.



3. TE BESTUDEREN ALTERNATIEVEN.

3.1. Studiegebied.

Op basis van de probleemverkenning uit het vorige hoofdstuk is de omvang van het studiegebied te bepalen. Voor deze studie zullen twee gebieden onderscheiden worden:

Invloeds-studiegebied.

Het gebied waarbinnen een eventuele doortrekking van rijksweg 15 invloed kan hebben, staat aangegeven op kaart 1. Dit invloeds-studiegebied wordt globaal begrensd door de A50 - A12 - Nederlands-Duitse grens - A77 - A73 en moet gezien worden als een soort maximum gebied. Omdat per aspect de effecten telkens een andere reikwijdte zullen hebben, zal niet altijd het gehele gebied in beschouwing worden genomen.

Inpassings-studiegebied.

In de mer/tracéstudie zal een aantal traceringsalternatieven worden meegenomen. Het gebied waarbinnen de inpassingsmogelijkheden van tracés beschouwd zijn, is nader aangeduid op kaart 2. De globale begrenzing van het inpassings-studiegebied wordt gevormd door de A52 - Pleyroute - A12 - Nederlands-Duitse grens - Rijn - Waal.

3.2. Nul-alternatief.

Bij het nul-alternatief worden geen maatregelen getroffen om de problemen, zoals deze volgen uit de nadere probleemverkenning, op te lossen of te verminderen. Bij dit alternatief wordt uitgegaan van de bestaande situatie met dien verstande, dat alle op dit moment in voorbereiding of in uitvoering zijnde werken op het gebied van de weginfrastructuur en het openbaar vervoer, zullen worden afge- maakt. Het nulalternatief zal als zelfstandig alternatief worden be- schouwd en geldt tevens als referentiekader voor de andere alternatieven.

3.3. Nulplus-alternatief.

Het nulplus-alternatief gaat uit van de bestaande situatie waarbij, naast de reeds in voorbereiding of in uitvoering zijnde werken, in beperkte mate extra verbeteringen worden aangebracht aan de weginfrastructuur en het openbaar vervoer. Deze verbeteringen zul- len met name gericht zijn op de reeds aanwezige en in de toekomst te verwachten knelpunten. Voor wat betreft de weginfrastructuur zijn te noemen het weggedeelte van rijksweg 50 tussen de knooppunten Valburg en Ewijk inclusief de beide knooppunten en de oeverver- binding over de Rijn in rijksweg 50. Tevens zijn te noemen de wegge- deelten van rijksweg 12 tussen het knooppunt Waterberg en het Velperbroekcircuit en tussen Duiven en Zevenaar, alsmede het Vel- perbroekcircuit zelf en het knooppunt Grijsoord.

Ook zullen mogelijke verbeteringen aan de Pleyroute in studie worden genomen.



3.4. Tracerings-alternatieven.

In het MER zullen drie tracémogelijkheden voor rijksweg 15 worden opgenomen. Het in 1962 vastgestelde 'Rijnstrangentracé' zal niet opnieuw in studie worden genomen. Zoals in de inleiding is aangegeven bestaat tegen dit tracé grote weerstand in de regio.

De navolgende tracés zullen worden onderzocht (zie kaart 3):

Alternatief I.

Een tracering waarbij rijksweg 15 vanaf Bemmelen in oostelijke richting wordt doorgetrokken langs de zuidzijde van de dorpen Angeren en Loo. Tussen Angeren en Loo zal het Pannerdensch Kanaal worden gekruist. Het tracé loopt vervolgens langs de noordzijde van Groessen. Tussen Duiven en Zevenaar wordt aangesloten op rijksweg 12. Vanaf dit aansluitpunt op de A12 tot aan het bestaande knooppunt Oud-Dijk (A12/A18) maakt de A15 gebruik van het betreffende weggedeelte van de A12. Eventuele verbreding van dit gedeelte zal in de verdere studie worden betrokken.

Alternatief II.

Dit alternatief kent eveneens een tracering ten zuiden van Angeren. Het tracé passeert echter na de kruising met het Pannerdensch Kanaal het dorp Groessen aan de zuidkant. Vervolgens zal het tracé tussen Duiven en Zevenaar aansluiten op rijksweg 12 waardoor er ook in dit alternatief sprake is van een bajonet in de doorgaande route Rotterdam - Twente.

Alternatief III.

Bij dit alternatief buigt het tracé vanaf Bemmelen meer in zuidoostelijke richting af. Langs de noordzijde van Doornenburg en Pannerden passeert het tracé het Rijnstrangengebied aan de zuidzijde. Nabij Herwen en Aerdt wordt het tracé in noordoostelijke richting afgebogen om vervolgens ten oosten van Babberich aan te sluiten op rijksweg 12. Nadere studie moet uitwijzen of het tracé kan aansluiten in het knooppunt Oud-Dijk of dat een nieuw knooppunt moet worden gerealiseerd op de A12.

In zijn algemeenheid geldt dat de bovenvermelde alternatieven momenteel slechts globaal zijn aan te geven. De nadere inpassing zal pas plaatsvinden nadat in de verdere studie uitvoerig onderzoek heeft plaatsgevonden.

Voor de kruising met het Pannerdensch kanaal zal een tunnel- en brugvariant worden onderzocht.

Bij de tracering van de alternatieven I en II zal nadrukkelijk onderzocht worden in hoeverre bundeling mogelijk is met de door de N.V. Nederlandse Spoorwegen voorgestelde tracering van de Betuwe-spoorlijn. Tevens zal daar waar mogelijk aansluiting gezocht worden bij de recent aangelegde 380 kV hoogspanningsleiding.



Kasteel Doornenburg



3.5. Andere vervoerswijze alternatief.

Bij dit alternatief zal worden nagegaan in hoeverre het stimuleren van andere vervoerswijzen een oplossing voor toekomstige vervoerproblemen kan betekenen. Voor het personenvervoer zal worden uitgegaan van een optimaal gebruik van het openbaar vervoer. Als uitgangspunt zullen de maatregelen, voorgesteld in de nota 'In stappen naar de toekomst, OVx2, voorbeeldregio Arnhem - Nijmegen', gehanteerd worden. In deze nota wordt uitgegaan van een totaal pakket maatregelen, dat zich niet beperkt tot alleen de infrastructurele aanpassingen in het openbaar vervoer, maar zich ook richt op de aspecten service, marketing en veranderend reisgedrag. Tevens zullen stimuleringsmaatregelen voor fietsverkeer worden onderzocht.

Voor het goederenvervoer zal onderzocht worden welke mogelijkheden er zijn om meer vervoer van weg naar rail en water over te hevelen. Met name de op dit moment in studie zijnde Betuwelijn en de Waal zullen hierbij een belangrijke rol spelen.

Overigens zullen in dit alternatief beperkte uitbreidingen voor het wegverkeer niet op voorhand worden uitgesloten, indien deze nodig zijn om aan de gestelde doelstellingen van de studie tegemoet te komen. Uiteraard zullen deze uitbreidingen moeten passen binnen het uitgangspunt van het stimuleren van andere vervoerswijzen.



Van weg naar rail en water?

3.6. Meest milieuvriendelijke alternatief.

In elk MER dient een alternatief te worden aangegeven, waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. Hoe dit alternatief er precies uitziet, is op dit moment nog niet aan te geven. Pas nadat aan de hand van de overige alternatieven inzicht is verkregen in de mogelijke milieu-effecten en in de effect-beperkende maatregelen kan een meest milieu vriendelijk alternatief worden bepaald. Er wordt van uitgegaan dat een dergelijk alternatief ontstaat door aan één van de overige alternatieven, dan wel aan een combinatie van alternatieven, mitigerende (= verzachtende) en compenserende maatregelen toe te voegen ten gunste van milieu, natuur en landschap. Het op deze wijze opgebouwde alternatief zal als zelfstandig alternatief in de beoordeling worden betrokken.



4. NATUUR EN LANDSCHAP IN HET STUDIEGEBIED.

Het inpassings-studiegebied behoort tot het jonge rivierklei-landschap. Het gebied kan worden opgedeeld in landschappelijke eenheden als aangegeven op kaart 2. Op deze kaart zijn ook de gebiedsdelen aangegeven die uit een oogpunt van natuur- en landschapsbehoud als meest waardevol moeten worden beschouwd.

De onderscheiden eenheden worden hierna kort toegelicht.

Het stroomruggen- en oeverwallengebied.

De stroomruggen en oeverwallen (inclusief eventuele overslaggronden) zijn de wat hoger gelegen afzettingen van lichtere rivierklei. Ze liggen langs de randen van de Over-Betuwe, in een strook ten zuiden van Duiven en Zevenaar en op het Gelders Eiland. Ten oosten van Babberich komen over een geringe oppervlakte (dek)zandafzettingen voor die niet als zodanig op de kaart zijn aangegeven. Door de geschikte omstandigheden zijn ze het eerst door de mens in gebruik genomen. Ook nu nog worden ze gekenmerkt door een relatief dichte bebouwing en een intensief en gevarieerd agrarisch grondgebruik. Kassengebieden komen voor bij Huissen en Groessen.

Als gevolg van het intensieve grondgebruik is de ecologische betekenis van de stroomruggen en oeverwallen doorgaans beperkt. Waardevolle vegetaties komen nog voor op dijken en bermen.

Het gebied ten oosten van Babberich (kasteel Babberich en omgeving) is vegetatiekundig van belang vanwege het voorkomen van goed ontwikkeld vochtig loofbos en stroomdalgrasland.

Het kommengebied.

Kommen zijn de relatief laaggelegen afzettingen van zware rivierklei achter de oeverwallen. Dergelijke kommen liggen in het centrale deel van de Over-Betuwe en in het noorden van het studiegebied tussen Westervoort en Zevenaar. Vanouds waren dit open, slecht ontsloten en natte gebieden met een extensief agrarisch gebruik.

Door allerlei ontwikkelingen, zoals verbetering van de ontwatering, aanleg van wegen, vestiging van landbouwbedrijven en stedelijke uitbreiding, hebben veel kommen hun oorspronkelijke karakter verloren.

Tussen Duiven en Zevenaar en in het Broek is de openheid nog goed bewaard gebleven.

De vegetatiekundige betekenis van de kommen is beperkt. Interessante vegetaties kunnen nog aangetroffen worden in slootkanten en op wegbermen.

Het Broek is een redelijk goed weidevogelgebied. Het fungeert bovendien als fourageergebied voor bijvoorbeeld ganzen en zwanen.

Het gebied van de ingepolderde uiterwaarden.

Het gebied van de ingepolderde uiterwaarden (grotendeels samenvallend met het Rijnstrangengebied) omsluit aan de noord- en oostzijde het Gelders Eiland. Het bestaat uit een aantal afgesneden oude Rijnarmen met daartussen en daarlangs bedijkte uiterwaarden die in agrarisch gebruik zijn. Tot het eind van de jaren vijftig werd bij hoge waterstanden op de Rijn middels de Spijkse overlaat Rijnwa-



Het Broek



ter door dit gebied afgevoerd. In 1960 is de Spijkse overlaat verhoogd tot een hoogwaterkering. In 1969 is ook de benedenstroomse uitmonding van de oude Rijnstrangen met een hoogwaterkering afgesloten. Met het op deze plaats gebouwde gemaal Kandia kan het nu geheel ingedijkte gebied bemalen worden.

Het landschapsbeeld wordt bepaald door de afwisseling van open, tamelijk reliëfrijke, omdijkte uiterwaarden en het gesloten gebied van de oude Rijnarmen, met een begroeiing van wilgenstruwelen en -bossen. Er komt weinig bebouwing in het gebied voor en de ontsluiting is slecht.

Het gebied van de ingepolderde uiterwaarden is ecologisch zeer waardevol. De vegetatiekundige betekenis wordt bepaald door stroomdalgraslanden, water- en moerasvegetaties, wilgenstruweel en -bos.

Het gebied is een van de kwalitatief rijkste vogelgebieden van Nederland. Het is broedgebied voor weide- en moerasvogels en rust- en voedselgebied voor bijvoorbeeld ganzen. De betekenis van het gebied voor vogels houdt verband met nabijgelegen waardevolle gebieden in de uiterwaarden. Voor andere diersoorten (zoogdieren, amfibieën en vissen) wordt het gebied van toenemend belang geacht.

De uiterwaarden.

De uiterwaarden liggen aan weerszijden van de grote rivieren. Ze worden begrensd door bandijken en dienen in de eerste plaats voor de afvoer van water, ijs en sediment. Ze zijn voornamelijk als grasland in gebruik. De uiterwaarden zijn een in hoofdzaak open gebied met weinig bebouwing en opgaande begroeiing. Ze zijn rijk aan microreliëf. Op veel plaatsen is open water aanwezig als gevolg van ontgrondingen. Door het extensieve gebruik, de gevarieerde milieuomstandigheden en de aaneengesloten ligging, is de ecologische betekenis van de uiterwaarden groot.

Van de Gelderse cultuurgebieden hebben de uiterwaarden de hoogste vegetatiekundige waarde. Deze waarde wordt bepaald door stroomdal-graslanden, moerasvegetaties (kleiputten), wilgenstruwelen en -bos (kleiputten), oevervegetaties, hagen en droge ruigtes.

Over het geheel genomen zijn de uiterwaarden van groot belang als broedgebied voor weide- en moerasvogels. Dit geldt in het bijzonder voor de uiterwaarden langs de Waal, de Loowaard bij Loo en de Lobberdensche Waard bij Pannerden. Het Gelderse rivierengebied is van internationale betekenis voor overwinterende ganzen, zwanen en eenden. Deze vogels vinden in de uiterwaarden rust- en slaapplekken van waaruit ze veelal binnendijs gelegen fourageergebieden gebruiken. De belangrijkste slaapplekken liggen langs de Waal en in de Bijland. Wat de overige fauna betreft, kan nog opgemerkt worden dat door het naast elkaar voorkomen van droge en natte milieus de uiterwaarden zeer geschikt zijn voor diverse soorten amfibieën.

Stads- en dorpsgebied.

Recente stedelijke ontwikkelingen hebben zich vooral voorgedaan in het gebied tussen Arnhem en Nijmegen (Arnhem-Zuid, Elst, Huissen, Bemmelen) en in de kernen Westervoort, Duiven en Zevenaar.

Hier liggen ook de spoorlijnen, de belangrijkste wegen en bedrijfsterrinen. In Arnhem-Zuid en Duiven zal het woongebied nog worden uitgebreid.



Wilgenstruwelen en -bossen



5. PROCEDURES EN BELEIDSKADER.

5.1. Besluitvormingsprocedures.

De beslissing over de daadwerkelijke aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur en de eventueel daaraan gekoppelde tracévaststelling wordt genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. De procedure rond de besluitvorming is er op gericht dat het bevoegd gezag (in deze de Minister) zijn besluit kan nemen op basis van inspraak en gedegen advisering. In geval van een belangrijke ingreep wordt een dergelijk besluit genomen na zorgvuldige afweging van de noodzaak en van de voor- en nadelen van de alternatieve oplossingen. Voor die zorgvuldige afweging zijn momenteel een drietal instrumenten beschikbaar:

- de (nog) niet wettelijke tracévaststellingsprocedure (hierna te noemen de tracéprocedure);
- de wettelijke regeling voor de milieu-effektrapportage (m.e.r.-procedure);
- de bestemmingsplanprocedure (Wet op de Ruimtelijke Ordening).

In geval van het hanteren van de tracéprocedure wordt de procedure rond het opstellen van het milieu-effektrapport geïntegreerd in de tracéprocedure. Na vaststelling van het tracé volgt dan de planologische inpassing via de bestemmingsplanprocedure (zie bijlage 1).

Wat betreft de proceduretijden neemt, zolang de tracéprocedure nog niet wettelijk is geregeld via de Tracéwet, de procedure rond het opstellen van het milieu-effektrapport de meeste tijd in beslag. De gecombineerde tracé/m.e.r.-procedure wordt, zoals reeds eerder aangegeven gestart met de zogenaamde startnotitie, waarin het voornemen van de initiatiefnemer wordt gepresenteerd. Met enige vereenvoudiging kunnen in de samenhangende procedures vanaf het opstellen van de startnotitie gefaseerd een zevental stappen worden onderscheiden:

stap 1: opstellen en bekendmaken startnotitie.

Na enige voorbereiding wordt het voornemen door de initiatiefnemer, in casu de regionale directie van de Rijkswaterstaat, gepresenteerd in de vorm van een startnotitie. De startnotitie is niet meer dan een schriftelijke mededeling aan het bevoegd gezag (de Minister van Verkeer en Waterstaat) over het voornemen. Deze schriftelijke mededeling moet overigens wel aan bepaalde inhoudelijke voorwaarden voldoen. Het voornemen wordt door het bevoegd gezag bekend gemaakt.

stap 2: inspraak en vaststellen richtlijnen.

Nadat de startnotitie bekendgemaakt is, worden veelal door de initiatiefnemer op vrijwillige basis informatie-avonden belegd, waar uitleg wordt gegeven over het doel van het voornemen.



Een ieder wordt vervolgens in de gelegenheid gesteld om schriftelijke opmerkingen in te dienen bij het bevoegd gezag. Aan de hand van de startnotitie en de binnengekomen reacties en mede op basis van het advies van de Commissie m.e.r. (Cie-m.e.r.) worden door het bevoegd gezag de richtlijnen opgesteld.

Deze informatie- en inspraakperiode wordt afgesloten met de uiteindelijke vaststelling van de richtlijnen door het bevoegd gezag.

stap 3: opstellen en bekendmaken van projektnota c.q. milieu-effektrapport (MER).

De initiatiefnemer stelt in deze fase met een onbepaalde tijdsduur de projektnota incl. het milieu-effektrapport op, met inachtneming van de door het bevoegd gezag vastgestelde richtlijnen. De richtlijnen geven o.a. aan welke onderwerpen in het MER aan de orde dienen te komen en tot welke diepte de behandeling moet gaan. In het MER is duidelijk niet aan de orde het beantwoorden van de vraag of de weg er moet komen en zo ja, waar en hoe, maar worden altijd effecten beschreven van verschillende alternatieven, zodat een afweging tussen de verschillende alternatieven mogelijk wordt. De behandeling van de noodzakelijkheidsvraag hoort thuis in het projektnota-gedeelte.

Nadat het MER ontvankelijk is verklaard kan de geïntegreerde projektnota/MER worden bekendgemaakt en eindigt deze fase;

stap 4: inspraak, toetsing en advisering.

Na indiening van de projektnota incl. het milieu-effektrapport wordt deze ter inzage gelegd. De Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat en de Cie-m.e.r. nemen door middel van inspraak kennis van hetgeen door de samenleving wordt ingebracht en betrekken het bij de advisering;

In deze fase met een onbepaalde tijdsduur moet een toetsingsvraag en een beleidsvraag worden beantwoord via twee parallel lopende procedures. De vraagstelling is als volgt:

- komt uit het MER voldoende en kwalitatief goede informatie zodat het milieu-aspect een volwaardige plaats in de besluitvorming kan krijgen (toetsing);
- welk besluit moet op basis van de studie worden genomen (beleid).

Over de toetsingsvraag wordt het bevoegd gezag geadviseerd door de Cie-m.e.r. en de wettelijke adviseurs, te weten de regionale inspectie van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu en de directie Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie. Over de beleidsvraag wordt het bevoegd gezag geadviseerd door de Voorlopige Raad voor Verkeer en Waterstaat. Deze Raad coördineert de te doorlopen procedures en brengt een integraal advies uit over de te nemen maatregelen;

**stap 5: besluitvorming.**

Het bevoegd gezag neemt, mede op basis van de projektnota en het MER, de uitgebrachte adviezen en de resultaten van de inspraak, een besluit over een al dan niet vast te stellen tracé. Van belang is het te weten dat met betrekking tot het nemen van een besluit over het tracé van de Betuwespoorlijn zowel als het tracé voor de A15 de Minister van Verkeer en Waterstaat het bevoegd gezag is;

stap 6: de bestemmingsplanprocedure.

In het geval van vaststellen van een tracé wordt door de initiatiefnemer het plan nader uitgewerkt. Na vaststelling van het plan worden de betrokken gemeenten verzocht het uitgewerkte plan planologisch in te passen. Tijdens die procedure krijgt een ieder weer de gelegenheid in te spreken en bezwaren kenbaar te maken;

stap 7: evaluatie.

Het bevoegd gezag, dat het besluit heeft genomen bij de voorbereiding waarvan een milieu-effektrapport is gemaakt, vergelijkt de feitelijk optredende gevolgen voor het milieu van de betrokken activiteit met de in het MER voorspelde. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan werd verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt op de bekende wijze ter inzage gelegd.

5.2. Juridisch- en beleidskader.

De voorgenomen activiteit waarvoor een besluit wordt gevraagd ter voorbereiding waarvan een MER wordt gemaakt is de vaststelling van het tracé voor rijksweg 15 door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Bij de beslissing door de Minister dient rekening te worden gehouden met wetgevings- en beleidsdocumenten op rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau, waaronder:

Rijk.

- Structuurschets voor de Landelijke Gebieden (1983);
- Structuurschema Landinrichting (1984);
- Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud (1985);
- Structuurschema Openluchtrecreatie (1985);
- Structuurschets voor de Stedelijke Gebieden (1985);
- Indicatief Meerjarenprogramma Milieu 1987-1991;
- Nationaal Natuurbeleidsplan (1989);
- Nationaal Milieubeleidsplan plus (1990);
- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening EXTRA (1990);
- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV 1990);
- Derde Nota Waterhuishouding (NW3 1990);
- Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1991- 1995;
- Wetgeving op het gebied van natuur- en landschapsbescherming, landinrichting, waterbeheer, ruimtelijke ordening en milieu.



Provincie.

- het streekplan Midden-Gelderland (provincie Gelderland 1988);
- provinciale beleidsnota's op het gebied van verkeer en vervoer, natuur- en landschapsbescherming, milieu, waterbeheer;
- ruilverkavelings- en landinrichtingsplannen;
- verordeningen op het gebied van natuur- en landschapsbescherming, waterbeheer en milieu.

Gemeenten.

- gemeentelijke structuurplannen;
- bestemmingsplannen van Elst, Bemmelen, Gendt, Rijnwaarden, Duijven, Zevenaar, Didam en Bergh;
- verkeerscirculatieplannen;
- gemeentelijke verordeningen.



6. TE ONDERZOEKEN EFFECTEN.

Milieu-effecten van de weg zullen optreden in de aanleg- en in de gebruiksfase. Ze kunnen tijdelijk en permanent van aard zijn. Hierna volgt per milieu-aspect een aanduiding van effecten die verwacht kunnen worden en die in het milieu-effectrapport behandeld zullen worden. In dit rapport zal ook beschreven worden met welke maatregelen nadelige effecten kunnen worden beperkt.

Geomorfologie en bodem.

- Werkzaamheden op of in de bodem verstoren de bodem en de geomorfologie.
- Aanleg en gebruik van de weg kunnen bodemverontreiniging tot gevolg hebben.

Water.

- Als er permanente maatregelen nodig zijn om het weglichaam een voldoende drooglegging te geven kunnen grondwaterstandsdalingen optreden.
- Het kan nodig zijn waterlopen te verleggen.
- Bronbemalingen kunnen zettingen en tijdelijke grondwaterstandsdalingen veroorzaken.
- Emissies vanaf de weg kunnen het grond- en oppervlaktewater vervuilen.

Lucht.

- Het wegverkeer veroorzaakt luchtverontreiniging. Langs de weg treedt een verslechtering op van de luchtkwaliteit, die van betekenis kan zijn voor mens, plant en dier.
- In groter verband gezien kan het effect op de luchtkwaliteit door de aanleg van de weg positief zijn.

Geluid.

- Het geluid dat het wegverkeer veroorzaakt heeft gevolgen voor het woonmilieu, de fauna, de recreatie en mogelijk stiltegebieden.
- Door aanleg van de weg kunnen elders verbeteringen optreden.

Woonmilieu.

- De aanleg en het gebruik van de weg zijn van invloed op het woonmilieu in ruime zin. Naast geluid en luchtverontreiniging zijn de barrièrewerking van de weg en de kans op ongelukken, met name ongelukken met gevaarlijke stoffen, van betekenis voor de kwaliteit van het woonmilieu.

Natuur en landschap.

- De weg verstoort het ecologisch functioneren van het gebied. Ter plaatse van de weg verdwijnen de huidige flora en fauna. De beïnvloeding van de fauna kan zich over een groot gebied doen gelden door verstoring langs de weg en van faunistische relaties. Ook wijzigingen in de waterhuishouding kunnen over een groter gebied biologische effecten hebben.



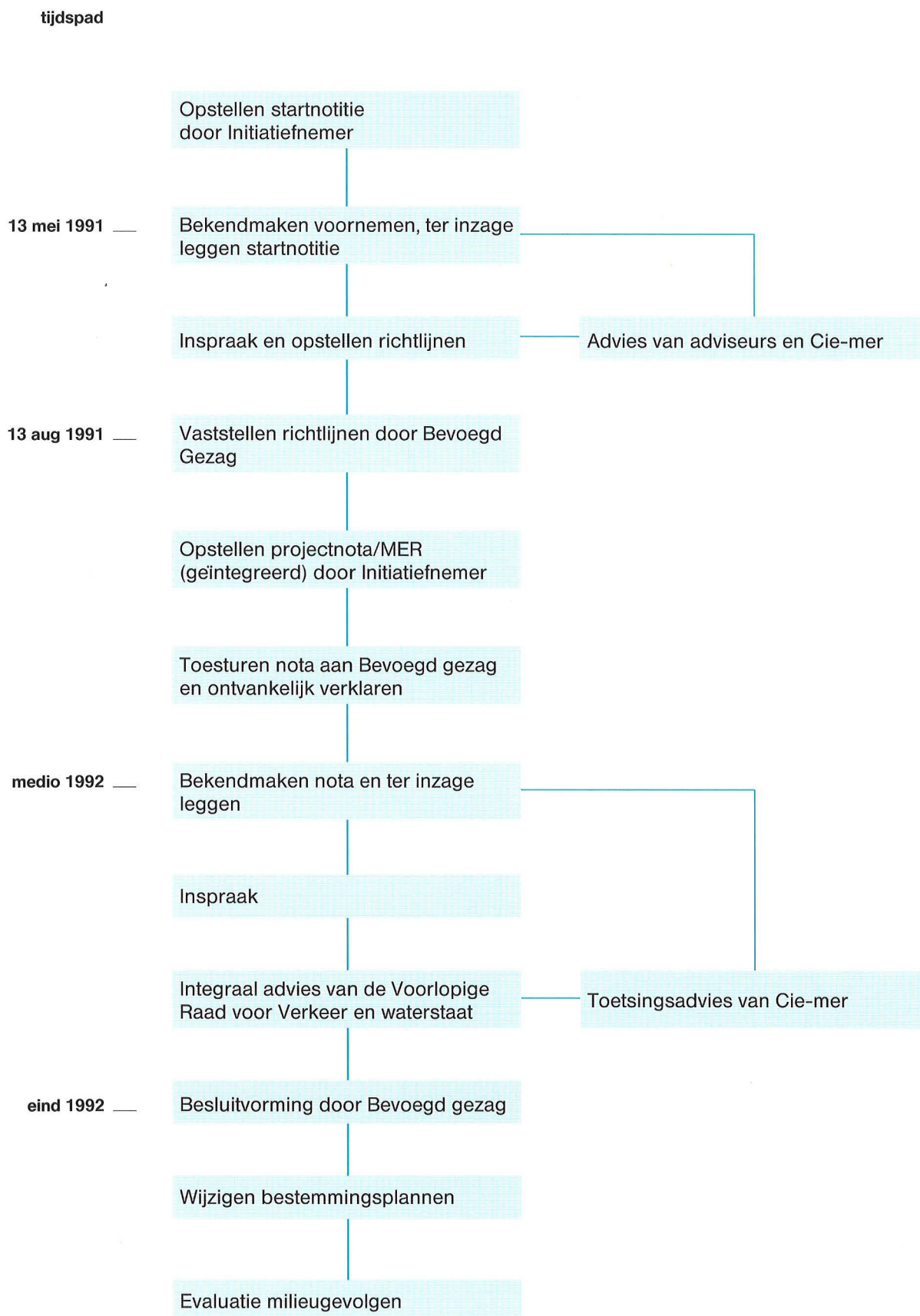
Luchtverontreiniging en geluidhinder



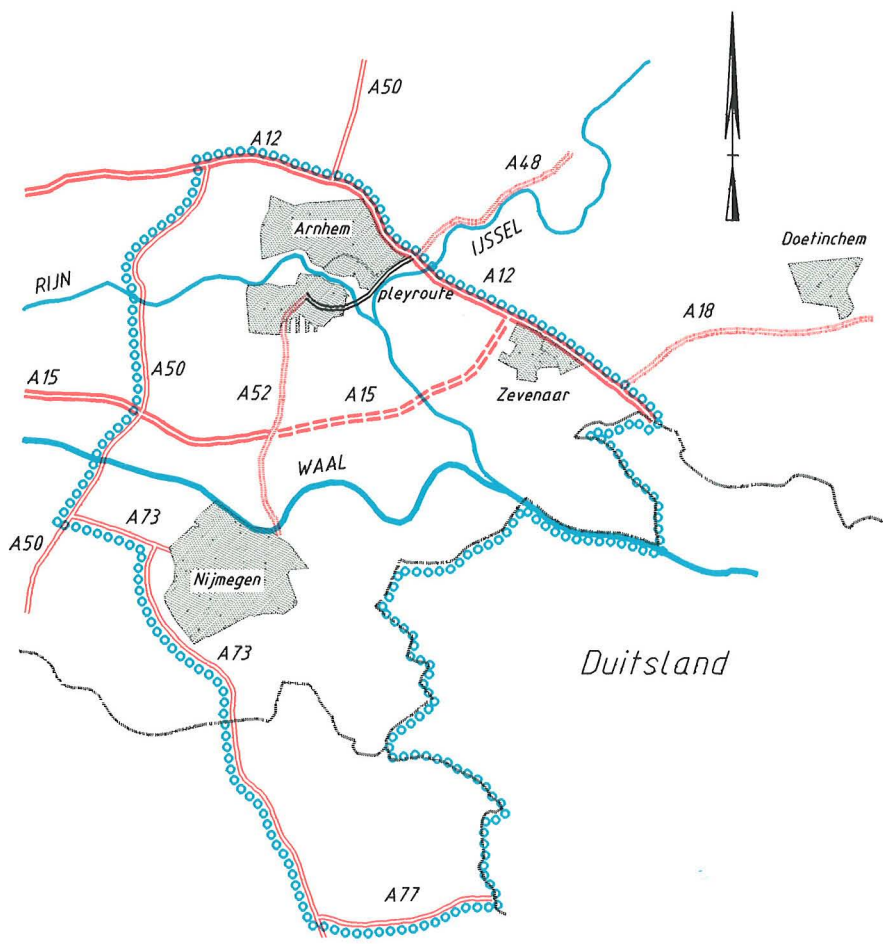
- De aanleg van de weg zal een verandering in de verschijningsvorm van het landschap tot gevolg hebben.
- Bij de aanleg van de weg kunnen cultuurhistorisch waardevolle kenmerken van het gebied worden aangetast.

BIJLAGE 1

DE GEINTEGREERDE TRACE/MER-PROCEDURE



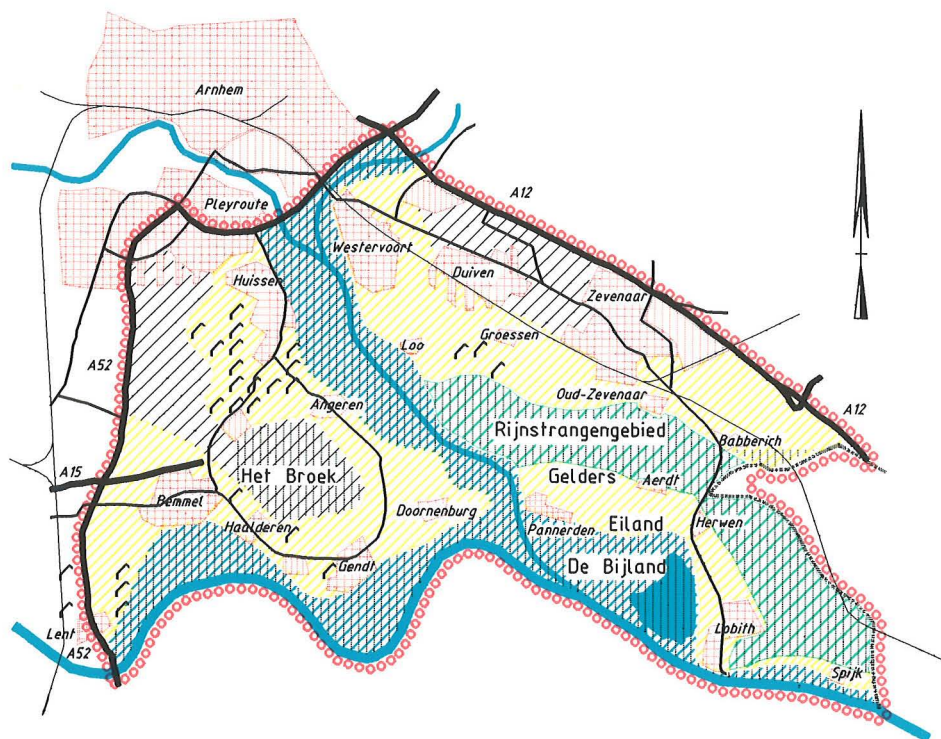
Invloeds-studiegebied



Legenda

- niet-autosnelweg
- autosnelweg
- autosnelweg als hoofdtransportas
- autosnelweg als achterlandverbinding
- grens invloeds-studiegebied

Natuur en landschap inpassings-gebied



Legenda

-  - stroomruggen- en oeverwallengebied
-  - kommengebied
-  - gebied van de ingepolderde uiterwaarden
-  - uiterwaarden
-  - stads- en dorpsgebied (+ uitbreiding)
-  - bedrijfsterrein
-  - meest waardevolle gebiedsdelen uit oogpunt van natuur- en landschapsbehoud
-  - kassengebied
-  - wegen
-  - spoorwegen
-  - water
-  - grens inpassings-studiegebied

