

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport  
A15, gedeelte Flessen - A12

20 juni 1996

360-113

1



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat  
d.t.v. de Directeur-Generaal van  
Rijkswaterstaat  
Postbus 20906  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
IO215910

uw brief  
d.d. 29 maart 1996

ons kenmerk  
U410-96/Sf/yh/360-112

onderwerp  
Toetsingsadvies over Trajectnota/MER  
A15, gedeelte Ressen-A12

doorkiesnr.  
(030) 234 76 38

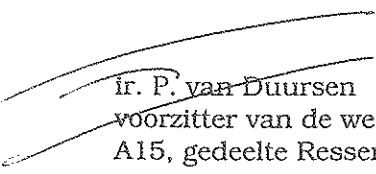
Utrecht,  
20 juni 1996

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de A15, gedeelte Ressen-A12.

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. Het hoofdoordeel over het MER wordt gegeven in hoofdstuk 2 van het advies. Daarnaast vraagt de Commissie, wellicht ten overvloede, uw aandacht voor het volgende.

Dit project staat in sterke samenhang met de Betuweroute. Indien de wijze van uitvoering en inpassing van de Betuweroute in het studiegebied van de mogelijk door te trekken A15 belangrijk zou veranderen, kan dat van belang zijn voor de tracékeuze en uitvoeringswijze van dit deel van de A15. De consequenties van deze samenhang dienen dan nader te worden gezien.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

  
Ir. P. van Duursen  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
A15, gedeelte Ressen-A12

In afschrift aan: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer


Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport  
A15, gedeelte Ressen - A12

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieu-effectrapport  
A15, gedeelte Ressen - A12,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer & Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) door  
de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

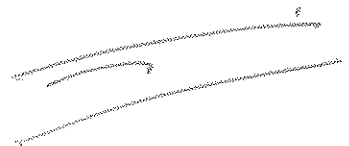
de werkgroep m.e.r. A15, gedeelte Ressen - A12

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 20 juni 1996

## INHOUDSOPGAVE

	<b>Pagina</b>
1. Inleiding	1
2. Hoofdoordeel over het MER	2
3. Toelichting op oordeel over wenselijkheid	2
4. Opmerkingen over het MER ten behoeve van de besluitvorming over de tracékeuze en de OTB-fase	3
4.1 Bodem, grond- en oppervlaktewater	3
4.2 Geluidhinder	4
4.2.1 Stiltegebieden	4
4.2.2 Woon- en leefmilieu (mede in relatie tot uitvoeringsvarianten)	4
4.3 Natuur en landschap	6
4.4 Archeologie, historische geografie en aardwetenschappelijk waardevolle structuren	6
4.5 Compensatie	7
4.6 Monitoring en evaluatie	8

### Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 28 maart 1996, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 64 d.d. 29 maart 1996
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

## 1. INLEIDING

Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland heeft een milieu-effectrapport (MER) opgesteld ten behoeve van besluitvorming over allereerst de *wenselijkheid* van doortrekking van de A15 tussen het knooppunt Ressen en de A12 en zo ja ten tweede welk *tracé-alternatief* dan de voorkeur zou moeten krijgen. De trajectnota/MER is ook openbaar gemaakt om, nu de besluitvorming over de Betuweroute haar afronding nadert, inzicht te geven in de cumulatieve milieugevolgen van de Betuweroute en de A15 te zamen in het betreffende gebied. De milieu-effectrapportage (m.e.r.) is gekoppeld aan het tracébesluit. De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn de bevoegde instanties.

Per brief van 29 maart 1996 is de Commissie voor de m.e.r. door de bevoegde instanties verzocht om advies uit te brengen over de inhoud van het MER. Het MER is vanaf 2 april tot en met 28 mei 1996 ter inzage gelegd. Op 15, 16, 17, 25 april zijn informatiemarkten gehouden. Openbare hoorzittingen werden gehouden op 20 en 21 mei 1996 in respectievelijk Groessen en Bemmelen.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r., verder te noemen de Commissie<sup>1</sup>.

De Commissie heeft beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming en daarbij op grond van artikel 7.26 van de Wm getoetst:

- aan de richtlijnen voor het MER<sup>2</sup>], zoals vastgesteld op 12 augustus 1991;
- op eventuele onjuistheden<sup>3</sup>];
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>4</sup>].

In dit advies wordt in hoofdstuk 2 het hoofdoordeel over het MER weergegeven en toegelicht. In hoofdstuk 3 geeft de Commissie opmerkingen over het MER met aanbevelingen voor de besluitvorming en voor nadere uitwerking in het vervolg van de besluitvorming (OTB-fase).

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen<sup>5</sup>].

---

1 Zie bijlage 3 voor samenstelling van de werkgroep en verdere projectgegevens.

2 Wm, artikel 7.23, lid 2.

3 Wm, artikel 7.23, lid 2.

4 Wm, artikel 7.10.

5 Zie bijlage 4.

## 2. HOOFDOPORDEEL OVER HET MER

Naar het oordeel van de Commissie bevat het MER voldoende informatie om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over de *wenselijkheid* ('nut en noodzaak') van de doortrekking van de A15 tussen het knooppunt Ressen en de A12.

Voor het geval dat tot doortrekking van de A15 wordt besloten, verschaft het MER voldoende informatie over de daarmee verbonden gevolgen voor het milieu om bij de keuze uit de diverse *tracé-alternatieven* het milieubelang volwaardig te laten meewegen. Wel verdienen nadere inpassingsmaatregelen van het voorkeurstracé en de precieze milieugevolgen daarvan nog nadere uitwerking ten behoeve van de ontwerp-tracébesluit (OTB-) fase.

In hoofdstuk 3 wordt het bovenstaande oordeel over de wenselijkheid toegelicht. Hoofdstuk 4 bevat een aantal opmerkingen over het MER ten aanzien van de A15-tracékeuze, met bijbehorende aanbevelingen voor de besluitvorming. Deze opmerkingen doen geen afbreuk aan het hierboven geformuleerde oordeel over het MER in zijn totaliteit.

## 3. TOELICHTING OP OORDEEL OVER WENSELIJKHEID

Een van de hoofdvragen in de richtlijnen is of het primair gaat om een verbinding voor het doorgaande verkeer en vervoer, bijvoorbeeld een hoogwaardige achterlandverbinding voor de mainports voor het goederenvervoer en het zakelijk verkeer over de weg of om de oplossing van een regionale verkeer- en vervoersprobleem (zie richtlijnen pagina 2). Om deze verkeerskundige problematiek nader te kunnen analyseren, zijn in het MER naast vijf tracé-alternatieven voor de A15 ook een nulalternatief uitgewerkt en worden een 'nul-plusalternatief' en een 'structuuralternatief' beschreven. Door deze integrale benadering wordt goed inzicht geboden in de aard van de problematiek van het hoofdwegennet en deels ook van het regionale verkeer- en vervoersnet.

Zonder de verbredingen elders draagt de doortrekking van de A15 volgens het MER slechts gering bij aan de bestrijding van de congestie op het bestaande snelwegennet. De bijdrage van doortrekking van de A15 aan het bevorderen van de regionale bereikbaarheid en de regionale economische ontwikkeling wordt in de trajectnota/MER modelmatig bepaald en wordt kwalitatief voldoende beschreven.

Doortrekking van de A15 zal volgens de trajectnota/MER een positief effect hebben op de mate van congestie op de onderliggende (hoofd)wegen, zoals de Pleyroute. De diverse tracé-alternatieven voor de A15 (I t/m V) scoren in dit verband verschillend. Het doel van de voorliggende studies is primair echter niet het zoeken van een oplossing voor de regionale verkeersproblematiek.

Daarom worden bijvoorbeeld ook geen (ongelijkvloerse) uitvoeringsvarianten van de Pleyroute in beschouwing genomen<sup>6</sup>). Bij de verkeerskundige prognoses in de trajectnota/MER is wel rekening gehouden met ondermeer het realiseren van het OV x 2 uit het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP).

Ondanks haar positieve oordeel plaatst de Commissie nog twee kanttekeningen.

Het MER (en bijlage A) geeft de verkeersprognoses voor diverse wegvakken in de regio van de hoofdwegen in 2010, berekend met de modellen EDOG en MMG. Verkeerskundig is daarbij ondermeer uitgegaan van het slagen van het beleid uit het SVV II met inherente onzekerheden. Onduidelijk is in welke mate rekening is gehouden met (capaciteitsverhogende en doorstroombevordende) benuttingsmaatregelen van het bestaande hoofdwegennet bij het nulplus- en het structuuralternatief. Dit kan van belang zijn voor de robuustheid van het probleemoplossend vermogen van deze twee 'alternatieven'. Dergelijke onderwerpen horen echter vooral in separate studies over de verbreding van het bestaande hoofdwegennet thuis.

Kosten vormen niet de kern van m.e.r. De Commissie beperkt zich dan ook tot enkele opmerkingen bij de in trajectnota/MER gegeven kostenindicaties. De kosten van uitvoering van het nulplus- en het structuuralternatief worden geschat op 390 respectievelijk 460 miljoen ten opzichte van het nulalternatief. Door de presentatie in de samenvatting is het misschien voor de lezer onduidelijk dat bij de kosten van de doortrekking van de A15 deze kosten van (anti-congestie) maatregelen op het bestaande hoofdwegennet nog niet zijn inbegrepen. De hoofdtekst is daarover wel duidelijk. Ook de kosten van nadere mitigerende maatregelen (meer dan het 'standaardpakket') en de kosten van compensatie zijn nog niet inbegrepen bij de kosten van de tracé-alternatieven voor de A15.

#### **4. OPMERKINGEN OVER HET MER TEN BEHOEVE VAN DE BESLUITVORMING OVER DE TRACÉKEUZE EN DE OTB-FASE**

##### **4.1 Bodem, grond- en oppervlaktewater**

De aspecten bodem en water zijn voldoende beschreven. Met name is een overzichtelijk beeld gegeven van de mogelijke gevolgen voor de bodem- en waterkwaliteit. De effecten zijn vooralsnog kwalitatief beschreven, maar de nadelige effecten worden voldoende in de onderlinge vergelijking meegenomen. Voor deze nadelige effecten worden maatregelen voorgesteld om ze te voorkomen dan wel sterk te verminderen. Het MER maakt nog onvoldoende duidelijk welke nadere maatregelen daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd.

- De Commissie beveelt aan in de OTB-fase de nadere mitigerende maatregelen en de (resterende) milieugevolgen daarvan nader uit te werken.

---

6 Zie bijlage 4, inspraakreacties nrs. 16, 34, 35, 41, 63 e.a.

## 4.2 Geluidhinder

### 4.2.1 Stiltegebieden

De aantasting van de stiltegebieden wordt in het MER weergegeven voor zover het de overschrijding van 40 dB(A) dagwaarde betreft. Er wordt niet met 40 dB(A) etmaalwaarde gerekend, zoals het uitgangspunt van de provincie Gelderland is<sup>7</sup>]. Hierdoor wordt het verlies aan oppervlak van stiltegebied (sterk) onderschat. De (beperkte) inpassing volgens het OTB Betuweroute van deze spoorlijn voorbij de tunnel onder het Pannerdensch kanaal mag geen argument zijn om extra rustverstoring in de stiltegebieden zondermeer te accepteren, temeer daar stiltegebieden (vrijwel) niet gecompenseerd kunnen worden. Het belang van maximale afscherming door bijvoorbeeld een luifelconstructie wordt daardoor onderstreept; gezien de hoogte (ca 9m) van zo'n luifel is een optimalisering van de landschappelijke en akoestische inpassing nodig.

- De Commissie adviseert, indien tot doortrekking van de A15 wordt besloten, ten behoeve van de OTB-fase een nadere studie te verrichten naar optimale maatregelen om het verlies aan de stiltegebieden Weide Oude Rijnstrangen zo veel mogelijk te beperken in samenhang met de Betuweroute (in cumulatieve en ruimtelijke zin).

### 4.2.2 Woon- en leefmilieu (mede in relatie tot uitvoeringsvarianten)

In verband met de invloed op de akoestische kwaliteit van het woon- en leefmilieu vraagt de Commissie met name nog aandacht voor de volgende deelgebieden:

- Boerenhoek (bij tracé II);
- het gebied tussen Duiven, Groessen en Zevenaar (bij de tracés I en II);
- het overgangsgebied tussen Westervoort en Duiven (bij de tracés IV en V).

#### **Boerenhoek**

Het woon- en leefmilieu bij de Boerenhoek wordt ten opzichte van de huidige situatie (sterk) aangetast door de aanleg van de Betuweroute. Dit is ook nog het geval bij een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Daarbij komen (eventueel) de gevolgen van doortrekking van de A15<sup>8</sup>]. Voor de nadelige milieugevolgen tijdens de bouw en daarna zal voor beide projecten samen naar oplossingen moeten worden gezocht.

- De Commissie adviseert in beschouwing te nemen het (enigszins) verlengen van de beoogde tunnels.

---

7 Intentieprogramma Stiltegebieden Provincie Gelderland 1992.

8 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 32.



### **Het gebied tussen Duiven, Groessen en Zevenaar**

Uit het MER en uit de inspraakresultaten blijkt dat voor dit deelgebied van de Liemers een groot aantal infrastructurele plannen aan de orde zijn die elkaar onderling beïnvloeden. Het gaat ondermeer om plannen als de Betuweroute, de doortrekking van de Betuweroute naar de grensovergang Oldenzaal (de Noordtak), de A15, verbreding van de A12 en de HSL-Oost naar Keulen/Frankfurt. Daarvoor is de Integrale Verkenningstudie Infrastructuur Liemers (IVIL) opgezet, waarvan de eerste (interim)resultaten medio 1996 worden verwacht. De resultaten van deze verkennende studie zullen voor zover mogelijk in de planvorming van de afzonderlijke projecten worden ingebracht. Dit laatste geldt ook voor de A15 (zie MER pagina 5).

De potentiële wisselwerking van al deze projecten en de cumulatieve milieugevolgen daarvan zijn vooral ook van belang voor de keuze van een hoog/laag maaiveldligging van de A15 bij de kruising met de spoorlijn en de daaraan verbonden milieugevolgen.

- De Commissie adviseert bij de besluitvorming voldoende ruimte open te houden ten behoeve van het OTB om de nadere uitwerking van de resultaten van de IVIL-studie daarbij te kunnen betrekken.

### **Het overgangsgebied tussen Westervoort en Duiven (het zogeheten 'stuitgebied').**

In het MER en in vele inspraakreacties<sup>9]</sup> wordt gewezen op de nadelige invloed van tracé V (en IV) op dit buffergebied, bestemd voor recreatie (sportvelden, park, bos en dergelijke) en industrieterreinen. Voor tracé V wordt in het MER ook een lage ligging uitgewerkt bij de kruising met de spoorlijn Arnhem-Oberhausen. In de samenvatting wordt echter uitgegaan van tracé V met een hoge ligging bij deze spoorlijn, waardoor voor alternatief V voor enkele toetsingscriteria relatief ongunstiger scores worden vermeld. Voor tracé V zou nader moeten worden bezien of bijvoorbeeld door een verlenging van de lage ligging in combinatie met geluidschermen dan wel plaatselijke overkappingen de nadelige milieu-effecten, de inpassing met name ten aanzien van geluidhinder, zouden kunnen worden teruggedrongen.

- De Commissie adviseert, in het geval gekozen wordt voor alternatief V, na te gaan of in de OTB-fase een nadere afstemming van de planvorming voor de A15 met de planvorming ter plaatse mogelijk is. Daarbij zou aan de hand van het nader akoestisch onderzoek met name moeten worden nagegaan of de geluidhindereffecten in dit gebied met reële mitigerende maatregelen kunnen worden beperkt.

---

9 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 2 en vele andere.

### 4.3 Natuur en landschap

In het MER wordt in het algemeen goed gebruik gemaakt van beschikbare gegevens en methoden om in grote lijnen de gevolgen te voorspellen van de tracés I t/m V. De rangorde van deze alternatieven is voldoende onderbouwd en robuust genoeg voor besluitvorming over de tracékeuze. Met name blijken de (horizontale en verticale) ligging van de Betuweroute en de milieugevolgen daarvan bij de inpassing van de A15 te domineren.

Bij het bepalen van het indirecte verlies van gebieden met (avi)faunistische waarde is echter een fout gemaakt. De verstoringsafstand voor open weidegebied is 450 in plaats van 770 m en voor bos en moeras 770 m in plaats van 450 m. Ondanks de grote afwijkingen is het echter niet te verwachten dat hierdoor de rangorde van de alternatieven wordt beïnvloed.

In het MER is onvoldoende onderkend dat de koppeling van tracé-alternatieven II noord en II zuid met de Betuweroute ten oosten van het Pannerdensch Kanaal kan resulteren in een bijna onneembare barrière voor grondgebonden dieren zoals de hier voorkomende rugstreeppad. Lange paddentunneltjes onder beide infrastructuren door zullen naar verwachting niet doeltreffend zijn<sup>10</sup>. Wanneer voor een van deze tracés wordt gekozen, is dan ook extra aandacht nodig voor een zorgvuldige inpassing met de juiste mitigerende maatregelen.

- De Commissie beveelt aan bij de besluitvorming voldoende ruimte open te houden om aan de hand van een nadere uitwerking van de gevolgen van de uitvoeringswijze tot een definitief ontwerp te komen waarbij de nadelige gevolgen voor de natuur en het landschap zo veel mogelijk worden voorkomen.

### 4.4 Archeologie, historische geografie en aardwetenschappelijk waardevolle structuren

In het MER (inclusief het bijlagenrapport en de themakaarten) wordt voldoende informatie gegeven met betrekking tot historisch-geografisch en aardwetenschappelijk waardevolle structuren om een keuze uit de diverse tracé-alternatieven te kunnen maken. Ten aanzien van de archeologisch waardevolle structuren bestaat hieraan twijfel, omdat de hardheid van de opgegeven verwachtingswaarden slechts beperkt in het veld is gecontroleerd. Daarnaast zal in de OTB-fase nadere uitwerking van de bescherming van archeologische, historisch-geografische en aardwetenschappelijke waarden nodig zijn.

---

10 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 41.

Cultuurhistorisch gezien verdienen in de uitwerkingsfase ook andere cultuurhistorische elementen dan dijken, havezathen, molens, kastelen en oude boerderijen de aandacht. Het gaat ook met name om:

- dijkmeubilair en historische waterstaatelementen;
- middeleeuwse wegen- en wateringstelsels en verkavelingspatronen; dit met name in de zone tussen Doornenburg en Angeren maar ook tussen Westervoort en Zevenaar.

Daarbij gaat het niet alleen om de afzonderlijke elementen maar ook om de ensemblewaarde.

- De Commissie beveelt aan het archeologisch onderzoek te verfijnen en in de nadere uitwerkingsfase (OTB) met bovengenoemde, overige cultuurhistorische onderwerpen rekening te houden.

## 4.5 Compensatie

De Commissie heeft waardering voor de systematische en kwantitatieve wijze waarop in het MER uitwerking wordt gegeven aan compensatie van – na mitigatie – resterende natuur- en landschapsschade. Dit zeker in relatie tot dit onderdeel bij de Betuweroute voor hetzelfde studiegebied. Toch is zij van mening dat eerst nog gedegen naar het treffen van nadere mitigerende maatregelen (zoals verdergaande akoestische maatregelen; zie ook § 4.2.1) moet worden gekeken alvorens tot de concrete uitwerking van compenserende maatregelen wordt overgegaan<sup>11</sup>.

Bij de bepaling van het verlies aan waardevolle broedvogelgebieden is uitgegaan van verkeerde verstoringsafstanden (zie § 4.3). De compensatievoorstellen hebben echter vooral betrekking op open weidegebied waarvoor de verstoringsafstanden veel kleiner moeten zijn. Omdat hiervoor de berekende kosten van compensatie eerder lager dan hoger zullen uitvallen, kan met een aanpassing van de compensatievoorstellen worden gewacht tot de uitvoeringsfase.

Bij de bepaling van de omvang van compenserende maatregelen zal ook nog rekening moeten worden gehouden met de mogelijkheid dat bepaalde eenheden (weidevogelgebied, moerasgebied, bos) vanwege de fysieke ingrepen en rustverstoring niet meer voldoende zelfstandig kunnen functioneren omdat het oppervlak te klein wordt. In zo'n geval zou een compensatie van meer dan 100% moeten worden overwogen. Daarbij is het wel van belang dat het ecologisch niet meer voldoende kunnen functioneren van restgebieden mede soort- afhankelijk is en afhangt van de kwaliteit van de ruimtelijke relaties (ecologische verbindings) met andere (kern)gebieden. Bij de nadere uitwerking van het compensatieplan dient rekening te worden gehouden met deze ruimtelijke aspecten. Daarvoor is echter nog geen bruikbare methode ontwikkeld. Het voorzien in deze leemte in de kennis is niet alleen voor het voorliggende project van belang.

- De Commissie beveelt aan om bij een nadere uitwerking van een voorkeurstracé tevens het compensatieplan aan te passen.

---

11 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 41.

## 4.6

### Monitoring en evaluatie

Bij de leemten in kennis wordt gesteld, dat de effecten voor flora, vegetatie en fauna als gevolg van de emissie van verontreinigende stoffen niet bekend zijn, laat staan dat deze voldoende nauwkeurig gekwantificeerd kunnen worden. Dit laatste geldt echter vooralsnog ook voor een groot aantal andere milieugevolgen. Deze milieugevolgen behoeven eerst nog nadere uitwerking indien tot doortrekking van de A15 wordt besloten. Daarna dient tevens een monitoring- en evaluatieprogramma 'op maat' te worden opgesteld. De samenhang met (de gevolgen van) de Betuweroute is daarbij van belang.

- De Commissie beveelt aan bij de nadere ontwikkeling en uitvoering van het monitoring- en evaluatieprogramma aan te sluiten bij het monitoring- en evaluatieprogramma voor de Betuweroute.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het  
milieu-effectrapport  
A15, gedeelte Ressen - A12

(bijlagen 1 t/m 4)

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Groen', located at the bottom center of the page.

# BIJLAGE 1

## Brief van het bevoegd gezag d.d. 28 maart 1996 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

Aan  
de Voorzitter van de Commissie  
voor de Milieu-effectrapportage,  
ir. P. van Duursen  
Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

Commissie voor de milieu-effectrapportage	
inloopnummer:	1-1 APR. 1996
nummer:	551-96
dossier:	300-69 9m 17
kopie naar:	SP/SC/PRES/bbl

10x

Contactpersoon  
mr. Chr. Zuidema

Datum  
28 maart 1996

Ons kenmerk  
IO 215910

Onderwerp  
Trajectnota/MER A 15, gedeelte Ressen-A 12.

Doorkiesnummer  
070 - 351 90 56

Bijlage(n) ...  
10

Uw kenmerk  
28 MAART 1996

Geachte heer Van Duursen,


Hierbij verzoek ik U mij overeenkomstig de Wet Milieubeheer advies uit te brengen over het MER A 15, gedeelte Ressen-A 12.

De nota doorloopt de procedure bij het Overlegorgaan voor de Infrastructuur en zal in dat kader mede ten behoeve van de m.e.r.-procedure ter inzage worden gelegd. De terinzagelegging zal aanvangen op 2 april 1996.

De extra Trajectnota's zullen U rechtstreeks door de initiatiefnemer worden toegezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
de Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat,  
namens deze,  
de plv. Hoofddirecteur Infrastructuur en Bouwbeleid,

  
ir. Th.E. van de Gazelle

Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag  
Retraceadres Johan de Wittlaan 3

Telefoon 070-3518080  
Telefax 070-3518335

Bereikbaar met tramlijn 7 (station cs), tramlijn 8 (station hs), buslijn 4 (station cs) en buslijn 68 (vanaf Oegstgeest)

## BIJLAGE 2

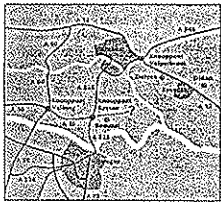
Openbare kennisgeving van het milieu-effectrapport in Staatscourant nr. 64  
d.d. 29 maart 1996

# INSPRAAK TRAJECTNOTA A15 (RESSEN - A12)

Al meer dan dertig jaar wordt gesproken over de eventuele doortrekking van de A15 tussen het knooppunt Ressen en de A12, nabij Babberich. Nu de besluitvorming over de Betuweroute haar afronding nadert, acht Rijkswaterstaat het van belang om over het doortrekken van de A15 eveneens een besluit te nemen. Op deze manier kunnen de verdere ontwikkeling van de Betuweroute en de eventuele doortrekking van de rijksweg in een zo groot mogelijke wisselwerking worden gerealiseerd.



De Trajectnota (inclusief het milieu-effectrapport) beschrijft de huidige verkeerssituatie op het (hoofd)wegennet in de regio. Tevens wordt aangegeven hoe die situatie zich tot het jaar 2010 zal ontwikkelen. De resultaten van de studie laten zien dat de bereikbaarheid van de regio Arnhem-Nijmegen in gedrang komt door de toenemende verkeersdruk op zowel het hoofdwegennet als op de regionale wegen (met name de Ploeyroute). Ter oplossing van de gesignaleerde problemen zijn verschillende alternatieven uitgewerkt. In sommige alternatieven is onderzocht of de verkeersproblemen ook kunnen worden opgelost door het verbeteren van de af bestaande rijkswegen. De Trajectnota laat de effecten van alle alternatieven zien op het verkeer en vervoer, de verkeersveiligheid, het ruimtegebruik, het woon- en leefmilieu, de regionale economie, de natuur en het landschap. Ook de kosten zijn berekend. De Trajectnota doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Tracéwet en de Wet Milieubeheer. In het kader daarvan wordt u in de gelegenheid gesteld uw mening kenbaar te maken.



### Waar ligt de Trajectnota ter inzage?

De Trajectnota A15 (Ressen - A12) ligt vanaf 2 april tot en met 28 mei 1996 gedurende de normale openingstijden ter inzage op de daarvoor gebruikelijke plaatsen in:

- de gemeentehuizen van Arnhem, Bemmel, Didam, Duiven, Gendt, Hulsen, Rijnwaarden (Lobith), Westervoort en Zevenaar;
  - de (hoofd)verving van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten;
  - de kantoren van het Polderdistrict Betuwe in Eist, het Polderdistrict Rijn en IJssel in Zevenaar, het Waterschap van de Linge in Geldermalsen, het Zuiveringschap Oostelijk Gelderland in Doornik en het Zuiveringschap Rivierland in Nijmegen;
  - het Provinciehuis in Arnhem;
  - het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland te Arnhem;
  - de kantoren van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer te Den Haag.
- De Trajectnota blijft na 28 mei 1996 voor inzage beschikbaar in het gemeentekantoor van Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland. Daar kan men tevens kennis nemen van de aan de Trajectnota ten grondslag liggende werkdocumenten.

### Informatiemarkten

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Trajectnota worden vier informatiemarkten georganiseerd. Deskundigen staan vanaf 17.00 uur klaar om uw vragen te beantwoorden. Om 19.30 uur wordt een begin gemaakt met een aantal presentaties. De informatiemarkten worden om 22.00 uur beëindigd. De bijeenkomsten vinden plaats op:

15 april: Groessen  
Zalencentrum Gieling,  
Dorpstraat 29

16 april: Bemmel  
Het Wapen van Bemmel,  
Dorpstraat 52

17 april: Zevenaar  
De Grietse Poort,  
Oude Doesburgweg 24

25 april: Westervoort  
Zalencentrum Wieleman,  
Dorpstraat 11

### Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling op de Trajectnota reageren. Uw schriftelijke reactie kunt u tot uiterlijk 29 mei 1996 zenden aan:

Inspraakpunt Trajectnota A15  
Kruiserdijk 6  
2514 EN 's-Gravenhage

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om een vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Uw mondelinge reactie kunt u kenbaar maken tijdens een openbare hoorzitting. Indien u van deze mogelijkheid gebruik wilt maken, wordt u verzocht dit vóór 10 mei 1996 schriftelijk aan het Inspraakpunt Trajectnota A15 kenbaar te maken. De hoorzittingen worden gehouden op:

20 mei: Groessen  
Zalencentrum Gieling,  
Dorpstraat 29

21 mei: Bemmel  
Het Wapen van Bemmel,  
Dorpstraat 52

Beide hoorzittingen beginnen om 19.30 uur  
(taal open: 19.00 uur)

### Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Trajectnota A15 bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere toe aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Vervolgens bepalen beide ministers, mede op basis van de inspraak en de resultaten van het bestuurlijk overleg in de regio, hun standpunt over de vraag of doortrekking van de A15 in overweging wordt genomen en zo ja, welk tracé hun voorkeur heeft.

Vanaf 10 juni 1996 kunt u de ontvangen reacties inzien en de in deze advertentie genoemde ter inzage lokaties.

### Nadere informatie Trajectnota

Voor nadere informatie over de inhoud van de Trajectnota kunt u zich wenden tot Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland te Arnhem. Met het oog op de inspraak is een samenvatting van de Trajectnota gemaakt, die op de informatiemarkten beschikbaar is en tevens op de eerder genoemde plaatsen ter inzage ligt. De complete Trajectnota wordt tegen betaling van f 250,- (exclusief verzendkosten) beschikbaar gesteld. De Trajectnota kan worden aangevraagd bij: Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland Galdemeesterplein 1, 6826 LL Arnhem telefoon: (026) 368 89 11.

Voor inlichtingen betreffende de inspraakprocedure, kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Trajectnota A15, telefoon (070) 361 87 54.

## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland

**Bevoegd gezag:** ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** tracébesluit

**Categorie Besluit m.e.r. 1994:** 1.1

**Activiteit:** Het voornemen betreft de mogelijke doortrekking van de A15 door de Over-Betuwe tussen het knooppunt Ressen en de A12 (Arnhem – Oberhausen).

**Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 13 mei 1991

richtlijnenadvies uitgebracht: 11 juli 1991

richtlijnen vastgesteld: 12 augustus 1991

kennisgeving MER: 29 maart 1996

toetsingsadvies uitgebracht: 20 juni 1996

**Bijzonderheden:** De doortrekking van de A15 staat in relatie met de Betuweroute<sup>1</sup>.

Naar het oordeel van de Commissie bevat het MER voldoende informatie om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over de wenselijkheid ('nut en noodzaak') van de doortrekking van de A15 tussen het knooppunt Ressen en de A12.

Voor het geval dat tot doortrekking van de A15 wordt besloten, verschaft het MER voldoende informatie over de daarmee verbonden gevolgen voor het milieu om bij de keuze uit de diverse tracé-alternatieven het milieubelang volwaardig te laten meewegen. Wel verdienen inpassingsmaatregelen van het voorkeurstracé en de precieze milieugevolgen daarvan nog nadere uitwerking ten behoeve van de ontwerp-tracébesluit (OTB)-fase.

**Samenstelling van de werkgroep:**

dr. H. Cohen (voorzitter vooroverlegfase)

ir. P. van Duursen (voorzitter toetsingsfase)

ir. G. Grakist

prof.mr.dr. E.F. ten Heuvelhof

ir. B.N. de Koning

dr. M.J.S.M. Reijnen

ir. E.Ph.J. de Ruitter

prof.drs. J.A.J. Vervloet

**Secretaris van de werkgroep:** ir. R.I. Seijffers

---

1 Zie project 330.

15



## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	960403	P.J.E. Daniëls	Arnhem	960604
2.	960424	Landinrichtingscommissie Duiven- Westervoort	Arnhem	960604
3.	960519	J.H. Wessels	Duiven	960604
4.	960515	J.G. Maassen	Groessen	960604
5.	960514	Mw. Th.G. Schoof	Duiven	960604
6.	960516	M.P.Th.S. van der Zanden	Duiven	960604
7.	960514	J.M. Kleywegt	Duiven	960604
8.	960515	Polderdistrict Rijn en IJssel	Zevenaar	960604
9.	960505	R.A. van der Struijs	Groessen	960604
10.	960520	P.J.M. Vister	Groessen	960604
11.	960426	Rekread & Partners, namens Willemsen, camping "de Waay"	Apeldoorn	960604
12.	960518	Mw. J. Saaltink	Westervoort	960604
13.	960521	C. Kranen	Westervoort	960604
14.	960521	G. van Harskamp	Duiven	960604
15.	960410	B.V. Steenfabriek Huissenswaard	Angeren	960604
16.	960518	Drs. E.J. van Asselt en M.J.J. Paulssen e.v. van Asselt	Duiven	960604
17.	960516	A.W. Ooyman	Duiven	960604
18.	960520	M.H.J. Langeweg	Duiven	960604
19.	960517	F. van de Kemp	Duiven	960604
20.	960523	Ir. R.E. Blank	Duiven	960604
21.	960524	Familie G.H.M. Elfrink	Groessen	960604
22.	960524	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Centraal Gelderland	Arnhem	960604
23.	960524	Samenwerkend Openbaar Vervoer Gelderland SOVG	Arnhem	960604

07

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
24.	960522	Transport en Logistiek Nederland, regio Oost	Apeldoorn	960604
25.	960524	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen	960604
26.	960523	B.E.D. Becker	Duiven	960604
27.	960524	V.M.E. van Leemput	Duiven	960604
28.	960521	Mw. A. Kolkman	Duiven	960604
29.	960523	Mw. A. Tolenaar	Westervoort	960604
30.	960523	W.A. van Briemen	Duiven	960604
31.	960507	H.N.G. Wiendels	Babberich	960604
32.	960527	Bewoners Boerenhoek	Angeren	960604
33.	960524	ACCON Accountants en Belasting- adviseurs, namens L. Dijkshoorn en J.C. Dijkshoorn	Velp	960604
34.	960525	PvdA, afdeling Duiven	Duiven	960604
35.	960526	ir. R. Dekkers	Duiven	960604
36.	960525	Bestuur en Gemeenteraads-fractie "Lijst Groessen"	Groessen	960604
37.	960522	F.J. te Koppele	Groessen	960604
38.	960522	T.A.M. Smits	Groessen	960604
39.	960528	Landinrichtingscommissie Over Betuwe-Oost	Zetten	960604
40.	960528	S.H. Kross	Duiven	960604
41.	960525	Gelderse Milieufederatie	Arnhem	960604
42.	960525	J. van den Berg	Westervoort	960604
43.	960527	Familie J. Koenen	Westervoort	960604
44.	960527	H. Verstappen	Haalderen	960604
45.	960527	Ir. P.M. Stuurman	Zevenaar	960604
46.	960528	EVO, Oost-Nederland	Deventer	960604
47.	960528	A. Vink en drs. K. van der Heijden	Westervoort	960604
48.	960528	Gelders Platform Verkeer & Vervoer	Arnhem	960604
49.	960527	Dorpsraad Babberich	Babberich	960604



nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
50.	960528	A. van Overbeeke en A. van Overbeeke-van der Weij	Westervoort	960604
51.	960522	E. van Baal en P. van Baal-Bade	Duiven	960604
52.	960527	Stichting Twente Route PLUS	Eibergen	960604
53.	960529	J. Kelderman	Arnhem	960604
54.	960528	Drs. J.M.S. Hooijdonk	Duiven	960604
55.	960528	Natuur- en Vogelwerkgroep Bemmelen	Arnhem	960604
56.	960527	J. de Vries	Duiven	960604
57.	960528	Stichting Milieuvrienden Duiven	Duiven	960604
58.	960527	P.A.M. Stevens	Duiven	960604
59.	960521	Drs. J.L.J. Spee	Duiven	960604
60.	960526	Dr.ir. M. Oosterboek	Westervoort	960604
61.	960526	E. ten Hoopen	Westervoort	960604
62.	960530	Stadt Emmerich Der Stadtdirektor	Emmerich	960604
63.	960524	Actiegroep Grip (Groessen in Protest) Handtekeningenlijst (209 handtekeningen)	Groessen	960604
64.	960505	J. van der Veen	Delft	960604
65.	960528	H.W. Wichert en D.J.G.M. van Dalen	Groessen	960604
66.	960526	T.H. Schmidt	Westervoort	960604
67.	960531	Familie W.J. Driessen	Groessen	960604
68.	960527	Actie 'Bewoners Westervoort' (10 eensluidende reacties)	Westervoort	960604
69.	960524	Familie H.Th.J. Giesen	Angeren	960604
70.	960524	W.H.M. Wezendonk en R.A.M. Wezendonk	Pannerden	960604
71.	960524	H. Vreman	Pannerden	960604