

Vergaderjaar 2011–2012

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 66

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 januari 2012

Met deze brief informeer ik u over het standpunt, dat ik heb genomen over de doortrekking van de A15 naar de A12 in de regio Arnhem Nijmegen. Met dit standpunt maak ik mijn alternatiefkeuze bekend voor het project «A12/A15 Betere bereikbaarheid door een robuust wegennet in de regio Arnhem–Nijmegen».

Om de bereikbaarheid van de regio Arnhem Nijmegen en de betrouwbaarheid van het rijks- en regionale hoofdwegennetwerk te verbeteren is in samenwerking met de regio de afgelopen jaren een uitgebreid pakket aan maatregelen getroffen of in voorbereiding. Voorbeelden hiervan zijn verbreding van delen van de A50 en A12, de verbeteringen aan de N18, de aanleg van een tweede stadsbrug in Nijmegen en uitbreiding van spoor en station in Arnhem. Met de doortrekking van de A15 willen Rijk en regio het wegennet robuuster en betrouwbaarder maken, zodat de bereikbaarheid en de veiligheid verbeteren.

Standpunt

Van 16 augustus tot en met 26 september 2011 heeft de Trajectnota/MER ter inzage gelegen. Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER (TN/MER), de ontvangen inspraakreacties, de adviezen van wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage), de adviezen van de betrokken bestuursorganen en een analyse van de kosten en baten van de alternatieven, kom ik tot een keuze voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal en een halfverdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar. Dit alternatief staat in detail beschreven in de Trajectnota/MER.

Dankzij de substantiële financiële bijdrage van de Provincie Gelderland aan dit project is ook € 55 mln beschikbaar voor de volgende extra inpassingsmaatregelen:

- Een goede inpassing bij Boerenhoek, Groessen en park Lingezen;
- Een extra aansluiting bij Zevenaar Oost op de A12 (7Poort/Hengelder) en een calamiteitenontsluiting bij Angeren.

Nut en noodzaak

Er staan dagelijks files op de autosnelwegen A50 en A12, maar ook op de A325 en de N325 (Pleijroute). Ook is het wegennet onvoldoende robuust. De verkeers- en leefbaarheidsproblemen nemen toe door de groei van het verkeer. De bereikbaarheidsproblemen hebben een negatief effect op de internationale concurrentiepositie van de Randstad en in het bijzonder van de Rotterdamse haven. Ook de regio Arnhem Nijmegen zelf kan zich ruimtelijk en economisch niet meer goed ontwikkelen.

Doortrekking van de A15 vermindert de files, verbetert de doorstroming en de bereikbaarheid en dringt de verkeersbelasting op de Pleijroute flink terug. Daarnaast is aanleg van de A15 een enorme impuls voor de betrouwbaarheid, robuustheid en toekomstvastheid van het wegennet, ook in het geval van een eventuele ontruiming bij hoogwater. Dit komt doordat de A15 voorziet in een extra vaste oeververbinding tussen Arnhem Nijmegen en de Achterhoek en Liemers. De realisatie van dit project is van belang voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling zoals benoemd in het regionaal beleid en in de (concept) Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Het project is daarmee van groot maatschappelijk belang.

Doelstelling

In de Startnotitie is de volgende doelstelling voor het project geformuleerd:

Het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid over de weg door de doorstroming op en capaciteit, betrouwbaarheid en robuustheid van de weg te vergroten en daarbij rekening te houden met de leefomgeving.

Met de verbetering van de bereikbaarheid willen Rijk en regio bijdragen aan een (internationaal) concurrerend vestigingsklimaat en een ruimtelijk economisch vitale (woon- en leefklimaat) Stadsregio Arnhem Nijmegen. Er moet een toekomstvaste, robuuste oplossing geboden worden, die rekening houdt met hoogwaterveiligheid.

Toelichting op keuze

In de TN/MER zijn 6 alternatieven beschreven en vergeleken op hun doelbereik en milieueffecten. Ook is opgenomen welke alternatieven reeds eerder zijn afgevallen. Ik heb de zienswijzen en adviezen op de TN/MER meegewogen bij het bepalen van mijn standpunt. Uit het grote aantal ontvangen zienswijzen (1501 zienswijzen waarvan 443 uniek) en adviezen (van 17 betrokken bestuursorganen) blijkt dat het project op veel belangstelling kan rekenen. Doortrekking van de A15 biedt grote voordelen voor verkeer, economie en ruimtelijke ontwikkeling. Aan de andere kant zijn er duidelijk gevolgen voor de omgeving. Daarom heeft de provincie Gelderland extra middelen ingezet voor inpassing. Ik realiseer me dat het bij een gevoelig project als dit desondanks niet mogelijk is om aan alle zorgen van bewoners, regionale bestuurders en andere belanghebbenden tegemoet te komen.

Het merendeel van de insprekende betrokken bestuursorganen adviseert mij, al dan niet onder nadere adviezen over de inpassing, om voor een van de twee Doortrekkingsalternatieven te kiezen. Insprekers doen diverse aanbevelingen. Veel genoemde onderwerpen zijn de effecten op woonom-

geving en natuur, de inpassing van de weg, de wijze waarop het Pannerdensch Kanaal gekruist wordt, tol en het probleemoplossend vermogen. In de Nota van Antwoord die bij het Ontwerp-tracébesluit (OTB) gepubliceerd wordt zal zoals gebruikelijk in meer detail worden aangegeven hoe met deze aanbevelingen is omgegaan.

Zoals hiervoor aangegeven, kies ik voor het alternatief Doortrekkingsalternatief A15 Noord (DN) met een brug over het Pannerdensch Kanaal en een halfverdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar. Dit komt overeen met de voorkeur, mede op basis van de beschikbare financiële middelen, die de regiopartners hebben. Ook is dit in lijn met de bestuurlijke voorkeur die ik op 22 juni jongstleden aan uw Kamer heb doen toekomen (TK 2010–2011, 29 385 nr 65). De overwegingen bij mijn keuze licht ik hieronder toe.

A. Verbetering van de bereikbaarheid en economie

Een nieuwe A15 heeft de grootste positieve invloed op de bereikbaarheid in de regio Arnhem Nijmegen. De weg vermindert de filedruk op het bestaande wegennet en zorgt voor een kortere en snellere verbinding tussen vele bestemmingen. Hiermee is dit ook de oplossing die de economische ontwikkeling van de regio structureel versterkt. Ook de is aanleg van een nieuwe A15 de meest toekomstvaste oplossing. De doortrekking van de A15 faciliteert bovendien de stedelijke ontwikkelingen die in de regio Arnhem – Nijmegen plaatsvinden of al gepland zijn. Ook leidt het Doortrekkingsalternatief tot de grootste vermindering van de verkeersdruk op de Pleijroute.

B. De robuustheid van het netwerk

De aanleg van de A15 zorgt ervoor dat er een nieuwe parallelle route ontstaat voor doorgaand verkeer dat via de Stadsregio Arnhem Nijmegen moet rijden. Ook verkeer tussen het zuidelijk deel van de Stadsregio en de Achterhoek, Liemers en Duitsland profiteert van een nieuwe parallelle route. Daarnaast kan de verlenging van de A15 bij ongevallen of drukte op de A12 de extra reistijd verminderen, omdat verkeer nu niet meer afhankelijk is van één verbinding. De Regiocombi(structuur)alternatieven bieden geen nieuwe parallelle route, maar wel meer capaciteit op bestaande wegen. Dit zorgt echter voor slechts een beperkte verbetering van de robuustheid.

C. Hoogwaterveiligheid

Een nieuwe A15 zorgt voor extra wegcapaciteit en een extra evacuatieleroute, ten oosten van Arnhem Nijmegen, bij ontruiming in het geval van hoogwater. De Regiocombi(structuur)alternatieven geven enkel een beperkte verbetering van de bestaande evacuatieleroutes.

D. Verkeershinder tijdens de aanleg

Een nieuwe A15 geeft doordat het een grotendeels nieuwe verbinding is de minste verkeershinder tijdens de aanleg.

E. Kosten

Het Doortrekkingsalternatief Noord (met brug) en de beide Regiocombi(structuur)alternatieven zijn de enige oplossingen die binnen taakstellend budget (€ 804 mln) gerealiseerd kunnen worden. De kosten van Doortrekking Zuid liggen boven het beschikbare budget. Dit heeft de volgende oorzaken: deze oplossing heeft een verdiepte ligging bij

Zevenaar en kruist de Betuweroute en de Spoorlijn Arnhem – Emmerich onderdoor. Als gevolg hiervan ligt dit alternatief daarom bovendien verdiept tussen beide sporen.

F. Omgevingseffecten

Doortrekking van de A15 betekent in het algemeen een forsere ingreep in de omgeving en heeft een groter effect op het milieu dan de Regiocombi-(structuur)alternatieven. Dit is een zorgpunt van meerdere participanten. In het OTB zullen de wettelijk benodigde geluidsmaatregelen verder worden uitgewerkt. De luchtkwaliteit wordt gewaarborgd middels het NSL. Dankzij de bijdrage van de provincie is het onder andere mogelijk om de weg tussen Duiven en Zevenaar halfverdiept aan te leggen.

G. Maatschappelijke baten/kostenverhouding

Het Doortrekkingsalternatief Noord (met brug) heeft de hoogste maatschappelijke baten/kostenverhouding van alle alternatieven. Deze verhouding bedraagt 2,4 en daarmee is dit alternatief een zeer kosteneffectieve investering. De extra inpassingsmaatregelen, die voor een deel door de regio worden bekostigd, hebben hierop een beperkte invloed. De kostenbaten verhoudingen van de overige alternatieven en uitvoeringsvarianten zijn ook positief, maar minder dan die van het Doortrekkingsalternatief Noord.

H. Effecten op natuur en landschap

Doortrekking van de A15 betekent in het algemeen een grotere ingreep in natuur en landschap dan de Regiocombi(structuur)alternatieven. Hierover heb ik diverse zienswijzen ontvangen. De effecten van een nieuwe A15 concentreren zich met name in het natuurgebied de Gelderse Poort. Er is een beoordeling op planniveau uitgevoerd voor de effecten van de alternatieven op de natuur. Deze analyse geeft mij voldoende vertrouwen dat een brug over het Pannerdensch Kanaal binnen de eisen van de Natuurbeschermingswet te realiseren valt. Deze keuze zal ik bij het OTB valideren met een passende beoordeling op projectniveau. Zowel het brugontwerp als de benodigde mitigerende maatregelen zullen in het OTB verder worden uitgewerkt.

I. Brug – tunnel

Binnen het Doortrekkingsalternatief geldt dat de effecten van de tunnelvariant op het natuurgebied de Gelderse Poort kleiner zijn dan die van de brug. Belangrijk in mijn afweging te kiezen voor een brug in plaats van een tunnel is dat de TN/MER laat zien dat de variant met een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal € 210 mln duurder is in aanleg en bovendien jaarlijks € 5 mln meer kost aan beheer en onderhoud dan de oplossing met een brug. Voor deze extra kosten is geen budget beschikbaar. In de jaren 90 is bij de Betuweroute gekozen voor een tunnel. Dit was toen wettelijk niet nodig. Bovendien is de keuze destijds in andere economische tijden gemaakt.

Enkele bestuursorganen vragen om een open aanbesteding voor de rivierkruising waarbij de keuze voor een brug of tunnel niet vooraf wordt vastgelegd. Bij het gedachtegoed van de Commissie Elverding, uitgewerkt in het «Actieplan Sneller & Beter», hoort het maken van duidelijke keuzes wanneer de benodigde informatie daarvoor voorhanden is. Dat is voor de doortrekking van de A15 met brug nu het geval. Ik kies niet voor een open aanbesteding voor de rivierkruising. Een open aanbesteding leidt tot onnodige onderzoeklast, langere onzekerheid voor betrokkenen en tot een vertraging van de start van de realisatie van ongeveer 1,5 jaar.

De Commissie m.e.r. heeft een toetsingsadvies uitgebracht op de TN/MER en heeft daarin ook de uitgebrachte zienswijzen betrokken. Het advies kent twee hoofdpunten. Deze licht ik hieronder toe.

De Commissie is van mening dat de effecten van de doortrekking met brug op de natuur in de Gelderse Poort onvoldoende zijn onderzocht. De Commissie adviseert een nadere uitwerking van deze effecten. Dit advies neem ik niet over. Naar mijn mening is er conform de Richtlijnen een beoordeling op planniveau uitgewerkt. Bij het OTB zal een passende beoordeling op projectniveau worden uitgevoerd. De Commissie geeft overigens zelf ook aan dat een passende beoordeling niet in de TN/MER hoeft te worden opgenomen.

Ook geeft de Commissie aan dat enkele elementen inzichtelijker weergegeven hadden kunnen worden. Dit is ook zo, maar het onderzoek is gereed en reeds gepubliceerd. Deze laat ik daarom zo als het is. Immers, het gaat om de wijze van presenteren, niet zozeer om de kwaliteit van de inhoud van het uitgevoerde onderzoek. Bij elk onderzoeksrapport dienen keuzes gemaakt te worden tussen overzichtelijkheid en uitvoerigheid. Ik heb gekozen voor een aanpak waarbij ik eerst op hoofdlijnen (niveau van alternatieven) de effecten presenteer en daarna in ga op uitvoeringsvarianten per alternatief.

Kosten en financiering

Kosten

De geraamde investeringskosten bedragen circa € 750 mln (prijspeil 2011). Dit is exclusief de door de provincie gefinancierde extra inpassingsmaatregelen van maximaal € 55 mln. De onderhoudskosten van de weginfrastructuur bedragen € 10 mln per jaar.

Financiering

Het beschikbare budget bedraagt conform het MIRT projectenboek 2012 € 804 mln (prijspeil 2011).

Tolheffing

Ik heb besloten, conform de eerder gemaakte afspraken, om de realisatie van dit project deels te bekostigen met opbrengsten uit tolheffing (€ 282,5 mln in ordegrootte 25–30 jaar) op het nieuw aan te leggen tracé van de A15. In de volgende fase van het project, het OTB, zullen zowel de heffingsperiode als het toltarief en de heffingswijze nader worden uitgewerkt in overleg met de Provincie en door mij worden vastgesteld.

Vervolg

Ontwerptracébesluit en Tracébesluit

In de volgende fase wordt het Ontwerptracébesluit (OTB) opgesteld. Daarin wordt dit standpunt verder uitgewerkt. Daarbij wordt een Nota van Antwoord voor de bij de Trajectnota/MER ingediende zienswijzen gepubliceerd. Het streven is om het OTB in 2013 ter inzage te leggen voor inspraak en advies. Daaropvolgend neem ik in het uiteindelijke Tracébesluit (TB). Tegen het TB is beroep mogelijk bij de Raad van State.

Mede op basis van de zienswijzen en de adviezen van betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs, ben ik tot de onderstaande onderzoeks- en aandachtspunten voor het OTB gekomen. Voor deze eventuele wijzigingen van de scope geldt dat ze enkel mogelijk zijn wanneer ze binnen het taakstellend budget van € 804 mln te realiseren vallen.

- Onderzoek naar de financiële haalbaarheid van een fietsverbinding op de brug over het Pannerdensch Kanaal;
- Onderzoek naar de financiële haalbaarheid en het nut van een andere vormgeving van het klaverblad bij knooppunt Ressen;
- Onderzoek naar mogelijkheid van verkeersregelininstallaties in plaats van rotondes bij de aansluitingen met de provinciale wegen als N810 en N839;
- Onderzoek naar de financiële haalbaarheid en het nut van aanpassing van aansluiting 38 Elst/Oosterhout op A15;
- Een passende beoordeling op projectniveau voor de effecten op de natuur in de Gelderse Poort;
- Aandacht voor het risico op verzakkingen ten tijde van de aanleg van verdiepte tracés;
- Aandacht voor de verkeerseffecten op het aansluitende onderliggende wegennet;
- Aandacht voor de landschappelijke inpassing van de weg in de omgeving, en de uitwerking van de extra inpassingsmaatregelen die door de provincie gefinancierd worden;
- Onderzoek naar een goede inpassing bij Boerenhoek, Groessen en park Lingezen
- De door de Commissie voor de m.e.r. gegeven adviezen voor het vervolgproces.

Realisatie

Na het Tracébesluit wordt gestart met de aanleg van de weg. Het Rijk zal zich inspannen om het project in 2018 open te stellen. Om de realisatie te bespoedigen en de innovatieve kracht van de markt te benutten ga ik in dit project uit van het met een dialoog vroegtijdig betrekken van de markt. Na openstelling van de weg zal met de opleveringstoets nog een keer gecontroleerd worden of er inderdaad aan de milieunormen wordt voldaan en of er nog extra maatregelen nodig zijn.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus