

Vergaderjaar 1996–1997

25 042

Tracévestigstelling rijksweg 15, gedeelte Ressen–A12

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 4 oktober 1996

De besluitvorming over het al dan niet doortrekken van rijksweg 15, gedeelte Ressen–A12, doorloopt de tracéwetprocedure. In dat kader heeft de trajectnota A15 van 2 april tot en met 29 mei 1996 ter inzage gelegen. Overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 9 en 11 eerste lid van de Tracéwet dienen mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en ik uiterlijk 5 oktober een standpunt over genoemde trajectnota te hebben ingenomen. Gaarne informeer ik u bij dezen, mede namens mijn ambtgenote van VROM, over de inhoud van dat standpunt.

De tracéprocedure is gestart vanwege de wens om inzicht te verkrijgen in de gecombineerde effecten van weg en rail indien naast de aan te leggen Betuweroute ook de A15 zou worden doorgetrokken. Een van de mogelijke tracé-alternatieven voor de A15 loopt namelijk parallel aan het inmiddels gekozen tracé voor de Betuweroute. Daarnaast zou in de studie de verkeersproblematiek op het hoofdwegennet in de regio Arnhem–Nijmegen aan de orde komen. De trajectnota A15 bevat de resultaten van deze onderzoeken.

Uit de trajectnota blijkt dat er op de A12 tussen Waterberg en Velperbroek en Duiven en Zevenaar regelmatig files voorkomen waardoor de A12 haar functie als achterlandverbinding nu al onvoldoende kan waarmaken. Ook op de A50 treedt vertraging op als gevolg van een te groot verkeersaanbod op de wegvakken tussen Ewijk–Valburg–Renkum.

Deze problemen zullen de komende jaren alleen nog maar toenemen. De A12 is een van de verbindingen die in Samenwerken aan Bereikbaarheid als prioritaire achterlandverbindingen zijn aangewezen. Juist omdat het hier om een zo belangrijke achterlandverbinding gaat, is een snelle aanpak noodzakelijk.

De trajectnota heeft voor de geconstateerde problemen een aantal oplossingsrichtingen uitgewerkt, het nul-alternatief, het nulplus-alternatief, het structuuralternatief en verschillende alternatieven voor een

doortrekking van de A15 in de richting van de A12. Uit de ontvangen reacties en adviezen bleek al snel een groot draagvlak voor de aanpak van de problemen op het wegennet in de regio. Verschil van mening is er echter over de vraag of de verbreding van het bestaande hoofdwegennet dan wel de doortrekking van de A15 de beste oplossing daarvoor zou opleveren. De meeste regionale partners spraken een voorkeur uit voor doortrekking van de A15 maar vooral het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) heeft in zijn Rapport van Bevindingen gewezen op de noodzaak om te beginnen met de problemen op het hoofdwegennet. Die problemen kunnen blijkens de trajectnota alleen worden opgelost door een snelle verbreding van de A12 en A50. Immers, ook met een doortrekking van de A15 is verbreding van deze wegen noodzakelijk om de doorstroming te kunnen garanderen. Het OVI komt daarom in zijn Rapport tot de conclusie dat prioriteit moet worden gegeven aan de verbreding van de A12 en de A50. Mijn ambtgenote van VROM en ik komen tot dezelfde conclusie en geven daarom de voorkeur aan het structuuralternatief. Dit alternatief houdt een verbreding van de A12 tussen Waterberg en Velperbroek en tussen Duiven en Ouddijk en de A50 tussen Ewijk-Valburg-Renkum in. De hiervoor benodigde tracéprocedures zullen binnenkort starten. Een startnotitie voor de A50, gedeelte Ewijk-Grijsoord is al in een vergevorderd stadium van voorbereiding.

Dit betekent overigens niet dat wij onze ogen willen sluiten voor de problemen op het regionale wegennet. In de studie is daar ook aandacht aan besteed, met name de Pleyroute heeft in dit verband aandacht gekregen. In de studie is bijvoorbeeld gezien wat de problemen op deze verbinding zijn en in welke mate deze worden veroorzaakt door het doorgaande verkeer. Verbreding van de A12 en de A50 blijkt slechts een deel van de problemen op de Pleyroute op te lossen. Dat is ook niet zo verwonderlijk, slechts 10% van het verkeer op de Pleyroute blijkt doorgaand ten opzichte van het knooppunt Arnhem-Nijmegen, de overige 90% is lokaal verkeer. Hoewel ik niet in de bevoegdheden van de gemeente en de regio wil of kan treden wil ik wel toezeggen in overleg met hen te bezien op welke wijze deze problemen kunnen worden ondervangen.

Aan dit standpunt liggen de volgende overwegingen ten grondslag.

De A12 is een achterlandverbinding en van groot belang voor de vervoersrelaties vanuit de mainports Schiphol en Rotterdam naar Midden-Duitsland. Het belang van deze verbinding wordt in Samenwerken aan Bereikbaarheid benadrukt, het wordt daar als een van de vijf achterlandverbindingen genoemd die als eersten moeten worden aangepakt.

In de trajectnota A15 zijn voor de geconstateerde problemen enkel oplossingsrichtingen in de vorm van alternatieven en varianten uitgewerkt. De belangrijkste conclusies uit de trajectnota zijn:

- Het structuuralternatief, zijnde de verbreding van de A12 en de A50, bestrijdt de files op het hoofdwegennet het beste. Zowel de A12 als de A50 zijn in dit alternatief filevrij. De files op de regionale wegen nemen niet af door realisatie van het structuuralternatief.
- Doortrekking van de A15 ontlast weliswaar de A12 en de A50 maar onvoldoende om de verbreding van de A12 en de A50 overbodig te maken. De doortrekking lost wel een deel van de problemen op het regionale wegennet op.
- Doortrekking van de A15 verbetert de relatie tussen het gebied Liemers/Achterhoek en de Over-Betuwe/Nijmegen.
- Doortrekking van de A15 doorsnijdt de ecologische hoofdstructuur.

- De verbreding van de A12 en de A50 naar 2x3 rijstroken kost 460 miljoen, de kosten van de aanleg van de A15 liggen tussen de 660 miljoen en 1,2 miljard.

De trajectnota heeft op de gebruikelijke wijze ter inzage gelegen en is de betrokken bestuursorganen om advies aangeboden terwijl het OVI om een Rapport van bevindingen is gevraagd. De adviezen van de regionale bestuursorganen en het Rapport van bevindingen van het OVI wijken nogal sterk van elkaar af. De regionale bestuursorganen spreken zich uit voor doortrekking van de A15, de meeste bestuursorganen hebben daarbij een voorkeur voor variant II. Zij baseren hun voorkeur op de verbeterde bereikbaarheid van de regio in het algemeen en de bereikbaarheid van Arnhem in het bijzonder, de betekenis die de verbinding kan hebben voor de economische ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen, de ontsluiting van het Multimodaal Transportcentrum Valburg en de voltooiing van de achterlandverbinding. Het OVI daarentegen constateert dat de oplossing van de problemen op het hoofdwegennet de hoogste prioriteit moet hebben en dat voor die oplossing verbreding van de A12 en de A50 noodzakelijk is. Het OVI komt daarom tot de conclusie dat die verbreding dan ook de voorkeur heeft. Wel vraagt het Overlegorgaan aandacht voor de problemen op de Pleyroute.

Terecht wijst de regio op het belang van de bereikbaarheid en die van Arnhem in het bijzonder. Juist vanwege die bereikbaarheid is een snelle aanpak van de grootste knelpunten noodzakelijk en is verbreding van de A12 en de A50 de logische keuze. Ook voor de economische ontwikkeling van de regio acht ik het van groot belang om de huidige knelpunten als eerste aan te pakken hetgeen bovendien de bereikbaarheid van het nog te ontwikkelen Multimodaal Transportcentrum ten goede komt. Niet onbelangrijk is bovendien dat de A15 een gebied doorkruist dat deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur. Zoals bekend is een dergelijke doorsnijding alleen mogelijk in geval van zwaarwegende maatschappelijke belangen. Het is de vraag of de aanleg van de A15 als hoofdweg, zonder dat deze de problemen op het hoofdwegennet oplost, als een zodanig belang valt aan te merken.

Ik vertrouw er op dat alle betrokkenen zich zullen inspannen om dit besluit gezamenlijk uit te werken. Een snelle start van de benodigde procedures voor de verbreding van de genoemde wegvakken acht ik van het grootste belang terwijl samen met de verantwoordelijke instanties bezien zal moeten gaan worden op welke wijze de problemen op met name de Pleyroute kunnen worden opgelost.

Om misverstanden te voorkomen hecht ik er nog aan te benadrukken dat met dit besluit geen uitspraak is gedaan over de vraag of de doortrekking van de A15 wel of niet onderdeel van de structuur van het hoofdwegennet behoort te zijn. Er is daarom geen aanleiding om het SVV-2 op dit punt te herzien.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben in gelicht.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink