

Vergaderjaar 2014–2015

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 84

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 november 2014

In het algemeen overleg MIRT van 18 juni jl. (Kamerstuk 33 750 A, nr. 94) zijn door de leden Visser (VVD) en Kuiken (PvdA) vragen gesteld over de inpassing van het project A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) en in het bijzonder de inpassing van de A15 ter hoogte van buurtschap Helhoek. Bij omvangrijke infrastructuurprojecten, zoals de ViA15, zijn er altijd veel wensen en ideeën ten aanzien van de inpassing van de nieuwe infrastructuur. Het is financieel onmogelijk om alle wensen te honoreren. Ook zijn niet alle wensen te combineren. In deze brief informeer ik u over de status van dit project en de keuzes die zijn gemaakt over de inpassing. Vervolgens geef ik invulling aan mijn toezegging op 18 juni jl. om voor het volgende algemeen overleg inzichtelijk te maken wat de alternatieve scenario's zijn voor de A15 bij Helhoek, inclusief een kostenplaatje. Ik zal hierbij ook een beeld schetsen over de inpassingmogelijkheden op de andere delen van het tracé.

Status van het project

In mijn brieven van 16 januari 2012 heb ik uw Kamer geïnformeerd over het standpunt voor de doortrekking van de A15 naar de A12, met daarin de keuze voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal en een halfverdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar.¹ In een algemeen overleg op 31 mei 2012 is de doortrekking van de A15 in uw Kamer besproken. Naar aanleiding van dit debat heb ik uw Kamer op 22 juni 2012 geïnformeerd over varianten voor het standpunt met een andere ligging en inpassing van de A15.² Dit heeft geleid tot een aanpassing op het standpunt met een verlegde en verdiepte ligging bij Groessen. In 2013 heb ik met de Provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen een bestuursovereenkomst gesloten, waarin dit is

¹ 29 385, nr. 66.

² 29 385, nr. 72.

vastgelegd.³ Het project bevindt zich nu in de planuitwerkingsfase, waarin het standpunt wordt uitgewerkt in een (ontwerp) tracébesluit dat naar verwachting in 2015 gereed is. Daarnaast wordt de uitvoering voorbereid. Voor het project is een taakstellend budget beschikbaar van € 840 mln, inclusief een aanzienlijke bijdrage van de regio en een tologave.

In het standpunt voor de ViA15 zijn keuzes gemaakt met betrekking tot de inpassing van de A15. Zo is vastgelegd dat de weg tussen Duiven en Zevenaar halfverdiept wordt aangelegd en dat de markt wordt uitgedaagd om de weg bij Groessen geheel verdiept aan te leggen. Onderdeel van de afspraken met de regio is een pakket van € 55 miljoen, uit de financiële bijdrage van de regio, met extra maatregelen voor een betere inpassing en extra infrastructuur. Deze maatregelen betreffen een goede inpassing met betrekking tot Park Lingezege, pijlers onder het deel van de brug vanaf het Pannerdensch Kanaal tot de Lodderstraat, een fietsverbinding over de brug, een aansluiting bij Zevenaar Oost, een bijdrage aan de verdiepte ligging bij Groessen en een calamiteitenaansluiting bij Angeren.

Alternatieven scenario's voor de inpassing van de A15

Ondanks de afspraken over aanvullende inpassing van de A15 zijn er in de regio verschillende ideeën ten aanzien van de inpassing ter hoogte van Helhoek en andere delen van het tracé. Hieronder geef ik een impressie van de belangrijkste ideeën over een andere inpassing van de A15, zoals die de afgelopen jaren door verschillende partijen zijn ingebracht.

Ligging van het tracé

Voorafgaand aan het definitieve standpunt zijn voor het project verschillende alternatieven voor de tracéligging onderzocht.⁴ 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, heb ik in 2012 gekozen voor het Doortrek-kingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal. Een alternatief was bijvoorbeeld doortrekking van de A15 ten zuiden van de Betuweroute. Naar aanleiding van een algemeen overleg op 22 juni 2012 in uw Kamer is het verzoek van de gemeente Duiven en bewoners gehonoreerd om het tracé verder van de wijk Diesfeldt (Groessen) te laten lopen. Na dit besluit bereikte mij ook een voorstel vanuit de regio om het tracé bij Helhoek in westelijke richting op te schuiven. Westelijk opschuiven betekent dat de weg verder van Helhoek komt te liggen. Deze wens is echter tegenstrijdig met de gemaakte afspraak dat de weg verder van de wijk Diesfeldt komt te liggen. Bovendien lopen inmiddels de voorbereidende werkzaamheden. In dat kader heeft Rijkswaterstaat reeds woningen in Helhoek aangekocht.

Verdieping van de weg

De A15 tussen Duiven en Zevenaar wordt halfverdiept aangelegd. In overleg met uw Kamer is in het standpunt gekozen om de markt uit te dagen om de A15 in Groessen geheel verdiept aan te leggen in plaats van halfverdiept. Ten opzichte van de keuzes in het standpunt zijn verschillende alternatieven denkbaar. Vanuit de gemeente Duiven en omwonenden is gepleit voor een betere inpassing bij Helhoek. Hieronder volgt een beschrijving van mogelijke alternatieven in plaats van de

³ Staatscourant 2013, 19 584.

⁴ Zie onder andere Kamerstuk 29 385, nr. 72.

huidige halfverdiepte ligging bij Helhoek (ligging oplopend van -5 meter naar -3 meter) met een indicatie van de bijbehorende meerkosten:

- Een geheel verdiepte ligging. Dit is een ligging op -6 meter over een lengte van 150 meter zonder deksel. De globale kostenindicatie is € 10 miljoen;
- Een halfverdiepte ligging met deksel. Dit is een ligging op -5 tot -3 meter, zoals nu gepland, maar dan ter hoogte van Helhoek met een deksel er op van circa 150 meter. De constructie steekt vanwege de benodigde doorrijhoogte uit boven het maaiveld. De globale kostenindicatie is € 15 á 20 miljoen;
- Een geheel verdiepte ligging met deksel. Dit is een ligging van -6 meter ter hoogte van Helhoek over een lengte van 150 meter met een deksel. De globale kostenindicatie hiervan is € 25 miljoen;
- Een tunnel: in plaats van de huidige ligging een tunnel van circa 250 meter lang. De globale kostenindicatie is € 60 miljoen, exclusief aanzienlijke meerkosten voor bediening, beheer en onderhoud.

Ook met betrekking tot andere delen van het tracé zijn in het verleden voorstellen gedaan met betrekking tot een verdiepte ligging. Een aantal voorbeelden zijn:

- Het realiseren van een verdiepte ligging A15 ter hoogte van de kern Bommel in plaats van een ligging op maaiveld;
- De A15 ter hoogte van de Schraleweidsestraat zo verdiept mogelijk aanleggen;
- De A15 vanaf de kruising met de Betuweroute tot en met de aansluiting op de A12 verdiept aanleggen.

Landschappelijke inpassing

Er zijn verschillende ideeën met betrekking tot de landschappelijke inpassing van de A15, voorbeelden zijn:

- Ontwikkelen van een parkviaduct door opwaardering van het bestaande viaduct De Plak;
- Woonbebouwing die moet verdwijnen uit de Helhoek elders in het buurtschap/lint van Helhoek/Helstraat terugbouwen;
- Een veelheid aan nog nader uit te werken groene inpassingswensen in het kader van het bij het OTB op te stellen landschapsplan.

De bovengenoemde voorstellen zijn niet opgenomen in het pakket met extra maatregelen voor een betere inpassing van de A15. Hiermee zijn deze maatregelen geen onderdeel van de scope en het budget van het project.

Ik stel vast dat over de inpassing van de A15 nog veel ideeën leven in de regio. Naast de hiervoor genoemde voorbeelden bereiken mij ook voorstellen over het combineren van de aanleg van de A15 met investeringen in het onderliggende wegennet, openbaar vervoer en fiets- en wandelverbindingen. Het moge duidelijk zijn dat ik deze wensen niet allemaal kan honoreren. Daarnaast zijn wensen vaak strijdig met elkaar of vragen extra budget. Daarom heb ik ook in het algemeen overleg op 18 juni jongstleden aangegeven dat ik geen voorstander ben van het aanpassen van het standpunt. Ik vind het wenselijk dat alle partijen zich realiseren welke keuzes zijn gemaakt bij het nemen van het standpunt, waarin een voorkeursalternatief is gekozen. We hebben hierbij met de regio en met uw Kamer een zorgvuldig proces doorlopen. Een van de aanbevelingen van de commissie Elverding (Sneller & Beter) in 2008 was om na de keuze van het voorkeursalternatief, in de latere fases dit besluit niet steeds opnieuw ter discussie te stellen. Het nu nog aanpassen van het standpunt voor de A15 is in strijd met de afspraken die we met elkaar hebben gemaakt naar aanleiding van dit advies. Het project bevindt zich nu in de planuitwerking, waarin het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt

in een (ontwerp) tracébesluit. Zoals ik ook heb toegelicht in uw Kamer is aanpassing van het standpunt wel mogelijk, maar zal dit leiden tot extra kosten en een aanzienlijke vertraging van het project.

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