

Directie Participatie
Ontwerptracébesluit Via15
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Groessen, 22 december 2015.

Betreft: zienswijze OTB A15 door het Bewonersoverleg Groessen A15

Het Bewonersoverleg maakt hierbij gebruik van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen t.a.v. het Ontwerptracébesluit Via15 inclusief de aanvullende bestuursovereenkomst.

Wij zijn het niet eens met het onderliggende ontwerpbesluit voor de doortrekking van de A15 naar de A12. We zullen dit beargumenteren op de volgende punten:

1. Onze reactie op de antwoorden en toezeggingen gedaan in de Nota van Antwoord op onze inspraak over de Startnotitie/richtlijnen MER;
2. De gevolgde procedure;
3. De zorgvuldigheid van de besluitvorming;
4. De complexiteit van het indienen van een zienswijze op OTB en een separate bestuurlijke overeenkomst, instemming wetsvoorstel tijdelijke tolwet;
5. Nut en noodzaak van de doortrekking van de A15 conform het OTB van 5 november 2015;
6. Keuze brug versus tunnel over het Pannerdensch kanaal;
7. Natuur: Natura 2000 gebied/ stiltegebied;
8. Milieu: Geluid, Fijnstof, Luchtkwaliteit, Water en waterhuishouding;
9. Leefbaarheid;
10. Uitvoering van de bouw;
11. Tolheffing;
12. Huize Rijswijk;
13. Griethse Poort.

1. Onze reactie op de antwoorden en toezeggingen gedaan in de Nota van Antwoord op onze inspraak over de Startnotitie/richtlijnen MER.

Puntsgewijze benadering van de door ons eerder ingebrachte vragen/aandachtspunten, waarbij de nummering in de Nota van Antwoord is aangehouden.

3.3.21 Tunnel Pannerdensch Kanaal: er wordt alleen gesteld dat de meerkosten van een tunnel 210 miljoen zijn. Dit bedrag wordt niet inzichtelijk gemaakt, is onvoldoende onderbouwd. Bovendien wordt niet ingegaan op het argument dat een tunnel ook bepaalde (aanleg)kosten bespaart en een tunnel van beperkte lengte dus wel eens binnen het taakstellend budget zou kunnen passen. Zie ook punt 6 van onze zienswijze op het OTB.

4.1.9 De markconsultatie die bij INS (Inspraak Nieuwe stijl) is gepresenteerd, leek veel breder van opzet dan de markconsultatie zoals die vanaf 2011 vorm heeft gekregen.

5.1.1 Nut en noodzaak

Er wordt niet ingegaan op het feit dat er voor Trajectnota/MER verkeerde uitgangspunten genomen zijn; alleen het hoogste verkeers-groei-scenario en economische-groei-scenario is

gebruikt en bleek al gaandeweg het traject achterhaald te zijn. Een toets op de resultaten van de onlangs uitgevoerde studie 'Nederland in 2030-205, twee referentiescenario's, Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving' lijkt op zijn plaats (zie <http://www.wlo2015.nl>). Met name op de hoog én laag groeiscenario's voor de onderdelen 'Mobiliteit' en 'Regionale ontwikkelingen en verstedelijking'. Het studierapport wordt hierna aangeduid met 'WLO2015'. Zie ook punt 5 in onze zienswijze op het OTB (MKBA).

5.1.2 We zijn verheugd te zien dat het project inmiddels niet meer verkocht wordt met de slogan "van groot internationaal belang". Het is wel zo eerlijk dat te relativiseren. Dit verminderde belang zou meegenomen moeten worden met de beoordeling van nut en noodzaak. Waarbij duidelijkheid wordt verschaft in de hoog/laag groeiscenario's, o.a. op gebied van internationale-, nationale-, regionale-, en lokale Herkomst-Bestemmingsrelaties. En de resultaten worden meegenomen in een actuele MKBA.

5.2.1 Uitgangspunten: Woningbouw prognoses, bevolkingsprognoses en economische ontwikkelingen: er wordt steeds uit gegaan van de hoogste groeiscenario's. Dit is inmiddels een onrealistisch scenario gebleken. We verwachten een nieuwe berekening met realistische kengetallen. Met een onrealistisch scenario als uitgangspunt is klopt de becijferde onderbouwing niet. De overheid dient op een eerlijke en transparante wijze besluiten te nemen. Zie hiervoor 'WLO2015'.

5.2.6 Inmiddels kan er wel aan Europese regelgeving getoetst worden. Waarom is dit nog niet gedaan? Wij verwachten nog voor een Tracébesluit duidelijkheid hierover. Welke Europese wet-, en regelgeving is van toepassing, wat zijn de gevolgen (met terugwerkende kracht in de besluitvorming)? Wij vragen u hierin ook de regelgeving m.b.t. Tol mee te nemen. Zie ook punt 11 in onze zienswijze op het OTB (MKBA).

6.8.12 De geluid dragende effecten van de hoog gelegen brug. Dank voor uw uitleg op dit gebied.

6.8.20 We zijn blij te vernemen dat de geluidsreflectie van de schermen van de Betuweroute wel zijn meegenomen in de geluidseffecten van de A15.

6.8.30 De cumulatieve geluidseffecten van A15-, A12, Betuweroute, Spoor Arnhem-Doetinchem en onderliggend wegennet: In de beantwoording van de Startnotitie/Uitgangspunten MER is toegezegd dat de cumulatieve effecten berekend zouden worden. Hier is geen beperking opgenomen voor wat betreft werkwijze en afstand/geluidsniveau tot de weg. Wij zijn van mening dat u die toezegging gestand moet doen. Zie ook punt 8 in onze zienswijze op het OTB (MKBA).

6.9.10 Doorsnijden kwetsbare natuurgebieden. Het valt binnen de wet, dus het mag.... (?) wij komen hier verderop in onze zienswijze op het OTB nog op terug.

6.9.11 Blijft staan dat het nu aanleggen van een brug voor de A15 in feite kapitaalvernietiging is van de tunnel voor de Betuweroute. In de jaren 90 is bij de aanleg van de Betuweroute gekozen voor een tunnel. Dit was wettelijk niet nodig, maar de keuze is gemaakt in andere economische tijden. Toen is geconstateerd dat het gebied zo belangrijk was vanuit Europese natuurdoelen dat de aanleg van de Betuweroute in een tunnel gerechtvaardigd was. Nu in het OTB een doortrekking A15 met brug is opgenomen, worden de positieve effecten (geluid, landschap, ruimtebeslag) van een Betuweroutetunnel grotendeels teniet gedaan. Bundeling van Betuweroute en A15 is niet mogelijk, waardoor een extra barrièrewerking ontstaat bij de

aanbruggen van de A15 en monding van de tunnel. Dit betekent een gedeeltelijke desinvestering van de Betuweroutetunnel. Ook maatschappelijk is er geen begrip voor de aanleg van de ene infrastructuur in een tunnel en de andere met een brug. De motivering in het Standpunt Doortrekking A15 dan wel in het OTB voor doortrekking van de A15 met een brug is dan ook volstrekt ontoereikend. Wij maken ernstig bezwaar tegen deze verkwisting van natuur, leefmilieu en belastinggeld. En zijn van mening dat, met het huidige voorkeustracé, de desinvestering van destijds met terugwerkende kracht verwerkt moet worden in de alternatieven-afweging en besluitvorming voor de doortrekking van de A15.

7.1.8 Tunnelvarianten. Niet inzichtelijk wat “erg kostbaar” en “niet binnen het budget” nu betekenen. Dit zijn vage, niet meetbare, termen. Graag een degelijke onderbouwing van deze conclusies. Wij verwachten dat u zich aan de ‘Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport’ houdt (hierna ‘Spelregels MIRT’ genoemd). En het Informatieprofiel dat hoort bij de reeds doorlopen en huidige fasen/beslismomenten. Voor dit specifieke onderdeel verwijzen wij naar de ‘Financiële spelregels’ en vragen u om transparantie (in kader van INS).

8.1.1 Schade en aansprakelijkheid. Wij verwachten en eisen dat de Rijksoverheid zich garant stelt voor schade aan eigendommen die optreedt gedurende de bouwperiode en de jaren daarna (in de lifecycle), los van de bewijslast van de precieze oorzaken. De Rijksoverheid dient zorg te dragen voor een onafhankelijke en voor ieder inzichtelijke nulmeting op verschillende aspecten, ruime tijd voorafgaand aan, tijdens en ruime tijd na de realisatie, zodat er achteraf geen onduidelijkheid over de schade kan ontstaan. Zie ook punt 8 in onze zienswijze op het OTB (MKBA).

2. De gevolgde procedure.

A. Over het proces van INS (Inspraak Nieuwe Stijl) hebben we bij de zienswijze Trajectnota/MER al aangegeven dat er hogere verwachtingen gewekt zijn in dit proces dan dat er uiteindelijk wat ons betreft is uitgekomen. Zie ook hoofdstuk 3 m.b.t. deze zienswijze.

B. Ten tijde van de startnotitie en ten tijde van de Trajectnota/ MER heeft het Bewonersoverleg Groessen een zienswijze ingediend. Pas nu krijgen we een inhoudelijke reactie op veel van onze vragen en punten die we bij de zienswijze in sept. 2011 hebben ingediend; dit door middel van de nota van Antwoord, gepubliceerd in het OTB. Waardoor we afgelopen jaren onvoldoende inzicht hebben gekregen in de zienswijze van de overheden en ons onvoldoende hebben kunnen voorbereiden op de huidige voorliggende complexiteit in het OTB en de Bestuursovereenkomst. Onzes inziens is dit niet de bedoeling geweest van INS.

C. Het trechteren vanuit de startnotitie naar bijvoorbeeld de besluitvorming van de minister in 2012 is gebeurd met het al te makkelijk terzijde schuiven van argumenten om toch breder naar een oplossing te kijken voor het mobiliteitsprobleem dan alleen het doortrekkings-alternatief; we blijven van mening dat andere (multimodale) alternatieven geen eerlijke kans gekregen hebben

D. Crisis- en herstelwet.

In deel III Toelichting OTB VIA 15 is in 1.4. aangegeven dat in verband met overgangsrecht de Crisis- en Herstelwet niet van toepassing is. Twee alinea's verder staat dat deze wet wel van toepassing is. In Artikel 19 van het OTB Op het Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15) is Afdeling 2 van Hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is. Kortom, niet duidelijk wat wel en niet van toepassing is.

E. De aanbevelingen van de commissie-MER worden niet opgevolgd.

De Commissie MER geeft in haar Toetsingsadvies aan dat de essentiële informatie in het MER onvoldoende inzichtelijk is weergegeven en de natuurinformatie niet volledig genoeg is om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij de bepaling van het standpunt over het verder uit te werken alternatief. De Commissie signaleert maar liefst een viertal tekortkomingen:

* de probleemanalyse en de gekozen criteria voor doelbereik maken niet inzichtelijk welke (regionale verkeers- en bereikbaarheids-) problemen spelen bij het onderliggend wegennetwerk in het KAN-gebied, en in hoeverre deze met het voornemen worden opgelost;

* de beschrijving van de effecten op natuur maakt onvoldoende aannemelijk of alle alternatieven voldoen aan het beschermingsregime van de Natuurbeschermingswet voor Natura 2000-gebieden;

* de vergelijking van de alternatieven is onvolledig omdat de tunnelvariant in deze vergelijking ontbreekt;

* de samenvattende tabel over de effectbeoordeling in het hoofdrapport geeft voor een aantal aspecten geen juist beeld van het verschil tussen de alternatieven. Zo scoren in deze tabel bijvoorbeeld de effecten op gezondheid neutraal, terwijl op basis van de achtergrondgegevens de alternatieven wel degelijk onderscheidend zijn.

De Minister geeft in het Standpunt Doortrekking A15 aan dat pas in het OTB een passende beoordeling zal worden opgenomen. Wij zijn van mening dat met het onderliggend OTB en gezien de bijhorende passende beoordeling, significante effecten niet zijn uit te sluiten. In het TN/MER hadden voor zowel brug- als tunneltracé de effecten op Natura 2000-gebieden moeten worden beschreven. Mede daarom vinden wij het noodzakelijk om voor de tunnelvariant een passende beoordeling op te stellen. Dit, omdat aannemelijk is dat de effecten van een doortrekking van de A15 met tunnel onder het Pannerdensch Kanaal geen significante effecten zal veroorzaken op de kwalificerende doelsoorten. Wij verwijzen u voor dit punt verder naar hoofdstuk 5. van onze zienswijze, waarin ook naar een studie van de TU Delft is verwezen op gebied van de MKBA. Wij vragen ons af of u zich voldoende aan de 'Spelregels MIRT' heeft gehouden (met bijbehorende fasering, beslismomenten en informatieprofiel).

3. De zorgvuldigheid van de besluitvorming.

In mei 2008 is de Startnotitie "Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen" ter visie gelegd voor inspraak. Voordat deze tervisielegging plaats vond is ViA15 geselecteerd als pilotproject Inspraak Nieuwe Stijl (INS). Wij hebben als bewonersoverleg geen inzage gehad in een gedegen en gedragen plan van aanpak waarin de INS-organisatie met bijbehorende rollen (incl. onafhankelijk toezicht), taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en invloed ruimte, communicatie, fasering/besluitvorming en planning is opgenomen.

INS houdt in dat burgers meer en effectiever worden betrokken bij de besluitvorming. De formele inspraak bij ruimtelijk-economische ingrepen biedt voor meedenken alleen ruimte tijdens de bij wet verplichte inspraakperiodes. INS resulteert in procedures die op het vraagstuk zijn toegesneden, zodat inspraak beter bruikbaar is, er meer begrip is voor besluiten en er bij het publiek meer vertrouwen ontstaat in het nut van inspraak. Dit stelt bestuurders in staat om betere besluiten te nemen. Voordat de publicatie van deze startnotitie plaats vond, zijn één meedenksessie met vertegenwoordigers van allerlei groeperingen en vijf consultatiebijeenkomsten voor betrokkenen over het project gehouden. Er is een Raad van Toezicht INS die de taakuitoefening van het

Inspraakpunt en de toepassing van INS in de pilotprojecten regelmatig onder de loep neemt. Nog bezien moest worden hoe INS in de trajectnota/MER-fase vormgegeven zal worden.

Verder zijn tussen inspraak op de Startnotitie en de publicatie van het milieueffectrapport bijeenkomsten georganiseerd, waarin een ieder mocht meepraten over de inpassing van een doorgetrokken A15. Op deze bijeenkomsten is door bestuurlijke vertegenwoordigers vanuit provincie en Regio steeds aangegeven dat een doortrekking van de A15 met een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal zal plaatsvinden conform de Bestuursovereenkomst uit 2006. In de Gebiedsvisie A15-A12 is dit later nog eens bevestigd. Dit heeft ertoe geleid dat tijdens de INS-bijeenkomsten een doortrekking van de A15 met brug niet meer als een serieus alternatief is besproken. Vervolgens is zonder enige discussie of overleg met direct betrokkenen, op 22 juni 2011 door de Minister van I&M, Gedeputeerde Staten van Gelderland en het College van Bestuur van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen besloten voor een doortrekking van de A15 met een brug over het Pannerdensch Kanaal omwille van financiële redenen. Een halfjaar later (op 16 januari 2012) heeft de Minister van I&M haar Standpunt Doortrekking A15 naar de Tweede Kamer gestuurd. Na het besluit van 22 juni 2011 was er bestuurlijk al geen serieuze discussie meer mogelijk over realisatie van een doorgetrokken A15 met een tunnel. Omdat bij betrokkenen juist een groot draagvlak is voor doortrekking met een tunnel, had conform de adviezen van de Commissie Elverding, juist met betrokkenen moeten worden onderzocht op welke creatieve wijze een tunneloplossing alsnog had kunnen worden gerealiseerd.

We hebben momenteel dan ook sterke twijfel bij het onafhankelijk toezicht en de werking van INS. Graag zouden wij horen hoe en door wie het onafhankelijk toezicht (Raad van Toezicht) tot nu toe is bezet, wat de bevindingen en adviezen tot nu toe zijn geweest en wat er mee is gedaan door het project.

4. De complexiteit van het indienen van een zienswijze OTB en een separate bestuurlijke overeenkomst, instemming wetsvoorstel tijdelijke tolheffing.

Juridisch gezien is de huidige gang van zaken een vreemde. Wij vinden het erg onverstandig dat niet gewacht is totdat de maatregelen uit de bestuurlijke overeenkomst en de Tolwet in het OTB geïmplementeerd zijn en ook alle consequenties en effecten in samenhang inzichtelijk zijn.

Het OTB is door de Minister op 5 november 2015 vastgesteld. In aanvulling op het OTB is eveneens op 5 november een bestuursovereenkomst vastgesteld. Daarin staan onder andere afspraken over de uitwerking en doorwerking van het Regionaal Ruimtelijk Kwaliteitsplan. Volgens de aanvullende Bestuursovereenkomst, betekent dit in hoofdlijnen het volgende:

- De scope van het project wordt aangevuld met maatregelen vanuit het Regioplan voor zover deze binnen de grenzen van het Tracébesluit liggen. In de volgende fase van dit project (van Ontwerp-Tracébesluit naar Tracébesluit) worden de afgesproken maatregelen uitgewerkt.
- Voor de maatregelen die buiten de grens van het Tracébesluit vallen, zoals de N810/N839/Hengelderweg (Zevenaar-oost), stellen de regiopartijen, onder aansturing van de Provincie provinciaal inpassingsplannen en / of bestemmingsplannen op. Deze maatregelen worden afgestemd op het Tracébesluit, in ieder geval ten aanzien van de effectonderzoeken.

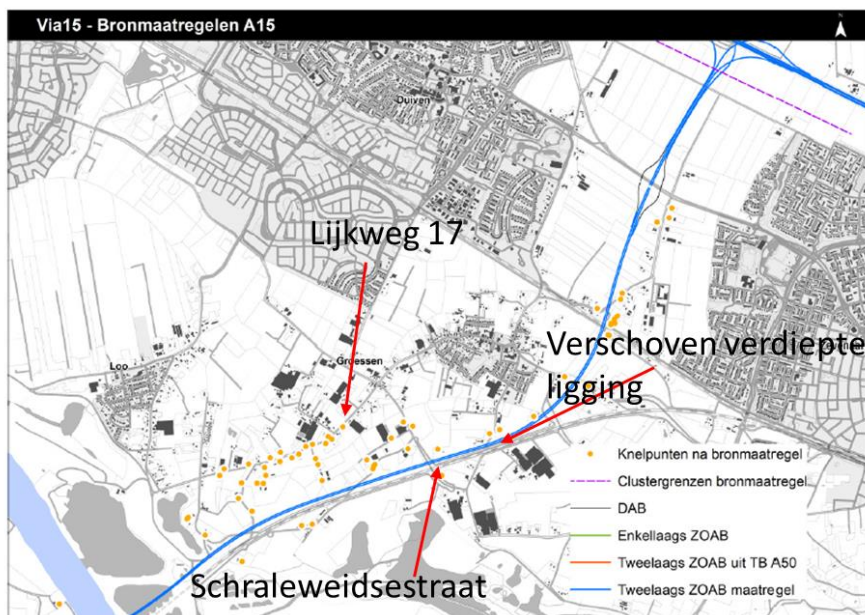
Hieronder treft u enkele voorbeelden aan waaruit duidelijk wordt hoe verwarrend dit op ons overkomt.

Voorbeeld 1: de verschuiving van het verdiepte deel bij Groessen: Deze verschuiving van de verdiepte ligging is wel opgenomen in Hoofdstuk 1 deel III Toelichting OTB VIA 15, maar niet in het OTB zelf en de rest van bijbehorende bijlagen. De concretisering van de verdiepte ligging ten zuiden van spoorlijn Arnhem-Zevenaar en inpassingsmaatregelen ter hoogte van Helhoek vormen een positieve aanpassing om de knelpunten daar op te lossen. Dit neemt niet weg dat dit een verslechtering is voor een ander deel van Groessen en omgeving. Inpassingsmaatregelen in de vorm van een wal ter hoogte van 2 meter boven het wegdek hebben weliswaar een positief effect op het zicht op de autosnelweg, maar vormt geen garantie dat geluidsoverlast voldoende wordt gereduceerd en luchtkwaliteit van voldoende niveau blijft. In de brochure Rijkswaterstaat, Geluid langs rijkswegen, hoofdstuk 5 staat dat een geluidsscherm beter werkt dan een geluidswal. Onderzoek naar effecten van deze aanpassing hebben niet plaatsgevonden. Dit dient alsnog te gebeuren.

Voorbeeld 2: stuk Pannerdensch Kanaal naar verdiepte ligging in Groessen.

“De A15 volgt de maaiveldligging tot de kruising met de Schraleweidsestraat.” Hier wordt de indruk gewekt dat daarna de weg verdiept verder gaat. Dit is echter pas 500 verder naar het oosten. Gezien de verwachte overlast is het te overwegen zo dicht mogelijk bij de brug al te gaan verdiepen. (Deel III Toelichting OTB VIA15, pag. 19)

Voorbeeld 3: geluidgevoelige objecten waarbij onderzoek naar de binnenwaarde nodig kan zijn: in Bijlage A zijn geluidgevoelige objecten opgenomen zijn Groessen tot en met Lijkweg 17. Door de mogelijk verschuiving van de verdiepte ligging kan dit impact hebben voor objecten dichterbij en in Groessen.



Formeel kunnen we nu eigenlijk alleen een zienswijze indienen op het OTB; op dezelfde dag van ondertekening van het OTB door bevoegd bestuur is er ook separaat een bestuurlijke overeenkomst ondertekend door het bevoegd bestuur. Daarin staan aanvullende maatregelen die getroffen gaan worden. Veel van deze maatregelen zullen de uiteindelijke gevolgen voor de belanghebbenden ten goede komen, maar feitelijk is dit onzeker en op sommige punten onduidelijk, want de effecten van deze maatregelen zijn nog niet doorberekend. Er zijn bovendien qua uitvoering ook zaken die wel in het OTB staan, maar als gevolg van de aanvullende bestuurlijke maatregelen weer verdwijnen.

Ook de complexiteit/effecten van de instemming van de Eerste Kamer met het Wetsvoorstel Tijdelijke Tolheffing dd. 1-12-2015 is aan de orde. Zie voor dit punt onze zienswijze in hoofdstuk '11 Tolheffing'.

We vragen hierbij dus aan het bevoegd gezag om ons zo spoedig mogelijk te berichten over de gevolgen, in elk geval ruim voor de presentatie van het Tracébesluit. Wij vragen dus ook om ons bijtijds in kennis te stellen over de effecten van de maatregelen uit de aanvullende bestuursovereenkomst en hiervoor ook een aparte zienswijze-ronde te houden. Dit om te voorkomen dat de gevolgen pas duidelijk worden ten tijde van publicatie van het Tracébesluit en om onnodig oponthoud en bezwaren in die fase van het proces te voorkomen.

5. Nut en noodzaak van de doortrekking conform het OTB van 5 nov 2015.

In oktober 1996 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat -Jorritsma- ook namens haar collega van VROM aan de Tweede Kamer de besluitvorming bekend gemaakt naar aanleiding van het Tracébesluit A15. Het plan van toen was een gecombineerde aanleg van Betuwelijn en A15. De Minister heeft toen besloten dit niet te doen, maar een aantal knelpunten aangewezen om die met spoed op te lossen; zijnde een verbreding van de A12 tussen Duiven en Oud-Dijk en tussen Waterberg en Velperbroek; daarbij ook de verbreding van de A50 tussen Ewijk-Valburg-Renkum. Daarnaast adviseert de minister de Pleyroute te verbeteren, hoewel daarvoor de verantwoordelijkheid niet bij de Minister ligt. Terugkijkend heeft de politiek besloten de verbreding van de A12 tussen Duiven en Oud-Dijk niet uit te voeren en heeft de regio Arnhem alleen een fietstunnel aangelegd onder de Pleyroute ter hoogte van het Gelredome en een verbreding van de afslag naar A12. Het blijft erg vreemd dat, ondanks dat het ene plan nog steeds niet volledig was en is uitgevoerd, al te concluderen dat er extra maatregelen nodig zijn.

De politiek in de regio (Provincie Gelderland en Stadsregio) is zich blijven inzetten voor een doortrekking van de A15. E.e.a. resulteerde in een voorstel van het projectplan A15 - informatie avonden in Angeren en Groessen- op 25 en 26 juni 2003. Het voorstel was een tunnel gevolgd door een verdiepte ligging in Groessen. Al eerder is door onafhankelijk experts en bewonersoverleg gemeld dat de destijds uitgevoerde Netwerkanalyse in het KAN-gebied onvoldoende basis voor besluitvorming was en dat de inschatting van kosten/baten onvoldoende herleidbaar.

In het gehele besluitvormingsproces hoort een Traject Nota en Milieu Effect Rapportage en deze nota is opgesteld door het Projectbureau Via15 met datum juli 2011. Een van de alternatieven was de Noordelijke Doortrekking met brug (DN brug) en de Regiocombi 1.

Een deel van dit MER rapport bestaat uit de kosten/baten analyse, afgekort de MKBA. In deze kosten-baten analyse worden alle factoren omgerekend naar euro's volgens richtlijnen van het Ministerie (conform OEI aanpak, genoemde in 'Spelregels MIRT' met gekoppeld Informatieprofiel en vermelding 'inclusief eventueel advies planbureaus en/of second opinion').

Belangrijk is daarin de berekening van de effecten op het verkeer – de baten- en de kosten van de aanleg, milieu effecten zoals geluid en fijnstof die ook in geld worden uitgedrukt.

Voor de berekening van de effecten op het verkeer zijn er regels en worden standaard tabellen gehanteerd.

Ten aanzien van de doortrekking van de A15 (DN brug) wordt in het TN/MER rapport een waarde berekend van MKBA=2,26.

Echter de effecten op het verkeer, waarbij gebruikt zou moeten zijn gemaakt van de originele tabellen uit de deelrapporten en de klassieke gebiedsstudie, kloppen niet met de gepresenteerde MKBA waarde van 2,26.

De MKBA zou dan net boven 1 uitkomen voor de doortrekking (DNbrug) met een waarde van MKBA=1,23. (MKBA-studie van mw. J. Blom, TU Delft 2014).

Door het Projectbureau is gerekend met een niet openbare rekenmethode, de selected cordon methode, waardoor het resultaat op de verkeerseffecten een factor 2 beter wordt, dus geen MKBA van 1,23 maar een MKBA van 2,26.

Interessant is dat de Regiocombi (RC1) – een van de alternatieven uit de TN/MER- met een veel lagere investering uitkomt op een MKBA van 1,18.

De investeringskosten voor de Regiocombi 1 zijn de helft van de investering voor doortrekking van A15(DN brug) en de MKBA waarde is nagenoeg hetzelfde.

Ook de toename van het verkeer in de komende 100 jaar was gebaseerd op een groeiscenario wat buitengewoon optimistisch was en die aannames liggen nu een factor 2-4 lager volgens actuele studies. Wordt uitgegaan van een lager groeiscenario dan komt de MKBA ver beneden de factor 1, namelijk: voor de Doortrekking van de A15 (DNbrug) op MKBA=0,85 en voor de Regiocombi 1(RC1) op MKBA= 0,84 dit gerekend over 100 jaar. **Dit betekent meer kosten dan baten.**

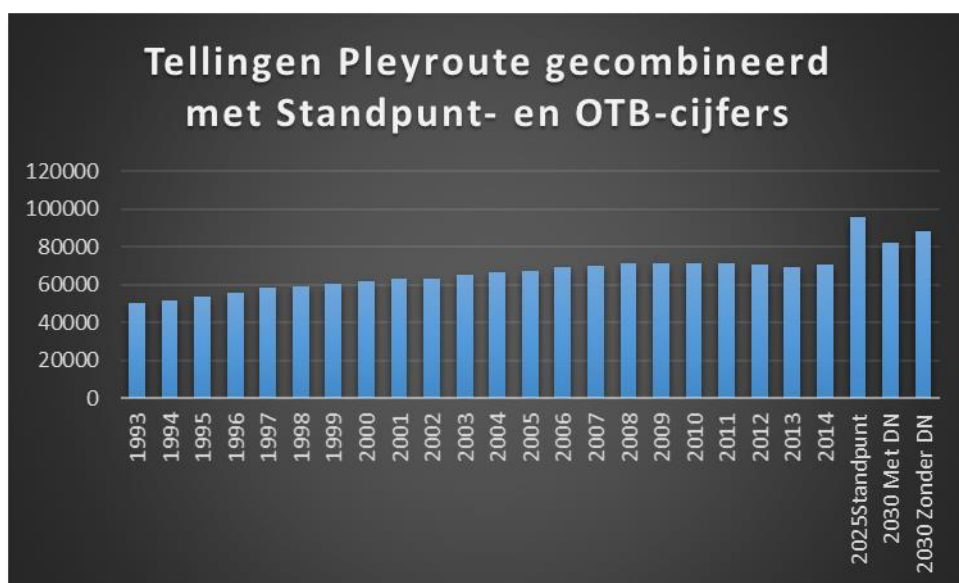
Doortrekking A15 is een verkeerde schakel; zowel financieel gezien als uit het oogpunt van milieu een verkeerde route.

De beste oplossing is de Regiocombi 2 variant, zoals geconcludeerd in TN/MER onder Hoofdstuk 8 Meest milieu vriendelijke alternatief.

Besteed het geld aan de verbetering van A12 naar A18 en laat de provincie het geld gebruiken voor het kruisingsvrij maken van de Pleyroute; een enorme kostenbesparing en veel minder uitstoot van schadelijke gassen op de Pleyroute. De conclusie stond reeds in het TR/MER rapport.

Een ander belangrijk thema bij het beoordelen van nut en noodzaak zijn de verkeersprognoses.

Op basis van vergelijking van gegevens in het Hoofdrapport TN MER VIA15 (Hoofdrapport), Bijlage 01 Verkeer OTB VIA15 alsmede gepubliceerde permanente tellingen op de Pleyroute is de volgende grafische weergave samengesteld.



Figuur 1 Tellingen en prognose Sacharovbrug

De grafiek weerlegt de motivatie van nut en noodzaak van doortrekking van de A15 in het Standpunt van de Minister.

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.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IenM/BSK-2012/458

Figuur 2 Nut en noodzaak uit Standpunt Minister

Aanleiding om dit inzicht te verschaffen is de constatering in het OTB dat de Pleijroute met aanleg van de A15 'slechts' 6% minder verkeersbelasting zou krijgen dan zonder aanleg op basis van prognoses tot 2030. Het standpunt van de Minister, gebaseerd op berekeningen in het Hoofdrapport, gaat uit van een hogere groei (2025) dan in het OTB is becijferd.

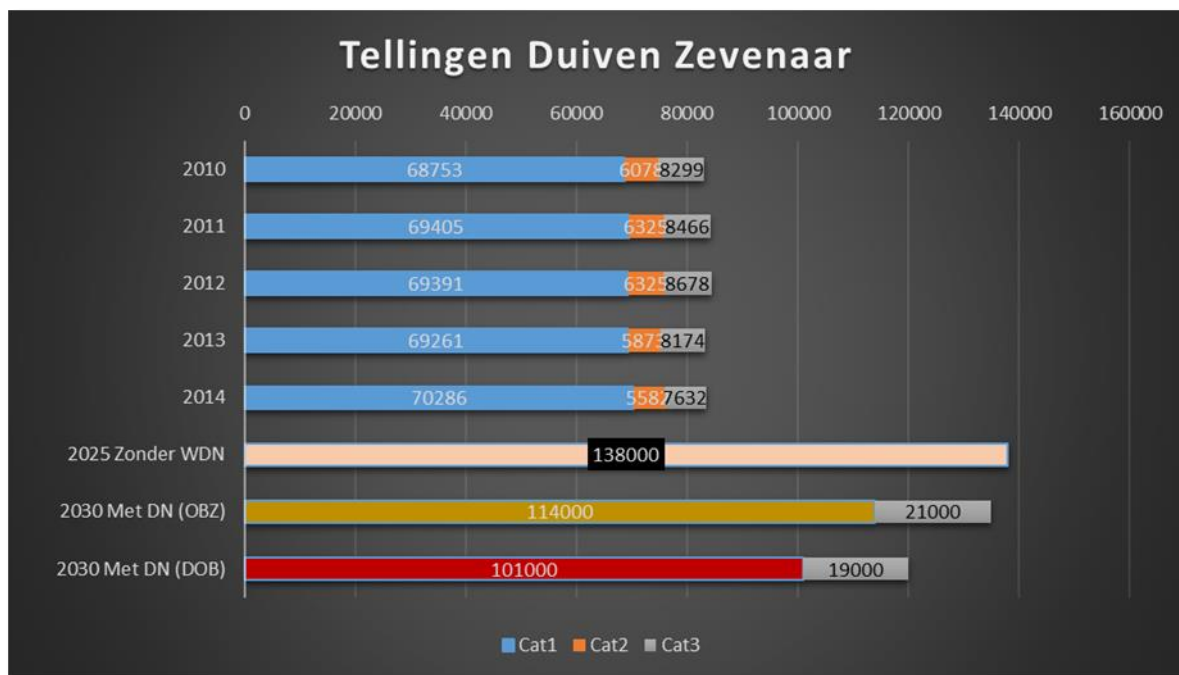
Deze grafiek toont aan dat ondanks aanleg van de A15 de belasting van de Pleijroute hoog is en blijft. Aangezien deze tellingen het trajectdeel Sacharovbrug betreft, geldt dit ook voor aansluitende weggedelen. Dit betekent dat wanneer de A15 wordt doorgetrokken het zeer waarschijnlijk is dat er tevens aanvullende maatregelen dienen te worden getroffen om de verkeersdruk van de Pleijroute in goede banen te leiden. Dit geldt ook voor milieueffecten (geluid, luchtkwaliteit, trillingen) in de omgeving van de A325/N325, die door de hoge verkeersintensiteit niet verminderen, maar nog steeds toenemen, of de A15 wordt doorgetrokken of niet. Als er keuzes moeten worden gemaakt is het de vraag of investeren in doortrekking van de A15 verstandig is. Het lijkt verstandiger in te zetten op verbeteren van de A325 en N325 en daar die maatregelen treffen die er toe doen: doorstroming verbeteren, milieueffecten naar een aanvaardbaar niveau. De in het Hoofdrapport genoemde Regiocombi alternatief 1 lijkt in deze meer voor de hand te liggen, zeker als aanvullende milieumaatregelen worden getroffen, zoals bedoeld met het Meest Milieuvriendelijke Alternatief, maar dan toegespitst op RC1.

Regiocombi 1 (RC1)	<ul style="list-style-type: none">- Pleijroute ongelijkvloers- A50 2^e Rijnbrug- A12 Grijsoord - Waterberg- A12 Velperbroek - Oud-Dijk- Onderdoorgang A12 Velperbroek: A12 oost richting Pleijroute
Regiocombi 2 (RC2)	<ul style="list-style-type: none">- A12 Grijsoord - Waterberg- A12 Velperbroek - Oud-Dijk
Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)	Gelijk aan Regiocombi 2 maar met aanvullende milieumaatregelen

Figuur 3 Deel van Tabel 3-1 uit Hoofdrapport

De in het Hoofdrapport en Bijlage 01 Verkeer OTB VIA15 tabellen zijn onderling lastig te vergelijken en te beoordelen.

Hierbij als voorbeeld een grafische weergave van het wegdeel A12 Duiven Zevenaar, dat door de aanleg wordt verdeeld in Duiven-Oudbroeken (DOB) en Oudboeken-Zevenaar (OBZ), op basis van de cijfers in het Hoofdrapport en Bijlage 01 Verkeer OTB VIA15. In het Hoofdrapport zijn geen tellingen opgenomen die vergelijkbaar zijn. Om die reden is als beste alternatief het trajectdeel Westervoort Duiven (WDN) opgenomen in figuur 4.



Figuur 4 Tellingen Duiven - Zevenaar

Deze constatering stemt overeen met het Toetsingsadvies over het milieueffectrapport van 3 november 2011 / rapportnummer 2116-166 van de Commissie MER:

Door de Commissie MER werd geconstateerd dat niet inzichtelijk is gemaakt welke problemen spelen in onderliggend wegennet. De Minister heeft hier in het ingenomen Standpunt op gereageerd en is opgenomen in figuur 4.

J. Advies Commissie m.e.r.
 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 presenteren en daarna in ga op uitvoeringsvarianten per alternatief.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
 Plesmanweg 1-6
 Den Haag
 Postbus 20901
 2500 EX Den Haag
 T 070-456 0000
 F 070-456 1111

Ons kenmerk
 IenM/BSK-2012/458

Figuur 5 Standpunt Minister t.a.v. Advies Commissie MER

De Minister stelt dat presentatie belangrijker is dan de kwaliteit van de inhoud van het uitgevoerde onderzoek. Punt van zorg is dat er juist gebrek is aan transparantie van de kwaliteit en inhoud van uitgevoerde onderzoeken. En dat de 'Spelregels MIRT' en INS geweld aan worden gedaan, er

onvoldoende bereidheid is om een advies van een onafhankelijk planbureau (second opinion) op te laten stellen waar vervolgens besluitvorming op plaatsvindt.

De Commissie MER heeft geadviseerd om in de toelichting op het standpunt bij de probleemanalyse ook een herkomst- en bestemmingsanalyse van het verkeer op te nemen. Om duidelijk te maken of en in welke mate de bereikbaarheid op het onderliggende (regionale) wegennet in positieve of negatieve zijn verandert. Een herkomst- en bestemmingsanalyse (=HBA) is niet aangetroffen.....

Door het project uit voeren worden reistijdfactoren op de A12 verlaagd. Onduidelijk is of dit te danken is aan aanleg van de A15, of dat komt door de verbreding van de A12. Het project omvat immers verbreding van de A15 voor Bemmelen, verlenging van de A15 naar de A12 en verbreding van die A12.

	Streef waarde	Reistijdfactor ochtendspits		Reistijdfactor avondspits	
		zonder project	met project	zonder project	met project
A12 Waterberg – Duitse grens	1.5	1.0	1.0	1.7	1.1
A12 Duitse grens – Waterberg	1.5	2.2	1.5	1.1	1.0
A15 Valburg – Oudbroeken	1.5	-	1.0	-	1.0
A15 Oudbroeken – Valburg	1.5	-	1.0	-	1.0
A12 Maanderbroek - Waterberg	1.5	1.1	1.0	1.5	1.4
A12 Waterberg - Maanderbroek	1.5	1.2	1.3	1.1	1.0
A50 Grijsoord - Ewijk	1.5	1.0	1.0	1.3	1.1
A50 Ewijk - Grijsoord	1.5	1.4	1.2	1.3	1.1

Tabel 3.3.8 Reistijdfactoren in situatie met project

Wij verwachten alsnog een HBA t.b.v. internationaal, nationaal, regionaal, lokaal wegverkeer en multimodale mobiliteit voor betreffend gebied. Waarbij rekening wordt gehouden met laag en hoog groeiscenario's volgens het 'WLO2015' (Mobiliteit en Regionale ontwikkelingen en verstedelijking). Tevens verwachten wij dat u onafhankelijk/transparant met terugwerkende kracht, nu en de komende tijd de kwaliteit aantoont (o.a. o.b.v. de 'Spelregels MIRT', informatieprofiel voor Oplossingsrichtingen en Financiën) van de uitgevoerde MKBA, Business Case, Lifecycle kostenraming (SSK-methodiek), Publiek Private Comparator incl. actualisatie voor alternatieven (brug, tunnel) en verwerking van de bestuursovereenkomst, tolheffing en desinvestering in relatie tot brugkeuze naast Betuweroutetunnel (zoals genoemd in H1 van onze zienswijze, beantwoording punt 6.9.11).

6. Keuze brug versus tunnel over het Pannerdensch Kanaal

Keuze voor brug in plaats van tunnel is niet onderbouwd.

In het Standpunt Doortrekking A15 geeft de Minister van I&M aan dat de effecten van de tunnelvariant op het natuurgebied de Gelderse Poort kleiner zijn dan die van de brug. Toch kiest de Minister voor een brug in plaats van een tunnel omdat de TN/MER laat zien dat de variant met een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal € 210 miljoen duurder is in aanleg en bovendien jaarlijks € 5 miljoen meer kost aan beheer en onderhoud dan de oplossing met een brug.

De Expertgroep A15, bestaande uit deskundigen op gebied van bruggen, tunnels, ondergrond ruimtegebruik, contractmanagement, wegenbouw, kosten, milieu en natuur, heeft in januari 2012 de "Tegenbegroting A15: we zijn voor een tunnel" (reeds in uw bezit) uitgebracht. Een belangrijke conclusie van deze Expertgroep luidt: "Het budget is meer dan toereikend voor een A15 mét een

tunnel". Ook uit de aanvullende notitie van de Expertgroep, opgesteld naar aanleiding van kritiek vanuit de projectorganisatie ViA15, blijkt dat een doortrekking van de A15 met een tunnel binnen het beschikbare budget kan worden gerealiseerd; zeker wanneer ook nog een optimalisatie van het tunneltracé plaatsvindt. Opmerkelijk was dat volgens de TN/MER de tunnelvariant € 210 miljoen duurder is in aanleg dan een brug, maar dat naar de kosten van een tunnel nooit een serieus onderzoek in de TN/MER heeft plaatsgevonden. Hieruit concluderen wij dat de Minister al bij het opstellen van de TN/MER de variant doortrekking van de A15 met tunnel nooit serieus heeft onderzocht. Dit mag ook al blijken uit het feit dat voor een tunneltracé werd uitgegaan van het hetzelfde tracé als met een brug. En mochten uiteindelijk de kosten voor een tunnel iets hoger uitvallen, dan was conform het Coalitieakkoord 2011-2015 van de provincie Gelderland aanvullende financiering mogelijk (vastgelegd dat investeringskosten tunnel 10% hoger mogen zijn dan die van een brug).

De voordelen van een tunnel op leefbaarheid, geluid, natuur, cultuur en historie zijn niet expliciet gemaakt e/o verwerkt in de MKBA, die mede van invloed is geweest op de eerdere besluitvorming.

7.Natuur: Natura 2000 gebied/ stiltegebied

Het belang van stiltegebieden wordt steeds groter. Met de aanleg van de Betuweroute is ten gevolge van de ligging van de Betuweroute op maaiveld ten oosten van het Pannerdensch Kanaal een gedeelte van het stiltegebied Oude Rijnstrangen verloren gegaan. Het verlies aan areaal stiltegebied is echter beperkt gebleven door de tunnel van de Betuweroute. Het beleid van de provincie Gelderland is gericht op tenminste conservering van het areaal stiltegebied. Het OTB is strijdig met dit beleid. Immers volgens het OTB blijkt, als alleen de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer wordt beoordeeld, dat na de aanleg van de A15 het oppervlak met een geluidbelasting hoger dan 40 dB(A) toeneemt tot ongeveer 40% van het totale stiltegebied. In de autonome situatie blijft deze beperkt tot 10% van het oppervlak. Verder geeft het OTB aan dat met gebruik van dubbellaags ZOAB het percentage met een geluidbelasting oppervlak afneemt met tot 20%. Het effect van dubbellaags ZOAB is echter niet permanent en de effecten door tolheffing zijn tijdelijk. Beide ontwikkelingen leiden ertoe dat niet kan worden uitgesloten dat de geluidbelasting van het stiltegebied nog verder toeneemt.

Nu de geluidbelasting op het stiltegebied met de aanleg van de A15 toeneemt, is deze ontwikkeling strijdig met de Omgevingsverordening Gelderland. Zowel het alternatief (RegioCombiAlternatief) als de inpassingsvariant met een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal leiden niet of nauwelijks tot enige aantasting van het stiltegebied.

Omdat er bij de aanlanding van de brug aan de oostkant sprake is van een Natura 2000 gebied, zal het verlies aan oppervlakte van dit gebied ten gevolge van de aanleg van de A15 gecompenseerd moeten worden, in principe aansluitend aan het bestaande gebied. Met welke gebieden en waar wordt dit gecompenseerd? In het OTB is hierover niets terug te vinden. Ook de gemeente Duiven gaat er van uit dat bij mitigerende/ compenserende maatregelen deze binnen de gemeente zelf. Indien dat niet mogelijk is verzoeken we stopzetting van de doortrekking zoals verwoord in het OTB en uitvoering van een van de andere varianten.

Gezien het feit dat de aanleg van de A15 door een stiltegebied gaat dient ViA15 de brug zodanig uit te voeren dat die stilte zo weinig mogelijk wordt aangetast. De brug dient derhalve uitgevoerd te worden met geluidsschermen aan beide zijden van de brug, inclusief het deel tot aan de geluidswal aan de kant van Groessen. Ook dubbellaags ZOAB is ontoereikend voor een weg door een stiltegebied; de geluiddemping neemt bovendien af na verloop van tijd omdat de holtes in het ZOAB dichtslibben. Een brug en een stiltegebied zouden gebaat zijn met een poro-elastische deklaag met een demping van minimaal 10db.

In het OTB wordt beschreven dat bij aanleg zonder damwanden en retourbemaling er sprake zal zijn van een grondwaterstandsverlaging in het Natura-2000 gebied Rijntakken (92 ha). Om dit te voorkomen is aanleg m.b.v. damwanden en retourbemaling de enige optie is. Wordt de weg dan ook aangelegd m.b.v. damwanden en retourbemaling?

Het is dan ook noodzakelijk om voldoende grondwaterstandbuizen te plaatsen op plaatsen die representatief zijn voor de omgeving (specifieke nader vast te stellen risicogebieden/objecten) om daarmee fluctuatie van het grondwater te monitoren; ruim voor, tijdens en na de aanleg van de A15. Zoals ook genoemd in hoofdstuk 1 van onze zienswijze, beantwoording punt 8.1.1 en volgend hoofdstuk.

8. Milieu: Geluid, Fijnstof, Luchtkwaliteit, Water en waterhuishouding.

Geluid.

Tabel 4.2 deel III Toelichting OTB VIA 15 geeft aan dat de Wet Geluidhinder (Wgh) geen aanvullende eisen stelt. Dat klopt. Wgh is namelijk niet van toepassing, maar hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer wel.

Wettelijk kader wegverkeerslawaaï

	Aanleg/wijziging verkeersweg	Bouwen langs een verkeersweg
Hoofdweg (op geluidplafondkaart)	Wet milieubeheer Hoofdstuk 11 Geluid	Wet geluidhinder Hoofdstuk VI. Zones langs wegen
Andere weg (geen 30 km)	Wet geluidhinder Hoofdstuk VI. Zones langs wegen	Wet geluidhinder Hoofdstuk VI. Zones langs wegen
30 km/u weg en woonerf	Wet ruimtelijke ordening en Wabo	Wet ruimtelijke ordening en Wabo

Figuur 6 Bron: InfoMil

Uit het OTB, Bijlage 2 Akoestisch onderzoek: Afweging maatregelen

Bij de afweging van maatregelen voor de geluidgevoelige objecten is rekening gehouden met:

- de financiële doelmatigheid van de maatregelen;
 - de vraag of de financieel doelmatige maatregelen op grond van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard moeten worden beperkt;
 - de vraag of de financieel doelmatige maatregelen uit een oogpunt van beheer en onderhoud en/of landschappelijke inpassing juist moeten worden uitgebreid.
- De maximale waarde van 65 dB die in het uiterste geval kan worden toegestaan.

Samenloop met andere bronnen ("cumulatie")

Op locaties waar maatregelen worden getroffen langs rijkswegen is onderzocht of een maatregel langs een andere bron tot een lagere cumulatieve geluidbelasting zou leiden. Uit het onderzoek is gebleken dat er geen locaties zijn waar dit het geval is. Bovendien is gebleken dat bij de woningen waar de toetswaarde ook na maatregelen nog wordt overschreden, zich geen onaanvaardbare (toenames van) cumulatieve geluidbelastingen zullen voordoen.

Natuurgebieden, stiltegebieden

In de Passende beoordeling (bijlage 4 van het Tracébesluit) worden geen aanvullende maatregelen geadviseerd ten behoeve van mitigatie van geluid. De vraag is wat in deze context de waarde is van natuurgebieden als Natura2000 en Stiltegebieden.

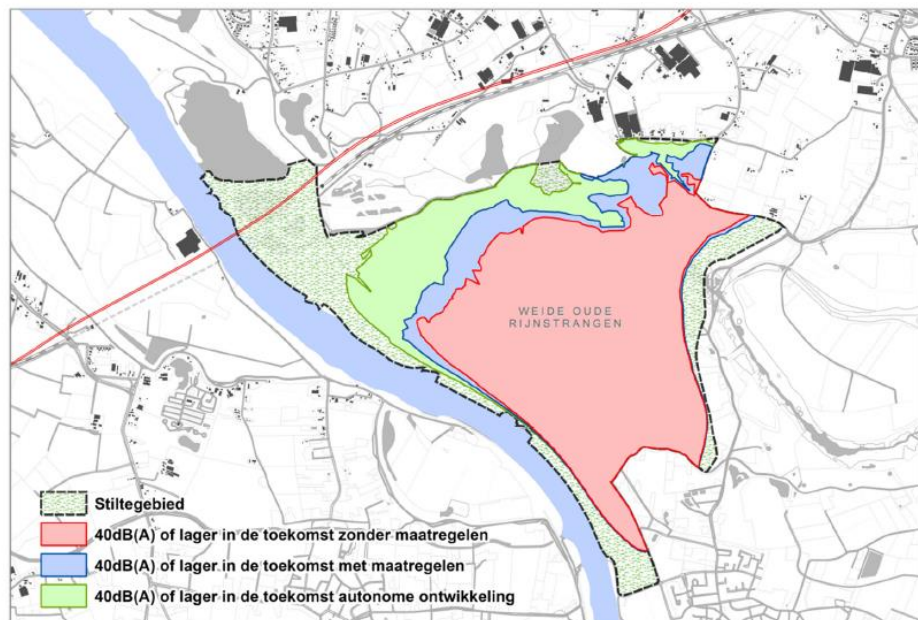
Een andere vraag is of het een juiste constatering is dat wanneer mensen bij elkaar, dicht bij een autoweg wonen er eerder maatregelen worden getroffen dan daar waar mensen minder dicht bij elkaar wonen en die gekozen hebben (en betalen) voor rust en ruimte. Dit lijkt discriminerend.

Onduidelijk is op welke wijze geluidsproductieplafonds zijn bepaald voor dit tracédeel in combinatie met de Betuweroute. Ons is in de beantwoording van onze zienswijze op de Startnotitie/MER toegezegd dat de cumulatieve effecten berekend zouden worden. Nu zien wij dat dit slechts voor een aantal woningen is gedaan (alleen woningen die door de A15 boven de toegestane geluidsnorm komen). Aanvullende gegevens dienen hier verstrekt te worden, met verwerking van de resultaten van de bestuursovereenkomst en verwachte effecten na beëindigen van de tolheffing. Ons valt op dat nergens in de berekeningen rekening wordt gehouden met de effecten op het geluid van de overheersende windrichting en verslechtering van ZOAB. Dit is een permanent gegeven en dient volgens ons meegenomen te worden.

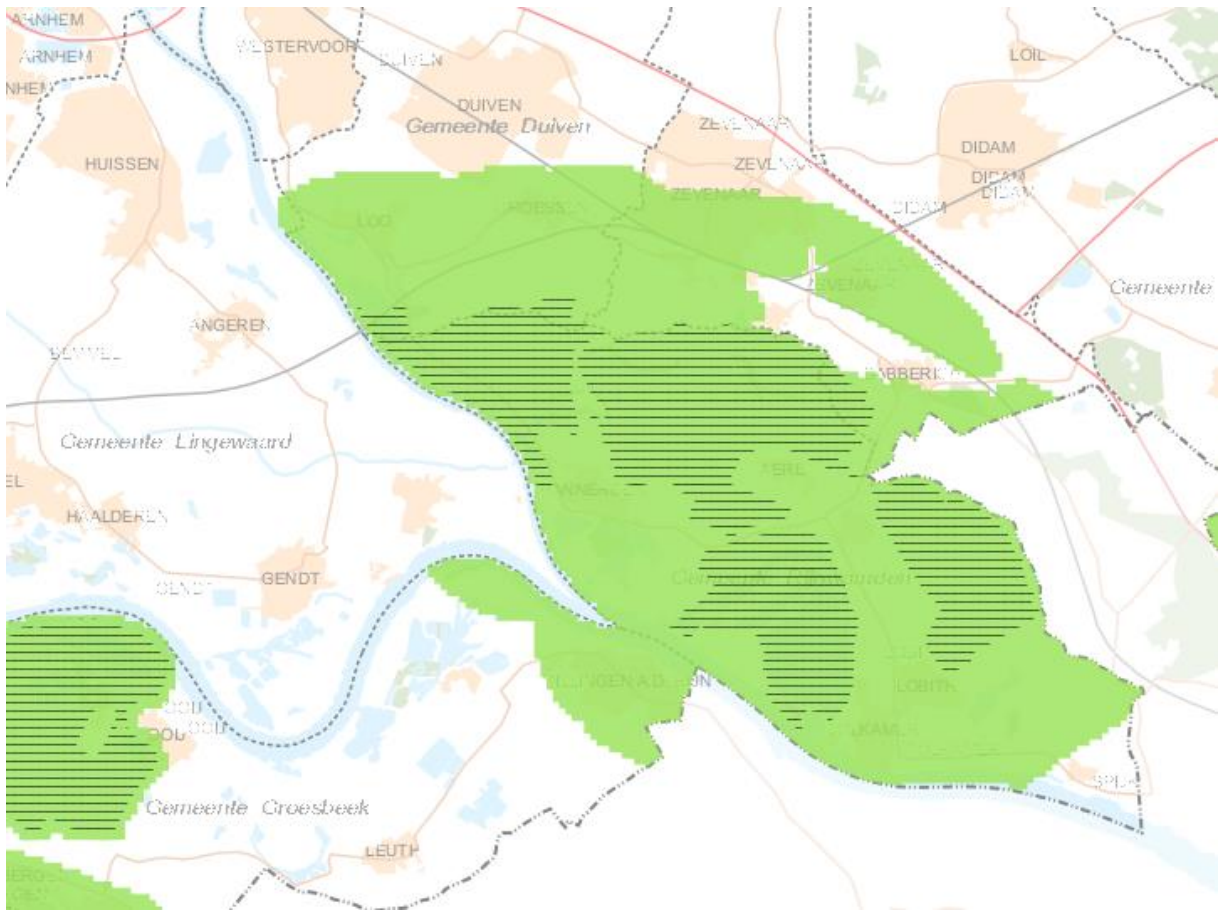
Het is zorgelijk te constateren dat de kaart van de provincie Gelderland (<http://flamingo.prvgld.nl/viewer/app/Stiltegebieden>) een ander beeld geeft van de beschermde gebieden dan onderhavig onderzoeksrapport.

Het akoestisch ruimtebeslag in het stiltegebied is bepaald aan de hand van de 40 dB(A) contour, op basis van een 24-uursgemiddelde op een rekenhoogte van 1,5 meter. In Figuur 10 zijn de contourlijnen voor de verschillende situaties opgenomen.

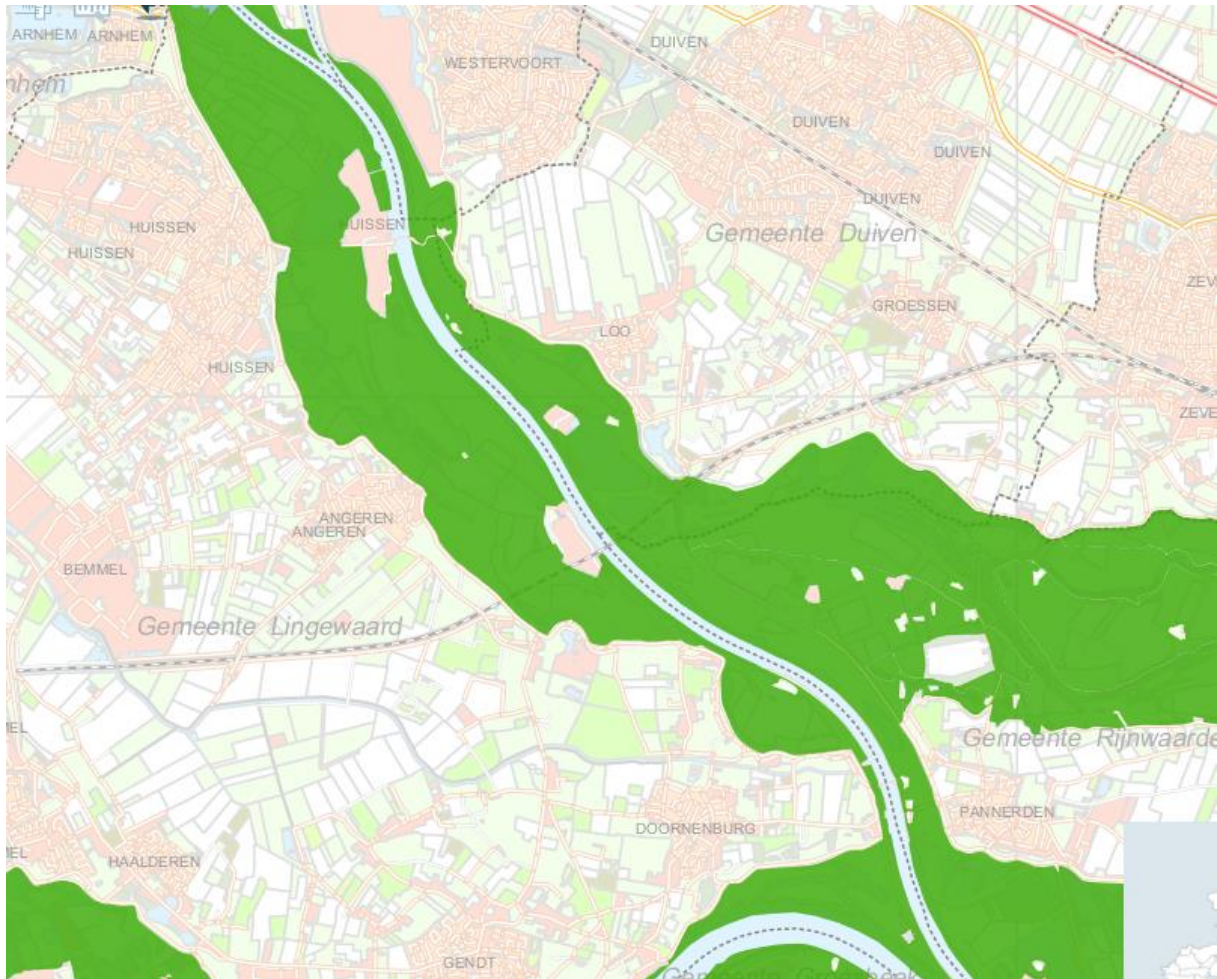
Figuur 10
Geluidcontouren 40 dB(A) stiltegebied Weide Oude Rijnstrangen t.g.v. cumulatieve geluidbelasting weg, spoor en scheepvaart



Figuur 7 Geluidscintouren Bijlage 2 Akoestisch onderzoek



Figuur 8 Stiltegebieden en Stiltebeleidsgebieden Gelderland



Figuur 9 Natura 2000, Rijntakken

Dit roept de vraag op in welke mate een gedegen (integraal/actueel/onderbouwd) onderzoek heeft plaatsgevonden en of het is toegestaan dit gebied met een weg te doorsnijden en in welke mate aan bescherming van dat gebied wordt voldaan. Uit jurisprudentie (Europese Hof) is gebleken dat dit soort doorsnijdingen in principe niet is toegestaan. Zie hiervoor <https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/zoeken-in-uitspraken/tekst-uitspraak.html?id=81906>

Luchtkwaliteit.

Dit project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} zouden in en rond het onderzoeksgebied niet overschreden worden. Dit betekent dat geen specifiek onderzoek is verricht en geen specifieke maatregelen ten behoeve van het verbeteren van de luchtkwaliteit zijn voorzien. Desondanks is er naar onze mening sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van dit project. Wij verzoeken u dan ook inzichtelijk te maken wat de effecten van het project op de luchtkwaliteit op lokaal niveau zijn.

Het OTB rapport geeft aan dat er onzekerheid bestaat over wat er met de grondwaterstand gaat gebeuren en of de kleilaag toch plaatselijk kan voorkomen. Komt die voor op plekken waar woningen staan, dan kan alsnog inklinking ontstaan als gevolg van grondwateronttrekking. Aanvullend onderzoek is noodzakelijk aangezien wij op de hoogte zijn van het feit dat de nodige (karakteristieke) panden op klei zijn gebouwd. Het is dan ook noodzakelijk om voldoende grondwaterstandbuizen te plaatsen op plaatsen die representatief zijn voor de directe omgeving om daarmee fluctuaties van het

grondwater te monitoren (in relatie tot de A15 en -werkzaamheden); ruim voor, tijdens en na de aanleg van de A15. Bovendien moeten deze metingen onafhankelijk en transparant zijn en volledig inzichtelijk en toegankelijk zijn voor alle belanghebbenden. Wij adviseren de overheid om zelf regie te voeren in samenwerking met een onafhankelijk adviesbureau. Wij hebben begrepen dat Rijkswaterstaat een PvA opstelt voor dit aspect. Wij denken graag mee om dit plan nader vorm te geven en uit te laten voeren. Zie ook volgend hoofdstuk 10 'Uitvoering van de bouw'.

Ook voor andere aspecten als geluid, fijnstof, luchtkwaliteit vragen wij om een vergelijkbare (integrale) nulmeting.

9. Leefbaarheid.

Het Bewonersoverleg Groessen A15 heeft in feb. 2012 een impressie gemaakt van het doortrekken van de A15 en de gevolgen voor Groessen en Loo. Hierbij de link naar de videopresentatie: <https://www.youtube.com/watch?v=5U86CJ6EFJA> Deze impressie geeft de effecten op de leefbaarheid in dit gebied goed weer.

Het belang van de weggebruiker wordt in het OTB boven het belang van de gebruikers van de omgeving geplaatst. Wij denken dat het belangrijker is dat de inrichtingseisen vanuit de omwonenden worden gezien en niet vanuit de weggebruiker. De leefbaarheid van de bewoners en de gebruikers van de omgeving (natuur en stiltegebied) worden behoorlijk aangetast.

Niet wordt inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn van de effecten op de vermindering van de sociale kant van de leefbaarheid. Na de doorsnijding van het dorp Groessen door de aanleg van de Betuweroute, wordt er weer een nieuwe, nog grotere, een barrière opgeworpen tussen de kern van het dorp Groessen en haar buurtschappen. In een dorp waar zaken als burenhulp, het samen vieren van speciale gebeurtenissen en een hechte cohesie normaal en belangrijk zijn, wordt dit door de aanleg van de A15 sterk bemoeilijkt. Wij zijn van mening dat deze schade die de overheid aan een leefgemeenschap berokkend gecompenseerd dient te worden.

10. Uitvoering van de bouw

De A15 wordt haaks (en deels verdiept) aangelegd op de heersende grondwaterstroom. Een aanzienlijk aantal oudere panden en opstallen op en in nabijheid van het tracé zijn gebouwd op basis van gemetselde funderingen (op een ondergrond van klei). In het OTB wordt op geen enkele wijze aangegeven op welke manier de verdiepte ligging wordt gerealiseerd, damwandplaten, retourbemaling, onderwaterbeton etc. Uit het geohydrologisch rapport kan niet met zekerheid worden afgeleid of er geen negatief neveneffect zal ontstaan. Op basis van de verdiepte aanleg van het tracé bij de Helhoek zijn damwandplaten met een lengte 18 meter noodzakelijk voor het realiseren van de bouw. Het plaatsen van dergelijk lange damwandplaten over een lengte van honderden meters heeft gevolgen voor de hoogte van de grondwaterstand en zal mogelijk "tijdelijk" leiden tot veranderingen van de loop.

Het negatieve neveneffect van de aanleg van de verdiepte ligging van de Betuwelijn in Zevenaar ligt nog vers in het geheugen van de bewoners. Afhankelijk van de methode van aanleg zijn er gevolgen voor het grondwater, de grondwaterspiegel en de loop van het grondwater. De ondergrond in grote delen van de Liemers is uit verschillende lagen opgebouwd die daarbij ook nog in hoogte sterk kunnen variëren. We verzoeken ViA15 gevolgen van een "droge" en/of "natte" aanleg door te rekenen voor de grondwaterstand, gedurende de bouw, oplevering en bij in gebruik name. Het is niet duidelijk of door de aanleg van de A15 de grondwaterstand wordt aangetast c.q. de loop verandert

en daarmee tot schade kan leiden aan opstallen en grond percelen bijvoorbeeld door verdroging, inklinking of opstuwing.

In het OTB is geen verwijzing te vinden waarop de bouw gerealiseerd wordt wat betreft het aan- en afvoeren van materialen en grond (=werk in uitvoering) met eventuele tijdelijke omleidingen en gekoppeld overlast (en beheersmaatregelen). De gemeente Duiven heeft de afgelopen jaren zich ingespannen om de wegen veiliger te maken door de aanleg van fietsstroken en snelheid belemmerende voorzieningen op de weg. Het Bewonersoverleg Groessen verzoekt ViA15 een plan te overleggen hoe RWS en toekomstige aannemers omgaan met:

- a) Aan- en afvoerroutes, al of niet tijdelijke omleidingen.
- b) Veiligheid te garanderen van de bestaande weggebruikers (met duidelijkheid in soort veiligheidsmaatregelen).
- c) Bereikbaarheid van woningen, bedrijven en het dorp
- d) Beperken geluid, trilling, luchtverontreiniging tot acceptabel/vereist niveau.

Daarnaast verzoeken we ViA15 tijdvensters aan te geven waarin voertuigenbewegingen voor de aanleg van het eventuele tracé plaatsvinden zodat de rust voor de omgeving en bewoners zo optimaal mogelijk word geborgd.

Wij zijn van mening dat een omgekeerde bewijslast van schades voorkomend uit werkzaamheden op het tracé maar ook door transport en bouwactiviteiten van toepassing is en dat hiervoor RWS/ViA15 als opdrachtgever voor aansprakelijk is. Hiervoor zullen “nulmetingen” moeten worden uitgevoerd. Het betreft hier schades door werkzaamheden in de ruimste zin van het woord dus zowel aan roerende als onroerende goederen. Het is voor bewoners niet interessant als er eindeloos onderzoek plaats vindt naar mogelijke oorzaken van schade, waarbij het mogelijk is dat verantwoordelijken elkaar aansprakelijk blijven stellen. Voor de individuele eigenaar is dit in de huidige procedure moeilijk zo niet onmogelijk. Individuele eigenaren willen hierbij ook niet de dupe worden van aannemers en onderaannemers die betrokken zijn bij de aanleg. Bewoners willen vooraf de zekerheid dat schade wordt vergoed door ViA15/overheid (één loket), onafhankelijk van de oorzaak en aansprakelijkheid.

11. Tolheffing.

De huidige financiering van de doortrekking laat een gat zien van circa 200 mln. Euro. De minister heeft de intentie dit gat te dichten door middel van tolheffing. Wij zijn van mening dat de totale kosten en –dekking inclusief (de bandbreedte van) het ‘gat’ van het project (kwalitatief zoals benoemd in ‘Spelregels MIRT’ en bijbehorende SSK-ramingsmethodiek) onvoldoende inzichtelijk zijn. Dit laatste zoals ook vermeld in de motie-Koffeman bij de behandeling van het Wetsvoorstel voor de Blankenburgverbinding. En dat tolheffing geen goed instrument is om het gat te dichten:

- a) Indien tol wordt opgeheven gedurende de voorgenomen tolperiode dan wel na een volledige aflossing van het budgettaire gat in de begroting, zal dit leiden tot een toename van verkeer en daarmee meer geluidsbelasting en uitstoot van gassen die van invloed zijn op leefbaarheid, de luchtkwaliteit en de natuur. Wij vragen u om daar nu al rekening mee te houden qua beheersmaatregelen

b) De kosten van tolheffing (het innen en de handhaving) wordt berekend op 87 mln. Euro. Voor iedere € 2,00 euro tolopbrengst bedragen de kosten €1,00. De kosten van tolheffing staan niet in verhouding tot de opbrengst.

c) Het financiële gat kan het beste gerealiseerd worden met nog enkele jaren te sparen totdat beschikbare budget groot genoeg is of gebruik te maken van stuwmeer van 4 miljard euro van de provincie Gelderland. De provincie Gelderland is de drijvende kracht achter het doortrekking van de A15 naar de A12 en niet het ministerie van I&M.

d) De methode op basis van ANPR (Automatic Number Plate Recognition) veroorzaakt op dit moment alleen maar discriminatie bij de gebruikers. Op dit moment is er geen Europese regelgeving voorhanden waarin uitwisseling van kentekenplaten voor tolheffing mogelijk is. Zonder een geborgde afspraak is de kans groot dat buitenlandse voertuigen gratis gebruik gaan maken van de weg. Dit is discriminerend voor de Nederlandse automobilist en de overheid kan en mag een dergelijke discriminerende toepassing niet implementeren voordat duidelijke afspraken zijn gemaakt op Europees niveau. Tolheffing kan alleen van toepassing zijn indien ieder voertuig gelijk aan elkaar is. Kan de minister aangeven wanneer de gehele Europese Gemeenschap de uitwisseling van kentekens op basis van ANPR voor toepassing van tolheffing gerealiseerd heeft?

e) Het niet heffen / kunnen heffen van tol op voertuigen met een buitenlandse kenteken betekent een financiële aderlating voor het project. De inkomsten die hierdoor gemist worden kunnen bijdragen tot een kortere tolperiode en/of aanleg van een tunnel versus een brug. Kan de minister aangegeven hoeveel voertuigen niet betalen voor de tol en om welke bedrag dit per jaar gaat?

f) Het principe van tol is dat de gebruiker betaalt. Indien de gebruiker dan toch betaalt kan er net zo goed een tunnel worden aangelegd in plaats van een brug. Een eventueel verschil in de bouwkosten tussen brug en tunnel kan worden opgebracht door een hogere tol dan wel een langere periode van tolheffing volgens het principe de gebruiker c.q. de vervuiler betaalt. Met een nieuwe tijdelijke tolwet lijkt er een oplossing te zijn voor elk MIRT-project waarvoor de MKBA niet goed is uitgevoerd c.q. er onvoldoende financiële dekking is. Daarmee lijkt de nieuwe tolwet strijdig met de 'Spelregels MIRT' en zal dit tot gevolg hebben de INS nog meer onder druk komt te staan.

g) Grote infrastructuur projecten lopen geregeld uit budget. Op welke wijze denkt de minister, indien er meerkosten ontstaan deze te financieren? Zijn er meerkosten? Financiering door middel van langere periode van tolheffing, hoger tolbedrag en of een aanvulling vanuit de financiële middelen van de provincie of ministerie? Wij vragen van u om een goede kostenraming ter inzage, passend bij de fase waarin we met het project zitten, zoals genoemd in de 'Spelregels MIRT' (SSK-methodiek).

h) Heeft RWS ervaring met het Freeflow systeem ergens in Nederland opgedaan? Zo ja waar en wat is de ervaring, is er sprake van een vergelijkbare situatie en verkeershoeveelheden, kan ViA15 borgen dat een dergelijk systeem in Nederland werkt? Wordt voor de Blankenburgverbinding voor dezelfde oplossing gekozen? Wat zijn de schaalvoordelen? Wij vragen u om tijdig inzicht in de conceptplannen en –informatie die vereist wordt vanuit de tolwetgeving. De doeltreffendheid van de tolwet in de praktijk wordt eens per vier jaar gerapporteerd aan de Staten Generaal (=SG). Wij adviseren u om hier richting de omgeving in de komende periode al inzicht in te verschaffen en er frequenter dan vier jaar over te rapporteren aan de omgeving en SG.

12. Huize Rijswijk

Rijkswaterstaat is eigenaar van Huize Rijswijk. In de zomer van 2015 is Huize Rijswijk genomineerd door Erfgoedvereniging Heemschut en NKS Kenniscentrum voor Kasteel en Buitenplaats als één van

de 7 meest bedreigde gebouwen of locaties van Europa en het is een Rijksmonument. De havezate komt pal aan de verdiepte ligging van het tracé te staan. Een speciale constructie moet op voorhand aangebracht worden om te voorkomen dat de havezate op termijn niet in de bouwput c.q. de verdiepte ligging zakt.

Voor bewoning is de havezate uiteindelijk niet meer geschikt gezien de ligging. RWS zoekt een andere bestemming want zonder gebruik zal het pand alleen maar vervallen. Wij verwachten dat het erg lastig zal zijn een andere bestemming te vinden voor het gebouw. Binnen onze gemeenschap heerst bij velen de opvatting dat de havezate al in slechte staat verkeert en dat het geld voor het behoud eigenlijk beter besteed kan worden aan andere zinvollere inpassingsmaatregelen. Derhalve zou de vermelding van 'Maatregel G. Inrichting Huize Rijswijk' in bijlage 3 van de bestuursovereenkomst in relatie tot 'een eventuele aanbestedingsmeevaller' beter vervangen kunnen worden door een andere maatregel. Wij vragen u in algemene zin om inzicht in de geschatte kosten per maatregel in deze bijlage 3 en de afwegingscriteria voor deze maatregelen.

13. Opheffen op- en afritten Griethse Poort Zevenaar.

In het OTB worden de huidige op- en afritten bij de Griethse Poort op de A12 afgesloten, waardoor het verkeer vanuit Zevenaar voor het grootste deel via de nieuwe aansluiting van de N810 op de doorgetrokken A15 moet worden afgewikkeld. Dit leidt tot een grote verkeersintensiteit op het onderliggend wegennet met alle grote negatieve effecten op de nabijgelegen woonwijken in Zevenaar-West en zeker ook voor de gemeente Duiven. Wij vinden dit een zeer ongewenste ontwikkeling en zijn van mening dat de op- en afritten bij Griethse Poort niet moeten worden gesloten.

Conclusie

Zoals als u heeft kunnen lezen, zijn er nog veel zaken die onduidelijk zijn, incompleet, er is gebruik gemaakt van achterhaalde prognoses, en er zijn nog veel onvoldoende uitgewerkte aspecten. Verder ontbreekt bij verschillende onderzoeken en berekeningen de benodigde transparantie en vragen wij ons af of de spelregels (op de juiste wijze) worden gehanteerd. Hierdoor zijn wij van mening dat de kwaliteit van het voorliggende OTB onvoldoende om door de politiek een goed afgewogen besluit te kunnen nemen.

Dit vinden wij meer dan voldoende reden om u te verzoeken u het definitieve Tracébesluit VIA15 niet vast te stellen, maar een gewijzigd OTB in procedure te brengen, waarin opgenomen zijn de aspecten die wij in deze zienswijze benoemd hebben en rekening gehouden wordt met de alternatieven die wij aangedragen hebben. Uiteraard zijn wij bereid hierover met u in overleg te treden.

Daarnaast vinden wij, mocht u desondanks besluiten tot doortrekking van de A15, dat deze beter ingepast moet worden in het bestaande landschap en woonomgeving, zodat negatieve effecten van de weg op het gebied (voor bewoners en natuur) kleiner zijn dan op basis van dit OTB.

Namens Bewonersoverleg Groessen A15,

Frans Jongen, secretaris