

Directie Participatie  
t.a.v. Ontwerptracébesluit ViA15  
Postbus 30316  
2500 GH DEN HAAG

Zevenaar, 22 december 2015

Geachte heer, mevrouw,

De Stichting Argus A15 zet zich in voor de belangen van de bewoners van Zevenaar bij de besluitvorming rondom de doortrekking van de A15 tussen Ressen en Zevenaar. Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op het Ontwerptracébesluit ViA15 (OTB). Wij vinden dat de besluitvorming in de aanloop naar dit OTB niet transparant en zorgvuldig is geweest. Als gevolg hiervan is er nu een OTB uitgewerkt voor een variant die noch de meest kosteneffectieve, noch de minst schadelijke is. In deze brief lichten wij toe welke onderdelen van het OTB en de voorafgaande besluitvorming tekort schieten.

#### **Bestuursovereenkomst doorkruist OTB; effecten nog niet doorgerekend**

Korte tijd voor de publicatie van het OTB, werd bekend dat het Rijk en de provincie Gelderland een aanvullende bestuursovereenkomst (Staatscourant, 2015) hebben gesloten waarin sprake is van significante aanpassingen aan het tracé. Deze aanpassingen zijn echter nog niet verwerkt in het OTB. Hiermee ontstaat de merkwaardige situatie dat wij uitgenodigd worden om een zienswijze in te dienen op een OTB waarvan nu al bekend is dat het op onderdelen achterhaald is, waardoor het daadwerkelijk tracé (inclusief de bijbehorende effecten) op belangrijke onderdelen zal afwijken van het tracé zoals dat wordt gepresenteerd in het OTB. Wij zien in deze werkwijze een bevestiging van de onder bewoners breed gevoelde notie dat bij het project ViA15 de kwaliteit van inspraak ondergeschikt is aan de snelheid van de besluitvorming en het bestuurlijk determinisme waarmee naar een vooraf bepaalde wenselijke uitkomst wordt toegewerkt<sup>1</sup>.

Wij gaan ervan uit dat deze fout in de besluitvorming wordt gerepareerd, waarna alsnog de gelegenheid wordt geboden om een zienswijze te geven op een integrale versie van het OTB waarin de afspraken uit de bestuursovereenkomst zijn verwerkt.

#### **Geen gelijk speelveld bij inspraak**

ViA15 is één van de eerste projecten waarbij het zogenaamde 'Inspraak Nieuwe Stijl' in de praktijk werd gebracht. Een belangrijk uitgangspunt van deze vernieuwde vorm van inspraak is dat burgers en andere belanghebbenden al vroeg bij besluitvorming worden betrokken, zodat de kennis en wensen van partijen uit het gebied al in een vroeg stadium kunnen worden ingepast in de planvorming (Inspraakpunt, 2008). Argus A15 is van mening dat burgers alleen dan op gelijkwaardige voet kunnen meepraten als zij over dezelfde middelen en informatievoorziening kunnen beschikken als de bestuurlijke partijen die opdracht hebben gegeven voor de planvorming. Bij het project ViA15 is daar tot nu toe geen sprake van geweest. We noemen hier twee voorbeelden:

---

<sup>1</sup> Zie "RegioCombiAlternatief niet serieus onderzocht"

1. *Het onderzoeksapparaat staat uitsluitend in dienst van de Minister.* De Minister heeft in 2012 besloten dat aansluiting 29 op de A12 ('De Griethse Poort') zal worden gesloten als onderdeel van project ViA15. Het argument dat hiervoor wordt aangevoerd is dat handhaving van de huidige aansluiting op de A12 zal leiden tot problemen met de verkeersafwikkeling op de A12. Deze bewering is echter nooit onderbouwd met onderzoeksgegevens. Argus A15 heeft het projectbureau bij herhaling gevraagd om inzicht te geven in de consequenties van de instandhouding van de aansluiting (afrit 29) in combinatie met alternatieve maatregelen voor sluiting van de Griethse Poort. Het projectbureau heeft echter categorisch geweigerd om deze alternatieve maatregelen te onderzoeken. Een afspraak met de projectmanager om hierover met ons en de Wethouder van Verkeer en Vervoer van de gemeente Zevenaar van gedachten te wisselen, werd op het laatste moment door het projectbureau afgezegd (emailcorrespondentie op verzoek verkrijgbaar). Tot op heden zijn wij ervan overtuigd dat de sluiting van de Griethse Poort onnodig is en dat de voordelen van een sluiting niet opwegen tegen de enorme effecten die optreden binnen de gemeente Zevenaar (zie ook volgende onderdeel). Wij zijn echter niet in staat om deze overtuiging op basis van onderzoeken te onderbouwen. Onze stichting bezit noch de kennis, noch de middelen om deze onderzoeken zelf uit te voeren. Hiermee kunnen we slechts constateren dat inspraak op papier mogelijk is, maar in geen enkel opzicht daadwerkelijk inhoudelijk wordt gefaciliteerd door de organisatie van het project ViA15;
2. *De overheid 'goochelt' met de financiële (on)mogelijkheden.* Het financieel kader van oorspronkelijk 750 MEuro ten tijde van het opstellen van de TrajectNota/MER, vormde een harde begrenzing van de financiële ruimte waarbinnen het project ViA15 gerealiseerd zou worden. Met uitzondering van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief dienden alle alternatieven binnen dit kader te passen. Bestuurlijk onwenselijke varianten, met name de variant waarbij de kruising met het Pannerdensch Kanaal werd gerealiseerd met een tunnel in plaats van een brug, werden afgedaan als financieel onhaalbaar. Daartegenover werden gedurende de besluitvorming willekeurige additionele kosten, zoals de geheel verdiepte ligging bij Groessen, gedekt uit 'nog te behalen aanbestedingsmeevallers'. Samengevat werden wij geconfronteerd met een overheid die naar believen het budget limiterend, dan wel plooibaar kon inzetten als argument om bepaalde wensen uit het gebied al dan niet te honoreren.

### **Scope OTB te klein; belangrijke effecten van ViA15, m.n. de effecten van sluiting Griethse Poort blijven buiten beschouwing**

In 2008 concludeerde de Commissie Elverding dat een brede (ruimtelijke) verkenning bij infrastructuurprojecten tot een hogere ruimtelijke kwaliteit leidt en dat dit de infrastructurele maatregel aanvaardbaarder maakt en tot meer draagvlak leidt (Elverding, 2008). Helaas moeten we constateren dat bij het project ViA15 exact het tegenovergestelde is nagestreefd. Men heeft gehandeld naar de klassieke 'lijnopgave' waarbij de te onderzoeken effecten zo veel mogelijk tot het tracé zelf werden beperkt.

Uit onderzoek blijkt dat de sluiting van de Griethse Poort grote consequenties heeft voor het verkeersbeeld in Zevenaar. Waar er nu sprake is van een evenwichtige verdeling van verkeersstromen binnen de gemeente over de twee belangrijkste invalswegen (Arnhemseweg en Doesburgseweg), zal na sluiting circa 80% van alle verkeersbewegingen van en naar de gemeente worden afgewikkeld over de Arnhemseweg (Goudappel Coffeng, 2015). Uit advies van de GGD blijkt dat de milieugezondheidseffecten van de sluiting van de Griethse Poort aanzienlijk zijn (GGD

Gelderland midden, 2014). Een door de gemeente Zevenaar uitgewerkt alternatief (Gemeente Zevenaar, 2014), waarin de Griethse Poort gedeeltelijk wordt gehandhaafd door middel van zogenaamde 'halve aansluitingen', leidt tot significant minder milieugezondheidseffecten tegen aanzienlijk lagere kosten (Civil Management, 2014).

*Uit verschillende verkeersstudies blijkt dat per etmaal tussen de 28.000 (Goudappel Coffeng, 2013) en 42.000 (TN/MER, 2011) voertuigen over de Arnhemseweg (N810) zullen rijden als gevolg van de aanleg van de doorgetrokken A15 en de sluiting van de Griethse Poort. Dit komt neer op een verdubbeling tot een verdrievoudiging van de huidige verkeersintensiteit. Hiermee wordt alle winst op het gebied van milieu en bereikbaarheid die wordt geboekt op de Pleyroute meer dan teniet gedaan. Ook op veel andere plekken binnen Zevenaar zal de gewijzigde verkeersstructuur worden gevoeld. De gemeente Zevenaar heeft becijferd dat alleen al de kosten van nadeelcompensatie van ondernemers in de nabijheid van de Griethse Poort 5MEuro bedragen. Daarnaast dienen er veel kostbare verkeersmaatregelen binnen de hele gemeente getroffen te worden. In het OTB worden deze effecten en kosten van de sluiting van de Griethse Poort echter niet in beschouwing genomen.*

Wij betreuren het buitengewoon dat hoewel er zoveel bekend is van de verregaande effecten op verkeersstromen in het onderliggend wegennet, gezondheid en milieu als gevolg van het sluiten van de Griethse Poort, hierover niets terug te vinden is in het OTB. Tevens zijn de argumenten vóór sluiting van de Griethse Poort ook niet inhoudelijk onderbouwd (zie ook voorgaande sectie). Het OTB, dat mede tot doel heeft om inzage te geven in de effecten van de aanleg van het beoogde tracé, schiet hiermee op dit punt volkomen tekort.

Gezien het voorgaande, vragen wij om een aanvulling op het OTB met een integrale beschouwing van de effecten van de sluiting van de Griethse Poort, waarbij het hele gebied in beschouwing wordt genomen dat ligt binnen de invloedssfeer van deze maatregel uit het project ViA15.

#### **Nut en noodzaak uit TN/MER zijn achterhaald**

In de TrajectNota/MER is een opsomming opgenomen van 'de belangrijkste' ruimtelijke ontwikkelingen in Gelderland die de noodzaak voor het project zouden onderbouwen (ViA15, 2011):

- Woningbouw in de Waalsprong bij Lent. Verwachte complete realisatie: 2020-2025;
- Woningbouw in de Schuytgraaf bij Arnhem. Verwachte realisatie: 2012;
- Woningbouw in Westeraam bij Elst. Gereed 2011;
- Woningbouw rond Huissen. Verwachte realisatie: 2015;
- Woningbouw in Groot Holthuizen en Reisenakker bij Zevenaar. Verwachte realisatie: respectievelijk 2018 en na 2020;
- Park15 (Betuws Bedrijvenpark) bij Oosterhout. Verwachte realisatie: 2021-2025;
- Bedrijventerrein 7Poort bij Zevenaar: in ontwikkeling;
- Glastuinbouwgebied Bergerden bij Huissen: in ontwikkeling.

Wij beschikken niet over de tijd om over de status van elk van deze projecten in detail te treden, maar het is algemeen bekend dat vrijwel al deze projecten ernstig vertraagd of zelfs geschrapt zijn. Een herbezinning op nut en noodzaak ligt daarom voor de hand.

In het OTB (deelrapport verkeer) is aangegeven dat bij het maken van de verkeersprognoses is uitgegaan van het scenario Global Economy (GE-scenario) uit de scenariostudie 'Welvaart en Leefomgeving' van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving. Al sinds enkele jaren is algemeen erkend dat het GE-scenario niet meer realistisch is. Doorberekening met het GE-scenario leidt tot veel te hoge groei van de automobiliteit. In een rapport constateert CE-Delft (Van Essen & 't Hoen, 2013) dat op basis van de daadwerkelijke economische ontwikkeling eerder het scenario Regional Communities (RC-scenario) dan het GE-scenario dient te worden gehanteerd.

Een lager groeiscenario heeft grote consequenties voor de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Voor ViA15 is de MKBA alleen doorgerekend met het hoge groeiscenario (zelfs nog iets hoger dan het GE-scenario). Omdat een realistische verkeersgroei eerder rond het niveau van het RC-scenario ligt, betekent dit een lager verkeersvolume en dientengevolge veel lagere reistijd-baten in de MKBA. In een RC-scenario kunnen de totale baten wel een factor 2 tot 4 lager zijn dan in het GE-scenario, waardoor de MKBA lager dan 1,0 kan worden. Wij vragen daarom om een actualisering van de TN/MER en de MKBA uit 2011 op dit onderdeel.

#### **Effecten van het OTB op de robuustheid van het wegennet te beperkt onderbouwd In het OTB**

In het OTB (verkeersstudie) wordt geconcludeerd dat met de aanleg van de A15 er een extra verbinding over het Pannerdensch Kanaal en een extra verbinding parallel aan de A12 langs Arnhem ontstaat. De robuustheid van het wegennet in de regio van zowel het hoofdwegennet als het regionaal wegennet zou hierdoor aanzienlijk worden vergroot. Wij constateren dat in het OTB alleen een kwalitatieve beschrijving van het effect robuustheid wordt gegeven. De mate van robuustheid van een nieuwe verbinding is echter ook kwantitatief aan te duiden; de methode hiervoor is beschreven door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, 2010). De robuustheid neemt namelijk niet automatisch toe door het toevoegen van extra verbindingen. Immers met extra verbindingen kan de verkeerssituatie ook complexer worden, waardoor de kans op incidenten toeneemt en het netwerk dus kwetsbaarder wordt. Ook op het onderliggend wegennet en dan met name in Zevenaar wordt de situatie meer complex. Een verbreding van bestaande wegen, zoals voorgesteld in het RegioCombiAlternatief uit de TN/MER (ViA15, 2011) kan daarmee juist robuuster zijn. Om een goed beeld te krijgen van de effecten van robuustheid, is een kwantitatieve beoordeling noodzakelijk.

#### **RegioCombiAlternatief niet serieus onderzocht**

Als doelstelling in de Startnotitie uit 2006 hebben de provincie Gelderland, de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat (nu Infrastructuur & Milieu) in hun bestuursovereenkomst aangegeven de verkeersproblemen in de regio Arnhem-Nijmegen samen op te willen lossen. Gezamenlijk hebben zij als doelstelling 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". Echter, vanaf het begin is er steeds vanuit gegaan dat deze doelstelling het beste kan worden gerealiseerd met een doorgetrokken A15. Immers, in het Standpunt Doortrekking A15 van de Minister van I&M (IenM/BSK-2012/458) wordt het RegioCombiAlternatief slechts om 2 redenen afgewezen:

1. Het RegioCombiAlternatief biedt geen nieuwe parallelle route, maar wel meer capaciteit op bestaande wegen. Dit zorgt echter voor slechts een beperkte verbetering van de robuustheid.

2. Het RegioCombiAlternatief geeft enkel een beperkte verbetering van de bestaande evacuateroutes.

Voor de overige punten, zoals kosten en effecten op de omgeving en effecten op natuur en landschap, scoort het RegioCombiAlternatief juist aanzienlijk beter dan het Doortrekkingsalternatief. Om de effecten van de robuustheid of een verbetering van de evacuateroutes goed in beeld te krijgen is, zoals wij hiervoor al hebben genoemd, een kwantitatieve beoordeling noodzakelijk. Een kwalitatieve constatering dat met het Doortrekkingsalternatief een parallelle route c.q. een extra evacuateroute ontstaat, is volstrekt onvoldoende om het RegioCombiAlternatief te verwerpen.

### **Toetsing luchtkwaliteit binnen NSL biedt geen garantie tegen overschrijding Europese luchtkwaliteitsnormen**

Bewoners in de nabijheid van het beoogde tracé van de doorgetrokken A15 maken zich grote zorgen over de verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van de weg. Het project A12/A15 is opgenomen in de 7e NSL melding Infrastructuur en Milieu (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Het NSL is door Nederland ingericht om in aanmerking te komen voor derogatie van de Europese normen voor fijnstof en stikstofdioxide. Inmiddels dient ook Nederland te voldoen aan deze normen en daarmee zijn wij van mening dat een instrument als het NSL geen bestaansrecht meer heeft. Als gevolg van de intransparante toetsing binnen een extern instrumentarium geeft het OTB als zodanig geen inzage in de gevolgen van de aanleg van het tracé voor de luchtkwaliteit. Wij maken ons grote zorgen over de kwaliteit van de modellering en het complete gebrek aan meetverplichtingen in het NSL. Onlangs is nog gebleken dat de uitstoot van stikstofoxide door dieselloertuigen aanzienlijk groter is dan op basis van de opgaven van fabrikanten kan worden verondersteld. Uit onderzoek blijkt dat dit tot overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen in Nederland leidt (RIVM, 2015).

Wij vinden het onbegrijpelijk, dat juist nu meer dan ooit blijkt dat er sprake is van een papieren werkelijkheid als het gaat om naleving van de luchtkwaliteitsnormen, de overheid volstaat met een volledig theoretisch toetsinstrumentarium dat voor een groot deel is gebaseerd op foutieve uitgangspunten. Hiertegenover staan de harde cijfers uit onderzoeken die aantonen dat fijnstof en stikstofoxiden zorgen voor extra ziekte en vroegtijdige sterfte in Nederland (Fischer et al. 2015). Wij vragen daarom om een volledige uitwerking van de te verwachten effecten van het tracé op de luchtkwaliteit en de consequenties in termen van gezondheidseffecten binnen het OTB. Daarnaast verwachten wij dat er een monitoringprogramma zal worden ingericht waarmee de gemodelleerde effecten op de luchtkwaliteit worden getoetst met fysieke metingen langs het tracé na de ingebruikname van de weg. Gekoppeld hieraan dient er een handelingsplan te zijn waarin mitigerende maatregelen worden opgenomen voor het geval uit de metingen zou blijken dat de Europese luchtkwaliteitsnormen worden overschreden.

### Conclusie

Wij verzoeken u het definitieve Tracébesluit ViA15 niet vast te stellen, maar een gewijzigd OTB in procedure te brengen, waarin de in deze zienswijze geadresseerde tekortkomingen zijn gerepareerd. Uiteraard zijn wij bereid hierover met u in overleg te treden.

Hoogachtend,

Theo van Alst  
Voorzitter Stichting Argus A15

### Referenties

Civil Management (2014) Alternatieven A12 aansluiting Doesburgseweg. In opdracht van Gemeente Zevenaar.

Elverding [Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten] (2008), Sneller en Beter

Van Essen & 't Hoen (2013) Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig, een Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-projecten. CE Delft Rapport 13 4A65 66.  
[http://www.ce.nl/publicatie/uitbreiding\\_snelwegen%3A\\_nodig\\_of\\_overbodig/1438](http://www.ce.nl/publicatie/uitbreiding_snelwegen%3A_nodig_of_overbodig/1438)

Korteweg & Rienstra (2010) De betekenis van robuustheid. Rapport Kennisinstituut voor Mobiliteit.  
<http://kimnet.nl/sites/kimnet.nl/files/de-betekenis-van-robuustheid.pdf>

Paul H. Fischer, Marten Marra, Caroline B. Ameling, Gerard Hoek, Rob Beelen, Kees de Hoogh, Oscar Breugelmans, Hanneke Kruize, Nicole A.H. Janssen, and Danny Houthuijs (2015) Air Pollution and Mortality in Seven Million Adults: The Dutch Environmental Longitudinal Study (DUELS)  
<http://ehp.niehs.nih.gov/wpcontent/uploads/advpub/2015/3/ehp.1408254.acco.pdf>

GGD Gelderland-midden (2014) GGD gezondheidsadvies doortrekken A15 Zevenaar OS 52563

Goudappel Coffeng (2013) Verdiepingsstudie effecten doortrekking A15 voor Zevenaar. Kenmerk PJV006/Bmh/0045

Goudappel Coffeng (2015) Effecten alternatieve ontsluiting Zevenaar op de toekomstige A15. Briefrapport ZVNO77/Mda/0630.02. 11 augustus 2015

Inspraakpunt (2008) Passende publieksparticipatie leidt tot betere besluitvorming. Eindrapport Inspraak Nieuwe Stijl. <http://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2008/09/01/passende-publieksparticipatie-leidt-tot-betere-besluitvorming-eindrapport-inspraak-nieuwe-stijl>

RIVM (2015) Het effect van EURO normen op de luchtkwaliteit in Nederland. Notitie.  
[http://www.rivm.nl/Documenten\\_en\\_publicaties/Algemeen\\_Actueel/Uitgaven/Milieu\\_Leefomgeving/Het\\_effect\\_van\\_EURO\\_normen](http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Algemeen_Actueel/Uitgaven/Milieu_Leefomgeving/Het_effect_van_EURO_normen)



*Stichting Argus A15 Zevenaar*  
*Bewonersbelangenbehartiging rond planning en aanleg A15*

---

Roodwilligen 56 6903 TE Zevenaar 06-14921480 [www.argus-a15.nl](http://www.argus-a15.nl) [info@argus-a15.nl](mailto:info@argus-a15.nl)

Staatscourant (2015) Aanvullende bestuursovereenkomst Doortrekking A15 Ressen naar A12  
Oudbroeken 16 november 2015 <http://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2015-40679.html>

ViA15 (2011) TrajectNota/MER. <http://www.via15.nl/media/13739/Bijlage-8-Trajectnota-MER-ViA15.pdf>

Gemeente Zevenaar (2014) Nadere onderbouwing open houden Griethse Poort in Zevenaar.  
<http://www.argus-a15.nl/20140417%20Nadere%20onderbouwing%20open%20houden%20Griethse%20Poort.pdf>