

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

Datum: 17 december 2015
Nummer: 15168-jr
Onderwerp: zienswijze Ontwerptracébesluit ViA15
Behandeld door: J. Reijnen

Geachte heer, mevrouw,

De Gelderse Natuur en Milieufederatie (GNMF) maakt hierbij graag gebruik van de mogelijkheid een zienswijze te geven op de het Ontwerptracébesluit ViA15 (OTB), inclusief de aanvullende bestuursovereenkomst. Wij zijn het niet eens met het onderliggende ontwerpbesluit voor de doortrekking van de A15 naar de A12 en het Standpunt van de Minister voor doortrekking van de A15. In onze zienswijze zullen wij dit nader beargumenteren. Daarnaast vinden wij, mocht u desondanks toch besluiten tot doortrekking/verbreding van de A15 en verbreding van de A12, dat deze beter dient te worden ingepast in het bestaande landschap en de woonomgeving, zodat negatieve effecten van de weg op het omliggende gebied, de natuur en de bewoners veel kleiner zijn dan op basis van onderliggend ontwerptracébesluit.

Nut en noodzaak tot aanleg van ViA15 (doortrekking A15; verbreding A12)

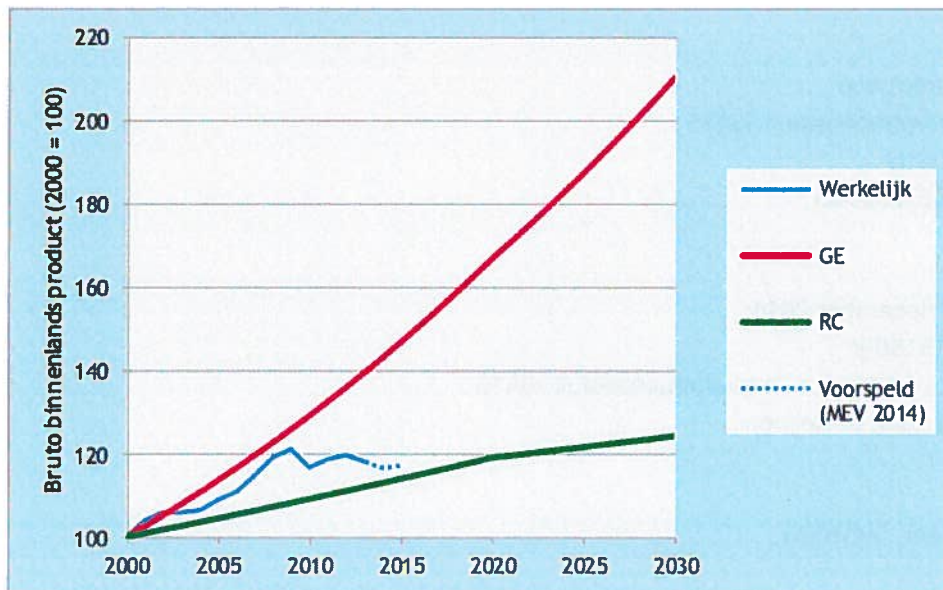
Doortrekking van de A15 is gebaseerd op achterhaalde verkeersgegevens

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 het rapport "Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig, een Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-projecten" constateert CE-Delft dat op basis van de daadwerkelijke economische ontwikkeling eerder het scenario Regional Communities (RC-scenario) dan het GE-scenario dient te worden gehanteerd. Uit onderstaande figuren is af te leiden dat de ontwikkeling van het werkelijke Bruto Binnenlands Product (BBP) eerder het RC-scenario volgt dan het GE-scenario. Op het hoofdwegennet volgt de werkelijke groei van het verkeersvolume over de periode 2000-2013 eveneens het RC-scenario. 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 hoger iets dan het GE-scenario). Omdat een realistische verkeersgroei eerder rond het niveau van het RC-scenario ligt, betekent dit een lager verkeersvolume en dientengevolge tot veel lagere reistijd-baten in de MKBA. In een RC-scenario kunnen de totale baten wel een factor 2 tot 4 lager dan in GE-scenario, waardoor de MKBA lager dan 1,0 kan worden. Wij verwijzen hierbij ook naar de rapport "MKBA BLOM fase 2" uit 2014 over de besluitvorming

omtrent de doortrekking van de A15, dat is geschreven in het kader van het Bachelor-eindproject SPM 3911. | BBP van Nederland tussen 2000 en 2030

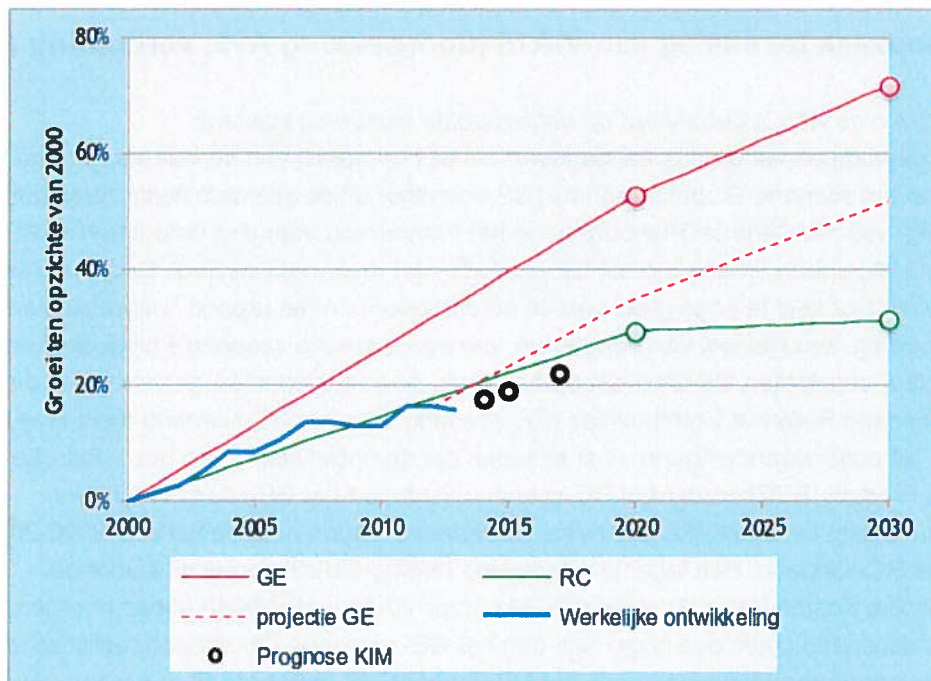
zijn lager dan in de verkeersscenario van 2020 van en scenario voor GE-scenario

baten
(A15)
het



Bron: WLO, Macro Economische Verkenning 2014 (CPB).

Groei in het verkeersvolume op het hoofdwegenet t.o.v. 2000 (tussen 2000 en 2030)



Bron: WLO, RWS Publicatie-rapportages Rijkswegenet, NMCA, Mobiliteitsbalans 2013.

Op 1 december 2015 hebben het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau de studie "Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's - Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving" (WLO) gepubliceerd. In deze studie worden twee mogelijke scenario's geschets: Hoog en Laag. Scenario Hoog combineert een relatief hoge bevolkingsgroei met hoge economische groei; scenario Laag kent een meer gematigde demografische ontwikkeling en een meer bescheiden economische groei. Opvallend blijkt uit deze studie dat in het scenario Hoog de economische groei aanzienlijk lager is dan het GE-scenario, waarmee de MKBA en waarmee in het verkeersrapport OTB ViA15 is gerekend. Zo wordt voor het jaar 2030 met betrekking tot het autobezit in de verkeersstudie ViA15 uitgegaan van 10,8 miljoen (in 2010 was dit 7,7 miljoen), terwijl in de nieuwe scenario's Hoog en Laag voor 2030 wordt uitgegaan van 9,0 respectievelijk 8,1 miljoen. Ook voor andere parameters, zoals index voertuigkilometers op het hoofdwegennet blijkt dat voor 2030 de groei in het scenario Hoog en Laag aanzienlijk lager is dan in de ViA15-studie. In de ViA15 studie wordt gerekend met een index van 146 (t.o.v. 100 in 2010), terwijl in het scenario Hoog met een index van 124 en in het scenario Laag met 110 wordt gerekend (dit voor de intermediaire zone, waaronder het gebied van ViA15 valt). Dit betekent zelfs voor het scenario Hoog bijna een halvering. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het GE-scenario geen betrouwbaar scenario meer is om de verkeersontwikkeling te voorspellen.

Effecten van het OTB op de robuustheid van het wegennet te beperkt onderbouwd

In het OTB (verkeersstudie) wordt geconcludeerd dat met de aanleg van de ViA15 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 wordt hierdoor aanzienlijk 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 ("De betekenis van robuustheid", KiM, juli 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. Om een goed beeld te krijgen op de effecten van robuustheid, is een kwantitatieve beoordeling noodzakelijk.

Onduidelijkheid van effecten tolheffing

Uit het OTB blijkt niet of er bij de berekeningen van de verkeersdruk op de diverse wegen rekening is gehouden met de mogelijke afwezigheid van tolheffing. Immers de tolheffing is nog niet zeker, omdat de Eerste Kamer daar nog niet mee heeft ingestemd. Bovendien is het ook mogelijk dat in een later stadium besloten wordt tot het niet invoeren of het afschaffen van de tolheffing. Als er geen tol (meer) wordt geheven heeft dat vergaande effecten op de verkeersstromen. In een worst-case benadering van de effecten op geluid, luchtkwaliteit, natuur etc. zal dus rekening moeten worden gehouden met de afwezigheid van tolheffing.

Nauwelijks afname verkeersdruk op de Pleyroute

Volgens het OTB (verkeersrapport) neemt met de aanleg van ViA15 ten opzichte van de referentiesituatie in 2030 (t.o.v. 2010) het aantal voertuigkilometers in het studiegebied met ruim 4% extra toe. Op de Pleijweg ter hoogte van de brug Nederrijn neemt als gevolg van de aanleg van de ViA15 de intensiteit in 2030 met nog geen 6% af ten opzichte van de referentiesituatie (namelijk van 87.000 naar 82.000 voertuigen), terwijl juist de doortrekking van de A15 bedoeld was om de Pleijroute te ontlasten. Verder is het opmerkelijk dat op de doorgetrokken A15 in 2030 slechts 45.000 motorvoertuigen per etmaal worden verwacht, tegen 82.000 op de Pleyroute. Wij concluderen dan ook

dat dit OTB niet voldoet aan een van de belangrijkste projectdoelstellingen, namelijk het ontlasten van de Pleyroute.

VIA15 levert geen enkele bijdrage aan klimaatdoelstellingen

De aanleg van VIA15 levert geen enkele bijdrage aan de klimaatdoelstellingen. Niet alleen wordt veel energie gestopt in de aanleg van een doorgetrokken A15, maar ook leidt de aanleg tot extra automobilititeit (ten opzicht van de autonome situatie). Met de aanleg van een (lange) tunnel onder het Pannerdensch Kanaal zou nog warmteterugwinning uit de tunnel kunnen plaatsvinden. Met een aanleg van een brug is dit onmogelijk.

In het OTB wordt uitgeganasan van het duurzaam bouwen-beleid voor de aanleg, maar een aantal extra kansen worden gemist. Denk daarbij aan zonnepanelen in de zuidhellingen, energieproductie in het wegdek, mogelijkheden langs het tracé voor inpassing van windturbines etc.

Alternatief "RegioCombiAlternatief" en nieuwe ontwikkelingen niet serieus meegenomen

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 slecht 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 evacuatieleroutes.

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 evacuatieleroutes goed in beeld te krijgen is, zoals wij hiervoor al hebben genoemd, een kwantitatieve beoordeling noodzakelijk. Een kwalitatieve constatering dat met het een Doortrekkingsalternatief een parallelle route c.q. een extra evacuatieleroute ontstaat, is volstrekt onvoldoende om het RegioCombiAlternatief te verwerpen.

Noch in het Standpunt Doortrekking A15 noch in het OTB wordt ingegaan op recente innovatieve ontwikkelingen. Zo stelt de Regio Eindhoven een adaptieve agenda voor, waarmee de regio flexibel kan inspelen op nieuwe mogelijkheden van Smart Mobility en Intelligente Transport Systemen (ITS), waarbij innovatieve en infrastructurele aanpassingen in samenhang kunnen worden genomen. Zo kunnen 'incidenten' (ongelukken met grote materiële en immateriële schade) worden voorkomen en/of kan doorstroming worden geoptimaliseerd ook bij een groot verkeersaanbod. In het BO MIRT zijn hierover door de Minister met de provincie Brabant afspraken gemaakt.

Smart Mobility en ITS in combinatie met het RegioCombiAlternatief (selectief verbreden van bestaande snelwegen en gerichte verbetering van het openbaar vervoer) leidt eveneens tot een robuust netwerk en een verdere verbetering van evacuatiemogelijkheden. Deze ontwikkeling is toekomstgericht.

Zorgvuldigheid van het doorlopen besluitvormingsproces

Participatie in strijd met de geest van de commissie Elverding en het verdrag van Aarhus

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 pilot-project Inspraak Nieuwe Stijl (INS).

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 moet worden hoe INS in de trajectnota/MER-fase vormgegeven zal worden.

Het opnemen van het RegioCombiAlternatief is voortgekomen uit INS en ingebracht door de Gelderse Natuur en Milieufederatie. Vervolgens zijn wij bij de verdere uitwerking van dit alternatief in het milieueffectrapport nauwelijks betrokken geweest. In de werkgroep, waarin wij zitting hebben gehad, zijn slechts uitgangspunten voor openbaar vervoer besproken. De effecten van de OV-maatregelen met betrekking tot het terugdringen van de groei van het autoverkeer op de knelpunten op het hoofdwegennet en het vervolgens doorrekenen van een verder optimalisatie van het OV, hebben wij nooit in de werkgroep kunnen en mogen bespreken. Het OV-gedeelte in het RegioCombiAlternatief is zo globaal uitgewerkt dat op dit punt dit alternatief nauwelijks onderscheidend is van de autonome ontwikkeling. Wij zijn dan ook van mening dat de OV-paragraaf alsnog beter moet worden uitgewerkt. Nu dit niet is gebeurd heeft de Minister ten onrechte het RegioCombiAlternatief in haar Standpunt Doortrekking A15 afgewezen.

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 tot 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 er een groot draagvlak bestaat voor de tunnelvariant, mocht doortrekking noodzakelijk geacht worden, had conform de adviezen van de Commissie Elverding met betrokkenen moeten worden onderzocht op welke wijze een tunneloplossing alsnog had kunnen worden gerealiseerd.

Bij INS is het verstandig om voor aanvang van het proces een participatieplan te maken. Dit zorgt ervoor dat de doelen van de participatie vooraf worden gesteld, methodes zorgvuldig worden gekozen, de facilitator van het proces zorgvuldig wordt gekozen en de deelnemers worden bepaald. Verder is transparantie over de resultaten van het proces en hoe die zijn gebruikt in de besluitvorming

een wezenlijk onderdeel van de methodiek. Er is voor ViA15 geen participatieplan te vinden (ook niet bij navraag) en nergens vinden we terug hoe de resultaten zijn gebruikt. Ons inziens is de methodiek zodanig toegepast dat het vertrouwen van bewoners en belanghebbenden niet is vergroot, eerder afgenomen.

Keuze voor brug in plaats van tunnel 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 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 (er is vastgelegd dat de investeringskosten van een tunnel 10% hoger mogen zijn dan die van een brug).

Verder geeft de Minister van I&M in het Standpunt Doortrekking A15 aan dat in de jaren 90 bij de aanleg van de Betuweroute is gekozen voor een tunnel. Dit was wettelijk niet nodig, maar de keuze is gemaakt in andere economische tijden. Bij aanleg van de tunnel voor de Betuweroute heeft inderdaad geen toetsing aan de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn plaatsgevonden, omdat dit formeel nog niet wettelijk noodzakelijk was. Wel is toen geconstateerd dat het gebied zo belangrijk was vanuit Europese natuurdoelen dat de aanleg van de Betuweroute in een tunnel gerechtvaardigd was. Was een toetsing aan de Europese richtlijnen wettelijk verplicht geweest, dan was zeker al eerder in de besluitvorming voor een tunnel gekozen. Nu in het OTB een doortrekking van de 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.

In de inspraak is tevens gepleit voor een open aanbesteding voor de rivierkruising waarbij de keuze voor een brug of tunnel niet vooraf wordt vastgelegd. De Minister geeft in het Standpunt aan dat, conform het gedachtegoed van de Commissie Elverding, het maken van duidelijke keuzes hoort plaats te vinden wanneer de benodigde informatie daarvoor voorhanden is en dat dit voor de doortrekking van de A15 met brug nu het geval is. Wij constateren dat dit juist niet het geval is.

Immers de Minister geeft alleen aan dat het prijsverschil tussen brug en tunnel doorslaggevend is. Juist met een open aanbesteding kan duidelijkheid worden verkregen over dit prijsverschil. Omdat er bij betrokkenen draagvlak is voor een tunnel, hoeft dit in tegenstelling tot hetgeen de Minister beweert, juist niet tot een extra vertraging te leiden. Overigens merken wij op dat juist de doortrekking met een brug al tot ruim 1,5 jaar vertraging heeft geleid.

Advies Commissie MER 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 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 een doortrekking van de A15 met tunnel onder het Pannerdensch Kanaal geen significante effecten zal veroorzaken op de kwalificerende doelsoorten.

Aanvullend bestuursakkoord strijdig met ontwerp-tracébesluit

Op 5 november 2015 heeft de Minister van I&M met de provincie Gelderland een aanvullende Bestuursovereenkomst gesloten. Daarin staan onder andere afspraken over de uitwerking en doorwerking van het Regionaal Ruimtelijk Kwaliteitsplan.

Naar onze mening komt deze aanvullende Bestuursovereenkomst de zorgvuldigheid van het besluitvormingsproces niet ten goede. In de Bestuursovereenkomst worden 19 maatregelen opgesomd, waarvan de meeste maatregelen in het uiteindelijke Tracébesluit zullen worden opgenomen. Echter in de Bestuursovereenkomst worden de effecten van de diverse maatregelen, die in het uiteindelijke Tracébesluit worden opgenomen, niet benoemd. Bijvoorbeeld effecten van de maatregelen op Natura 2000 ontbreken c.q. zijn niet opgenomen in de passende beoordeling. De genoemde maatregelen voldoen niet aan het gestelde uitwerkingsniveau van een ontwerp-tracébesluit. Alleen al om deze reden kunnen de maatregelen dan ook niet in het uiteindelijke Tracébesluit worden opgenomen. Hiervoor zal opnieuw een ontwerp-tracébesluit ter visie moeten worden gelegd. Verder merken wij op dat in maatregel 1 wordt genoemd: "Meenemen van de nieuwe situatie Afrit 38 als uitgangspunt". Vervolgens wordt vermeld dat hiervoor een nieuw bestemmingsplan is opgesteld en dat het Ontwerp-Tracébesluit geen aanpassing behoeft. Het is ons onduidelijk waarom deze maatregel dan in deze Bestuursovereenkomst is opgenomen. Een uitleg hierover ontbreekt.

Stiltegebied Weide Oude Rijnstrangen

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 Weide Oude Strangen 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 dit beperkt tot 10% van het oppervlak. Verder geeft het OTB aan dat met gebruik van dubbellaags ZOAB het percentage oppervlak met een geluidbelasting afneemt met tot 20%. Zoals wij eerder in onze zienswijze al aangaven, is het effect van dubbellaags ZOAB niet permanent en is een tolheffing nog onzeker. Beide ontwikkelingen leiden ertoe dat niet kan worden uitgesloten dat de geluidbelasting van het stiltegebied Weide Oude Strangen 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.

Effecten op natuur

Gelders Natuurnetwerk (GNN)

Bij natuur leggen wij de nadruk op diverse Natura 2000-gebieden en de soortenbescherming in kader van de Natuurbeschermingswet en de Flora- en Faunawet. Uiteraard leidt de aanleg, zoals opgenomen in het OTB ook tot aantasting van de kernkwaliteiten van het deelgebied "176 Gelderse Poort Noord", zoals verwoord in het Gelders Natuur Netwerk. Hiervoor geldt een 'nee, tenzij'-regime, zoals ook vastgelegd in het besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Aantasting van deze kernkwaliteiten is alleen mogelijk bij groot maatschappelijk belang en indien er geen reële alternatieven mogelijk zijn. Het mag duidelijk zijn dat voor dit project zowel een tracé-alternatief (RegioCombiAlternatief) als een inpassingsalternatief (tunnel onder Pannerdensch Kanaal) reëel is. In het OTB is veel te weinig gewicht toegekend aan de 'nee, tenzij'-regel en is de noodzaak van de aantasting onvoldoende gemotiveerd.

Natura 2000 Rijntakken en Veluwe

Het deelrapport Ecologie: Passende Beoordeling concludeert (pagina 89): "*Al met al kunnen significante negatieve effecten als gevolg van het project ViA15 met zekerheid worden uitgesloten, mits mitigerende maatregelen worden genomen in het Natura 2000-gebied Rijntakken. Uit deze Passende Beoordeling blijkt voorts dat cumulatie met effecten van andere plannen en projecten evenmin tot significante effecten leidt.*" Naar de mening van de GNMF geeft echter de passende beoordeling onvoldoende zekerheid, dat de aanleg en het gebruik van het project ViA15 in samenhang met andere projecten en plannen niet leiden tot significante effecten op de Natura 2000-gebieden Rijntakken en Veluwe.

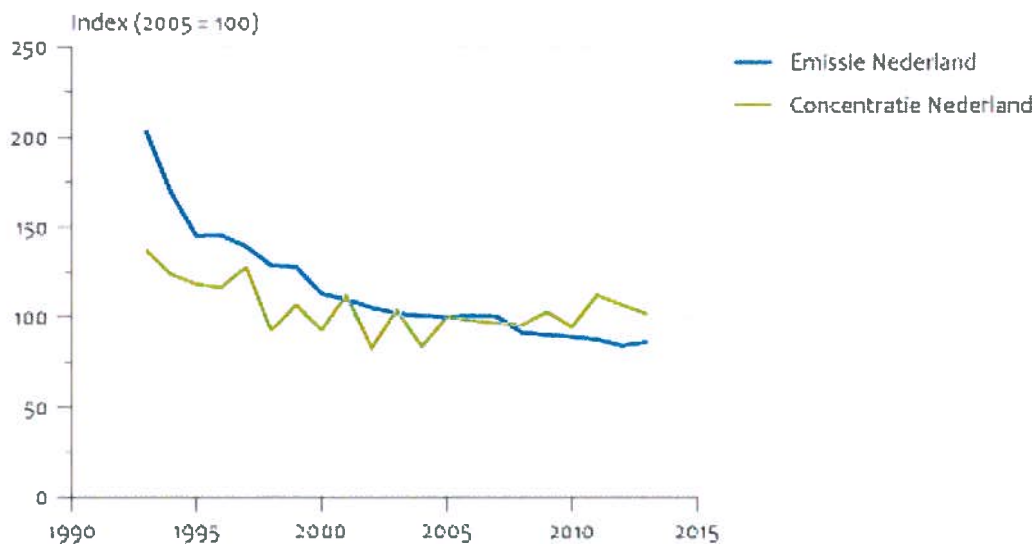
Stikstof

Uit de passende beoordeling (pagina 44) blijkt dat als gevolg van de depositie door wegverkeer bij aanleg van ViA15 de depositie van stikstof in het Natura 2000-gebied Rijntakken toeneemt op stroomdalgraslanden, glanshaver- en vossenstaartheuvels, meren met krabbenscheer en

fonteinkruiden en vochtige alluviale bossen. De depositie op stroomdalgraslanden en glanshaver- en vossenstaarthoilanden overschrijdt hierbij de kritische depositiewaarde. Voor het Natura 2000-gebied Veluwe neemt volgens de passende beoordeling (pagina 82) als gevolg van de aanleg van ViA15 de stikstofdepositie toe op vochtige heiden, droge heiden, heischrale graslanden, beuken-eikenbossen met hulst en oude eikenbossen. Voor al deze habitattypes vindt overschrijding plaats van de kritische depositiewaarden. Vervolgens wordt aangegeven dat de benodigde ontwikkelingsruimte voor de ViA15 gelijk is aan de hoeveelheid stikstofdepositie die de ViA15 per kalenderjaar op de onderscheiden hectares van de voor stikstof gevoelige habitattypes en leefgebieden van soorten veroorzaakt. De benodigde ontwikkelingsruimte is gereserveerd door opname van de ViA15 in de bijlage bij artikel 6 van de Regeling Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Voor 2020 is volgens de PAS een tijdige uitvoering van de benodigde herstelmaatregelen binnen het Natura 2000-gebied geborgd, zowel qua uitvoering als financieel.

De PAS gaat ervan uit dat naast bovengenoemde herstelmaatregelen ook de N-achtergronddepositie zal afnemen als gevolg van een verdere afname van de N-emissie door verkeer en veehouderij. Naar onze mening wordt deze (autonome) ontwikkeling te gunstig ingeschat. Zo blijkt dat over de periode 2005-2013 de NH₃-concentraties (voor 2005-2013 zijn voor de berekening van de gemiddelde ammoniakconcentraties zowel meetlocaties van het Landelijk Meetnet Lucht (LML) als van het Meetnet Ammoniak Natuurgebieden (MAN) gebruikt) echter gelijk zijn gebleven, terwijl de emissies wel zijn gedaald (zie onderstaande figuur). Er is een discrepantie tussen de te verwachten afname van de emissie en de gemeten afname van de concentratie met alle negatieve gevolgen voor de depositie.

Ammoniak (NH₃)



Bron: RIVM, 2014.

RIVM/juli14
www.clo.nl/nl008111

Voor de stikstofoxiden in stedelijke omgeving is deze discrepantie nog niet te zien, maar als gevolg van sjoemelpraktijken van Volkswagen (en wellicht ook andere autofabrikanten) mag worden verwacht dat dieselauto's nog jarenlang meer zullen uitstoten dan de theoretische uitstoot waarvan is uitgegaan

in de PAS. Ook de maximumsnelheid van 130 km/uur, zowel op een doorgetrokken A15 als op steeds meer snelwegtrajecten draagt niet bij aan een vermindering van de N-concentratie en N-depositie.

Zoals in de passende beoordeling aangegeven zal ontwikkelruimte beschikbaar worden gesteld op grond van de PAS. Voor zover ontwikkelruimte beschikbaar wordt gesteld voor habitats waarbij de stikstofdepositie al plaatsvindt bij een overbelaste situatie (achtergronddepositie hoger dan de kritische depositiewaarde) en er tegelijkertijd nog geen daling van die depositie heeft plaatsgevonden, is het benutten van de ontwikkelruimte in strijd met de Habitatrictlijn. De betreffende bepalingen van de PAS en de wet zijn daardoor onverbindend.

Areaalvernietiging

Doortrekking van de A15 met een brug leidt tot een areaalverlies van minimaal 5,4 hectare. De passende beoordeling concludeert dat hierbij geen significante negatieve effecten optreden, ondanks dat zachthoutoibos, het leefgebied en verblijfgebied van bevers en broedlocaties van de ijsvogel worden aangetast dan wel vernietigd. Naar onze mening is een significant negatief effect hiervoor niet uit te sluiten. Ten eerste is niet uitgesloten dat tenminste 2 hectare zachthoutoibos verdwijnt. Immers naast de directe aantasting van 0,4 hectare is het ook niet mogelijk om de kwaliteit van het overgebleven zachthoutoibos te versterken, waardoor verdere achteruitgang van dit bos niet is uitgesloten. In de passende beoordeling wordt aangegeven dat in de Millingerwaard negen hectare zachthoutoibos wordt ontwikkeld. Vervolgens wordt niet aangegeven hoeveel hectare zachthoutoibos in het gehele Natura 2000-gebied Rijntakken mogelijk nog verdwijnt (bijvoorbeeld als (bij)effect van uitvoering van het Programma Stroomlijn). In het Natura 2000-gebied Rijntakken zullen ook alle mogelijke negatieve effecten voor zachthoutoibos in beeld moeten worden gebracht. Verder zijn wij van mening dat bij het compenseren van zachthoutoibos tenminste de ADC-criteria moeten worden doorlopen.

Voor de ijsvogel concludeert de passende beoordeling dat in de huidige situatie voor de beide broedlocaties de geluidbelasting al boven de drempelwaarde ligt en blijkbaar geen belemmering vormt. Vervolgens wordt geconcludeerd dat in de gebruiksfase van ViA15 dan ook geen effecten van verstoring worden verwacht. Vast staat dat zowel in de aanleg- als gebruiksfase de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie nog verder boven de drempelwaarde toeneemt, waardoor een groter negatief effect mag worden verwacht; een significant effect is niet uit te sluiten. Cumulatie van areaalaantasting en toename geluidbelasting versterkt dit effect nog eens extra.

Ook het leefgebied van de bever zal zowel in de aanlegfase als gebruiksfase van ViA15 verder onder druk komen te staan. Verlies van leef- en foerageergebied van de bever is een feit.

Verstoring door geluid

De geluidscontouren zijn berekend op basis van tolheffing op de doorgetrokken A15. Omdat tolheffing nog onzeker is, kan in een 'worst case'-scenario zonder tolheffing de verkeersintensiteit toenemen, inclusief het geluidbelast oppervlak. Verder wordt de ligging van de 42 dB(A)- en de 47 dB(A)-contour zowel in de huidige situatie als in de projectsituatie weergegeven. Hierbij wordt ten onrechte geen onderscheid gemaakt in het soort geluid (scheepvaart, treinverkeer of autoverkeer). Trein en scheepvaart hebben mogelijk een veel minder negatief verstoringseffect op broed- en zangvogels dan autoverkeer. Ook de lassen in de brug leiden tot een extra verstoringseffect. Verder is van dubbellaags ZOAB bekend dat de geluidreductie in de tijd flink afneemt. Kortom om significante verstoringseffecten op de kwalificerende soorten van het Natura 2000-gebied Rijntakken te kunnen uitsluiten, zal moeten worden uitgegaan van een 'worst case'-scenario waarin

bovengenoemde effecten in de geluidcontouren zijn meegenomen. Nu dit in de passende beoordeling niet is meegenomen, zijn significant negatieve effecten niet uit te sluiten.

Voor niet-broedvogels wordt in de passende beoordeling (pagina 18) uitgegaan van een contour van 50 dB(A), waarbij wordt verwezen naar andere passende beoordelingen. Vanuit het voorzorgsprincipe is het ons onduidelijk waarom hier wordt uitgegaan van een hogere drempelwaarde. Immers in diverse andere passende beoordelingen (verbreding A50, verbreding A12, Tweede Stadsbrug Nijmegen) wordt dit onderscheid niet gemaakt. De effecten van ViA15 op niet-broedvogels worden dan ook onderschat, waardoor een significant effect niet is uit te sluiten. Voor de (overwinterende) vogels zoals bijvoorbeeld de kolgans leidt de doortrekking van de A15 tot grote negatieve effecten. De uiterwaarden zijn belangrijke slaap- en foerageerplaatsen. Zo is er niet alleen een effect van direct ruimtebeslag, verstoring door geluid, afname openheid (combinatie van brug en al aanwezig 380 kV-hoogspanningsleiding) en barrièrewerking, maar ook leidt de cumulatie van deze effecten tot een onaantrekkelijk slaap- en foerageergebied. Hierbij brengen wij ook onder de aandacht dat ganzen ter bescherming van de gewassen van boeren, binnendijks ook al worden verjaagd, hetgeen het belang van rust- en foerageergebieden buitendijks nog eens extra onderstreept.

Versnippering/barrièrewerking

De passende beoordeling (pagina 28) geeft aan dat de brug geen belangrijke migratiecorridor of dagelijkse trekroute doorsnijdt. Wij merken op dat de rivier, inclusief uiterwaarden, door trekvogels in het voor- en najaar als trekroute wordt gebruikt. Het betreft bijvoorbeeld diverse zangvogels die 's nachts trekken, en vogels die tijdens de trek de plassen en uiterwaarden gebruiken als pleisterplaats en om te foerageren. De Gelderse Poort is hiermee ook een belangrijk "knooppunt". Uit het OTB is de vormgeving van een mogelijk toekomstige brug nog niet op te maken. Alleen is bekend dat de vrije hoogte boven de vaargeul van het Pannerdensch Kanaal 9,10 meter bedraagt boven de maatgevende hoogste waterstand van 15,30 meter NAP. Op geringe afstand van de brug kruist ook de 380 kV-hoogspanningsleiding het Pannerdensch Kanaal. Het is niet uitgesloten dat de combinatie van brug en 380 kV-lijn een significant negatief effect veroorzaakt voor de diverse kwalificerende vogelsoorten. Op de doorgetrokken A15 zal geen openbare wegverlichting worden geplaatst. Wel is er lichtvervuiling van autokoplampen. Weliswaar draagt deze verlichting ten opzichte van wegverlichting maar in geringe mate bij aan de barrièrewerking, maar via reflectie kan dit toch bijdragen aan een barrièrewerking voor soorten die gevoelig zijn voor lichtvervuiling, zoals de meervleermuis.

Verdroging

De (aanleg van de) verdiepte ligging van de A15 bij Groessen leidt tot waterstandsval in het Natura 2000-gebied Rijntakken. Dit kan grote negatieve gevolgen hebben voor bijvoorbeeld de Jezuïtenwaay. Met damwanden en retourbemaling of gebruik van onderwaterbeton kan een grondwaterstandsverlaging worden voorkomen. Het is onduidelijk of deze methode ook zal worden toegepast (het ontbreekt als mitigerende maatregel in de passende beoordeling) en uit het geohydrologisch onderzoek (bijlage 12) kan niet met zekerheid worden geconcludeerd dat er dan geen significant negatief effect zal ontstaan.

Aantasting leefgebied kamsalamander

Ten behoeve van de kamsalamander zijn bij de aanleg van de Betuweroute zowel ten noorden als ten zuiden van de Betuweroute compensatiepoelen aangelegd. Met de doortrekking van de A15 worden vervolgens deze compensatiepoelen ten noorden van de Betuweroute vernietigd. De voorgestelde compensatiemaatregelen (ter hoogte van Kandia uitbreiding van één poel richting het noorden en ter hoogte van kilometrerig 172.2 en 172.5 realisatie van twee nieuwe poelen binnen het potentiële leefgebied aan de noordzijde van de A15) zijn onvoldoende.

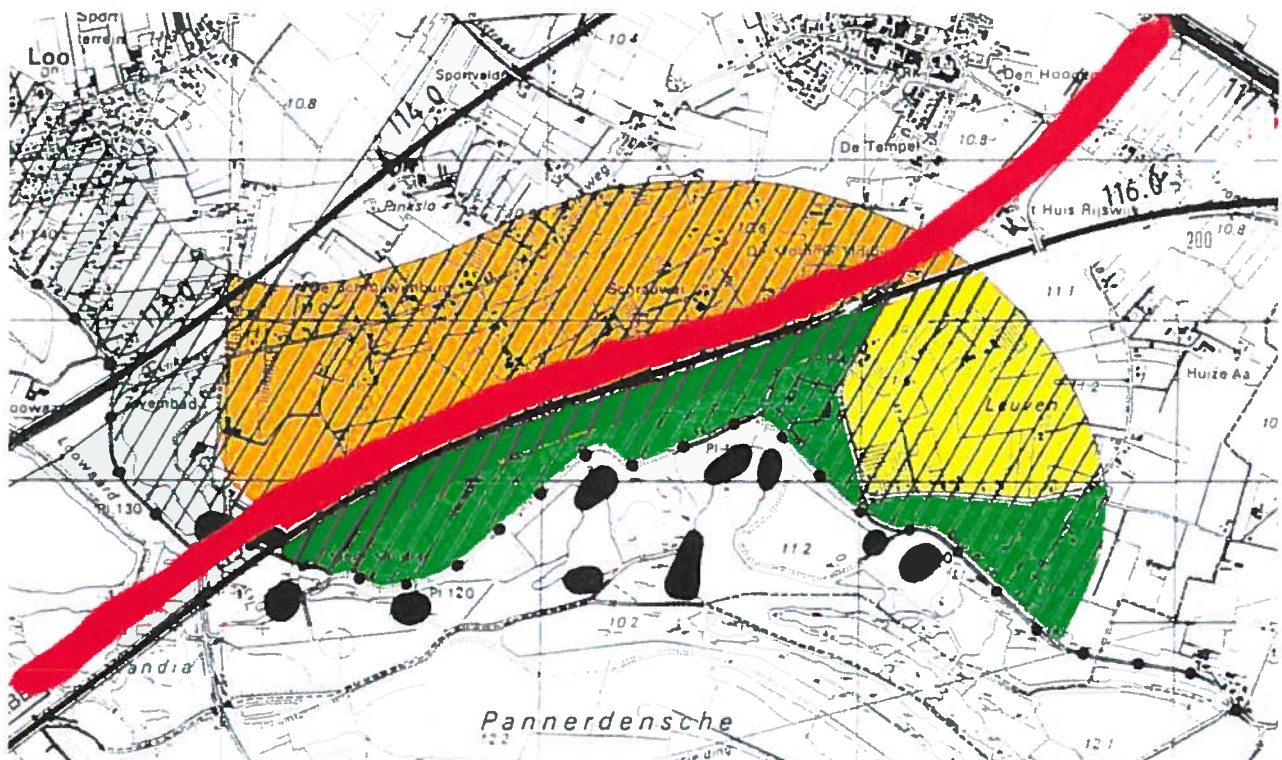
Onvoldoende garanties voor bescherming nestplaatsen

Van de steenuil, kerkuil, ransuil, huismus, gierzwaluw en ooievaar worden nestplaatsen verwijderd. Hiervoor moeten nieuwe plaatsen worden gerealiseerd (artikel 11 van het OTB). Echter uit de motivering van het OTB blijkt niet of is onvoldoende duidelijk dat dit ook kan worden gerealiseerd. Daarom is op voorhand niet na te gaan of een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet ook kan worden verleend. Verder missen wij bij de vleermuizen ook nog de mitigerende en compenserende maatregelen voor de kleine dwergvleermuis, die in het gebied oostelijk van het Pannerdensch Kanaal voorkomt.

Leefgebied rugstreeppad onherstelbaar aangetast

De doortrekking van de A15 doorsnijdt een belangrijk leefgebied van de rugstreeppad (zie onderstaande figuur). Aan de noordzijde van de Betuweroute en oostelijk van het Pannerdensch Kanaal ligt het overwinteringsgebied van de rugstreeppad; aan de zuidzijde vooral het voortplantingsgebied. Bij de aanleg van de Betuweroute zijn twintig faunapassages onder de Betuweroute gerealiseerd, bestemd voor de migratie van rugstreeppadden tussen hun voorplantings- en overwinteringsgebied. Met een doortrekking van de A15 (rood) is uitwisseling niet meer mogelijk, omdat naast de Betuweroute ook de A15 moet worden gepasseerd. Het leefgebied van de rugstreeppad wordt hiermee drastisch verkleind c.q. grotendeels vernietigd. Als compensatie wordt in het OTB voorgesteld: "Om de verbinding tussen de amfibieënpopulatie ten zuiden en noorden van de A15 (en Betuweroute) te behouden worden twee faunapassages aangelegd. Een daarvan kan gecombineerd worden met het aan te leggen kunstwerk ten behoeve van de hulpdiensten en onderhoud van het Betuweroute. Om de passage met de Betuweroute en A15 te vergemakkelijken kan in de tussenzone waar nu waterberging is voorzien een stapsteen in de vorm van open water en flauwe oevers gerealiseerd worden." Verder wordt volgens het OTB ter hoogte van Kandia een landhabitat in de vorm van zandige grond gerealiseerd.

Naar onze mening is voor de instandhouding van de populatie rugstreeppadden deze compensatie volstrekt onvoldoende, waardoor een ontheffing in kader van Flora- en faunawet niet kan worden verleend.



Aantasting van het landbiotoop van de populatie rugstreepadden door verschillende oorzaken.

Gearceerd = het oorspronkelijke landbiotoop van de rugstreepad (situatie 1993)

Zwart = voortplantingsplaatsen van de rugstreepad)

Geel = gebied waarin grootschalige kassenbouw is gepland

Groen = resterend landbiotoop na aanleg van de Betuweroute

Oranje = het gedeelte dat onbruikbaar wordt door doorgetrokken A15 en door de barrièrewerking van de Betuweroute en doorgetrokken A15

Luchtkwaliteit

Het OTB stelt dat er geen problemen met luchtkwaliteit zijn te verwachten omdat ViA15 is opgenomen in het NSL. Het NSL gaat er vanuit dat het autoverkeer steeds schoner wordt als gevolg van het Europese beleid. In september 2015 is echter gebleken dat de auto-industrie op grote schaal manieren heeft gevonden om dit Europese beleid te omzeilen en dieselmotoren dus in de praktijk een veel grotere bijdrage leveren aan de luchtvervuiling dan op papier. De prognoses op het gebied van de effecten op luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van ViA15 zijn daarom gebaseerd op aannames die niet blijken aan te sluiten bij de realiteit. Gecombineerd met een extra groei van de automobiliteit ten opzichte van de autonome situatie kan onvoldoende worden gegarandeerd dat de aanleg van ViA15 niet zal leiden tot overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit.

Geen afsluiting op- en afritten Griethse Poort

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

Conclusie

Wij verzoeken u het definitieve Tracébesluit ViA15 niet vast te stellen, maar een gewijzigd Ontwerp-Tracébesluit in procedure te brengen, waarin met onze zienswijze rekening wordt gehouden. Uiteraard zijn wij bereid om hierover met u in overleg te treden.

Met vriendelijke groet,
Gelderse Natuur en Milieufederatie



V. Vintges,
Directeur.

