

Open aanbesteding voor leefbare A15

Aan: Tweede Kamercommissie Infrastructuur en Milieu
Betreft: notitie over A15-doortrekking voor AO MIRT op 28 juni
Van: 20 samenwerkende organisaties 'Leefbaarheid A15'

Gelderland, 18 juni 2012

Geachte Tweede Kamerleden,

Op 28 juni bespreekt u in een AO over het MIRT onder meer de doortrekking van de A15. In deze brief gaan we in op het Standpunt van de Minister, en de ontwikkelingen en discussies n.a.v. haar Standpunt. Wij zijn geschokt dat de Minister na het AO van 31 mei aangeeft dat niet alleen een tunnel, maar ook een tracéwijziging (zuidligging Betuweroute) tot een vertraging van 2,5 jaar zal leiden. Dit betekent dat de Minister expliciet al begin 2010 heeft gekozen voor doortrekking van de A15 met een noordligging en met een brug. Alle alternatieven zijn sindsdien niet meer serieus meegenomen. De inspraak en wettelijke advisering (o.a. door de Commissie MER) is een fopspeen geweest. We willen graag dat u daar als Tweede Kamer nota van neemt.



Op donderdag 31 mei bood een delegatie van onze 20 bewoners- en milieugroepen de petitie 'Doortrekking A15 niet ten koste van leefbaarheid!' aan, samen met 3500 steunbetuigingen, aan Janneke Snijder-Hazelhoff, voorzitter van de Tweede Kamercommissie Infrastructuur en Milieu

Wij zien geen reden ons standpunt, zoals verwoord in de petitie 'Doortrekking A15 niet ten koste van leefbaarheid!', te wijzigen. Onze organisaties denken verschillend over nut en noodzaak van de A15-doortrekking. Maar als u besluit de A15 door te trekken, dan vinden we dat dit moet op een fatsoenlijke en toekomstbestendige manier. Dicht bij woongebieden, direct naast de Betuwespoortunnel, kán dit alleen maar betekenen: een tunnel onder het

Pannerdensch Kanaal, verdiepte ligging over een flink deel van het tracé en (deels) behouden van de bestaande aansluiting van Zevenaar op de A12. Met een open aanbesteding kan de markt worden verleid om met een goed aanbod te komen.

AO over A15 op 31 mei

In het Algemeen Overleg over de A15 op 31 mei volhardde minister Schultz van Haegen in haar Standpunt, dat een tunnel te duur is: ze houdt dus vast aan een brug. Wel zei ze bereid te zijn een deel van het tracé bij Groessen aan te passen, waar het nu vlak langs huizen in de wijk Diesfeldt is geprojecteerd. Aanpassen zou kunnen door het tracé daar 120 meter op te schuiven en het daar geheel verdiept aan te leggen, in plaats van half verdiept. Ook 'combivariant 2' zuidelijk van de Betuweroute - het voorkeurstracé van de betrokken gemeenten (maar dan wel verdiept en met een tunnel) - zou een optie kunnen zijn.

Op 11 juni heeft er n.a.v. deze mogelijke tracé-aanpassingen bestuurlijk overleg plaats gevonden tussen vertegenwoordigers van de Minister, de gedeputeerde mw. Bieze en drie bestuurders van de gemeenten Duiven, Lingewaard en Zevenaar. In een memo van 12 juni over dit overleg, schrijft burgemeester Zomerdijk van Duiven aan zijn raadscommissie: "Het plan voor de combivariant 2 zou volgens de Minister nog geheel moeten worden uitgewerkt. Dat is voor de beide noordliggings-varianten wel gebeurd. De Minister schat in dat een complexere aanbesteding/gunning met combivariant 2 zo'n 2,5 jaar extra tijd vergt. Dezelfde vertraging geldt bij een eventuele tunnel. Deze vertraging van combivariant 2 was overigens bij geen van de lokale bestuurders eerder bekend en is ook niet door de Minister op 31 mei genoemd."

Wij zijn verbijsterd over deze mededeling. Het kan immers slechts twee dingen betekenen:

- óf de Minister spiegelt ons na elke discussieronde over de A15 meer tijdverlies voor omdat dat in haar straatje te pas komt;
- óf er is absoluut geen sprake van gelijkwaardigheid tussen de verschillende varianten in de Trajectnota/MER en er is vanaf begin 2010, dus al lang voor het voorlopig Standpunt, de inspraak en de wettelijke advisering besloten voor een noordligging met brug¹.

Misleiding?

Het heeft er inmiddels alles van weg dat beide verklaringen juist zijn. In haar 'Standpunt doortrekking A15' van 16 januari jl. stelde de Minister: "Een open aanbesteding leidt (...) tot een vertraging van de start van de realisatie van ongeveer 1,5 jaar." Tijdens het AO van 31 mei werd dat 2,5 jaar en nu moeten we dus geloven dat het nóg langer wordt. Maar ook toont het gesprek van 11 juni glashelder aan dat niet alle varianten even degelijk zijn uitgewerkt. Dat was ons al eerder duidelijk geworden door de stiefmoederlijke behandeling van het Regio Combi Alternatief en door het gesprek op 10 februari jl. tussen een groep onafhankelijke deskundigen, de Expertgroep A15, en Rijkswaterstaat/ViA15. In dat gesprek werd door de laatste toegegeven dat men zelfs al sinds 2006 voorsorteert op doortrekking met een brug. Er werd aan toegevoegd dat andere alternatieven, waaronder varianten met een tunnel, 'volwaardig' zijn meegenomen, maar dat is vooral een kwestie van oprekken van het begrip volwaardig.

Democratisch kunnen wij het voorsorteren op één tracé niet noemen. Bestuurlijk bestond bij de Provincie Gelderland en de betrokken gemeenten lange tijd nadrukkelijk de wens voor

¹ In dat licht is ook opvallend dat de Minister het advies van de Commissie MER (3 november 2011) naast zich neerlegde om het MER aan te vullen, zodat een goed onderbouwde keuze gemaakt kan worden.

doortrekking met een tunnel. De bereidheid van de Provincie om daarvoor flink wat geld bij te leggen was bekend. Dat is pas gaan schuiven toen RWS/ViA15 met berekeningen kwam die aangaven dat de A15-doortrekking met tunnel 400 miljoen euro duurder was dan het aanvankelijk geraamde budget. Veel Gelderse voorstanders van de A15-doortrekking lieten in de loop van 2010 weten dat in dat geval ook een brug over het Pannerdensch Kanaal bespreekbaar was. In dat klimaat kon de motie Dijsselbloem-Slob op 6 december 2010 in de Tweede Kamer worden ingebracht en kon op 24 juni 2011 de concept-bestuurlijke afspraak (tussen Rijk, Provincie Gelderland en Stadsregio Arnhem-Nijmegen) voor doortrekking met een brug worden gemaakt.

In het AO van 31 mei schermde minister Schultz van Haegen met "de opdracht van de Tweede Kamer" en met de bestuurlijke afspraak van 24 juni. Terecht? Nee, want de waarheid is complexer. Zo is in het Gelderse coalitieakkoord 2011-2015 opgenomen: "Mochten de meerkosten voor een tunnel minder dan 10% van de totale kosten bedragen, dan zal dat tot een nadere afweging leiden." En al meteen na 24 juni waren er veel signalen dat de berekeningen van Rijkswaterstaat misschien toch niet zo goed waren. De voorzitter van de Stadsregio nam uitdrukkelijk afstand van de keuze voor een brug. Bij hem was in 2010 ten onrechte de indruk gewekt dat de overschrijding van 400 miljoen (vooral) door de tunnel kwam. De Expertgroep A15 kwam met een 'Tegenbegroting', die aantoonde dat ook 210 miljoen extra veel teveel is voor een tunnel.



Op 28 januari 2012 protesteerden zo'n 700 mensen in fakkeltochten aan beide zijden van het Pannerdensch Kanaal tegen de wijze waarop de Minister de A15 wil doortrekken

Dat de Minister nu bereid is tot (het onderzoeken van) een tracé-aanpassing bij Groessen zien wij als winst ten opzichte van haar eerder ingenomen Standpunt². Anderzijds was het ook wel echt ondenkbaar, een snelweg zo dicht langs een woonwijk. Deze aanpassing betekent dan ook niet dat wij de indruk hebben dat de Minister goed naar ons heeft geluisterd. De term 'fopspeeninspraak' is al vaker gevallen en niet voor niets! Net als de drie betrokken gemeenten vinden wij dat de Minister nog veel te weinig beweegt. Wij

² De tracé-alternatieven kosten volgens de Minister tussen 40 en 100 miljoen euro extra, mogelijk op te brengen uit aanbestedingsmeevallers. Dat maakt haar toezegging erg onzeker: door de economische crisis en scherpe concurrentie tussen bedrijven zijn kosten van bouwprojecten nu soms lager, maar rekenen op een aanbestedingsmeevaller is toch wel prematuur. Temeer omdat de Minister in het AO ook als optie openhield dat een eventuele meevaller kan worden benut om de tolheffing te schrappen, die nu is voorzien om de financiering van de doortrekking rond te krijgen.

beschouwen de combivariant 2 mét tunnel en verdiepte ligging als randvoorwaarde voor alle verdere plannen.

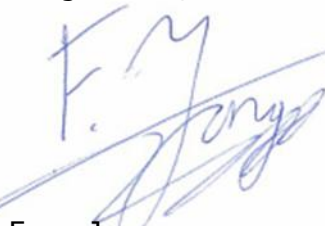
Hoopgevend is dat in het AO op 31 mei bleek dat er in de Tweede Kamer veel steun bestaat voor het idee van een open aanbesteding voor 'een oeververbinding'. Zo'n open aanbesteding wordt bepleit door de Expertgroep A15. Zij zijn kritisch over de berekeningen en werkwijze van Rijkswaterstaat, die met een 'tunnelvisie' afstevent op een brug nota bene pal naast de Betuwespoortunnel. De Expertgroep verwacht dat met een open aanbesteding marktpartijen met interessante aanbiedingen zullen komen waarmee een tunnel en andere verbeteringen kunnen worden gerealiseerd. Zo'n oplossing hoeft niet veel duurder te zijn. Zo geeft de Expertgroep aan dat de totale kosten bij een tunnel lager zijn dan bij een brug, wanneer bij de aanbesteding ook het meerjarig onderhoud in het te gunnen contract wordt meegenomen. En een tunnel is duurzamer, doordat het leefklimaat en landschap zo optimaal mogelijk worden behouden voor nu en de generaties na ons.

Op 28 juni komt de A15-doortrekking weer aan de orde in de Tweede Kamer, als één van de onderwerpen in een AO over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). We hopen dat u dan als Tweede Kamerleden niet zult toegeven aan de druk van de Minister. Het is begrijpelijk dat voorstanders van de A15-doortrekking snelle besluitvorming wenselijk achten. Maar: nu kiezen voor een schijnbaar snelle en goedkope oplossing zal tot veel maatschappelijk verzet leiden, met juist vertraging en kostenoverschrijdingen als gevolg!

Onze hoop is daarom op U gevestigd, en op een Kamermeerderheid die:
- óf een motie aanneemt voor open aanbesteding van 'een oeververbinding';
- óf besluit tot uitstel van besluitvorming, om meer tijd te nemen om een aantal onduidelijkheden weg te nemen.

In beide gevallen lijkt het ons een goed idee dat u als Kamercommissie de Expertgroep A15 eens uitnodigt, om hen de gelegenheid te geven hun analyse toe te lichten. U kunt daarvoor benaderen: Han Admiraal, 06-46228828, han.admiraal@enprodes.nl.

Hoogachtend,



Frans Jongen,
Voorzitter Stichting Bewonersoverleg Groessen A15

Namens de samenwerkende organisaties 'Leefbaarheid A15' :

*Dorpsraad Groessen Dorpsraad Loo Dorpsraad Ooij
Dorpsraad Ressen Een brug teveel (buurtschap de Peppelgraaf)
Gelderse Natuur en Milieufederatie Milieudefensie Arnhem
Milieudefensie regio Nijmegen Platform Bommel West
Platform Doornenburg Platform Haalderen
Platform Loovelden Platform 't Hoogste Belang
Stichting Argus A15 Stichting Bewonersoverleg Groessen A15
Stichting Lingewaard Natuurlijk Stichting Milieuvrienden Duiven
Stichting Strijdbaar Angeren Wijkplatform Zilverkamp-Holthuysen*

**Boor de A15
de grond in !!!**

