



Zienswijzen Ontwerptracébesluit
'A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15)'

Datum	Februari 2017
Status	Definitief

1 Inhoud

1	Inleiding en leeswijzer	3
2	Hoofdpunten uit de zienswijzen	4
3	Zienswijze procedure en besluitvorming	8
3.1	Procedure en besluitvorming algemeen	8
3.2	Relatie ontwerp tracébesluit en aanvullende bestuursovereenkomst.....	28
3.3	Nut en noodzaak	31
3.4	MER validatie / toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r.....	57
3.5	Griethse Poort.....	61
3.6	Brug/tunnel	69
3.7	Participatie en Inspraak Nieuwe Stijl.....	77
3.8	MKBA	83
4	Zienswijzen inhoud ontwerp tracébesluit en effecten	95
4.1	Ontwerp.....	95
4.2	Verkeer en verkeersveiligheid	107
4.3	Hoogwaterveiligheid	115
4.4	Externe veiligheid.....	116
4.5	Luchtkwaliteit	123
4.6	Geluid algemeen	140
4.7	Geluidspecifieke zienswijzen	146
4.8	Natuur	227
4.9	Bodem en water.....	244
4.10	Landschap en cultuurhistorie	255
4.11	Landbouw en recreatie.....	265
4.12	Gezondheid en cumulatie	267
4.13	Suggesties voor inpassing en mitigatie.....	271
4.14	Effecten algemeen.....	283
5	Zienswijzen werkzaamheden	285
5.1	Planning	285
5.2	Hinder tijdens de bouw	287
5.3	Schade tijdens de bouw	293
6	Zienswijzen gevolgen	299
6.1	Aantasting leefbaarheid, woongenot en overige effecten	299
6.2	Nadeelcompensatie	317
7	Zienswijzen aanvullende bestuursovereenkomst	328
7.1	Algemeen.....	328
7.2	Maatregelen tracébesluit	330
7.3	Maatregelen provinciaal inpassingsplan/bestemmingsplan	344

1 Inleiding en leeswijzer

In het Ontwerptracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) dat eind 2015 ter inzage heeft gelegen, zijn het gekozen tracé (de weg), de inpassing van de nieuwe weg in de omgeving en de maatregelen op het gebied van onder meer natuur, landschap en geluid beschreven. Iedereen heeft gedurende de terinzagelegging een zienswijze kunnen indienen. In totaal zijn er 387 zienswijzen ingediend, (mede) namens 674 personen en organisaties. Een deel van de ingediende reacties had (ook) betrekking op de aanvullende bestuursovereenkomst die Rijk en provincie Gelderland op 5 november 2015 hebben ondertekend en die samen met het ontwerptracébesluit ter inzage is gelegd (zie hieronder).

In voorliggende Nota van Antwoord geeft de minister van Infrastructuur en Milieu antwoord op de zienswijzen. Deze nota wordt tegelijkertijd met het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) ter inzage gelegd.

Tijdens de termijn van de terinzagelegging van het ontwerptracébesluit zijn vele zienswijzen ontvangen. Iedere zienswijze heeft van de directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu een uniek nummer gekregen. Deze nummering correspondeert met de nummering die in de Nota van Antwoord is opgenomen. Achterin dit document vindt u een overzicht van alle registratienummers met daarachter de paginanummers waarop de antwoorden van (de diverse delen van) de betreffende zienswijze zijn te vinden.

De zienswijzen zijn waar mogelijk gebundeld en waar nodig individueel beantwoord. Waar zienswijzen hebben geleid tot wijzigingen ten opzichte van het ontwerptracébesluit is dat in de Nota van Antwoord aangegeven.

2 Hoofdpunten uit de zienswijzen

In dit hoofdstuk staan de meest genoemde onderwerpen uit de zienswijzen op het ontwerptracébesluit beschreven

Nut en noodzaak

Een deel van de indieners gaat in op economische scenario's. Zij stellen dat als uitgangspunt voor berekeningen onterecht het Global Economy-scenario is aangehouden. Het GE-scenario is het hoge groeiscenario. Indieners noemen dit scenario achterhaald en stellen dat het lage Regional Communities-scenario (RC) eerder van toepassing zou zijn. Op basis hiervan plaatsen indieners vraagtekens bij de onderbouwing van nut en noodzaak: is doortrekken van de A15 wel nodig in het licht van het RC-scenario? Een aantal indieners is enthousiast over het project ViA15, vanwege de verbetering van de bereikbaarheid van het gebied en de bijbehorende voordelen voor economische ontwikkeling. Enkele indieners zijn van mening dat het traject te langzaam tot stand komt; zij vragen om een versnelling in de besluitvorming.

Keuze variant

Een deel van de indieners is van mening dat alternatieven voor de nu voorgestelde oplossing voor mobiliteitsproblemen niet voldoende serieus overwogen zijn. Het gaat indieners daarbij ten eerste om de afweging tussen het doortrekken van de A15 enerzijds en andere oplossingen anderzijds. Ten tweede speelt de vraag welke variant van doortrekken de voorkeur heeft. Vooral de keuze voor een brug over het Pannerdensch Kanaal doet onder indieners veel stof opwaaien. Betreffende indieners betreuren de keuze voor een brug in plaats van een tunnel en voeren hiervoor diverse redenen aan. Meerdere indieners hebben twijfels over de kostenberekeningen, zij stellen bijvoorbeeld dat onvoldoende rekening is gehouden met de langetermijncosten van een brug. De doorsnijding van het Natura 2000-gebied speelt ook een rol in veel reacties. Indieners (met name omwonenden) hebben ook zorgen over een grotere geluidbelasting bij een brug. Diverse indieners halen in hun reactie de Betuweroute aan, waarbij wel is gekozen voor een tunnel. Zij stellen dat bij de Betuwelijn niet voor niets een tunnel is gebouwd. Dat roept de vraag op: waarom dan geen tunnel voor de A15?

Doelstelling

In het ontwerptracébesluit wordt niet langer gesteld dat het doortrekken van de A15 van groot internationaal belang is. Diverse indieners zien dit als een afzwakking van nut en noodzaak. Tegelijkertijd ligt er in de beleving van indieners extra nadruk op het regionale en lokale belang: ontlasting van de Pleyroute lijkt het belangrijkste doel geworden. Daarmee is in hun ogen het doel veranderd en strookt het niet meer met de Trajectnota/MER.

Geluidhinder en geluidbeperkende maatregelen

Een aantal indieners, met name omwonenden, vreest dat door het nieuwe tracé de geluidhinder (fors) zal toenemen. Deze geluidhinder komt voor hen bovenop de geluidhinder die ze al ervaren van de Betuwelijn. Diverse indieners stellen dat bij de berekening van het geluidniveau (het aantal decibellen) van het nieuwe tracé het geluid van de Betuwelijn niet is meegerekend. Zij menen dat dit een vertekend beeld geeft en vragen om een onafhankelijke nulmeting. Bovendien is naar de mening van een aantal indieners de geplande geluidwal van 1 meter te laag om het geluid tegen te houden. Sommige indieners stellen dat zij zichzelf of hun wijk achtergesteld voelen ten opzichte van andere inwoners of (soms) aangrenzende wijken of dorpen. Een voorbeeld hiervan is de in hun ogen soms moeilijk te begrijpen grens tussen woningen die wel en woningen die niet voor geluidisolatie in aanmerking komen.

Fijn stof en stikstof

De toename van fijn stof en stikstof is een zorg voor een groot aantal indieners. Deze zorgen hebben te maken de effecten van deze stoffen op de gezondheid van mens en dier. Veel indieners vrezen ook een achteruitgang van het milieu.

Trillingsniveau

Een deel van de indieners, met name omwonenden, noemt de toename van het trillingsniveau door (zwaar) verkeer op het nieuwe traject. Met name voor bewoners van oudere huizen met oude funderingen zijn de trillingen een reden tot zorg. Deze indieners vrezen hier last van te hebben en mogelijk schade van te ondervinden. Zij verzoeken om compensatie en een bouwkundige nulmeting.

Verlaging grondwaterniveau

Ook de verlaging van het grondwaterpeil en de gevolgen daarvan is voor veel indieners reden tot zorg. Deze indieners, met name omwonenden en ondernemers, voorzien verzakking van woningen en bedrijfspanden. Ook in dit geval vragen zij om een onafhankelijke nulmeting.

Uitzichtvervuiling

Het verlies van het uitzicht op groen en natuur wordt vaak genoemd als bezwaar. Met name indieners die juist voor de rust en de natuur naar deze omgeving zijn gekomen, zijn bang dat dit helemaal verdwijnt. Ook vrezen zij voor verlies van privacy, omdat groen verdwijnt en er daardoor inkijk kan ontstaan. Sommige huizen komen op korte afstand van de weg of van fietspaden te liggen.

Woningwaarde daalt/woning onverkoopbaar

Veel indieners noemen het dalen van de woningwaarde als een belangrijk aandachtspunt. Zij vrezen dat hun woningen minder waard of zelfs onverkoopbaar worden door het project. Dit roept zorgen en stress bij hen op. Zij vragen in dat verband om informatie en compensatie.

Verkeer

Een aantal indieners maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid na aanleg van het nieuwe tracé. Zij stellen dat sommige wegen die nu al druk zijn, nog drukker zullen worden, terwijl daar bijvoorbeeld veel schoolgaande jeugd fietst. De zorgen gaan met name over lokale kruispunten en oversteekplaatsen. Daarnaast is verkeersdrukke voor verschillende indieners een thema. Zij verwachten een toename van sluipverkeer bij files. Ook vrezen zij voor verplaatsing van files: sommige eenbaansverbindingswegen zullen meer auto's te verwerken krijgen als de nieuwe aansluiting er is. Indieners stellen dat dit niet meegenomen lijkt te zijn in de berekeningen.

Bedrijfsuitoefening in gevaar

Een aantal ondernemers maakt zich zorgen over het wegblijven van klanten en over extra kosten, bijvoorbeeld omdat hun bedrijf niet of slechter bereikbaar zal zijn of omdat ze vanwege geluidstoename klanten verliezen. Andere indieners vrezen dat door de aanplant van een groenstrook langs de snelweg bestaande zichtlocaties verdwijnen.

Landschap, cultuurhistorie en recreatie

Diverse indieners, met name natuur- en landschapsorganisaties, zijn bezorgd over het behoud van natuur, landschap en cultuurhistorisch erfgoed (landschappelijke relictten, kasteel). Hun zorgen hangen vaak samen met het feit dat de geplande weg een Natura 2000-gebied en een provinciaal stiltegebied doorkruist. Een deel van de indieners stelt dat het leefgebied van dieren ingrijpend wordt verstoord. Bijvoorbeeld dat van de rugstreppad. Deze verstoring is volgens indieners in strijd met (Europese) regelgeving. Sommige indieners stellen de vraag of aanleg van de nieuwe weg niet in strijd is met hetgeen gesteld wordt in de Europese Kaderrichtlijn Water.

Inspraak en Participatie

De participatie verloopt volgens een deel van de indieners niet volgens Inspraak Nieuwe Stijl (INS). Zij vinden ook dat Rijkswaterstaat/het ministerie te weinig luistert naar signalen uit de samenleving. Verder stelt een aantal indieners dat het verwarring en onzekerheid scheidt dat het ontwerptractébesluit samen met de bestuurs-overeenkomst ter inzage is gelegd.

Schade

Participanten zijn bezorgd dat er tijdens de bouw schade aan hun woningen of eigendommen ontstaat. Zij willen weten hoe schade wordt voorkomen of hoe schade wordt afgehandeld.

3 Zienswijze procedure en besluitvorming

3.1 Procedure en besluitvorming algemeen

- 3.1.1 *Een gedeelte van de financiering moet worden gehaald uit tolheffing. De verwachting is dat dit 25 jaar gaat duren. Tolheffing vermindert de hoeveelheid voertuigen die de verlengde A15 gebruiken en verhoogt de druk op het onderliggend wegennet (30% verschuiving). De mitigerende maatregelen zijn immers gebaseerd op de te verwachten hoeveelheid voertuigen. Op korte termijn betalen bewoners de tolheffing. Op lange termijn betalen zij voor een weg met beperkte mitigerende maatregelen, gebaseerd op een door tol beperkte verkeersstroom. Participant vindt dat de mitigerende maatregelen, met name voor geluid en lucht, gebaseerd moeten zijn op een doortrekking zonder tolheffing.*

Op het moment dat de tologave is gerealiseerd wordt op grond van artikel 2, derde lid, gelezen in verbinding met artikel 3, derde lid, van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, de tolheffing beëindigd en het tolbesluit ingetrokken. Daarbij zal onderzocht worden welke gevolgen de beëindiging van de tolheffing heeft voor de omgeving (zie artikel 2, tweede lid, onderdeel c van de Wet tijdelijke tolheffing). Indien nodig worden maatregelen genomen om negatieve gevolgen te beperken of compenseren (zie: pagina 11 van de Toelichting bij het ontwerptracébesluit en hoofdstuk 1.6 van het tracébesluit). Voor bewoners die geen gebruik willen maken van de doortrekking blijft het bestaand tolvrije alternatief beschikbaar.

- 3.1.2 *Participant vraagt zich af of het concept Smart Mobility & Transport en/of toekomstige veranderende manieren van transport zijn meegenomen in de uitwerking van de verschillende varianten brug/tunnel. Zo ja, waar is deze informatie terug te vinden? Zo nee, waarom niet?*

In de toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) wordt specifiek op het gebied van mobiliteit uitvoerig ingegaan op de toekomst binnen de vervoersmodaliteiten. Er wordt rekening gehouden met verschuivingen in transportwijzen, veranderingen in waarde gewichtsverhoudingen, beladingsgraden, scheepsgroottes, veranderingen in verschijningsvormen van goederen en verschuivingen in grondstoffen naar de toekomst toe, althans voor zover deze in de uitgangspunten van de WLO2-scenario's ook zijn meegenomen. Dat geldt overigens ook voor transportkosten en brandstofgebruik en emissies door vervoerssystemen naar de toekomst. Zie hiervoor ook www.WLO2015.nl.

De WLO-prognoses worden ingevoerd in het NRM (Nederlands Regionaal Model), het rekenmodel dat verkeersprognoses genereert, zowel voor het ontwerptracébesluit als het tracébesluit. Voor het tracébesluit zijn de actuele prognoses gebruikt (WLO2), als ook het actuele rekenmodel NRM 2016. Dit is een wijziging ten opzichte van het ontwerptracébesluit.

- 3.1.3 *Leefbaarheid en natuurbeheer zijn niet gediend met het voorgenomen tracébesluit. Daarnaast zal de doortrekking van de A15 weinig opleveren in de regio behalve sluipverkeer om de tolkosten te vermijden.*

De effecten op natuur en leefbaarheid zijn beschreven en overwogen in de TN/MER. Specifiek voor de doortrekkingsvariant zijn (deel)rapporten bijgevoegd bij het tracébesluit. Specifieke informatie over leefbaarheid staat in meerdere rapporten, zoals het Landschapsplan, de akoestische rapporten en het verkeersrapport. Voor natuur kunnen de deelrapporten Ecologie Passende beoordeling en Ecologie toetsing Flora- en Faunawet, Boswet en GNN worden geraadpleegd. Voor wat betreft sluipverkeer

zal de verbeterde doorstroming op het hoofdwegennet zorgen voor vermindering van verkeer op het onderliggend wegennet. Op de provinciale wegen die zijn aangesloten op de door te trekken A15 (de N810 en N839) wordt het wel drukker.

3.1.4 *De regionale bevolking wordt door de tolbrug achtergesteld ten opzichte van westelijk Nederland.*

Voor iedereen geldt tol op de brug, ook voor autoverkeer vanuit of naar westelijk Nederland. Daarnaast bestaan er ook elders in Nederland tolverbindingen. Zo krijgt westelijk Nederland de Blankenburgverbinding met tol. Voor bewoners die geen gebruik willen maken van de doortrekking met tol blijft het bestaand tolvrije alternatief beschikbaar.

3.1.5 *Het ontwerptractébesluit mist elke toekomstvisie. Door de keuze voor een bovengrondse oplossing zadelen de minister en Provinciale Staten de omgeving van de nieuw aan te leggen autoweg onnodig op met milieu- en landschapsvervuiling en met verkeerslawaaï. Een ondergrondse aanleg over een traject van minder dan 25 kilometer is weliswaar een kostbaardere oplossing, maar wel een duurzame. Een oplossing die bovendien zowel financieel (Nuon-gelden!) als technisch haalbaar is. Participant verzoekt de minister en PS daarom nogmaals om terug te komen op hun besluit en te werken aan een toekomstgerichte oplossing.*

Bij de totstandkoming van het (ontwerp)tractébesluit is toekomstgericht gewerkt: er is gerekend met een situatie zoals die er naar verwachting in 2030 zal zijn. Bovendien is bij de financiering van de ViA15 rekening gehouden met een tolperiode van 25 jaar na openstelling (naar verwachting in 2023) van de weg. De bijbehorende visie is onder meer terug te vinden in de Trajectnota/MER (zie bijvoorbeeld de hoofdstukken Samenvatting, Inleiding, Probleem- en doelstelling) en in de eerste hoofdstukken van de toelichting op het (ontwerp)tractébesluit. Dat participant de daar genoemde overwegingen en conclusies niet deelt, rechtvaardigt niet de conclusie dat het ontwerptractébesluit toekomstvisie mist.

Zoals met name in de brief van 16 januari 2012 van de minister van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 29 385, nr: 66), gemotiveerd is uiteengezet, ontbreekt het de minister en de bestuurlijke partners aan financiële middelen om de ViA15 meer verdiept te realiseren dan nu is voorzien. De aangelegde ViA15 zal voldoen aan de wettelijke regels ter bescherming van milieu. Er worden onder meer geluidschermen geplaatst en delen van het tracé krijgen geluidreducerende wegdekverharding. Een aanzienlijk deel van het nieuwe tracé wordt verdiept aangelegd met het oog op de vermindering van geluid en zichtbaarheid en verbetering van inpassing en leefbaarheid. In dat kader is ook het deksel bij Helhoek in het tracébesluit opgenomen. Bovendien worden er verschillende andere maatregelen getroffen om de verlengde A15 zo goed mogelijk landschappelijk in te passen binnen het beschikbare budget. Denk hierbij aan de meerdere aarden wallen die langs het tracé van de A15 wordt aangelegd.

Het gehele tracé ondergronds of verdiept aanleggen is te kostbaar en niet nodig geacht. Daarmee heeft dit alternatief geen deel uitgemaakt van politiek-bestuurlijke besluitvorming over alternatieven en voorkeur.

3.1.6 *Participant is het niet eens met het ontwerptractébesluit, de doortrekking van de A15 naar de A12 en het Standpunt van de minister van I&M. Participant vindt dat, als de A15 wordt doorgetrokken en de A12 verbreed, deze autosnelweg beter moet worden ingepast in het landschap en de woonomgeving. Daarmee zijn de negatieve effecten van de weg op het omliggende gebied, de natuur en de bewoners veel kleiner dan op basis van het ontwerptractébesluit.*

De minister heeft mede op grond van de Trajectnota/MER gekozen voor uitvoering van de ViA15 volgens het Doortrekkingsalternatief Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal. Deze keuze staat gemotiveerd in de brieven van de minister van 16 januari en 22 juni 2012 en is gedeeld met de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 29 385, nummers 66 en 72). De Tweede Kamer heeft ingestemd met deze uitvoering van de ViA15. De minister beseft dat de ViA15 gevolgen heeft voor de omgeving. De inpassing van de ViA15 zal voldoen aan alle geldende wettelijke regels op het gebied van bijvoorbeeld natuur, geluid en fijn stof. Ook wordt de weg (ruimtelijk) ingepast in het landschap en de woonomgeving. Negatieve effecten op natuur, leefomgeving en omwonenden worden zoveel mogelijk voorkomen, beperkt of gecompenseerd. De inpassingsmaatregelen staan beschreven in het tracébesluit (artikel 12) en het bij dit besluit behorende Landschapsplan. Voorbeelden zijn de verdiepte ligging van de doorgetrokken A15, het deksel bij Helhoek, de aanleg van grondwallen inclusief wandel- en fietspaden nabij Bommel en de inpassing van de brug met boombeplanting.

3.1.7 *Participant begrijpt de onderbouwing van de doortrekking A15 niet en heeft hierover een aantal vragen:*

- *Is RWS van de meest recente inzichten in verkeersontwikkeling en vervoer uitgegaan? Zo ja, waar blijkt dat uit?*
- *Op welke wijze is onderzocht wat mogelijke maatregelen zijn om andere vervoerswijzen te bevorderen?*
- *Waaruit blijkt dat realiseren van de geplande maatregelen rondom Arnhem zónder doortrekking A15 onvoldoende effect heeft op doorstroming?*
- *Kan RWS onderbouwen dat de Pleyroute structureel ontlast zal blijven?*
- *Waarom heeft de Betuwelijn hoge schermen en de autoweg niet? Waarom worden er geen geluidschermen op de brug over het kanaal geplaatst?*

Het tracébesluit is bij vaststelling gebaseerd op de meeste recente gegevens en inzichten over verkeer, verkeersontwikkeling en vervoer. Dit blijkt uit het tracébesluit, de daarbij behorende toelichting en het deelrapport Verkeer. De wijze waarop onderzoek is gedaan naar bevordering van andere mogelijke vervoerswijzen is beschreven in de Trajectnota/MER. Dat geldt voor de rol van ander (milieuvriendelijk) verkeer (hoofdrapport p. 19), spoor en vaarwegen (p. 21 van de Trajectnota/MER). In reactie 5.2.3 van de Nota van Antwoord TN/MER staat dat in de verkenningsfase de mogelijkheden naar de vergroting van het vervoer over water is bekeken, maar is afgefallen. In de notitie 'A15, de ontbrekende schakel' uit 2003 is de conclusie getrokken dat overheveling van vervoer over de weg naar andere vervoerswijzen onvoldoende de problemen, waarvoor nu voor Doortrekking Noord ViA15 is gekozen, oplost.

Uit de onderzoeken die aan de Trajectnota/MER ten grondslag liggen, blijkt dat Doortrekking Noord het beste effect heeft op de doorstroming. Meer informatie staat in de brief van de minister van 16 januari 2012 aan de Tweede Kamer (vergaderjaar 2011-2012, 29 385, nr. 66), p. 2, onder het kopje: "A. Verbetering van de bereikbaarheid en economie": "(...) Een nieuwe A15 heeft de grootste positieve invloed op de bereikbaarheid in de regio Arnhem Nijmegen. De weg vermindert de filedruk op het bestaande wegennet en zorgt voor een kortere en snellere verbinding tussen vele bestemmingen. (...) Ook leidt het Doortrekkingsalternatief tot de grootste vermindering van de verkeersdruk op de Pleyroute (...)."

De vraag of de Pleyroute structureel ontlast wordt is afhankelijk van het verkeer op de Pleyroute. Rijkswaterstaat heeft dit onderzocht met een verkeersmodel. Stel dat de verkeersgroei langjarig sterk(er) aantrekt, dan zou in de toekomst de Pleyroute weer een knelpunt kunnen worden. Het verkeersmodel voorspelt de verkeersgroei in het prognosejaar 2030 voor het hoofdwegennet en 2033 voor het onderliggend wegennet (op basis van het regionaal verkeersmodel RVMK). Relevante informatie over verkeer, verkeersprestatie- en indicatoren ten aanzien van de diverse wegvak-

ken waaronder de Pleyroute staat beschreven in het deelrapport Verkeer (bijlage 1 bij de toelichting) en de MER-validatie (bijlage 15 bij de toelichting).

In het akoestisch onderzoek is opgenomen hoe de afweging van geluidmaatregelen heeft plaatsgevonden tegen het licht van de toepasselijke wet- en regelgeving, zoals het doelmatigheidscriterium. Het tracébesluit voldoet aan de geldende wettelijke vereisten voor luchtkwaliteit en geluid, zodat de overlast van het verkeer binnen algemeen aanvaarde normen blijft. Dat de Betuweroute zoals participant stelt meer en hogere geluidschermen heeft, komt door de destijds geldende wet- en regelgeving ten aanzien van spoorweglawaai. Hiervoor gelden andere normen dan voor wegverkeerslawaai. Overigens zijn die normen over het algemeen minder streng: de hoge schermen van de Betuweroute zullen het gevolg zijn van hoger brongeluid door de goederentreinen.

- 3.1.8 *De inwoners van Reeth zijn de laatste jaren ongewild geconfronteerd met allerlei ideeën en projecten, zoals een tankstation bij afslag 38, de aanleg van industriepark A15, een plan voor een Rail Overslagpunt, plaatsing van windturbines, aanleg industrieterrein de Grift, aanleg fly-over Betuweroute en verbreding van de A15. Buurtvereniging Leefbaar Reeth heeft het College van B&W en provinciebestuur verzocht om al deze projecten te bundelen en onder te brengen in een gebiedsvisie. De provincie Gelderland heeft hierbij een leidende rol. Verzoek om contact op te nemen met J. Rocks van de provincie, die is aangesteld als coördinator van deze visie.*

Dit gebied maakt een snelle ontwikkeling door. Rijkswaterstaat is betrokken bij deze projecten voor zover er raakvlakken zijn met het wegbeheer en/of de verbreding van de A15 ter plekke. Er is ook contact met J. Rocks van de provincie Gelderland.

- 3.1.9 *Volgens participant is doortrekking van de A15 een prestigeproject geworden. Hij stelt dat uit onderzoek is gebleken dat er betere alternatieven zijn. Zo vraagt hij zich af of de weg berekend is op het verkeer over 10 jaar. Ook is een tunnel onder de Rijn in de loop der jaren voordeliger vanwege lagere onderhoudskosten. Participant vindt dat de weg er al lang had kunnen liggen met het beschikbare budget, als gekozen was voor de zijns inziens beste oplossing met de minste overlast: het deel vanaf Ressen tot en met Zevenaar onder de grond.*

Participant wijst op verschillende uitvoeringsvarianten. De beschrijving van die varianten en de prestaties ten aanzien van het doelbereik en de effecten op het milieu, zijn in de Trajectnota/MER opgenomen en vergeleken. Mede op basis van dit onderzoek heeft de minister begin 2012 een gemotiveerde beslissing genomen. Het ontwerp van de weg is gebaseerd op verkeersgegevens in het zicht- en vergelijkingsjaar 2030.

Voor de onderhouds- en exploitatiekosten van een tunnel geldt dat er geen aanleiding is geprognosticeerde extra onderhoudskosten bij te stellen. De raming van 5 miljoen euro meerkosten blijft geldend.

De verdiepte ligging Ressen-Zevenaar is in de planstudie nooit als haalbare optie aangemerkt. Daarmee is dit alternatief bij voorbaat geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief.

- 3.1.10 *Participant vraagt zich af of de verantwoordelijke personen wel achter de geproduceerde stukken staan.*

Dat is uiteraard het geval. De minister heeft immers ingestemd met de Trajectnota/MER. In haar brief aan de Tweede Kamer van 16 januari 2012 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 29 385, nr. 66) deelt de minister haar voorkeur voor de

uitvoering van de Doortrekkingsvariant Noord met de Tweede Kamer. Ook heeft zij in 2015 het ontwerptracébesluit en in 2017 het tracébesluit ondertekend.

- 3.1.11 *Als gevolg van het project moeten meerdere woningen worden geamoveerd. Bovendien ligt het geplande tracé op (zeer) korte afstand van woningen. Is in die situaties nog wel sprake van goede ruimtelijke ordening? Participant verzoekt om voor de woningen waarlangs het tracé op zeer korte afstand is gepland, te heroverwegen of in die betreffende situaties sprake is van een goede ruimtelijke ordening.*
- Volgens de Tracéwet zijn de eisen van een goede ruimtelijke ordening bij de voorbereiding en vaststelling van een tracébesluit geen toetsingskader. In het kader van een zorgvuldige belangenafweging wordt wel gekeken naar de leefbaarheid na realisatie van het project. De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. In de diverse onderzoeken die voor de uitwerking van het (ontwerp)tracébesluit zijn uitgevoerd zijn de effecten van het project getoetst aan de daarvoor geldende wettelijke criteria. Bovendien is voorzien in diverse inpassingsmaatregelen, zie onder meer artikel 12 van het tracébesluit en het Landschapsplan (bijlage 5 bij de toelichting).
- 3.1.12 *Het nieuwe knooppunt A12/A15 wordt in het ontwerptracébesluit op diverse manieren aangeduid, namelijk als knooppunt Oudbroeken en knooppunt De Liemers. Vanuit de regio bestaat bestuurlijk commitment voor 'De Liemers'. Verzoek om in het vervolg deze naam te gebruiken.*
- De formeel vaststaande naam van het knooppunt A12/A15 is nog steeds 'Oudbroeken'. De naamgeving zal in deze fase niet worden aangepast. De minister kan op een later moment besluiten over de definitieve naamgeving.
- 3.1.13 *Participant maakt bezwaar tegen de arrogante opstelling van de overheid en de beschamende procedures in het besluitvormingsproces:*
- *Toen participant in 2000 de woning kocht, was er geen sprake van doortrekking van de A15. Toenmalig minister Jorritsma besloot tot andere maatregelen om een goede verkeersstroom rond Arnhem en A12-A18 te realiseren.*
 - *In 2003 kwam de provincie ineens met het plan voor versnelde doortrekking met verdiepte ligging. Die verdiepte ligging werd 3 maanden later alweer onderuit gehaald. Vervolgens kwam Kamerlid Dijsselbloem met het idee voor een 'mooie brug'. Participant noemt het project 'politiek gemotiveerd met een zeer bijzondere rol van de provincie en het KAN'.*
 - *Reeds voor het TN/MER-rapport openbaar was heeft de minister een convenant gesloten met provincie en KAN over Doortrekking Noord met brug.*
 - *Bij de presentatie van het TN/MER-rapport blijkt deze gebaseerd op oude kaarten. Minister Schultz kwam daar pijnlijk achter tijdens een bezoek aan Groessen. Het tracé wordt 150 meter verlegd: fijn voor Diesfeldt, jammer voor Helhoek.*
 - *In de TN/MER is gebruik gemaakt van onjuiste gegevens waardoor de MKBA niet klopt.*
 - *De Commissie MER concludeert dat essentiële informatie in de TN/MER onvoldoende inzichtelijk is weergegeven. Het advies van de Commissie MER wordt niet opgevolgd, de minister geeft aan dat pas in het ontwerptracébesluit een passende beoordeling wordt opgenomen.*
 - *Op 5 november 2015 presenteren minister en gedeputeerde een aanvullende bestuursovereenkomst. Hiervoor moet volgens participant een nieuw ontwerptracébesluit ter visie worden gelegd.*

- *Gedurende het hele proces is zeer onzorgvuldig omgegaan met de inspraak van omwonenden. Zo is zonder enig overleg of enige discussie in 2011 besloten de A15 door te trekken met een brug over het Pannerdensch Kanaal omwille van financiële redenen en kiest men een half jaar later voor de duurste oplossing.*

De minister heeft op grond van de Trajectnota/MER gekozen voor uitvoering van de ViA15 volgens het Doortrekkingsalternatief Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal. Deze keuze staat gemotiveerd in de brieven van de minister van 16 januari en 22 juni 2012 en is gedeeld met de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 29 385, nummers 66 en 72).

Een uitbereide toelichting rond de aanvullende bestuursovereenkomst en het onderwerp brug/tunnel staat in respectievelijk paragraaf 3.2 en paragraaf 3.6 van deze Nota van Antwoord.

Participant geeft een aantal specifieke bezwaren waarop geen antwoord kan worden gegeven omdat er geen vraagstelling is of reactie wordt gevraagd. Ten aanzien van de TN/MER wordt verder niet aangeduid welke gegevens onjuist zijn. In paragraaf 3.4 van deze Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de validatie van de MER (zie ook bijlage 15 bij de toelichting op het tracébesluit) en op de reactie op de opmerkingen van de commissie m.e.r. Paragraaf 3.8 van deze Nota gaat in op de MKBA, ook op de gegevens die hiervoor zijn gebruikt. In de toelichting op het ontwerp-tracébesluit is aangegeven op welke wijze met het advies van de Commissie m.e.r. is omgegaan. In de toelichting bij het tracébesluit wordt hierop nog verder ingegaan. Graag wordt hiervoor verwezen naar hoofdstuk 2.5 van de toelichting op het tracébesluit. Over het proces van inspraak is in paragraaf 3.7 van deze Nota van Antwoord meer informatie te vinden.

Het convenant waarnaar participant verwijst is waarschijnlijk de bestuursovereenkomst uit 2006. In deze overeenkomst wordt geen besluit genomen. In de aanvangsbeslissing en startnotitie uit 2008 worden te beschouwen alternatieven nader gedefinieerd. Deze documenten vormen de formele start van de planstudie om de in de probleemstelling genoemde knelpunten op te lossen. In vervolg hierop zijn de verkeers- en milieueffecten onderzocht in de Trajectnota/MER. De minister heeft in januari 2012 de keuze gemaakt voor Doortrekking Noord.

- 3.1.14 *Participant maakt zich grote zorgen over het plan dat er nu ligt voor doortrekken van de A15. Gevolgen voor leefbaarheid, persoonlijke gezondheid en financiën zijn participant onvoldoende bekend en baren haar zorgen. Participant wil graag weten op welke gronden bepaalde keuzes zijn gemaakt en of hierbij voldoende rekening is gehouden met de persoonlijke gevolgen voor omwonenden.*

Bij de afweging voor de ligging van het tracé spelen verschillende belangen een rol. In de Trajectnota/MER zijn de alternatieven beschreven en toegelicht.

De minister heeft in het Standpunt van 16 januari 2012 gekozen voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord. Doortrekking Noord sluit aan op de A12 tussen Duiven en Zevenaar en zorgt voor een goede verkeersafwikkeling op zowel de A15 als de A12 nabij de aansluitingen en tussen de A15 en knooppunt Oud-Dijk. Doortrekking Noord zorgt er ook voor dat de Pleyroute in vergelijking met de andere onderzochte alternatieven het meest wordt ontlast. Alle redenen voor deze keuze zijn weergegeven in het Standpunt van de minister van 16 januari 2012 (zie ook bijlage 9 van de toelichting op het tracébesluit). Alles afwegende komt het Doortrekkingsalternatief A15 Noord het beste tegemoet aan de doelstellingen van het project, die in onderling overleg tussen de regio (provincie en stadsregio) en het Rijk zijn vastgesteld.

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project moet voldoen aan de wettelijke (milieu-)eisen, bijvoorbeeld op het gebied van geluid en

luchtkwaliteit. Zijn er volgens de wet- en regelgeving (geluidwerende) maatregelen nodig om de leefbaarheid voor omwonenden te garanderen, dan zijn deze maatregelen in het tracébesluit opgenomen. De specifieke maatregelen, een toelichting daarop en de onderbouwing kunnen in verschillende documenten zijn opgenomen. Afhankelijk van de informatiebehoefte van participant is het soms nodig om hiervoor meerdere documenten te raadplegen. Hoewel de verschillende belangen zorgvuldig zijn afgewogen, kan niet aan alle belangen volledig tegemoet gekomen worden.

De woning van participant in Loo ligt op geruime afstand van het tracé. Directe effecten van de doortrekking zijn op die afstand in beperkte mate aanwezig. Dit doet niets af aan het gevoel en de zorg van participant over mogelijke nadelige gevolgen. De weg wordt zorgvuldig ingepast in het landschap zodat de woonomgeving zo min mogelijk wordt aangetast. Ter hoogte van Loo houdt dit onder meer in dat er aarden wallen van 2 meter hoog gerealiseerd worden.

3.1.15 *Waarom wordt de A15 in Groessen niet helemaal verdiept aangelegd met deksel, zoals in Helhoek?*

Aanvankelijk was er vanuit het westen gezien sprake van een bundeling van de A15 bij Groessen met de bestaande Betuweroute; conform het gewijzigd standpunt van de minister van juni 2012 ligt de weg nu verder van de woningen. Dit heeft de situatie voor de wijk Diesfeldt verbeterd. Voor Helhoek betekende de aanpassing een centrale doorsnijding van Helhoek en daarmee een verslechtering. Dat was bestuurlijk ongewenst. Het compenseren van de verslechtering bij Helhoek als gevolg van de verbetering bij Groessen kreeg daarmee prioriteit. Bij Helhoek is een spoor kruising aanwezig en is in het ontwerp van de weg al een verdiepte ligging opgenomen. Daardoor is een deksel relatief eenvoudig te realiseren. Uit kosten oogpunt worden niet meer deksels aangelegd.

3.1.16 *Het ontwerptracébesluit is in strijd met de eisen die aan een goede ruimtelijke ordening worden gesteld. De belangen van de steenfabriek zijn op geen enkele wijze in het ontwerptracébesluit meegenomen. Zo blijkt niet uit de stukken dat het ontwerpen van het terrein of het minder belastend aanleggen over het terrein zelfs maar is overwogen. Een ligging meer noordwaarts, over het tasveld, zou minder belastend zijn. Nog beter zou een ligging meer zuidwaarts zijn, buiten het fabrieksterrein. De aanleg van een tunnel naast de spoortunnel had ook serieus overwogen moeten worden, deze zou bij de steenfabriek aanzienlijk minder schade opleveren. De financiële schade die het tracé veroorzaakt voor de steenfabriek worden in de TN/MER niet inzichtelijk gemaakt, bijvoorbeeld als onderdeel van de tracékeuze noord in plaats van zuid. De aanzienlijke financiële schade die het tracé voor participant veroorzaakt (ettelijke miljoenen, als gevolg van verlegging kleidepots, aanpassing bedrijfsvoering, verleggen routes, stagnatieschade en waardedaling), en die als kostenpost voor het traject moet worden geboekt, wordt niet inzichtelijk gemaakt. Ook in de MKBA ontbreekt de steenfabriek. De vermelding van de steenfabriek ontbreekt in vrijwel ieder document. De belangen van de steenfabriek zijn niet onderzocht of meegewogen. Het ontwerptracébesluit is in strijd met de eisen aan een goede ruimtelijke ordening er is sprake van onbehoorlijk bestuur. Er is sprake van ernstige schending van artikel 3:2Awb.*

De keuze voor doortrekking Noord heeft gevolgen voor de steenfabriek. De weg is ontworpen met een brug over het fabrieksterrein en dat heeft consequenties voor onder andere de inrichting van het fabrieksterrein. Dit betekent dat de steenfabriek opnieuw, eerder was er al de tunnel voor de Betuweroute, wordt geconfronteerd met wijzigingen. Dat is belastend voor de steenfabriek.

Met participant wordt sinds 2012 intensief overleg gevoerd over de gevolgen van het project voor de steenfabriek. De brug wordt over een van de kleidepots van de fabriek gerealiseerd: hiervoor is samen naar een oplossing gezocht. Er is samen met participant gestudeerd op diverse scenario's voor herinrichting van het fabrieksterrein. Ook andere issues die spelen zijn besproken. De afspraken die in dit kader zijn gemaakt zijn vastgelegd in een intentieovereenkomst. Deze afspraken zijn voor een deel al uitgevoerd en zullen verder in de komende periode in gezamenlijkheid nader worden uitgewerkt, ook voor de periode tijdens de bouw. De beoogde herinrichting van het fabrieksterrein kon niet worden gerealiseerd binnen het bestemmingsplan uit 2005. Inmiddels is dit bestemmingsplan aangepast en in november 2016 vastgesteld door de gemeenteraad van Lingewaard.

Participant geeft aan dat een andere ligging van het tracé minder belastend zou zijn. Bij de afweging voor de ligging van het tracé spelen verschillende belangen een rol. In de Trajectnota/MER zijn de alternatieven beschreven en toegelicht. De alternatieven zijn zorgvuldig afgewogen en de keuze voor Doortrekkingsalternatief Noord is in het standpunt van de minister onderbouwd. Hierbij hebben financiële aspecten een rol gespeeld, maar bijvoorbeeld ook de bundeling met de Betuweroute. Voor de volledige onderbouwing van de tracékeuze wordt participant verwezen naar het Standpunt (januari 2012) en het aangepaste Standpunt (juni 2012).

Meer informatie over de keuze voor een brug versus die voor een tunnel staat in paragraaf 3.6 van deze Nota van Antwoord.

Overigens gelden de eisen die aan een goede ruimtelijke ordening worden gesteld niet als toetsingskader voor een tracébesluit. Vanzelfsprekend gelden wel de eisen die de Algemene Wet Bestuursrecht stelt aan de zorgvuldigheid van besluitvorming, zoals het onderzoek naar de feiten, de belangenafweging en de motivering van het besluit.

Voor de aanleg van de A15 is een gedeelte van het terrein van de participant nodig. De gevolgen daarvan worden hetzij in een onteigeningsprocedure, hetzij in onderling overleg en zo nodig ook in de vorm van nadeelcompensatie geregeld. Datzelfde geldt voor alle andere belanghebbenden in de omgeving, die ook niet met naam en toenaam in het (ontwerp)tracébesluit worden vermeld. De gevolgen van het (ontwerp)tracébesluit worden uitgebreid onderzocht. Van onbehoorlijk bestuur of schending van artikel 3:2 Awb is geen sprake.

- 3.1.17 *Als gevolg van de keuze voor Doortrekking Noord wordt participant onevenredig hard getroffen. Enerzijds vanwege het feit dat het tracé dwars over het terrein loopt, anderzijds vanwege het feit dat in het recente verleden eveneens een groot-schalig infrastructureel project dwars over het terrein is aangelegd. Daardoor is sprake van strijd met het evenredigheidsbeginsel.*

De gevolgen van beide projecten worden binnen de kaders van die projecten beoordeeld en geregeld. De Betuweroute is een afgerond project, waarin participant in het kader van de toen gevoerde onteigeningsprocedure schadeloos is gesteld voor de gevolgen daarvan. In voorkomend geval gebeurt dat ook voor de doortrekking van de A15, als niet eerder op minnelijke wijze de gevolgen in overleg met participant geregeld kunnen worden. Van strijd met het evenredigheidsbeginsel is geen sprake.

- 3.1.18 *Participant vraagt zich af of het feit dat een belangrijke belanghebbende in het gebied niet in de onderzoeken is onderkend, betekent dat dit met méér betrokkenen het geval zou kunnen zijn.*

Andere belanghebbenden zijn in aanloop naar het (ontwerp)tracébesluit eveneens betrokken bij onderzoeken. Dat is gebeurd als dit noodzakelijk was voor het onder-

zoek of omdat er gronden van belanghebbenden verworven moesten worden. In het algemeen geldt dat iedereen die meent dat zijn belangen zijn of worden geraakt, na de terinzagelegging van het ontwerptracébesluit een zienswijze kon indienen.

3.1.19 *Voor de bouw van de brug zijn tijdelijke maatregelen nodig. In de toelichting op de Besluittekst wordt een werkterrein van 20 meter aan beide zijden van de brug genoemd. Dit werkterrein betekent een fors ruimtebeslag op het bedrijfsterrein van participant en daarmee tot een aanzienlijke impact op het proces van de bedrijfsvoering. Het werkterrein reikt letterlijk tegen het fabrieksgebouw aan. Waarom is participant hierover niet geïnformeerd?*

Sinds 2012 worden intensieve gesprekken gevoerd met betreffende participant. Daar is genoemd onderwerp onderdeel van geweest. Ook in de lopende gesprekken blijft het thema op de agenda staan. Bij de voorbereiding van de DBFM-aanbesteding zal aandacht zijn voor de steenfabriek, zowel voor wat betreft het uiteindelijke ontwerp als tijdens de uitvoering. Hierover worden momenteel in gezamenlijkheid afspraken gemaakt. In het tracébesluit is naar aanleiding van gevoerde gesprekken de grens van het werkterrein inmiddels aangepast.

3.1.20 *Waarom komt de steenfabriek in zijn geheel niet in het Landschapsplan voor?*

Het ontwerp van de brug wordt grotendeels aan marktpartijen overgelaten. Hiermee komt ook een belangrijk deel van de inpassingsopgave bij de uitvoerende partijen te liggen. In het Landschapsplan is een aantal algemene randvoorwaarden en aanbevelingen opgenomen rond de inpassing van de brug, maar er wordt niet specifiek ingegaan op inpassingsmaatregelen zoals de inpassing ter hoogte van de steenfabriek. De steenfabriek zelf blijft hoegenaamd ongemoeid.

3.1.21 *Een tracébesluit zal vanwege de invloed die het heeft op de vormgeving ingepast moeten worden in een bestemmingsplan. De gemeente Lingewaard heeft nog geen ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd. Tot die tijd zal het tracébesluit in ieder geval niet vastgesteld kunnen worden, zoals vastgelegd in de aanvullende bestuurs-overeenkomst. Het tracébesluit kan daarom geen doorgang vinden.*

De Tracéwet gaat in op de relatie tussen tracébesluit en bestemmingsplan. In artikel 13, lid 10 is hierover opgenomen dat binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden door de gemeenteraad een bestemmingsplan of beheersverordening als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening vastgesteld wordt overeenkomstig het tracébesluit. Opgemerkt wordt overigens dat recent ten behoeve van de herinrichting van het steenfabrieksterrein het bestemmingsplan Buitengebied 2005 ter hoogte van de steenfabriek is aangepast. De procedure hiervoor is afgerond.

3.1.22 *Het project heeft immense gevolgen voor de inwoners van het dorp Groessen. Extra geluids- en milieuoverlast, een nieuwe doorsnijding van het dorp waardoor delen van het dorp van de kern worden afgesloten. Participant heeft de ingrijpende gevolgen van het project al meerdere malen onder de aandacht gebracht bij het Projectbureau ViA15, maar tot dusver heeft dat nog niet geleid tot een opening voor een gesprek. Het lijkt erop dat Rijk, provincie en gemeente Duiven de snelweg simpelweg 'over de schutting werpen'. Hoe kunnen verantwoordelijken niet ontvankelijk zijn voor de argumenten die de harten van de inwoners van Groessen raken? Participant verwacht van de drie verantwoordelijke partijen dat ze over de brug komen en het gesprek aangaan over een redelijke vergoeding voor de ellende voor het dorp en zijn inwoners. Stop met het wijzen naar elkaar, neem jullie verantwoordelijkheid. Bijvoorbeeld door (financieel) bij te dragen aan alle mooie voorbeelden van burgerparticipatie die in Groessen op de plank liggen 'omdat er niet voldoende geld is'. Het*

opknappen van het dorpshart en De Waaij bijvoorbeeld. Maar ook initiatieven om ouderen op een veilige en prettige manier zelfstandig in Groessen te laten wonen. Participant wil hierover op korte termijn met partijen om de tafel.

De inpassingsmaatregelen zoals opgenomen in de aanvullende bestuursovereenkomst komen voort uit de wens van de omgeving om de weg zo goed mogelijk in te passen. De inpassingsmogelijkheden worden echter begrensd door de toepasselijke regels. Dit betekent dat alleen die zaken die in het kader van de Tracéwet een plek kunnen krijgen in het tracébesluit, hierin ook meegenomen kunnen worden. De voorstellen die participant aandraagt vallen grotendeels buiten de grenzen van het tracébesluit: de bevoegdheden om deze maatregelen te treffen liggen bij andere bestuursorganen. Overigens voeren Rijk en de regio intensief overleg over onder meer inpassing en besteden zij daarbij steeds aandacht aan de wensen van de omgeving.

- 3.1.23 *De plannen zijn deels nog niet definitief, de grondverwerving en hetgeen daarbij hoort is nog niet opgestart. Participant behoudt zich alle rechten voor, maar is uiteraard bereid goede afspraken te maken.*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

- 3.1.24 *Vanuit infrastructureel en economisch oogpunt is het van groot belang dat deze verbinding er zo snel mogelijk komt. Ook de regio's Overbetuwe en de Liemers profiteren 100% van deze verbinding. Vooral de Overbetuwe wordt eindelijk behoorlijk ontsloten.*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

- 3.1.25 *Voor een duurzame economische ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen is het project ViA15 noodzakelijk. De economische schade door filevorming is hoog; 5 trajecten in Gelderland, waaronder trajecten rondom Arnhem/Nijmegen staan in top 20 duurste files voor goederenvervoer. Realisatie is op dit moment voorzien in 2021-2023. Participant betreurt de vertraging t.o.v. de oorspronkelijke planning van het project. Participant dringt aan op voortgang en derhalve geen verdere vertraging in realisatie van dit project.*

Wordt voor kennisgeving aangenomen. Vanuit het project ViA15 wordt, onder de gegeven omstandigheden, alles in het werk gesteld om zo spoedig mogelijk tot realisatie van de verlenging van de A15 over te gaan.

- 3.1.26 *Participant blijft graag betrokken bij de uitwerking van de plannen voor doortrekking van de A15. De wijze waarop participant tot nu toe is geïnformeerd door de uitvoeringsorganisatie van RWS stelt zij zeer op prijs. Participant zet deze prettige samenwerking graag voort.*

Het is goed om te horen dat het traject als prettig wordt ervaren. Het voortzetten van de prettige samenwerking is een wederzijds streven.

- 3.1.27 *Participant heeft grote bezwaren bij de procesgang tot nu toe en vraagt zich af of wel binnen de wettelijke normen is gehandeld. Een overheid mag een voorkeur uitspreken voor een traject, maar mag niet bewust sturen op de zelfgekozen richting en inwoners onvoldoende informeren of zelfs informatie onthouden. De andere in de TN aangegeven milieuvriendelijke tracés zijn niet of onvoldoende onderzocht. De minister geeft aan dat een nader onderzoek te veel tijd zou kosten; participant zal e.e.a. nader laten onderzoeken.*

De onderzoeken in het kader van de Trajectnota/MER zijn zorgvuldig en conform de daarvoor geldende regels uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken heeft de minister een keuze gemaakt. Daarbij heeft zij alle belangen zorgvuldig afgewogen. Over de totstandkoming van de keuze en de verdere uitwerking is steeds zorgvuldig gecommuniceerd met de omgeving (bewoners, ondernemers, regionale bestuursorganen), onder meer via nieuwsbrieven en informatieavonden. Daarmee voldoet dit project aan de eisen die worden gesteld aan de procedures. De uitkomst is mogelijk niet conform de wens van verschillende actoren, de uitvoering van het proces is correct gebeurd.

3.1.28 *In het ontwerptracébesluit is het uitgebrachte wateradvies van Waterschap Rijn en IJssel nog niet nader uitgewerkt. Participant ziet graag dat het wateradvies alsnog wordt opgenomen in het definitieve besluit.*

Het wateradvies van waterschap Rijn en IJssel is als bijlage 6 opgenomen in het Waterplan (bijlage 6 van het (ontwerp)tracébesluit en is een advies óp dat ontwerpbesluit. De uitwerking van het advies heeft vervolgens plaatsgevonden in het tracébesluit in afstemming met het waterschap. Dit heeft geleid tot aanpassingen in het Waterplan, besluit en plankaarten. De omgang met het advies en de doorgevoerde wijzigingen naar aanleiding hiervan zijn in het waterplan ook expliciet gemaakt. Graag wordt naar de inhoud hiervan verwezen.

3.1.29 *Direct samenhangend met het plan ViA15 zal een aantal andere ruimtelijke besluitvormingsprocessen worden doorlopen. Dit vanwege maatregelen, thans nog niet geheel bekend, welke wel voortvloeien uit het (ontwerp)tracébesluit maar niet via het (ontwerp)tracébesluit in procedureel/ruimtelijke zin mogelijk worden gemaakt. Provincie en/of gemeenten zullen hiervoor (instemmings- of bestemmingsplan)procedures in gang zetten. Het waterschap zal deze ontwikkelingen volgen en zijn inbreng leveren, opdat de waterbelangen in deze ruimtelijke plannen goed worden geborgd.*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

3.1.30 *Bewoners zijn gedurende het proces onvoldoende geïnformeerd. Bewoners moeten zelf op internet op zoek naar informatie, persoonlijk contact is er nauwelijks.*

Projectbureau ViA15 hecht veel waarde aan een goede communicatie richting bewoners. Daarom worden sinds 2007 digitale nieuwsbrieven uitgebracht, informatiebijeenkomsten en overleggen met gemeentelijke klankbordgroepen georganiseerd. Ook zijn er de formele momenten, bijvoorbeeld bij terinzagelegging van de Trajectnota/MER en het (ontwerp)tracébesluit, waarop belanghebbenden langs allerlei kanalen veelvuldig geïnformeerd worden over de inspraakmogelijkheden. Soms hebben bewoners, ondernemers of andere belanghebbenden behoefte aan een persoonlijk gesprek. Die ruimte is er. Zie ook paragraaf 3.7 voor het onderwerp Inspraak Nieuwe Stijl.

3.1.31 *Participanten geven aan dat ze na indienen van de zienswijze op de TN/MER in 2011 erg lang op een reactie hebben moeten wachten. Daarbij wordt genoemd dat de reactie zoals gegeven bij het ontwerptracébesluit in 2015 bovendien onvolledig is of überhaupt nog niet gevonden is. Hierdoor stellen participanten dat zij zich onvoldoende hebben kunnen voorbereiden op het ontwerptracébesluit (waar binnen 6 weken op gereageerd moest worden), is de procedure onzorgvuldig of in is strijdig met INS.*

De openbaarmaking van een tracébesluit volgt de procedure van de Algemene wet bestuursrecht: er wordt een ontwerpbesluit ter inzage gelegd en hierop kunnen zienswijzen ingediend worden (afdeling 3.4). Deze voorbereidingsprocedure is alom

aanvaard, juist voor complexe besluiten, zodat in een vroegtijdig stadium de omgeving bij de voorbereiding kan worden betrokken. Er is overigens begrip voor insprekers' klacht ten aanzien van de lange wachttijd op een reactie op de zienswijzen. Echter: juist een zorgvuldig proces waarbij de grote hoeveelheid zienswijzen wordt uitgewerkt, de inspraak nader onderzocht wordt en waarin mede op basis daarvan overleg en besluitvorming naar het uiteindelijke standpunt plaatsvindt, vraagt de nodige tijd. Daarbij is ervoor gekozen om iedereen te informeren op een moment dat er voldoende duidelijkheid was. Dat was bij het eerstvolgende beslismoment. In de Nota van Antwoord bij de TN/MER (bijlage 10 bij het ontwerp-tracébesluit) is aan iedere zienswijze een eigen registratienummer toegekend. Achterin de nota staat een overzicht van alle registratienummers met daarachter de paginanummers waarop de antwoorden van (de diverse delen van) de betreffende zienswijze zijn te vinden.

- 3.1.32 *In haar zienswijze op de TN/MER heeft participant aangegeven teleurgesteld te zijn over de onvoldoende uitgenutte mogelijkheden in het RCA om écht alternatieven voor de auto te bieden en daarmee de doorstroming op het bestaande wegennet structureel te verbeteren. Feitelijk is er volgens participant nooit een gegronde reactie gekomen op de zienswijze en op soortgelijke argumenten van de Gelderse Milieu Federatie. Participant handhaaft deze argumenten onverkort.*

Voor de onderbouwing van de keuze voor Doortrekking Noord en niet voor een van de Regiocombi-alternatieven wordt verwezen naar het standpunt van de minister (bijlage 9 bij de toelichting bij het ontwerp-tracébesluit). In de Nota van Antwoord TN/MER, bijgevoegd bij het ontwerp-tracébesluit, is hierop ook ingegaan. Uit berekeningen voor de TN/MER komt naar voor dat enkel verbetering van het openbaar vervoer geen oplossing biedt voor de verkeersproblematiek. Daarbij is ook uitbreiding van bijvoorbeeld railverkeer of een overnachtingshaven niet zonder gevolgen voor de omgeving en voor budgetten. Zie ook paragraaf 3.7 voor een nadere toelichting op de participatieprocedures waarop participant doelt.

- 3.1.33 *Participant vindt het vreemd dat hij geen reactie heeft gekregen van RWS op de ingediende zienswijze TN/MER. Participant mist ook een toelichting met onderbouwing op de keuze voor dit tracé.*

De Trajectnota/Milieueffectrapport (TN/MER) 'Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem - Nijmegen' heeft van 16 augustus tot en met 26 september 2011 ter inzage gelegen bij onder andere gemeentehuizen en kantoren van de waterschappen. Gedurende die periode kon iedereen op de TN/MER en (deel)rapporten reageren door een zienswijze in te dienen. Er zijn 1.501 zienswijzen ingediend waarvan 443 uniek. Participanten doen diverse aanbevelingen, onder meer over de effecten op natuur en woonomgeving, de inpassing van de weg, de keuze voor een brug dan wel tunnel, de tolheffing en het probleemoplossend vermogen van de A15. Ook zijn er vragen en opmerkingen over het onderzoek. In de Nota van Antwoord bij het ontwerp-tracébesluit (bijlage 10) wordt ingegaan op de aanbevelingen, vragen en opmerkingen. De minister heeft in haar Standpunt (bijlage 9 bij het (ontwerp)tracébesluit) de keuze voor het tracé onderbouwd en zich daarbij gebaseerd op informatie uit de Trajectnota/MER, de ontvangen inspraakreacties, de adviezen van wettelijke adviseurs en van andere overheden en een analyse van de kosten en baten van de alternatieven. De minister kiest voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord omdat dit de meeste voordelen biedt voor verkeer, economie en ruimtelijke ontwikkeling.

- 3.1.34 *Het ontwerp-tracébesluit kan niet ongewijzigd worden vastgesteld. Er moet toereikend worden geborgd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Hierbij zijn de belangen van de omwonenden daadwerkelijk toereikend en op een rechtszekere wijze geborgd. Ook mag niet onnodig schade aan de natuur ontstaan.*

Volgens de Tracéwet zijn de eisen van een goede ruimtelijke ordening bij de voorbereiding en vaststelling van een tracébesluit geen toetsingskader. In het kader van een zorgvuldige belangenafweging wordt wel gekeken naar de leefbaarheid na realisatie van het project. De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. In de diverse onderzoeken die voor de uitwerking van het (ontwerp)tracébesluit zijn uitgevoerd zijn de effecten van het project getoetst aan de daarvoor geldende wettelijke criteria. In het (ontwerp)tracébesluit wordt voldaan aan alle eisen die op grond van de natuurwetgeving/Wet Natuurbescherming worden gesteld, zodat eventuele schade aan de natuur ook adequaat wordt gemitigeerd of gecompenseerd, voor zover daartoe aanleiding bestaat.

- 3.1.35 *Participant vraagt zich af of de procedure/besluitvorming rond ViA15 op dezelfde manier was verlopen als de minister zelf aanwonende was geweest. Participant stelt dat in dat geval de belangen van omwonenden wél waren meegenomen. Er zou in dat geval zijn gekozen voor een tunnel en het RC-alternatief zou serieus zijn overwogen.*

Bij de afweging voor de ligging van het tracé spelen verschillende belangen een rol. In de Trajectnota/MER zijn de alternatieven beschreven en toegelicht. De minister heeft in het Standpunt van 16 januari 2012 gekozen voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord. Doortrekking Noord sluit aan op de A12 tussen Duiven en Zevenaar en zorgt voor een goede verkeersafwikkeling op zowel de A15 als de A12 nabij de aansluitingen en tussen de A15 en knooppunt Oud-Dijk. Doortrekking Noord zorgt er ook voor dat de Pleyroute in vergelijking met de andere onderzochte alternatieven het meest wordt ontlast. Alle redenen voor deze keuze zijn weergegeven in het Standpunt van de minister van 16 januari 2012 (bijlage 9 bij de toelichting op het tracébesluit). Alles afwegende komt het Doortrekkingsalternatief A15 Noord het beste tegemoet aan de doelstellingen van het project, die in onderling overleg tussen de regio (provincie en stadsregio) en het Rijk zijn vastgesteld. De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project moet voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisen, bijvoorbeeld op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Zijn er volgens wet- en regelgeving (geluidwerende) maatregelen nodig om de leefbaarheid voor omwonenden te garanderen, dan zijn deze maatregelen in het tracébesluit opgenomen. In het Landschapsplan bij het tracébesluit (bijlage 5) is aangegeven hoe de weg wordt ingepast in het landschap, bijvoorbeeld met grondwallen en groen. Voor goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit, zie ook artikel 12 van het tracébesluit en bijlage 16 bij de toelichting).

- 3.1.36 *Aanleg van ViA15 levert geen enkele bijdrage aan de klimaatdoelstellingen. Er wordt veel energie gestopt in de aanleg van de doorgetrokken A15. Ook leidt de aanleg tot extra automobilititeit. De aanleg van een brug over Pannerdensch kanaal maakt warmteterugwinning onmogelijk. Met een tunnel was dit mogelijk geweest. Ook worden kansen voor duurzaam bouwenbeleid, zoals zonnepanelen in de zuidhellingen en energieproductie in het wegdek, gemist in het ontwerp-tracébesluit.*

In de toelichting bij het tracébesluit staat onder 3.10 dat het duurzaam bouwenbeleid van toepassing is op het ViA15-project. Dit beleid is onder meer gericht op klimaatbeleid. De keuze voor een brug of een tunnel bij het Pannerdensch kanaal is eerder uitvoerig overwogen in de Trajectnota/MER, hoofdrapport p.111-116. Een motivering van de keuze voor een brug staat in de brief van de minister aan de Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 29 385, nr: 66 (p.3) en in de Nota van Antwoord TN/MER, onder 3.3. (p.18-25).

- 3.1.37 *Nederland onderschrijft het Klimaatakkoord van Parijs. Hoe past een snelweg die nieuwe verkeersstromen aantrekt hierin?*

Het Klimaatakkoord Parijs geeft niet aan hoe de doelen bereikt dienen te worden. Het klimaatakkoord vormt dus geen belemmering om dit project uit te voeren. Verder heeft het verplaatsen van verkeer geen nadelige gevolgen voor de doelen van het klimaatakkoord. De aanleg van een nieuwe snelweg moet voldoen aan alle geldende wet- en regelgeving, onder meer op het gebied van natuur en milieu. Voor de doortrekking van de A15 is in het tracébesluit en in alle onderliggende onderzoeken getoetst of aan deze regels wordt voldaan.

- 3.1.38 *Inmiddels is duidelijk dat er aan Europese regelgeving getoetst kan worden. Waarom is dit nog niet gedaan? Participant verwacht hierover duidelijkheid, nog voor het tracébesluit. Concrete vragen: welke Europese wet- en regelgeving is van toepassing, wat zijn de gevolgen? Verzoek om ook de tolheffing mee te nemen.*
- De besluitvorming voor het (ontwerp)tracébesluit wordt in de eerste plaats geregeld door de Tracéwet. Daarnaast worden de effecten van het besluit getoetst aan de regels voor milieu (geluid en lucht), veiligheid, natuur, et cetera. Voor al deze aspecten is er Nederlandse regelgeving, die deels een doorvertaling bevat van Europese regelgeving. Directe toetsing aan Europese regels is meestal niet aan de orde als deze regels zijn omgezet in Nederlandse regelgeving. Het (ontwerp)tracébesluit gaat uit van tol, de effectbeoordeling is ook gebaseerd op tolheffing.
- 3.1.39 *Het is niet duidelijk of de Crisis- en Herstelwet nu wel of niet van toepassing is op dit project. Het ontwerp-tracébesluit spreekt zichzelf op dit vlak tegen.*
- In artikel 19 van het (ontwerp)tracébesluit staat dat de Crisis- en Herstelwet, afdeling 2 van hoofdstuk 1 van toepassing is.
- 3.1.40 *Participanten pleiten voor een weloverwogen beslissing, waarin alle alternatieven grondig zijn onderzocht en waarin maatregelen worden getroffen om de leefbaarheid van bewoners zo min mogelijk te belasten. Gesteld wordt dat financiële belangen niet zwaarder mogen wegen dan de belangen van bewoners van het gebied. De besluitvorming is niet transparant en zorgvuldig geweest. Alternatieven zijn niet goed afgewogen. Er is sprake van onzorgvuldige besluitvorming.*
- Besluitvorming in Nederland is een proces van zorgvuldige voorbereiding, diverse onderzoeken en inspraak. Dat levert een veelheid aan feiten en belangen op die moeten worden afgewogen. Uiteraard is het daarbij niet mogelijk om aan alle belangen tegemoet te komen. Op de startnotitie, TN/MER en het ontwerp-tracébesluit is inspraak mogelijk geweest. Alternatieven zijn in het kader van de TN/MER serieus onderzocht en ook is gemotiveerd aangegeven welke alternatieven in een eerder stadium van de procedure zijn afgefallen. In het standpunt van de minister uit januari 2012 wordt uitgelegd waarom voor het doortrekkingsalternatief is gekozen. Dit standpunt en de overwegingen die daaraan ten grondslag liggen zijn nog steeds valide. In dat kader wordt verwezen naar de MER-validatie, bijlage 15 bij de toelichting: hierin is de TN/MER tegen het licht gehouden van veranderde regelgeving en verkeersprognoses. In overleg met de omgeving (gemeenten en provincie) wordt het gekozen tracé zo goed mogelijk ingepast in de omgeving en wordt aangesloten op het onderliggend wegennet. Daarvoor hebben Rijk en regio de aanvullende maatregelen met elkaar afgesproken, zoals opgenomen in de bestuursovereenkomst.
- 3.1.41 *Er kleven diverse gebreken aan het (ontwerp)tracébesluit en het besluit is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het vertrouwens- en zorgvuldigheidsbeginsel. Het ontwerp-tracébesluit kan daardoor niet in stand blijven.*
- Het (ontwerp)tracébesluit is de uitkomst van een proces van zorgvuldige voorbereiding, diverse onderzoeken en inspraak. Dat levert een veelheid aan feiten en belangen op die moeten worden afgewogen. Uiteraard is het niet mogelijk om aan alle

belangen tegemoet te komen. Maar dit betekent niet dat het besluit in strijd is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

3.1.42 *Participant stemt in met het ontwerptracébesluit en heeft daarbij een aantal aandachtspunten:*

- *Participant is verheugd dat de door haar gewenste verbreding van het wegvak Valburg-Ressen deel uitmaakt van het project. Hierdoor kan de doorstroming op het Rijkshoofdwegennet rond Nijmegen voldoende gegarandeerd worden. Door de doortrekking van de A15 zal de toename van doorgaand verkeer door Nijmegen te verwaarlozen zijn.*
- *Mede door regionale inbreng is een aantal positieve wijzingen en aanvullingen aangebracht t.o.v. eerdere conceptontwerpen. Dit juicht participant toe, dat geldt ook voor de aanvullende bestuurlijke afspraken over de inpassing.*
- *Het is helaas niet duidelijk of en in hoeverre het stopzetten van de tolheffing (over ongeveer 25 jaar) zal leiden tot toename van verkeer en/of negatieve effecten op de leefbaarheid. Participant pleit voor inzichtelijk maken van deze effecten.*
- *Vooraf de automobilist die incidenteel gebruikmaakt van de A15 zal op een klantvriendelijke wijze duidelijk moeten worden gemaakt dat er op het wegvak tol geheven. Zo wordt voorkomen dat mensen onaangenaam verrast worden met een bestuurlijke boete.*
- *Participant constateert dat verbreding van het wegvak Ressen-Afslag 38 geen invloed zal hebben op de bouw van 5 windturbines bij De Grift. Ook blijft de verbreding buiten de plangrenzen van het bedrijventerrein De Grift Noord.*
- *Gelet op de ruimtelijke ontwikkelingen rond afslag 38, zal een aanpassing van deze afslag nodig zijn ruim vóórdat de doortrekking en verbreding van de A15 zijn gerealiseerd. De ontwikkeling van Park 15 zal hierin op korte termijn een rol spelen. Participant heeft met gemeente Overbetuwe een bestuursovereenkomst gesloten waarin Overbetuwe zal zorgen voor aanpassing van de aansluiting. Participant is verheugd dat het ontwerptracébesluit opening biedt om een dergelijke aanpassing voorafgaand aan de werkzaamheden aan de A15 te realiseren. Zij overlegt momenteel met gemeente Overbetuwe om op korte termijn te starten met aanleg van fase 2 voor afslag 38.*

Goed om te horen dat participant instemt met het (ontwerp)tracébesluit en positief is.

Op het moment dat de tologave is gerealiseerd wordt op grond van artikel 2, derde lid, gelezen in verbinding met artikel 3, derde lid, van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, de tolheffing beëindigd en het tolbesluit ingetrokken. Daarbij zal onderzocht worden welke gevolgen de beëindiging van de tolheffing heeft voor de omgeving (zie artikel 2, tweede lid, onderdeel c van de Wet tijdelijke tolheffing). Indien nodig worden maatregelen overwogen om negatieve gevolgen te beperken of compenseren (zie pagina 11 van de toelichting bij het ontwerptracébesluit en hoofdstuk 1.6 van het tracébesluit).

Bij de uitwerking van het tolsysteem zal veel aandacht zijn voor een goede communicatie hierover naar de weggebruiker.

Het (ontwerp)tracébesluit is afgestemd op andere ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van het project. Participant constateert dit ook. Er is afstemming geweest over de samenhang van het tracébesluit met het gemeentelijke project voor aanpassing van het zuidelijke deel van aansluiting 38. Het zuidelijk deel van de aansluiting is door de gemeente Overbetuwe aangepast. Deze wijziging is als uitgangspunt

genomen voor het tracébesluit. Het wegontwerp van het tracébesluit is hier dus op aangepast.

3.1.43 *Van alle kanten zijn bezwaren tegen het plan ViA15 aangedragen, maar de bestuurders hielden zich doof. De lokale bestuurders hadden maar één doel, een eind te maken aan de overbelasting van de Pleyroute door de A15 te verlengen. De Milieueffectcommissie stelde dat het verbreden van de A12 in combinatie met een stevige impuls voor bus en trein de meest effectieve, milieuvriendelijke en betaalbare oplossing zou zijn. Gemeenten en provincie hielden echter vast aan het plan ViA15 ondanks de exorbitant hoge kosten die zelfs tolheffing vereisen.*

Besluitvorming in Nederland is een proces van zorgvuldige voorbereiding, diverse onderzoeken en inspraak en belangenafweging. Op de startnotitie, TN/MER en het ontwerp-tracébesluit is inspraak mogelijk geweest. Het spreekt voor zich dat niet aan alle belangen tegemoet kan worden gekomen. In overleg met de omgeving (gemeenten en provincie) wordt het gekozen tracé zo goed mogelijk ingepast in de omgeving en aangesloten op het onderliggend wegennet. Daarvoor hebben Rijk en regio aanvullende maatregelen met elkaar afgesproken, zoals opgenomen in de bestuursovereenkomst. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft zich overigens niet uitgesproken over de meest effectieve, milieuvriendelijke en betaalbare oplossing. In hoofdstuk 2.5 van de toelichting op het tracébesluit worden nader ingegaan de opmerkingen van de commissie en de reactie van de minister.

3.1.44 *Participant stelt dat de projectovereenkomst ProRail/RWS in het ontwerp-tracébesluit herkenbaar is opgevolgd. Participant heeft wel een aantal aandachtspunten:*

- *De nieuwe onderdoorgang voor fietsers (maatregel 5 bestuursovereenkomst) is niet opgenomen in de projectovereenkomst. Omdat deze maatregel niet op het niveau van het ontwerp-tracébesluit is uitgewerkt, kunnen raakvlakken en risico's niet goed vastgesteld worden.*
- *In de Toelichting par. 2.4 Brug over het Pannerdensch Kanaal staan de eisen die participant stelt aan de situatie niet juist omschreven. Een betere samenvatting is: De brug komt relatief dicht bij de spoortunnel van de Betuweroute. De brug zal zodanig worden ontworpen en uitgevoerd dat ongewenste vervormingen van de spoortunnel worden voorkomen, zowel tijdens de bouw als op lange termijn.*
- *De bereikbaarheid van de Betuweroute voor hulpdiensten lijkt in het ontwerp-tracébesluit goed geborgd via nieuwe toegangen en volgens de tekst ook afgestemd met de brandweer. Mocht er desondanks een zienswijze of reactie komen van de brandweer of andere hulpdienst in relatie tot de Betuweroute, dan wil participant graag bij de beoordeling en uitwerking hiervan betrokken worden.*
- *Uit het ontwerp-tracébesluit is niet duidelijk op te maken op welke wijze het project spoorverdubbeling Zevenaar–Didam zich verhoudt tot het project. Op 7 december 2015 heeft overleg plaatsgevonden tussen RWS, ProRail en de provincie. Hierin is afgesproken op welke manier het tracébesluit voor het viaduct en het provinciaal inpassingsplan voor de spoorverdubbeling op elkaar worden afgestemd. Participant vertrouwt erop dat in onderling overleg deze afspraken in het tracébesluit nader worden uitgewerkt.*

De hierboven aangehaalde punten zijn besproken met participant en hebben geleid tot aanpassingen van de toelichting en de detailkaarten bij het tracébesluit.

3.1.45 *Participant is zich bewust van nut en noodzaak doortrekking A15, maar vindt dat zijn individuele belang onevenredig wordt geschaad in verhouding tot het algemeen belang dat met de voorgenomen uitvoering wordt gediend. RWS heeft (nog) niet gesproken met participant, die zich daardoor op zichzelf aangewezen ziet.*

In 2014 hebben participant en Rijkswaterstaat een gesprek gevoerd bij participant thuis. In dat gesprek is de stand van zaken rond het (ontwerp)tracébesluit en de procedure nadeelcompensatie toegelicht. Inmiddels is duidelijk dat in de bocht van de oprit naar de A12 ter hoogte van de woning van participant een geluidscherm wordt gerealiseerd van 2 meter hoog. Dit scherm heeft als bijkomend effect dat de autoverlichting geweerd wordt.

3.1.46 *Ondanks de negatieve aspecten van de A15 zorgt dezelfde A15 voor werkgelegenheid, nu en in de toekomst. In hoeverre worden lokale ondernemers betrokken bij de aanleg? Wordt tijdens de aanbestedingsprocedure rekening gehouden met de inzet van plaatselijke bedrijven, worden hierover afspraken vastgelegd?*

Voor alle duidelijkheid: tijdens de aanbesteding staat het iedere aannemer vrij om mee te dingen naar de uitvoering van het project ViA15. Het is niet zo dat er voor de uitvoering van dit werk specifiek lokale of regionale aannemers worden geworven of dat over een dergelijke deelname speciale afspraken zijn gemaakt. De verwachting is wel dat deze opdracht (aanleg en onderhoud via een DBFM-contract) de capaciteit van lokale en regionale aannemers te boven gaat. Tijdens de voorbereiding van de uitvoeringsfase worden voor zover mogelijk wél lokale en regionale partijen betrokken. Bijvoorbeeld als het gaat om sloopwerkzaamheden en grondwerkzaamheden.

3.1.47 *Het is de bedoeling het uiteindelijke bestek voor de doortrekking van de A15 op basis van EMVI in de markt te zetten. Is het mogelijk het aanbestedingsvoordeel dat voortkomt uit deze wijze van aanbesteden aan te wenden voor een betere inpassing van het tracé? Zoals geluidwerende maatregelen.*

Daarover wordt beslist nadat er duidelijkheid is over een eventueel aanbestedingsvoordeel. In de aanvullende bestuursovereenkomst is een bijlage 3 opgenomen, waarin maatregelen zijn opgenomen die kunnen worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een meevaller binnen het project gedurende of na de realisatiefase.

3.1.48 *Participanten stellen dat het beter is om de aansluiting van de A15 op de A12 door te trekken naar knooppunt Oud-Dijk. Deze oplossing is goedkoper en heeft veel voordelen ook ten aanzien van milieu. In deze opzet wordt bijvoorbeeld voorkomen dat het verkeer van oost naar west en van west naar oost over een zeer druk deel van de A12 moet rijden. Bovendien wordt Zevenaar ontzien en ontstaat een betere aansluiting van de gemeente Rijnwaarden. Er zijn ook minder kunstwerken nodig. Bij een aansluiting van de A18/A15/A12 bij Oud-Dijk is het kennis-, industrie- en winkelgebied van Nijmegen met minder kilometers bereikbaar vanuit het oosten van de Achterhoek en Twente. Dit geldt ook vanuit Noord-Brabant, de Maasvlakte en Antwerpen.*

Participanten refereren waarschijnlijk aan het zogeheten 'Rijnstrangenalternatief' of 'Bundelingsalternatief'. Het Rijnstrangenalternatief is niet onderzocht in de TN/MER, omdat dit alternatief geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief is. Redenen daarvoor zijn kort gezegd: het Rijnstrangentracé doorkruist Natura 2000-gebied en reserveringsgebied waterberging, het alternatief voldoet niet aan het beleidsuitgangspunt om nieuwe en bestaande infrastructuur te bundelen en het kan niet binnen de financiële kaders worden uitgevoerd. Het Bundelingsalternatief is wel in de TN/MER onderzocht. Volgens dit alternatief wordt de A15 op de A18 aangesloten. Dit alternatief bundelt langer met de Betuweroute en belast niet het gebied tussen Duiven en Zevenaar of de Rijnstrangen, maar belast de spoorzone in Zevenaar zwaarder waardoor er sprake is van meer gedwongen vertrek en meer visuele hinder voor omwonenden. Doortrekkingsalternatief Noord leidt tot een betere ontlasting van de Pleyroute, past binnen budget en heeft een betere MKBA. Alles afwegende komt het Doortrekkingsalternatief A15 Noord het beste tegemoet aan de

doelstellingen van het project, die in onderling overleg tussen de regio (provincie en stadsregio) en het Rijk zijn vastgesteld.

- 3.1.49 *Participant stelt voor het project in delen uit te voeren en te starten met 2 rijbanen in plaats van 4. De kostenbesparing die dit oplevert, kan worden gebruikt om extra metingen geluid/fijnstof te doen. Door een snelheidsbeperking in te voeren van 80 km/u ontstaat minder geluid- en fijn stofoverlast. Een dergelijke beperking leidt ook tot extra opbrengsten uit snelheidsovertredingen. Tijdens deze 'proefperiode' kunnen alle technische voorzieningen goed worden afgesteld. Blijkt na metingen van de verkeersdrukke op de Pleyroute, het Velperbroekcircuit en de A12 richting Duitsland dat 2x1 rijstrook onvoldoende is, dan kan de weg altijd nog worden uitgebreid.*

De weg is een ontbrekende schakel in de Europese Rhine-Alpine corridor en in het nationale Rijkswegennet. Het is niet wenselijk om op de route van Rotterdam naar het Duitse achterland en verder een wegvak als 2x1-weg te realiseren. Bovendien is de projectdoelstelling een toekomstvaste oplossing te realiseren. In de TN/MER, het Standpunt en het (ontwerp)tracébesluit is de uitwerking van het ontwerp en de keuze voor de doortrekking van de A15 als 2x2 autosnelweg gemotiveerd en toegelicht.

- 3.1.50 *In Nederland wordt het steeds lastig voor ondernemers en chauffeurs om geschikte locaties te vinden waar vrachtauto's geparkeerd kunnen worden. Parkeren is noodzakelijk omdat chauffeurs zich moeten houden aan de eisen van de rijtijdenwet en de daaraan gekoppeld rij- en rusttijden. De verzorgingsplaats Oudbroeken komt door de aanleg van knooppunt Oudbroeken te vervallen. Hierdoor komen aantal en capaciteit van verzorgingsplaatsen langs A12 en A15 onder druk te staan. Juist toename van aantal verzorgingsplaatsen is gewenst, door de eisen vanuit rijtijdenwet en groei van het verkeer. Buiten de scope van project ViA15 komt compenserende parkeercapaciteit op verzorgingsplaatsen Bergh Zuid en Bergh Noord. Participant dringt erop aan deze compensatie gelijktijdig met sluiten van verzorgingsplaats Oudbroeken te realiseren. En dringt er nadrukkelijk op aan dat RWS zorgt voor voldoende parkeermogelijkheden voor vrachtauto's langs hoofdwegennet na realisatie ViA15. De grensovergang van de A12 bij Beek lijkt daarvoor een geschikte nieuwe locatie.*

De verzorgingsplaats Oudbroeken kan in de nieuwe situatie inderdaad niet gehandhaafd blijven. Knooppunt Oudbroeken komt grotendeels op de verzorgingsplaats te liggen, waardoor een groot deel van het terrein zijn huidige functie verliest. Het aansluiten van een gewijzigde verzorgingsplaats op het nabij gelegen knooppunt is in de lengte van het A12 tracé niet inpasbaar. Op relatief korte afstand (8,9 km) van deze verzorgingsplaats liggen de verzorgingsplaatsen A12 Bergh-Noord en A12 Bergh-Zuid. De vervallen parkeercapaciteit wordt daar door Rijkswaterstaat als beheerder van deze terreinen gecompenseerd vanuit projectmiddelen. Zie voor een nadere toelichting ook zienswijze 6.1.30.

- 3.1.51 *Participanten reageren op het standpunt van RWS dat de realisatie van de nieuwe aansluiting van afrit 38 (paragraaf 1.6 van toelichting op ontwerp-tracébesluit) ten tijde van het ter inzage gaan van het ontwerpbesluit nog onvoldoende zeker was om deze in het tracé op te nemen. Volgens participanten had de nieuwe aansluiting in het ontwerpbesluit al opgenomen kunnen en moeten worden. Thans is immers helder hoe de nieuwe aansluiting eruit komt te zien en ook staat voldoende vast dat deze ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Participanten verzoeken dan ook om in het definitieve tracébesluit de nieuwe aansluiting in het definitieve tracé op te nemen. Als en voor zover dat niet gebeurt, zal dit een voortvarende projectrealisatie en ontwikkeling van Park15 in de weg kunnen staan.*

De gemeente Overbetuwe heeft deze aansluiting in 2016 gerealiseerd. Dit is uitgangspunt voor het tracébesluit geweest.

3.1.52 *Waarom wordt de weg aan de Zevenaarse kant wel verdiept aangelegd en aan de Bemmelse kant niet?*

De belangrijkste reden hiervoor is dat er bij Bommel sprake is van een bestaande weg die verbreed wordt, die ligt langs de Betuweroute en relatief weinig bebouwing dicht langs de weg kent. Vanaf Groessen ontstaat een nieuwe doorsnijding die relatief dicht langs de woonbebouwing van bijvoorbeeld Groessen en Helhoek loopt. Deze combinatie van redenen maakt een verdiepte ligging aan de Zevenaarse (lees: Liemerse) kant urgenter. Het is financieel niet mogelijk de weg overal verdiept te leggen. Het omkeren van knooppunt Ressen maakt een verdiepte ligging bij Bommel extra duur, ook omdat de bestaande weg hier al op maaiveld ligt. In Bommel wordt de weg ingepast met een aarden wal van 8 meter hoog.

3.1.53 *Zowel in het ontwerptracébesluit als in de bestuursovereenkomst is na de aanlanding van de brug aan Groessense zijde een viaduct opgenomen. Daarbij is op zeer gecompliceerde wijze vanaf de Loodijk en Vossendol het kopstation van de Betuweroute te bereiken en de vervolgroute over de Kandiadijk. Het projectbureau kiest voor deze oplossing omdat een 'onderdoorgang bij de brug aan de rivierzijde niet toelaatbaar is in verband met de waterberging van de rivier'. Er moet dan om deze onderdoorgang een grondlichaam gemaakt worden, om ook bij hoogwater een doorgang te garanderen en dat zou de waterberging verkleinen. Participant kan deze argumentatie niet rijmen met het feit dat in 2015 nog geen 500 meter stroomopwaarts naast de Kandiadijk een Hoog Waterberg voor Dieren (HWD) is aangelegd. Een dergelijk aanleg, maar dan voor Mensen, zou ook mogelijk moeten zijn met een doorgang onder de brug, beschermd door een analoge ophoging. Er zou dan geen viaduct aangelegd hoeven worden. Een ander argument voor het viaduct is dat dit viaduct ervoor zorgt dat het kopstation van de Betuweroute gegarandeerd bereikbaar is. Maar het kopstation kan ook via de zuidzijde van de Betuwelijn bereikt worden. Auto's en vrachtwagens kunnen via de Leuvenseweg het kopstation gemakkelijker bereiken dat via het viaduct in het tracé. Er zijn hiervoor slechts kleine aanpassingen aan het kopstation nodig. Deze route biedt in het geval van calamiteiten veel voordelen. Door de aanlanding en het vervolgtraject richting Groessen dicht langs de Betuwelijn te leggen, kan natuurgebied De Waaij gespaard blijven. Het geld dat wordt bespaard doordat er geen viaduct hoeft te komen, kan worden aangewend voor geluidsmaatregelen op en aan de brug (schermen, geen hoorbare lasen).*

Er zijn meerdere varianten onderzocht om te kijken of het mogelijk is ook bij hoogwater de brug buitendijks te passeren: dijkverlegging en aanleg tweede winterdijk aansluitend op Kandiadijk. Zowel dijkverlegging als het aanleggen van een tweede dijk zijn niet haalbaar gebleken. De situatie is ook besproken met de veiligheidsdiensten. Dat is in een mondeling gesprek met participant toegelicht.

De A15 over de tunnel wordt aangelegd met dubbellaags zoab. In de werkwijzer waar de toekomstige opdrachtnemer mee aan het werk gaat, staat aangegeven dat de voegovergang die wordt gebruikt in die situatie de meest stille variant is die op dat moment op de markt is.

3.1.54 *In 2012 is het bestemmingsplan Houtakker II onherroepelijk geworden, waardoor het mogelijk wordt een bedrijventerrein te ontwikkelen op het terrein in de 'oksel' van de A15 en de Van Elkweg in Bommel. Het doortrekken van de A15, zoals beschreven in het ontwerptracébesluit, heeft grote invloed op de ontwikkeling van het*

bedrijventerrein Houtakker II. Het noordelijk deel van het plangebied kan in ieder geval niet worden ontwikkeld zoals voorzien: het werkgebied van het ontwerp-tracébesluit overlapt circa 3,5 ha van het circa 16 ha grote bruto plangebied van Houtakker II. Participant gaat graag met RWS in overleg om de gevolgen van het ontwerp-tracébesluit te bespreken en sluitende afspraken te maken.

Bij de uitwerking van het tracébesluit heeft hierover afstemming plaatsgevonden met de gemeente Lingewaard.

- 3.1.55 *Alternatieven zoals versterking van het wegennet rondom Arnhem zijn opzij gezet/niet serieus genomen. Het lijkt dat de hele procedure van keuzes politiek gestuurd is. Alternatieven zijn direct als niet serieus aan de kant geschoven. De versterking van het bestaande wegennet is niet onderzocht. De overheden hebben het mogelijk robuuster maken van de A325 zelfs moeilijk gemaakt door woningbouw in Lent, willens en wetens tegen de weg aan.*

Alternatieven zijn in het kader van de TN/MER op de zelfde wijze onderzocht. Vervolgens is in het standpunt een keuze gemaakt. Daarnaast is in de TN/MER ook versterking van het bestaande wegennet alsmede van het openbaar vervoer onderzocht. Dit betreft het Regiocombi-alternatief 1 en Regiocombi-alternatief 2. Aanpassingen bij Lent behoren daar niet toe. Het is dan ook niet helder op welke wijze de bedoelde woningbouw in Lent uitvoering van deze alternatieven bemoeilijkt.

- 3.1.56 *De kwaliteit van het ontwerp-tracébesluit is onvoldoende om door de politiek een goed afgewogen besluit te kunnen nemen.*

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. Het spreekt voor zich dat dat de minister wel van oordeel is dat sprake is van een passende kwaliteit conform de eisen die wet- en regelgeving aan het besluitvormings- en planstudieproces stellen.

- 3.1.57 *Argumenten om toch breder naar een oplossing te kijken voor het mobiliteitsprobleem dan alleen het doortrekkingsalternatief zijn te makkelijk terzijde geschoven. Andere alternatieven hebben geen eerlijke kans gekregen*

Alternatieven zijn in het kader van de TN/MER serieus onderzocht. Daarin is ook gemotiveerd welke alternatieven niet zijn onderzocht. De besluitvorming die heeft geleid tot de keuze voor het doortrekkingsalternatief is zorgvuldig opgezet en doorlopen. Van 'makkelijk terzijde schuiven' en 'geen eerlijke kans' is volgens de minister geen sprake.

- 3.1.58 *Participant verwijst naar een rapport van de Nationale Ombudsman (rapportnr. 96/612) waarbij zijn klacht dat de projecten Betuweroute en A15 niet gelijktijdig liepen werd 'opgelost' doordat de minister van V&W op 4 oktober 1996 besloot af te zien van verlenging van de A15. Luttele weken later besloot de minister toch weer onderzoek te gaan doen naar de haalbaarheid van doortrekking.*

Op basis van de in 1996 gepubliceerde Trajectnota A15, knooppunt Ressen - A12 is gekozen voor het in de trajectnota opgenomen structureelalternatief: de verbreding van de A50 en de A12. De verbreding van de bestaande snelwegen had prioriteit, omdat dit ook met een doortrekking van de A15 noodzakelijk was om de doorstroming te garanderen. In 2003 startte een nieuwe verkenning onder regie van de provincie Gelderland en die verkenning is in 2006 afgesloten middels het sluiten van een bestuursovereenkomst tussen de minister van Verkeer en Waterstaat, de Provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Hierin is afgesproken om een nieuwe planstudie te starten.

3.2 Relatie ontwerp tracébesluit en aanvullende bestuursovereenkomst

3.2.1 *Participanten zijn van mening dat het procedureel onjuist is dat de overheid (Rijk, provincie en gemeenten) verschillende ruimtelijke plannen en ambities in verschillende documenten kenbaar maken en vinden deze werkwijze niet bevorderlijk voor de rechtszekerheid. Het ontwerp tracébesluit is te onvolwassen om op zijn merites te kunnen worden beoordeeld en dus te vroeg ter inzage gelegd. Hierdoor ontstaat pas bij de terinzagelegging van het tracébesluit het beeld dat er eigenlijk nu al had moeten c.q. kunnen zijn. Participanten vinden de procedure erg ingewikkeld en verwarrend.*

Het is onduidelijk of de regionale bestuursafspraken deel uitmaken van de inspraakronde. RWS-medewerkers die aanwezig waren tijdens de inloopbijeenkomsten spraken elkaar op dit vlak ook tegen. Het is belangrijk dat alle burgers in een later stadium tijdig hun mening kunnen geven over de afspraken.

Er is een onvolledig ontwerp tracébesluit ter visie gelegd. Hiermee wordt belanghebbenden de mogelijkheid ontnomen tot het indienen van gefundeerde zienswijzen op de wijzigingen. Participant stelt dat hiermee de rechtsbescherming van belanghebbenden met voeten wordt getreden. Sommige participanten zien zich al op voorhand gedwongen om beroep aan te tekenen. De gekozen gang van zaken is geen goede ruimtelijke ordening. Er is geen sprake meer van een samenhangende regie op het totale planologische proces. Het ontwerp tracébesluit en de bestuursmaatregelen zijn in strijd met de algemene beginselen van behoorlijke bestuur, in het bijzonder (in strijd met) het motiveringsbeginsel, zorgvuldigheidsbeginsel en rechtszekerheidsbeginsel.

Het is voor participanten niet duidelijk wat de effecten zijn van de aanvullende bestuursovereenkomst, bijvoorbeeld op het gebied van geluid. Ook zijn de effecten van maatregelen op Natura 2000 niet opgenomen in de passende beoordeling. Voor participant is het onduidelijk in hoeverre de bestuursovereenkomst leidt tot een voor hem ongunstig uitpakkend effect op de plannen omdat dit effect nog niet is onderzocht. Zonder adequate informatie kan participant de gevolgen van alle maatregelen voor zijn woon- en leefomgeving niet beoordelen. Een goede uitwerking en juridische borging is ook noodzakelijk om een robuust onderliggend verkeerssysteem en aanvaardbare inpassing van de A15 te realiseren.

Het was correct geweest om de bestuurlijke afspraken gedetailleerd te verwerken in het ontwerp tracébesluit en een aangepast ontwerp tracébesluit in procedure te brengen. De genoemde maatregelen voldoen niet aan het gestelde uitwerkingsniveau van een ontwerp tracébesluit. Daarom kunnen ze niet in het uiteindelijke tracébesluit worden opgenomen. Participant verzoekt de noodzakelijke informatie alsnog te vergaren, te omschrijven en te beoordelen en een aangepast ontwerp tracébesluit ter visie te leggen.

Parallel aan het opstellen van het ontwerp tracébesluit hebben provincie Gelderland en de gemeenten Duiven, Lingewaard, Zevenaar en Overbetuwe gewerkt aan een gezamenlijk voorstel voor inpassing en maatregelen op het onderliggend wegennet. Dit Regionaal Ruimtelijk Kwaliteitsplan is op 9 september 2015 door de opstellers ervan vastgesteld. Op basis van dit document zijn op 5 november 2015 aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over concrete maatregelen voor bepaalde gebieden zoals de aansluiting van de nieuwe snelweg op het onderliggend wegennet en de inpassing bij Bommel, Boerenhoek, Helhoek en Loo. In de aanvullende bestuursovereenkomst van 5 november 2015 en bij het ontwerp tracébesluit is aangegeven dat de maatregelen uit bijlage 1 van die overeenkomst onderdeel worden van de scope van project ViA15 en verwerkt worden in het tracébesluit.

Tegelijkertijd ter inzage

Het ontwerptractébesluit en de aanvullende bestuurlijke afspraken hebben ter inzage gelegen van 12 november tot en met 23 december 2015. Gedurende deze periode is de mogelijkheid geboden om een zienswijze in te dienen op het ontwerptractébesluit en bijlage 1 en 2 van de aanvullende bestuursovereenkomst.

Op het moment van tervisielegging van de aanvullende bestuursovereenkomst waren de aanvullende maatregelen uit bijlage 1 nog niet verwerkt in het ontwerptractébesluit. Het tegelijkertijd presenteren van het ontwerptractébesluit en de aanvullende bestuursovereenkomst, zonder dat de maatregelen in het ontwerptractébesluit waren verwerkt, is geen standaard werkwijze. Hier is voor gekozen omdat de wijzigingen beperkt zijn en de aanvullende maatregelen over het algemeen bijdragen aan een betere inpassing van de weg. Bovendien werd eventuele vertraging door alle bestuurlijke partners onwenselijk geacht.

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerptractébesluit is aandacht besteed aan de maatregelen uit de aanvullende bestuursovereenkomst en de relatie tussen beide documenten. Bijvoorbeeld in de nieuwsbrieven en tijdens de informatieavonden over het ontwerptractébesluit. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregelen en in de aanloop naar het tractébesluit is de omgeving betrokken. Bijvoorbeeld door het organiseren van twee rondes met inloopbijeenkomsten over de voortgang, in juni en in november 2016, waar een ieder kon reageren op de voorgenomen wijzigingen. In een aantal gevallen hadden bewoners behoefte aan een persoonlijk gesprek. In die gevallen heeft een zogenaamd keukentafelgesprek plaatsgevonden.

Bijlage 1 verwerkt in tractébesluit

In 2016 zijn de maatregelen uit bijlage 1 door de regio en Rijkswaterstaat samen verder uitgewerkt. De uitkomst daarvan is verwerkt in het tractébesluit, evenals reacties die zijn opgehaald tijdens de inloopbijeenkomsten of individuele gesprekken. De maatregelen zijn onderdeel geweest van de onderzoeken die voor het tractébesluit zijn uitgevoerd. Het verschuiven van de verdiepte ligging bij Groessen bleek een groter geluidseffect te hebben dan was voorzien. Dit heeft ertoe geleid dat na overleg met direct omwonenden in het tractébesluit een extra geluidscherm is opgenomen om dit effect te verminderen.

Alle wijzigingen tussen ontwerptractébesluit en tractébesluit, waaronder de maatregelen uit bijlage 1 van de aanvullende bestuursovereenkomst, staan toegelicht in bijlage 16 van het tractébesluit onder verwijzing naar waar deze in de besluittekst, plankaarten, toelichting en de bijlagenrapporten hun uitwerking hebben gevonden.

Reactiemogelijkheden tractébesluit

Voor de maatregelen die in het tractébesluit hun beslag hebben gekregen geldt dat belanghebbenden die opmerkingen hebben over de uitwerking, daartegen direct in beroep kunnen gaan bij de Raad van State voor zover zij door deze aanpassingen worden benadeeld. De minister heeft via inloopbijeenkomsten en het presenteren van de aanvullende maatregelen gelijktijdig met het ontwerptractébesluit, getracht betrokkenen al vroegtijdig in de gelegenheid te stellen op de aanvullende maatregelen te reageren. Hiermee wordt geborgd dat de besluitvorming op zorgvuldige wijze tot stand komt. Noch de op de voorbereiding van het besluit van toepassing zijnde afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht noch enige andere rechtsregel of -beginsel verplicht de minister ertoe om opnieuw een ontwerptractébesluit ter inzage te leggen wanneer het voornemen bestaat om bij het nemen van het besluit gedeeltelijk van het ontwerp af te wijken. Het ter inzage leggen van een apart ontwerptractébesluit is niet nodig.

Bijlage 2 opgepakt door regio

De aanvullende bestuursovereenkomst kent ook een bijlage 2. Hierin staan maatregelen die buiten de grens van het tractébesluit vallen en waarvoor de regiopartijen, onder aansturing van de provincie een provinciaal inpassingsplan(nen) en/of be-

stemmingsplan(nen) opstellen. Voor deze plannen gelden de reguliere planologische procedures. Inspraak op de uitwerking van deze maatregelen vindt in die procedures plaats.

Er zijn inmiddels twee provinciale inpassingsplannen uitgewerkt en ter inzage gelegd vóór de vaststelling van het tracébesluit. Tussen 20 oktober en 30 november 2016 kon iedereen zijn of haar zienswijze indienen op het ontwerp-inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder (gemeente Zevenaar) en het ontwerp-inpassingsplan N839 Bommel - Huissen (gemeente Lingewaard). Deze ontwerp-inpassingsplannen zijn ten aanzien van ontwerp en de effectonderzoeken afgestemd op het tracébesluit.

Behalve afstemming in de planvorming is er ook sprake van coördinatie in de uitvoering van het tracébesluit en de provinciale inpassingsplannen.

- 3.2.2 *De bestuursovereenkomst heeft grote gevolgen voor de eigendommen van participant. Voor participant geldt, dat het gedetailleerde ontwerptracébesluit onvoldoende houvast biedt voor de uiteindelijke ruimtelijke invulling.*

Met participanten zijn gesprekken gaande over de benodigde gronden voor de aanleg van de weg. Voor het tracébesluit zijn de effecten van de bestuursovereenkomst onderzocht en zijn maatregelen opgenomen, zoals een geluidscherm bij Kerkakkers.

- 3.2.3 *Voor een aantal maatregelen uit de aanvullende bestuursovereenkomst moet de plangrens van het ontwerptracébesluit worden aangepast. Participant verzoekt RWS om samen met grondgebonden gemeenten en provincie de verwerking van de maatregelen uit de bestuursovereenkomst en de verdere planuitwerking vorm en inhoud te geven. Participant wil ook betrokken worden bij het Esthetisch Programma van Eisen voor onder andere de brug over het Pannerdensch Kanaal en de EMVI-criteria voor de aanbesteding.*

Er is voor de uitwerking van de maatregelen uit de aanvullende bestuursovereenkomst in het tracébesluit nauw samengewerkt met de grondgebonden gemeenten en de provincie. Bij het proces voor het opstellen van het Esthetisch Programma van Eisen worden de gemeenten betrokken.

- 3.2.4 *Er bestaan in de samenleving grote zorgen over de effecten van de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12 en A15 op leefkwaliteit. Participant verzoekt om hem op korte termijn te laten weten op welke wijze hij kan reageren op de nieuwe/aangepaste onderzoeken.*

De onderzoeken naar de effecten van de doortrekking zijn uitgevoerd ten behoeve van het ontwerptracébesluit. De aanvullende maatregelen uit bijlage 1 zijn afgestemd met de regio en inmiddels ook verwerkt in het tracébesluit, dan wel is overeenstemming bereikt met de regio over het niet opnemen in het tracébesluit. De maatregelen zijn onderdeel geweest van de onderzoeken die voor het tracébesluit zijn uitgevoerd. De gemeente is tussentijds betrokken. Voor een deel gaat het hierbij overigens om onderzoeken die door deze overheden zelf ter hand genomen worden in inpassingsplan of bestemmingsplan. Een deel van de maatregelen uit de bestuursovereenkomst wordt namelijk door de regio opgepakt.

- 3.2.5 *Als gevolg van de diverse grootschalige ruimtelijke projecten in de directe omgeving van de A15 wordt afslag 38 aangepast. De capaciteit moet worden uitgebreid. Participant heeft een plan gemaakt voor de aanpassing van de gehele afslag. De financiering hiervan is nog niet geregeld. De aanpassing van het zuidelijk deel van de afrit wordt meegenomen in het tracébesluit. Participant is al met RWS in gesprek over werk-met-werk maken; de verwachting is dat dit op korte termijn resulteert in*

definitieve afspraken. Participant is met de provincie in gesprek over de vervolgfases. Indien nodig, zoekt participant ook in de vervolgfase samenwerking met RWS.

Er is afstemming geweest over de samenhang van het tracébesluit met het gemeentelijke project voor aanpassing van het zuidelijke deel van aansluiting 38. Het noordelijke deel van de aansluiting wordt niet aangepast in het kader van het tracébesluit. Voor gewenste toekomstige aanpassingen aan het noordelijke deel van de aansluiting is het district van Rijkswaterstaat het eerste aanspreekpunt.

- 3.2.6 *Het is onduidelijk waarom maatregel 1 (meenemen van de nieuwe situatie afrit 38 als uitgangspunt) in de bestuursovereenkomst is opgenomen. Een uitleg hierover ontbreekt.*

De aanpassing van afrit 38 was geen deel van het ontwerp-tracébesluit, omdat er destijds nog onzekerheid bestond over de realisatie. Die onzekerheid is na het opstellen van de aanvullende bestuursovereenkomst verdwenen; dit gaf aanleiding om de afspraak te maken om het tracébesluit op de nieuwe situatie aan te passen. De aanpassing van afrit 38 is inmiddels gerealiseerd.

- 3.2.7 *Het ontwerp-tracébesluit is voor wat betreft de directe woonomgeving van participant (in de nabijheid van de N810 en de nieuwe aansluiting van de N810 op de A15) onduidelijk, onvolledig en daardoor incorrect. Specifiek gaat deel I (Besluittekst) uitsluitend in op de aansluiting van de N810 op de A15 en niet op de effecten van deze aansluiting tot in Zevenaar zelf. Tegelijkertijd laat deel II (Plankaarten, detailkaart 10) zien dat de N810 tot aan de gemeentegrens met Zevenaar tot het plangebied hoort. Ook in deel III (Toelichting) is alleen iets te lezen over de aansluiting van de N810 op de A15 en de Helstraat/Helhoek. Vanaf dit punt tot aan de gemeentegrens Zevenaar ontbreekt informatie. De kaarten in deel II laten een ontwerp zien dat niet kan passen bij een verwachte verkeerintensiteit van 30.000 mvt, omdat het uitgaat van een gelijkblijvende inrichting van de N810 van vlak voor de gemeentegrens en verder Zevenaar in. Tijdens de inloopbijeenkomst in Duiven werd bovendien een andere inrichtingsschets getoond, die uitgaat van 2x2 over de hele lengte van de N810. Zonder adequate informatie kan participant de gevolgen van alle maatregelen voor zijn woon- en leefomgeving niet beoordelen.*

Participant vindt dat het ontwerp-tracébesluit voor de directe woonomgeving van participant te Zevenaar onduidelijk is. Voor wat betreft het gedeelte van de N810 binnen de bebouwde kom is bij bestuursovereenkomst van 5 november 2015 met de provincie Gelderland overeengekomen dat de provincie werkzaamheden gaat verrichten aan dit gedeelte van het onderliggend wegennet. Planologisch staat dit los van de Rijksplannen en het ontwerp-tracébesluit. De aanpassingen zijn opgenomen en uitgewerkt in het ontwerp-provinciaal inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder. Tussen 20 oktober en 30 november 2016 kon iedereen zijn of haar zienswijze indienen op het ontwerp-inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder. Deze ontwerp-inpassingsplannen zijn ten aanzien van ontwerp en de effectonderzoeken afgestemd op het tracébesluit. Er is rond het tracébesluit en de provinciale inpassingsplannen niet alleen sprake van afstemming in de planvorming, ook de uitvoering wordt gecoördineerd.

3.3 Nut en noodzaak

- 3.3.1 *Over nut en noodzaak van het project diverse zienswijzen ingediend. Volgens participanten zijn nut en noodzaak onvoldoende bewezen. Het toevoegen van nieuwe/extra verbindingen leidt ook niet automatisch tot meer robuustheid.*

Nut en noodzaak van het project dienen worden gezien in het licht van de functie van het verkeersnetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen in het nationale en internati-

onale vervoersnetwerk en de verbeteringsopgaven die hierop zijn geformuleerd. Dit heeft zijn weerslag gevonden de door het Rijk vastgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Ook op regionaal niveau leveren de knelpunten nu en in de toekomst verdere bereikbaarheidsproblemen op. Voor een volledige beschrijving van deze onderwerpen wordt verwezen naar de gelijknamige paragrafen in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting bij het tracébesluit. Hieronder volgt een samenvatting.

Aanleiding (samenvatting toelichting op het tracébesluit, hoofdstuk 1.1)

De A15 is een belangrijke (inter)nationale wegverbinding tussen Rotterdam en het oosten van Nederland en het Duitse achterland. Bovendien is de A15 de wegverbinding binnen een belangrijke intermodale vervoerscorridor samen met de Betuwe-spoorlijn en de rivier de Waal. Het probleem voor de A15 is echter dat het laatste stukje ontbreekt; van knooppunt Ressen naar de A12. Die ontbrekende schakel levert verkeersproblemen op, die in de toekomst alleen maar groter zullen worden.

De regio Arnhem-Nijmegen ligt op een kruispunt van substantieel Oost-West en Noord-Zuid verkeer met een sterk Europees karakter. Doordat het laatste stukje van de A15 ontbreekt, moet het verkeer dat nu vanuit de richting Rotterdam naar het oosten rijdt, aan het eind van de A15 in noordelijke richting omrijden via de A50 over de A12 verder richting het oosten (en vice versa). Het oost-west verkeer komt daardoor samen met het ook al grote verkeersaanbod van het noord-zuid verkeer op de A50. Dit zorgt voor ernstige problemen in de doorstroming van het verkeer. Bovendien is het netwerk zo niet robuust; bij een incident op de A50 of de A12 is er geen enkel alternatief voor het verkeer op het hoofdwegennetwerk.

Met het project A12/A15 Ressen – Oudbroeken hoeft het oost-west verkeer niet meer om te rijden langs Arnhem of gebruik te maken van de Pleyroute. Het netwerk wordt robuust gemaakt door de toevoeging van een extra rivierkruising in het hoofdwegennetwerk. Met de verbetering van de bereikbaarheid willen Rijk en regio bijdragen aan een (internationaal) concurrerend vestigingsklimaat en een ruimtelijk economisch vitale (woon- en leefklimaat) van de Stadsregio Arnhem - Nijmegen. Er wordt een toekomstvaste, robuuste oplossing geboden, die rekening houdt met hoogwaterveiligheid.

De A15 maakt onderdeel uit van de Europese Rhine Alpine Corridor. Het project ViA15 is opgenomen in het Europese CEF programma (Connecting Europe Facility) om grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren door congestie te verminderen, robuustheid te verbeteren en intermodaliteit van vervoersstromen te verbeteren. Dit project wordt dan ook medegefinancierd door de Europese Unie. Dit onderstreept het belang van het project ViA15.

Probleembeschrijving (samenvatting toelichting op het tracébesluit, hoofdstuk 2.1)

Verkeersproblematiek

Vijf van de vijftig files uit de top 50 staan in de regio Arnhem:

- De file van Arnhem in de richting Oberhausen op het traject A12 Waterberg - Velperbroek staat op een 9^e plek in de file top 50 van 2016 van de VID. De tegenovergestelde richting staat met twee files in de file top 50 met een 30^e plek voor de file voor Duiven en een 48^e plek voor de file voor Grijsoord.
- De file in de richting van Arnhem bij Oosterbeek stond in 2016 op de 31^e plek in de file top 50.
- De provinciale N325 Arnhem-Velperbroek staat op de 11^e plek in de file top 50 van de VID voor 2016 en is de enige N weg in de file top 50.

De structurele overbelasting van de A12 als Oost-West verbinding die tevens dient als draaischijf voor noord-zuidverkeer en het feit dat het laatste stuk van de A15 richting de A12 nooit afgebouwd is maken het netwerk kwetsbaar voor verstoringen. Beide factoren veroorzaken ook dat de Pleyroute (N325) door Arnhem onnodig zwaar belast wordt met doorgaand (vracht)verkeer waar de beschikbare capaciteit hard nodig is voor het afwikkelen van verkeer met een lokale bestemming en (bestemmings-)verkeer alternatieve routes gaat zoeken door de stad heen via de bruggen in het centrum. Dit wordt versterkt in het geval van calamiteiten. Door het gebrek aan alternatieve routes met voldoende capaciteit en een beperkt aantal beschikbare rivierkruisingen is het verkeerssysteem rond Arnhem extra gevoelig voor verkeersinfarcten.

De automobilititeit groeit sinds het economische dieptepunt van 2014 weer sterk. De verkeersprognoses geven aan dat er naar 2030 verdere groei van het autoverkeer optreedt. I/C verhoudingen nemen daarbij toe. Dit zorgt ervoor dat naast de al bestaande problemen op de A12 en de Pleyroute er ook op de A50 sprake zal zijn van structurele overbelasting van wegvakken. Met andere woorden: de bestaande verkeersproblematiek wordt door de ingezette economische ontwikkeling snel verbreed en versterkt.

Hoogwaterveiligheid

Het centrale deel van de regio Arnhem – Nijmegen is gelegen tussen de Waal, de Nederrijn en het Pannerdensch kanaal. In 1995 is dit gebied samen met andere grote delen van het rivierengebied geëvacueerd vanwege gevaarlijk hoge rivierwaterstanden. Evacuatie kan in de toekomst opnieuw nodig zijn. Een robuust wegennetwerk vanuit het oogpunt van een effectieve en snelle ontruiming bij hoogwater is dan ook van belang. In het huidige wegennetwerk zijn snelle evacuatielroutes niet altijd voorhanden en dat maakt het netwerk erg kwetsbaar. De kwetsbaarheid wordt verder versterkt door het beperkte aantal rivierkruisingen.

Toelichting keuze Doortrekkingsalternatief Noord (samenvatting toelichting op het tracébesluit, hoofdstuk 2.4)

Begin 2012 is door de minister het Doortrekkingsalternatief A15 Noord (DN) met een brug over het Pannerdensch Kanaal en een halfverdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar als voorkeursalternatief aangewezen (zie standpunt minister, bijlage 9 bij de toelichting op het tracébesluit). Hieronder is samengevat waarom is gekozen voor het doortrekkingsalternatief Noord met brug. Hierbij zijn de conclusies betrokken die volgen uit de validatie van de MER. Daarbij is uitgegaan van de geactualiseerde verkeerscijfers (NRM 2016). De MER-validatie is in zijn geheel als bijlage 15 bij het Tracébesluit bijgevoegd.

Doorstroming, robuustheid en toekomstvastheid

De doortrekking van de A15 heeft de grootste positieve invloed op de bereikbaarheid in de regio Arnhem Nijmegen. De weg vermindert de filedruk op het bestaande wegennet en zorgt voor een kortere en snellere verbinding tussen vele bestemmingen. Hiermee is dit ook de oplossing die de economische ontwikkeling van de regio structureel versterkt. Ook leidt het Doortrekkingsalternatief tot de grootste vermindering van de verkeersdruk op de Pleyroute.

Uit I/C berekeningen voor 2030 blijkt dat zonder maatregelen grote delen van het hoofdwegennet A12, A50 en A15 en ook de stedelijke N325 Pleyroute door Arnhem Zuid in de spits overbelast zijn met I/C verhoudingen boven de 0,8 en de 0,9. De reistijdfactor Waterberg – Duitse Grens nadert de 1,5. De rijnsnelheden zakken op het traject Waterberg – Duitse Grens (vv) onder de streefwaarde. De verliestijden nemen toe en de betrouwbaarheid van het wegennet neemt af. Het wegennet is niet toekomstvast en onvoldoende robuust.

De aanleg van de A15 zorgt er verder voor dat er een nieuwe route voor het verkeer ontstaat. Het verkeer tussen het zuidelijk deel van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen,

de Achterhoek, Liemers en Duitsland profiteert van deze nieuwe route. De nieuwe route via de A15 bekort de reisafstand tussen de knooppunten Valburg en Oud Dijk met ruim 12 kilometer ten opzichte van de route via de A50 en A12. De nieuwe route is ook ongeveer 6,5 kilometer korter dan de route via de Pleyroute. Zo neemt de reistijd in de avondspits tussen Beek (Duitse grens) en Valburg af met ongeveer 17 minuten. Tegelijkertijd stroomt het verkeer op de A12 beter door met een reistijdwinst van ruim 4 minuten tussen Beek (Duitse grens) en Waterberg. Daarnaast zorgt de verlenging van de A15 bij ongevallen of drukte op de A12 voor een alternatieve verbinding en vermindert daarmee de reistijd.

De Regiocombi(structuur)alternatieven bieden geen nieuwe parallelle route, maar wel meer capaciteit op bestaande wegen. Dit zorgt echter voor slechts een beperkte verbetering van de robuustheid.

De Regiocombi-alternatieven geven op de minste wegvakken een verbetering van de doorstroming, verslechteren de toch al slechte bereikbaarheid via de A325/N325 in de avondspits en voegen geen nieuwe congestievrije alternatieve route toe. De regiocombi-alternatieven bieden daarmee de minste ruimte voor groei en zijn daarmee het minst toekomstvast.

3.3.2 *Er is geen of onvoldoende rekening gehouden met bewoners, flora en fauna in dit mooie stiltegebied. Er zijn voldoende alternatieven om de verkeersproblemen op te lossen: aanpassing van Pleyroute, verbreding van de A12 en meer vervoer over water en spoor. En als laatste: geef de bewoners een tunnel.*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de Toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op de zienswijzen over nut en noodzaak, in paragraaf 3.6 wordt ingegaan op de keuze tussen een brug en een tunnel over het Pannerdensch Kanaal.

Aanleiding voor het project betreft de aanzienlijke tekortkomingen in capaciteit en structuur van het wegennetwerk in de regio Arnhem–Nijmegen. Dit heeft zijn weerslag op regionaal en (inter)nationaal niveau. Zonder maatregelen zullen de problemen in de toekomst blijven bestaan. Voor de oplossing van de knelpunten is een aantal alternatieven geselecteerd; de effecten op het doelbereik en de milieueffecten van de alternatieven zijn in de TN/MER beschreven. Infrastructurele aanpassingen aan de Pleyroute zijn onderdeel van het Regiocombi 1-alternatief, in combinatie met aanpassingen aan de A12. Uit de TN/MER bleken de doortrekkings- en bundelingsvariant de verkeersknelpunten beter oplossen omdat deze naast extra wegcapaciteit ook een alternatieve route realiseren. De minister heeft gekozen voor het Doortrekkingsalternatief Noord. De keuze voor de brug in plaats van de tunnel is ingegeven door financiële overwegingen. Een tunnel kan niet binnen het taakstellende budget worden gerealiseerd.

Het tracébesluit dat de aanleg van de Doortrekking Noord van de ViA15 mogelijk moet maken voldoet verder aan alle wet- en regelgeving die betrekking heeft op de bescherming van de belangen van bewoners/omwonenden van de ViA15 en flora en fauna. De minister heeft de diverse belangen afgewogen; het eindresultaat is in het tracébesluit opgenomen. Verder heeft Doortrekkingsvariant Noord als enige van de onderzochte varianten relevante invloed (-9%) op de verkeersdruk op Pleyroute (zie deelrapport Verkeer, tabel 7, bijlage 1 bij de toelichting op het tracébesluit). Tevens heeft de betere verkeersprestatie op het hoofdwegennet een groter effect op het weghalen van het verkeer van het onderliggend weggennet.

3.3.3 *Participant vraagt zich af waarom deze weg er zo nodig moet komen. Er zijn voldoende alternatieven binnen de regio, die wél rekening houden met technolo-*

gische ontwikkelingen waarin de schade aan omgeving en de overlast voor bewoners veel minder is.

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen. Hierin wordt onderbouwd om welke redenen gekozen is voor het Doortrekkingsalternatief Noord boven andere alternatieven.

3.3.4 *Stop met het aanleggen van asfalt, probeer de automobilist juist uit de auto te krijgen.*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1. staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

3.3.5 *Het is onzin om ook nog een snelweg aan te leggen in het gebied waar ook al een spoorlijn doorheen gaat. In Nederland hebben we niet meer wegen nodig, we hebben rust en ruimte nodig. De economie hoeft niet te groeien: laten we koesteren wat we hebben.*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

Worden de verkeersknelpunten in de regio niet verminderd, dan ontstaan serieuze bereikbaarheidsproblemen op regionaal en (inter)nationaal niveau. Grote delen van het hoofdwegennet raken dan in de spits overbelast, rijnsnelheden dalen, verliestijden nemen toe en de betrouwbaarheid van het wegennet neemt af. Het wegennet rond Arnhem en Nijmegen is niet toekomstvast en niet robuust, waarbij geldt dat de kwetsbaarheid van het netwerk toch al hoog is door de ligging in rivierengebied waarbij het verkeer maar over enkele bruggen de rivieren kan passeren. Er is geen goede alternatieve verbinding zolang het laatste deel van de A15 als ontbrekende schakel in het netwerk nog niet is gerealiseerd. De afname van de bereikbaarheid zet de ruimtelijke en economische ontwikkeling onder druk. De spoorweginfrastructuur is niet toereikend voor het oplossen van deze problemen.

Het Rijk heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) de doelstellingen vastgelegd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Het project ViA15 is in het SVIR genoemd als mogelijke nieuwe verbinding. Met het project ViA15 worden de bereikbaarheid en veiligheid over de weg verbeterd door de doorstroming op en capaciteit, betrouwbaarheid en robuustheid van de weg te vergroten. Het project houdt daarbij rekening met de leefomgeving.

3.3.6 *Participant stelt dat de beste optie zou zijn het gehele plan van de doortrekking van de A15 af te blazen. De snelweg brengt het dorp Loo en omliggende dorpen, niets goeds en slechts overlast. Als het plan er dan toch moet komen, waarom dan niet aanleggen op een goede manier die recht doet aan het welzijn van de bewoners en toekomstige generaties?*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

Het is inderdaad zo dat infrastructurele projecten zoals ViA15 een forse ruimtelijke

impact kunnen hebben. Het project voorziet in doelstellingen en opgaven op nationaal niveau, zoals onder meer in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn opgenomen (zie daarvoor hoofdstuk 2.2 van de toelichting op het tracébesluit). Worden de verkeersknelpunten in de regio niet verminderd, dan zorgt dat voor serieuze bereikbaarheidsproblemen op regionaal en (inter)nationaal niveau.

De realisatie van dit project betekent voor Loo en omgeving dat overlast en blijvende verandering lokaal worden gevoeld. Dit is reden voor terechte zorg en weerstand. Bij de totstandkoming van het tracé zijn de bestaande belangen van de bewoners zwaar gewogen; zij dienen als uitgangspunt voor het ontwerp van de weg. Daar waar het tracé dicht bij woonkernen is gesitueerd is dan ook extra ingezet op inpassing van de weg.

De doorgetrokken A15 zal als nieuw element in het landschap echter zichtbaar en hoorbaar zijn en blijven. In het gewijzigd Standpunt van de minister en in de aanvullende bestuursovereenkomst zijn in aanvulling op het eerdere ontwerp(proces) nadere inpassingsmaatregelen getroffen om het effect van de A15 te verminderen. Denk daarbij aan de uitbuiging van het tracé bij Groessen, het (half)verdiept aanleggen van de A15 en het optrekken van (geluid)wallen.

3.3.7

Het kabinet zoekt de oplossing voor de verkeersknelpunten in verbreding van snelwegen en doortrekking van o.a. de A15. Meer asfalt leidt onherroepelijk tot extra groei van het autoverkeer, met alle negatieve effecten die dat met zich meebrengt. Deze benadering faciliteert juist de groei van het autoverkeer. Dit leidt tot extra uitstoot van CO₂, NO_x en fijn stof, meer geluidhinder en een toenemend ruimtebeslag voor de auto, meer versnippering van natuur en landschap en op termijn tot nóg meer files. Stoppen met het aanleggen van meer asfalt is de meest effectieve manier om de autonome groei van autobezit en autogebruik af te remmen. In combinatie met stevig en doelgericht prijsbeleid en stimulering van duurzame alternatieven is zelfs een daling haalbaar. Participant refereert hierin naar de studie 'Nederland in 2030-2050; twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving' (WLO) van OPBL en CPB. De 1 miljard euro die de doortrekking van de A15 minimaal gaat kosten, moet beter en duurzamer bestemd worden, bijvoorbeeld door investeringen in spoorwegnet, HOV, transferia en snelfietsroutes.

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

Worden de verkeersknelpunten in de regio niet verminderd, dan zorgt dat voor serieuze bereikbaarheidsproblemen op regionaal en (inter)nationaal niveau. Grote delen van het hoofdwegennet raken dan in de spits overbelast, rijksnelheden dalen, verlies-tijden nemen toe en de betrouwbaarheid van het wegennet neemt af. Het wegennet rond Arnhem en Nijmegen is niet toekomstvast en niet robuust, waarbij geldt dat de kwetsbaarheid van het netwerk toch al hoog is door de ligging in rivierengebied waarbij het verkeer maar over enkele bruggen de rivieren kan passeren.

Er is geen goede alternatieve verbinding zolang het laatste deel van de A15 als ontbrekende schakel in het netwerk nog niet is gerealiseerd. De afname van de bereikbaarheid zet de ruimtelijke en economische ontwikkeling onder druk. De spoorweginfrastructuur is niet toereikend voor het oplossen van deze problemen en ook investeringen in HOV, transferia en snelfietsroutes lossen deze niet in voldoende mate op.

Het Rijk heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) de doelstellingen vastgelegd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Het project ViA15 is in het SVIR genoemd als mogelijke nieuwe verbinding. Met het

project ViA15 worden de bereikbaarheid en veiligheid over de weg verbeterd door de doorstroming op en capaciteit, betrouwbaarheid en robuustheid van de weg te vergroten. Daarbij wordt rekening gehouden met de leefomgeving. Zie ook hoofdstuk 2 van de toelichting bij het tracébesluit.

In de notitie 'A15, de ontbrekende schakel' uit 2003 van de provincie Gelderland uit de verkenningsfase is al geconcludeerd dat overheveling van vervoer over weg naar andere vervoerwijzen de problemen die ten grondslag liggen aan de keuze voor Doortrekking Noord, onvoldoende oplost. Hiervoor is dan ook geen alternatief benoemd in de richtlijnen voor het m.e.r. en het advies van de Commissie m.e.r. hierover. Meer informatie over de samenhang van het project met de omgeving staat in hoofdstuk 5 van het hoofdrapport TN/MER.

In het tracébesluit is verder gewerkt met de meest actuele toekomstscenario's, waaraan participant ook refereert (WLO 2). Als verkeersmodel is NRM216 gebruikt, hierin zijn ook de meest recente inzichten over onder meer verkeersstromen verwerkt. De onderzoeken in het tracébesluit zijn aangepast aan deze nieuwe cijfers. Ook met de actuele cijfers en prognoses is nut en noodzaak van het project nog steeds aanwezig en is het voorkeursalternatief nog steeds de beste optie. Zie daarvoor ook de MER-validatie (bijlage 15 bij de toelichting op het tracébesluit).

3.3.8

In het project had ook gekeken moeten worden naar de rol van ander (milieuvriendelijk) verkeer. Het OV en het fietsverkeer zijn onvoldoende meegenomen, de samenhang met de omgeving wordt ontkend. Het ontwerp-tracébesluit en de aanvullende inpassingsmaatregelen bieden dan ook onvoldoende zicht op een coherent integraal plan.

De rol van ander (milieuvriendelijk) verkeer maakte deel uit van de probleemanalyse van de Trajectnota/MER (hoofd rapport, bijvoorbeeld pagina 19 en pagina 21). Het onderwerp komt ook terug in de Nota van Antwoord TN/MER (paragraaf 5.2.3), waarin staat dat in de verkenningsfase de mogelijkheden naar de vergroting van het vervoer over water is bekeken en afgefallen. In de notitie 'A15, de ontbrekende schakel' uit 2003 van de provincie Gelderland uit de verkenningsfase is al geconcludeerd dat overheveling van vervoer over weg naar andere vervoerwijzen de problemen die ten grondslag liggen aan de keuze voor Doortrekking Noord, onvoldoende oplost. Hiervoor is dan ook geen alternatief benoemd in de richtlijnen voor het m.e.r. en het advies van de Commissie m.e.r. hierover. Meer informatie over de samenhang van het project met de omgeving staat in hoofdstuk 5 van het hoofd rapport TN/MER.

De genoemde aspecten – OV, fietsverkeer, samenhang omgeving – zijn dus wel degelijk meegenomen in de algehele afweging om tot dit project en tot uitvoering van alternatief Doortrekking Noord te komen. Dat de minister hierin in samenspraak met de Tweede Kamer andere afwegingen heeft gemaakt dan participant in zijn zienswijze verwoordt, laat onverlet dat er aan genoemde aspecten voldoende aandacht is besteed. Uiteindelijk geeft het tracébesluit het volledig zicht op de samenhang van de te treffen maatregelen.

3.3.9

Het klopt dat er in de omgeving Arnhem – Nijmegen dagelijks files staan. Maar extra asfalt lost dit verkeersprobleem slechts tijdelijk op. Mensen gaan nog verder van hun werk wonen en meer en vaker (per auto) reizen. Participant verwijst in dit verband naar het NOS-journaal van 22-12-2015. Participant pleit voor een andere, creatieve manier van vervoer van mensen en spullen. Initiatieven zoals Slim Reizen laten volgens hem zien dat het wel degelijk mogelijk is om mensen uit de auto te lokken of te verleiden buiten de spits te reizen. Datzelfde geldt voor vrachtverkeer. Er zou veel meer aandacht moeten zijn voor goederenvervoer per trein of water.

De rol van ander (milieuvriendelijk) verkeer maakte deel uit van de probleemanalyse van de Trajectnota/MER (hoofdrapport, bijvoorbeeld pagina 19 en pagina 21). Het onderwerp komt ook terug in de Nota van Antwoord behorende bij de TN/MER (paragraaf 5.2.3), waarin staat dat in de verkenningsfase de mogelijkheden naar de vergroting van het vervoer over water is bekeken en afgefallen.

In de notitie 'A15, de ontbrekende schakel' uit 2003 van de provincie Gelderland uit de verkenningsfase is al geconcludeerd dat overheveling van vervoer over weg naar andere vervoerwijzen de problemen die ten grondslag liggen aan de keuze voor Doortrekking Noord, onvoldoende oplost. Hiervoor is dan ook geen alternatief benoemd in de richtlijnen voor het m.e.r. en het advies van de Commissie m.e.r. hierover. Meer informatie over de samenhang van het project met de omgeving staat in hoofdstuk 5 van het hoofdrapport TN/MER. Overigens zet de minister in op multimodaal transport waarbij zowel de infrastructuur voor water, weg als rail op orde zijn.

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

3.3.10 *Door de economische impuls voor het stimuleren van het bedrijfsleven zal het verkeersnetwerk op termijn zwaarder belast worden. Dat strookt niet met een duurzame oplossing.*

Het verkeersnetwerk in Arnhem krijgt inderdaad te maken met een hogere verkeersprestatie. Dat is niet per se strijdig met een duurzame oplossing, omdat binnen die impuls met flankerend beleid of regelgeving duurzame oplossingen kunnen worden voorgeschreven of gestimuleerd. Op welke wijze economische groei in lijn te krijgen met duurzaamheidsdoelen, valt buiten de reikwijdte van dit tracébesluit. Wel is dit een belangrijk aandachtspunt dat ook de nodige aandacht heeft. Over duurzaam bouwen is in hoofdstuk 3.10 van de toelichting op het tracébesluit enige informatie opgenomen.

3.3.11 *Nut en noodzaak van de doortrekking van de A15 conform het ontwerptracébesluit zijn nog steeds niet voldoende bewezen. Participant geeft meerdere argumenten:*

- *De destijds uitgevoerde Netwerkanalyse in het KAN-gebied vormde een onvoldoende basis voor besluitvorming, de inschatting van kosten/baten was onvoldoende herleidbaar.*
- *In de TN/MER wordt ten aanzien van het alternatief Doortrekking Noord een MKBA van 2,26 berekend. Maar de effecten op het verkeer kloppen niet met deze gepresenteerde MKBA-waarde. De universiteit van Delft kwam in 2014 met een MKBA 1,23 voor DN (Blom, 2014). Het projectbureau bleek te hebben gerekend met een niet-openbare rekenmethode, de Selected Cordon-methode, waardoor het resultaat op de verkeerseffecten een factor 2 beter wordt. Opvallend genoeg is dat het RC1-alternatief met een veel lagere investering uitkomt op een MKBA van 1,8. Ook de toename van verkeer in de komende 100 jaar was gebaseerd op een veel te optimistisch groeiscenario. Een lager groeiscenario leidt tot een MKBA van 0,84. Meer kosten dan baten dus.*
- *De beste oplossing is het RC2-alternatief zoals ook gemeld in de TN/MER.*
- *Als gevolg van de aanleg van de ViA15 neemt de intensiteit in 2030 op de Pleyweg (t.h.v. brug Nederrijn) met nog geen 6% af, terwijl doortrekking van A15 juist was bedoeld om de Pleyroute te ontlasten. Wordt de A15 doorgetrokken, dan zijn er zeer waarschijnlijk ook aanvullende maatregelen nodig om de*

verkeersdruk op de Pleyroute in goede banen te leiden. Dat geldt ook voor de A325/N325.

Op basis hiervan kan worden gesteld dat doortrekking van de A15 niet verstandig is. Het lijkt verstandiger in te zetten op verbeteren van de A325/N325 en daar maatregelen te treffen die er toe doen. Het RC1-alternatief lijkt meer voor de hand te liggen, zeker als aanvullende milieumaatregelen worden getroffen.

Vooropgesteld wordt dat de MKBA een belangrijke informatieve rol vervult bij een publiek investeringsbesluit, zoals het tracébesluit voor de aanleg van de Doortrekking Noord van de A15. In het standpunt van de minister is de MKBA genoemd als een onderdeel van de overwegingen die hebben geleid tot de keuze voor dit doortrekkingsalternatief. Dat gemotiveerde standpunt is opgenomen in de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu van 16 januari 2012, Tweede Kamer 2011-2012, 29 385, nr.66 (zie ook bijlage 9 van de toelichting op het tracébesluit).

In de MKBA voor ViA15 heeft het Doortrekkingsalternatief Noord een baten-kostenverhouding van 2,25 (met tol). De in de zienswijze genoemde andere alternatieven, te weten Regiocombi 1 en Regiocombi 2, laten een lagere baten-kostenverhouding zien van respectievelijk 1,22 en 1,32. Bovendien zijn de indirecte effecten van het Doortrekkingsalternatief Noord aanzienlijk positiever dan de beide Regiocombi-alternatieven. Dat pleit, afgezien van de andere voordelen van de variant Doortrekking Noord, voor dit alternatief boven een van de Regiocombi-varianten.

Wat de Selected Cordon-methode betreft: deze gaat uit van relevante verkeersrelaties. Relaties die niet door het onderzoeksgebied (cordon) lopen en daarmee niet relevant zijn maar wel voor ruis in de modeluitkomsten zorgen, worden buiten beschouwing gelaten. Daarmee wordt een stabiele uitkomst gecreëerd die recht doet aan het project(gebied). Vanwege die vermindering van ruis is de Cordon-methode als best practice opgenomen in het kwaliteitsplan van het NRM en wordt deze methode algemeen toegepast.

Participant stelt dat de rekenresultaten een factor 2 hoger uitvallen; dat is een ongefundeerde stelling. Wat er ook zij van het argument dat het ingebrachte onderzoek geschikter of correcter zou zijn: de Cordon-methode is een gangbare methode die vanwege de stabiele resultaten ook gebruikt wordt als standaardrekenmethode bij het NRM. Het NRM wordt algemeen als een deugdelijk en betrouwbaar verkeersmodel erkend, zo blijkt (ook) uit de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State.

Uit de MER-validatie (bijlage 15 de toelichting op het tracébesluit) blijkt verder dat de doortrekkings- en bundelingsalternatieven voor de effecten op het doelbereik onderling nog steeds beter scoren dan de Regiocombi-alternatieven. Dat is conform de Trajectnota/MER die de minister heeft gebruikt voor de verantwoording van de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord. In de verhoudingen zoals gepresenteerd in die Trajectnota/MER treedt derhalve geen significante wijziging op als het meest recente toekomstscenario wordt gebruikt (WLO2, scenario hoog).

De effecten op het doelbereik in de Trajectnota/MER worden in belangrijke mate bepaald door verkeerseffecten in de categorieën filebekorting, verbeteren doorstroming, vermindering reistijd, verbeteren toekomstvastheid, robuustheid en betrouwbaarheid. Ook in de MKBA is reistijdwinst de meest bepalende bate. Indien met de nieuwste verkeerscijfers uit NRM 2016 (gebaseerd op WLO2, hoog scenario) een nieuwe MKBA zou worden gemaakt, is er geen aanleiding te veronderstellen dat ten aanzien van de relatieve verhoudingen tussen de alternatieven wel significante verschillen zullen optreden.

De conclusie is dat de destijds uitgevoerde Trajectnota/MER en MKBA nog steeds ten grondslag kunnen worden gelegd aan de keuze voor de Doortrekkingsvariant Noord,

die in het tracébesluit definitief is uitgewerkt en vastgesteld

Het deelrapport Verkeer dat als bijlage is gevoegd bij de toelichting van het tracébesluit is voor het tracébesluit geactualiseerd op basis van het verkeersmodel NRM 2016. In dit deelrapport wordt beschreven dat de afname van de verkeersintensiteit op de Pleyroute (t.h.v. brug Nederrijn) 9% is in 2033. In het deelrapport Verkeer bij het ontwerptracébesluit was dat inderdaad nog berekend op 6% (NRM 2014) voor het prognosejaar 2030.

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden verder toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

3.3.12 *Participant vindt naar aanleiding van het deelrapport Verkeer van het ontwerptracébesluit dat de ViA15 geen substantiële verbetering voor de Pleyroute is. Er zijn op diverse plekken opstoppingen te verwachten. Ook zal de verkeersdruk vanaf het havengebied Rotterdam niet afnemen. Hetzelfde geldt voor de verkeersintensiteit. Het ontwerptracébesluit bevat geen visie over hoe op langere termijn een afname van het verkeer in de regio Arnhem-Nijmegen kan worden gerealiseerd. Ook zijn de resultaten niet beschreven, die tot nu toe geleid hebben tot verbetering van de verkeersintensiteit. Volgens participant zijn na 40 jaar conclusies te trekken over maatregelen die substantieel bijdragen aan de oplossing voor dit steeds terugkerende verkeersprobleem: verbetering van het openbaar vervoer en een intensiever gebruik van de rivierwegen (inclusief containerafslaghavens) en de Betuwelijn. Zo kan minstens 1 miljard euro anders worden besteed.*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

De minister zet in op multimodaal transport waarbij de infrastructuur voor zowel water, weg als rail op orde is. De verkeersdruk vanuit Rotterdam zal niet afnemen, de verwachting is juist dat het verkeer toeneemt. Dit in combinatie met de bestaande problematiek op het wegennet in de regio Arnhem-Nijmegen is reden om het netwerk met dit project robuuster te maken. De problematiek op de Pleyroute wordt zeker niet volledig opgelost, maar als er niets gebeurt neemt deze alleen maar toe, zo blijkt uit de TN/MER en de MER-validatie.

Wat de visie op vermindering van de verkeersdruk in de regio betreft, is het van belang te vermelden dat met de meest actuele prognoses en vervoersscenario's is gewerkt (WLO2). De toevoeging van extra capaciteit en een extra route levert een significante bijdrage aan de bereikbaarheid op regionaal en nationaal niveau. Het verkeersmodel (NRM) houdt rekening met de reeds aangepakte knelpunten in het wegennet in de regio, bijvoorbeeld op de A50 en de A12. Nochtans is het netwerk kwetsbaar en heeft het te maken met dagelijkse files.

In de planstudie is gewerkt met diverse groeiscenario's- en prognoses over de jaren. Groei van het verkeer is daarin nog steeds de conclusie. Politiek-bestuurlijk is ervoor gekozen die groei te faciliteren, door capaciteit en robuustheid te vergroten. Een ander mogelijk instrument om de groei op te vangen is een betere verdeling van de intensiteiten over de dag, bijvoorbeeld door beprijzing. Hierover is nog geen besluit genomen. Beprijzing maakt dan ook geen deel uit van de besluitvorming in het kader van dit tracébesluit.

- 3.3.13 *De verwachtingen over de voordelen van de doortrekking voor het internationale verkeer zijn in het tracébesluit terecht niet hooggespannen. Toch acht participant ze nog te hoog. Als een substantieel deel van het verkeer dat nu kiest voor de E31 overstapt naar de E35, leidt dat tot verstoppingen bij de grensovergang. In de zeventiger jaren is hiervoor al van Duitse zijde gewaarschuwd. De Duitsers hebben destijds gevraagd om de A15 niet te verlengen naar de A12, maar in verbinding te brengen met de Links Rheinische Autobahn die toen in aanbouw was. Deze verbinding (E31) is toen aangelegd, via de wegen A50 en A73. Daarbij zijn de knooppunten zo vormgegeven dat het internationale verkeer soepel kan worden afgewikkeld. Een uitzondering vormen de klaverbladen in de A50 ter weerszijden van de Waal. Deze klaverbladen kennen in één rijrichting een linksaffer. Die kan echter zo nodig door een fly-over worden vervangen.*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

De verkeersprognoses bij het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op het hoge economische groeiscenario (Global Economy) van het Centraal Planbureau. Hieruit blijkt geen knelpunt op de A12 ter hoogte van de grensovergang. Voor het opstellen van het tracébesluit zijn de verkeersprognoses geactualiseerd, zie daarvoor hoofdstuk 4 van de toelichting op het tracébesluit en het deelrapport Verkeer (bijlage 1 bij de toelichting). Hierin zijn de nieuwste inzichten over de economische en bevolkingsontwikkeling in Nederland meegenomen.

De klaverbladen aan weerszijden van de Waal (knooppunt Ewijk en Valburg) zijn onlangs aangepast, waarbij voor de doorgaande verbinding E31 de krappe lussen zijn vervangen door fly-overs. Deze ontwikkelingen zitten in het verkeersmodel. Er is dus geen sprake van een onderschatting.

- 3.3.14 *De filevorming op de A15 en de verwachte ontlasting van de A15 zullen zeer beperkt zijn. De filevorming komt met name in het westen van land voor. In het oostelijk deel is de filevorming op het huidige traject beperkt. Dit valt vooral te verklaren door forensenverkeer tussen Arnhem en Nijmegen, dat op zich niet zal afnemen. De uitbreiding van de A12 naar 3 rijstroken zorgt voor een betere doorstroming van vakantie- en vrachtverkeer naar Duitsland.*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

De basis voor de realisatie van de ViA15 ligt onder meer in prognoses van de langetermijnontwikkeling (2030) van het verkeer in Nederland in het algemeen en de regio Arnhem-Nijmegen in het bijzonder. Daaruit blijkt dat ook op de lange termijn sprake is van groei van het verkeer. De doortrekking van de A15 betekent een extra kruising van de Nederrijn. Hierdoor zal de intensiteit op de overige rivierkruisingen in de regio afnemen: de A50, de Pleyroute, de stadsbruggen van Arnhem en de Rijnbrug bij Emmerich. De doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12 zorgen er ook voor dat het onderliggend wegennet wordt ontlast. De aanleg van de nieuwe A15 draagt dus bij aan het terugdringen van de filevorming op de A12 en het verlagen van de verkeersdruk op andere delen van het netwerk. Dat effect wordt niet bereikt door alleen uitbreiding van de A12, zo blijkt onder meer uit onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de TN/MER.

- 3.3.15 *Er wordt rekening gehouden met een intensiteit op de A15 van 45.000 mvt/etm ter hoogte van de kruising met het Pannerdensch Kanaal. De vermindering van de ver-*

keersdruk op de Pleyroute bij dezelfde kruising is zeer beperkt: slechts 6%. Dit komt overeen met circa 5.000 mvt/emt. Terwijl de doortrekking van de A15 juist is bedoeld om de verkeersdruk op deze route te verminderen. In eerdere studies scoorde het Regiocombi(structuur)-alternatief beter als meest milieuvriendelijk. Ook zijn er belangrijk minder kosten mee gemoeid. Participant verzoekt het definitieve tracébesluit niet vast te stellen. Verder verzoekt participant een nadere afweging te maken tussen doortrekking van de A15 en de eerder onderzochte alternatieven van het Regiocombi(structuur)-alternatief.

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

De minister heeft deze (nadere) afweging tussen de in de Trajectnota/MER uiteengezette alternatieven reeds gemaakt. Deze afweging, waarin alle relevante belangen zijn meegenomen, heeft geleid tot de keuze voor de uitvoeringsvariant: Doortrekking Noord. Meer dan de overige onderzochte varianten, waaronder het Regiocombi-alternatief, voldoet Doortrekking Noord aan de gestelde doelstelling: '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'.

Het deelrapport Verkeer (bijlage bij de toelichting) is voor het tracébesluit geactualiseerd op basis van het verkeersmodel NRM 2016. In dit deelrapport wordt beschreven dat de afname van de verkeersintensiteit op de Pleyroute (t.h.v. brug Nederrijn) 9% is in 2033. In het deelrapport Verkeer bij het ontwerptracébesluit was dat inderdaad nog berekend op 6% (NRM 2014) voor het prognosejaar 2030.

3.3.16 *De sobere variant van het Regiocombi-alternatief (RCA) komt het meest overeen met wat participant nastreeft; forse investeringen in met name OV en aanvullend beperkte capaciteitsuitbreidingen in het bestaande wegennet. Bijvoorbeeld met ongelijkvloerse kruisingen en een lagere snelheid op de Pleyroute. Hierdoor wordt de doorstroming verbeterd en neemt de capaciteit toe. Extra verkeer leidt dan niet tot negatieve milieueffecten. Deze investeringen (op Pleyroute) zijn zinvoller dan aanleg van viA15, die volgens het ontwerptracébesluit tot een afname in verkeersintensiteit leidt van nog geen 6% op de Pleyroute.*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

Worden de verkeersknelpunten in de regio niet verminderd, dan zorgt dat voor serieuze bereikbaarheidsproblemen op regionaal en (inter)nationaal niveau. Grote delen van het hoofdwegennet raken dan in de spits overbelast, rijnsnelheden dalen, verlies-tijden nemen toe en de betrouwbaarheid van het wegennet neemt af. Het wegennet is niet toekomstvast en niet robuust, waarbij geldt dat de kwetsbaarheid van het netwerk toch al hoog is door de ligging in rivierengebied waarbij het verkeer maar over enkele bruggen de rivieren kan passeren. Er is geen goede alternatieve verbinding zolang het laatste deel van de A15 als ontbrekende schakel in het netwerk nog niet is gerealiseerd. De afname van de bereikbaarheid zet de ruimtelijke en economische ontwikkeling onder druk. De spoorweginfrastructuur is niet toereikend voor het oplossen van deze problemen en ook investeringen in HOV, transferia en snel-fietsfiets lossen die niet in voldoende mate op.

Het deelrapport Verkeer (bijlage bij de toelichting op het tracébesluit) is voor het tracébesluit geactualiseerd op basis van het verkeersmodel NRM 2016. In het deel-

rapport Verkeer wordt beschreven dat de afname van de verkeersintensiteit op de Pleyroute (t.h.v. brug Nederrijn) 9% is in 2033. In het deelrapport Verkeer bij het ontwerp tracébesluit was dat inderdaad nog berekend op 6% (NRM 2014) voor het prognosejaar 2030.

- 3.3.17 *Het Regiocombi 1-alternatief is afgewezen met het argument dat met het doortrekken van de A15 en het creëren van een parallelle route een extra evacuatierroute ontstaat. Dat is volgens participant onvoldoende basis om RC1 af te wijzen. Participant is bovendien van mening dat in tijden van bezuiniging de afweging tussen 400 miljoen euro en 840 miljoen euro zeer relevant is. In combinatie met transportinnovaties als ITS, zelfrijdende voertuigen en automatische afstand geleiding kunnen de verbeteringen zoals voorgesteld in RC1 worden ingezet om de robuustheid van het wegennet en de doorstroming te verbeteren en een groter verkeersaanbod te verwerken. Het RC1-alternatief is ontwikkeld om de problemen op het hoofdwegennet in de regio op te lossen, door verbreding van bestaande wegen en actief stimuleren van OV.*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

- 3.3.18 *De DN-Zuid variant zou volgens participant een betere keuze zijn dan DN-Noord. De Zuid variant geeft minder overlast aan de kernen van Loo, Groessen en Duiven (Nieuweling). Daarbij zou de Helhoek niet gesplitst worden, wanneer wordt gekozen voor ligging tussen Helhoek en Zevenaar West. Er zou bespaard worden op inpassingskosten, die nu moeten worden aangewend voor goede inpassing bij Helhoek en Zevenaar West.*

De brief van de minister van 16 januari 2012 aan de Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 29 385, nr. 66 (onder 'Toelichting op keuze', E. 'Kosten') laat zien dat de kosten van Doortrekking Zuid boven het beschikbare budget liggen. De hogere kosten worden veroorzaakt doordat dit alternatief een verdiepte ligging heeft bij Zevenaar en de Betuweroute en de spoorlijn Arnhem-Emmerich onderdoor kruist. Deze uitvoeringsvariant is hierdoor niet realiseerbaar. Verder is het zo dat enkele kernen weliswaar meer worden gespaard, maar dat het tracé dicht bij Boerenhoek en diverse woonwijken van Zevenaar ligt. Dit zou aanvullende inpassingsmaatregelen vragen, waarbij de inpassing in Boerenhoek extra complex was geworden vanwege een hoge ligging relatief dicht langs de woningen.

- 3.3.19 *In de aanloop naar dit ontwerp tracébesluit zijn verschillende varianten in meer of mindere mate uitgewerkt. Alternatief Regiocombi 1 is het alternatief dat het minst belastend is voor mens en milieu. Participant vraagt RWS dit te bevestigen. Kan dat niet, kan RWS dan aangeven welke variant het minst milieubelastend is en op welke manier dit wordt gestaafd?*

Het in de Trajectnota/MER beschreven meest milieuvriendelijk alternatief (ook wel MMA) staat in hoofdstuk 8 van het hoofdrapport. Hier valt te lezen dat dit alternatief bestaat uit het Regiocombi 2-alternatief, aangevuld met specifieke (milieu)maatregelen. De staving daarvan komt terug in genoemd hoofdstuk en de bij het hoofdrapport horende bijlagen.

Er zijn verschillende redenen om niet voor de Regiocombi(structuur)-alternatieven te kiezen. Doelstelling voor het project is: '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 leefom-

geving'. De gekozen uitvoeringsvariant, Doortrekking Noord, zorgt voor een betere doorstroming, robuustheid, hoogwaterveiligheid en toekomstvastheid dan de Regiocombi(structuur)-alternatieven. Een nieuwe A15 heeft ook vanuit het oogpunt van een extra evacuatieroute ten oosten van Arnhem-Nijmegen de voorkeur, bij ontruiming in het geval van hoogwater. De Regiocombi(structuur)-alternatieven geven slechts een beperkte verbetering van de bestaande evacuatieroutes.

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden verder toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen. De keuze voor de doortrekkingsvariant is gevalideerd aan de hand van de actuele verkeerscijfers- en prognoses. Daaruit blijkt dat de keuze voor de Doortrekking Noord nog steeds kan worden onderbouwd met de scores uit de TN/MER. Zie daarvoor ook bijlage 15 bij de toelichting op het tracébesluit (MER-validatie).

3.3.20 *Vanaf het begin is er steeds van uitgegaan dat de gezamenlijke doelstelling van provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem Nijmegen en toenmalige minister van V&W (nu I&M) het beste gerealiseerd kan worden met doortrekken van de A15. In het Standpunt Doortrekking A15 van de minister van I&M wordt het RegiocombiAlternatief (RCA) slechts om 2 redenen afgewezen:*

- *Het RCA biedt geen parallelle route, maar wel meer capaciteit op bestaande wegen. Dit zorgt voor slechts een beperkte betere robuustheid.*
- *Het RCA geeft alleen een beperkte verbetering van bestaande evacuatieroutes.*

Het RCA scoort voor de overige punten, zoals kosten en effecten op omgeving, natuur en landschap, echter aanzienlijk beter dan het Doortrekkingsalternatief. Met een kwantitatieve beoordeling zouden deze effecten goed in beeld gebracht moeten worden. In het Standpunt Doortrekking A15 en in het ontwerptracébesluit wordt niet ingegaan op recente innovatieve ontwikkelingen die het mogelijk maken innovatieve en infrastructurele aanpassingen in samenhang te realiseren. De combinatie van het RCA en nieuwe mogelijkheden als Smart Mobility en Intelligente Transportsystemen (ITS) leidt, op een toekomstgerichte manier, ook tot een robuust netwerk en verdere verbetering van evacuatiemogelijkheden.

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

Er zijn verschillende redenen om niet voor de Regiocombi(structuur)-alternatieven te kiezen. Doelstelling voor het project is: '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'. De gekozen uitvoeringsvariant, Doortrekking Noord, zorgt voor een betere doorstroming, robuustheid, hoogwaterveiligheid en toekomstvastheid dan de Regiocombi(structuur)-alternatieven. Een nieuwe A15 heeft ook vanuit het oogpunt van een extra evacuatieroute ten oosten van Arnhem-Nijmegen de voorkeur, bij ontruiming in het geval van hoogwater. De Regiocombi(structuur)-alternatieven geven slechts een beperkte verbetering van de bestaande evacuatieroutes.

In de Trajectnota/MER (p. 25) zijn 7 alternatieven, niet uitsluitend het doortrekkingsalternatief, voor de ViA15 beschreven en – ook kwantitatief – beoordeeld. De gemotiveerde keuze voor de Doortrekkingsvariant Noord is te lezen in de brief van de minister aan de Tweede Kamer der Staten Generaal van 16 januari 2012, Tweede Kamer, 2011-2012, 29 385, nr.66. Nieuwe mogelijkheden als Smart Mobility en

Intelligente Transportsystemen zijn relevante toekomstige ontwikkelingen, maar op dit moment niet voldoende concreet om de beoordeling van de alternatieven mede op te baseren.

Participant wordt ook verwezen naar de uitgevoerde MKBA, waarin de baten-kostenverhouding voor het Doortrekkingsalternatief Noord duidelijk hoger is dan die van de Regiocombi-alternatieven.

- 3.3.21 *De juiste oplossing is het RC2-alternatief, zoals ook al geconcludeerd in de TN/MER hfd. 8. Participant pleit ervoor het vrijkomende geld te besteden aan de verbetering van de A12-A18 en het kruisingvrij maken van de Pleyroute.*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

Er zijn verschillende redenen om niet voor de Regiocombi(structuur)-alternatieven te kiezen. Doelstelling voor het project is: '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'. De gekozen uitvoeringsvariant, Doortrekking Noord, zorgt voor een betere doorstroming, robuustheid, hoogwaterveiligheid en toekomstvastheid dan de Regiocombi(structuur)-alternatieven. De doortrekking van de A15 heeft ook vanuit het oogpunt van een extra evacuatie route ten oosten van Arnhem-Nijmegen de voorkeur, bij ontruiming in het geval van hoogwater. De Regiocombi(structuur)-alternatieven geven slechts een beperkte verbetering van de bestaande evacuatie routes. Het kruisingvrij maken en verbeteren van de Pleyroute maakt deel uit van het RC1-alternatief. De verbetering en verbreding van de A18/N18 maakt deel uit van het gelijknamige project.

- 3.3.22 *In de berekeningen zijn de laatste economische en demografische ontwikkelingen niet meegenomen. Hierdoor is uiteindelijk een onjuiste beslissing genomen, namelijk het doortrekken van de A15 ten koste van het Regiocombi-alternatief.*

De Trajectnota/MER is bij het tracébesluit gevalideerd voor de laatste ontwikkelingen, inclusief een geactualiseerd verkeersmodel NRM 2016. Uit de MER-validatie (bijlage 15 bij de toelichting) blijkt dat de doortrekkings- en bundelingsalternatieven voor de effecten op het doelbereik onderling nog steeds beter scoren dan de Regiocombi-alternatieven. Dat is conform de TN/MER die de minister heeft gebruikt voor de verantwoording van de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord. In de verhoudingen zoals gepresenteerd in die TN/MER treedt derhalve geen significante wijziging op als het meest recente toekomstscenario wordt gebruikt (WLO2, scenario hoog).

- 3.3.23 *Doortrekking van de A15 is helemaal niet de goedkoopste optie. Dat is volgens participant de verbreding van de N325. Participant zou graag zien dat (de gevolgen van) het project nog nader worden onderzocht, voordat daadwerkelijk tot aanleg wordt overgegaan. Participant noemt het jammer dat de A15 zo dicht langs het mooie dorp Groessen komt te liggen.*

Verbreding van de N325 is niet meegenomen als alternatief. Doelstelling van het project is juist een vermindering van de verkeersbelasting van de Pleyroute. Verbreding zou leiden tot een vermeerdering van de verkeersbelasting.

- 3.3.24 *Nut en noodzaak van het project zijn onvoldoende aangetoond. Participant voert hiervoor de volgende argumenten aan:*

- *In het ontwerptracébesluit wordt niet ingegaan op het feit dat voor TN/MER verkeerde uitgangspunten zijn genomen. Slechts het hoogste verkeers- en economische groeiscenario is gebruikt. Dit scenario bleek gaandeweg al achterhaald te zijn.*
- *Er wordt nog steeds uitgegaan van de hoogste groeiscenario's voor woningbouw, bevolkingsgroei en economische ontwikkelingen. Met dergelijke onrealistische scenario's als uitgangpunt klopt de becijferde onderbouwing niet. Dat maakt de TN/MER feitelijk onjuist.*

Uit deze punten blijkt dat het doel van het project is veranderd, wat de TN/MER feitelijk onjuist maakt.

- *Het ministerie van I&M gaf in 2012 duidelijk aan wat nut en noodzaak van doortrekking A15 was. Dat ging slechts over het verminderen van files, verbeteren van doorstroming en terugdringen verkeersbelasting op de Pleyroute. Participant verwijst voor de onderbouwing van dit argument naar de bijlage 1 bij de zienswijze.*
- *Verkeerstellingen op de Pleyroute weerleggen de motivatie voor nut en noodzaak. Met aanleg van de A15 krijgt de Pleyroute slechts 6% minder verkeersbelasting. Dit toont aan dat ondanks de aanleg van de A15 de belasting op de Pleyroute hoog is en blijft. Dit geldt ook voor aansluitende weggedelen.*

Voor de TN/MER is NRM 3.0.4 gebruikt. Voor het ontwerptracébesluit was dat NRM 2014 (oost) en voor het tracébesluit NRM 2016 (oost). In alle gevallen is voor de berekening van de verkeerseffecten als input het hoge groeiscenario toegepast. In de verkeersrapportages voor het wegontwerp en de milieueffecten wordt standaard het hoge groeiscenario toegepast om bij een aantrekkende economie en stijgende mobiliteit op de weg niet direct met capaciteitsproblemen te worden geconfronteerd. Zou het ontwerp gebaseerd zijn op een laag scenario, dan is er een kans dat bij aantrekkende groei het ontwerp niet meer voldoet en er wederom een knelpunt ontstaat. Dit is in strijd met de doelstelling van het project om een robuust en toekomstvast netwerk te creëren. Om onderschatting van milieueffecten te voorkomen wordt tevens uitgegaan van een hoog groeiscenario (*worst case* voor milieueffecten).

Zou actualisatie van de TN/MER inhouden dat een laag groeiscenario moet worden toegepast, dan kan dat alleen als een hele nieuwe TN/MER wordt uitgevoerd. Voor de TN/MER geldt net als voor de MKBA, dat voor de verkeerseffecten NRM 3.0.4 is gebruikt. Dit NRM was enkel ingericht op het EC-scenario. Een hele nieuwe TN/MER is in deze fase van het MIRT-proces niet opportuun en ook niet noodzakelijk. Een TN/MER genereert geen eindbeoordeling, maar beschrijft en waardeert de alternatieven zodat deze met elkaar kunnen worden vergeleken op de effecten op doelbereik en milieu.

Zou actualisatie inhouden dat met de nieuwste WLO-scenario's moet worden gewerkt, dan is dat gebeurd in de MER-validatie (bijlage 15). Input van het nieuwste WLO2-scenario (2015) heeft geleid tot een verlaging van de verkeersintensiteiten per etmaal in het studiegebied. Zie hiervoor ook hoofdstuk 4 van de MER-validatie, meer specifiek tabel 4.2.1.1. Dit betreft dus niet de toepassing van een hoog of laag groeiscenario binnen één WLO-scenario, maar de bijstelling van de groei van het verkeer binnen de reeks toegepaste en geactualiseerde WLO-toekomstscenario's van TN/MER, ontwerptracébesluit tot tracébesluit.

Uit de MER-validatie blijkt dat de doortrekkings- en bundelingsalternatieven voor de effecten op het doelbereik onderling nog steeds beter scoren dan de Regiocombi-alternatieven. Dat is conform de TN/MER die de minister heeft gebruikt voor de verantwoording van de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord. In de verhoudingen zoals gepresenteerd in die TN/MER treedt derhalve geen significante wijziging als het meest recente toekomstscenario wordt gebruikt (WLO2, scenario hoog).

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen. De doelstelling van het project staat vermeld in hoofdstuk 2.2 van de toelichting op het tracébesluit. Daaruit moge blijken dat die breder is dan alleen de effecten op de Pleyroute.

- 3.3.25 *De verkeersdruk op de Pleyroute neemt nauwelijks af met de aanleg van ViA15. Als gevolg van de aanleg van de ViA15 neemt de intensiteit in 2030 op de Pleyweg (t.h.v. brug Nederrijn) met nog geen 6% af, terwijl doortrekking van A15 juist was bedoeld om de Pleyroute te ontlasten. Ook worden op de doorgetrokken A15 in 2030 slechts 45.000 motorvoertuigen per etmaal verwacht, tegenover 82.000 op de Pleyroute. Dit ontwerptractébesluit voldoet dan ook niet aan een van de belangrijkste projectdoelstellingen, namelijk het ontlasten van de Pleyroute.*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

Worden de verkeersknelpunten in de regio niet verminderd, dan zorgt dat voor serieuze bereikbaarheidsproblemen op regionaal en (inter)nationaal niveau. Grote delen van het hoofdwegennet raken dan in de spits overbelast, rijsnelheden dalen, verlies-tijden nemen toe en de betrouwbaarheid van het wegennet neemt af. Het wegennet is niet toekomstvast en niet robuust, waarbij geldt dat de kwetsbaarheid van het netwerk toch al hoog is door de ligging in rivierengebied waarbij het verkeer maar over enkele bruggen de rivieren kan passeren. Er is geen goede alternatieve verbinding zolang het laatste deel van de A15 als ontbrekende schakel in het netwerk nog niet is gerealiseerd. De afname van de bereikbaarheid zet de ruimtelijke en economische ontwikkeling onder druk.

Er zijn verschillende redenen om niet voor de Regiocombi(structuur)-alternatieven te kiezen. Doelstelling voor het project is: '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'. De gekozen uitvoeringsvariant, Doortrekking Noord, zorgt voor een betere doorstroming, robuustheid, hoogwaterveiligheid en toekomstvastheid dan de Regiocombi(structuur)-alternatieven. Doortrekking van de A15 heeft ook vanuit het oogpunt van een extra evacuatie route ten oosten van Arnhem-Nijmegen de voorkeur, bij ontruiming in het geval van hoogwater. De Regiocombi(structuur)-alternatieven geven slechts een beperkte verbetering van de bestaande evacuatie routes.

Het deelrapport Verkeer (bijlage 1 bij de Toelichting) is voor het tracébesluit geactualiseerd op basis van het verkeersmodel NRM 2016. In dit deelrapport wordt beschreven dat de afname van de verkeersintensiteit op de Pleyroute (t.h.v. brug Nederrijn) 9% is in 2033. Op de A325 Elst - Ressen worden 77.000 voertuigen verwacht en op de N325 ter hoogte van de brug over de Nederrijn 82.000. Op de verlengde A15 worden in 2030 32.000 voertuigen verwacht.

- 3.3.26 *De effecten van het ontwerptractébesluit op de robuustheid van het wegennet is te beperkt onderbouwd. De robuustheid neemt niet automatisch toe door uitbreiding van het aantal parallel lopende wegen of toevoegen van aansluitingen. De bestaande robuustheid wordt ook overdreven: de fly-over bij Velperbroek kent geen 10 maar 4 rijstroken.*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit.

Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

De minister heeft in de Trajectnota/MER van 2011 de mogelijke varianten voor een ViA15 geïnventariseerd. Een belangrijke doelstelling is dat de robuustheid van het hoofdwegennet wordt vergroot. Van de aanleg van de A15 profiteert verkeer tussen het zuidelijk deel van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, de Achterhoek, Liemers en Duitsland. Door verlenging van de A15 neemt de kwetsbaarheid van het netwerk af, omdat bij ongevallen of drukte op de A12 een alternatieve verbinding beschikbaar is. Hierdoor vermindert ook de reistijd. Doortrekking van de A15 heeft ook vanuit het oogpunt van een extra evacuatieroute ten oosten van Arnhem-Nijmegen de voorkeur, bij ontruiming in het geval van hoogwater.

3.3.27 *Als het geld voor dit project dan toch moet worden uitgegeven aan een weg, investeer dan in de verbreding van de bestaande A12 en/of de Pleyroute. De dagelijkse files hier worden niet opgelost door de A15 door te trekken.*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

Worden de verkeersknelpunten in de regio niet verminderd, dan zorgt dat voor serieuze bereikbaarheidsproblemen op regionaal en (inter)nationaal niveau. Grote delen van het hoofdwegennet raken dan in de spits overbelast, rijnsnelheden dalen, verlies-tijden nemen toe en de betrouwbaarheid van het wegennet neemt af. Het wegennet is niet toekomstvast en niet robuust, waarbij geldt dat de kwetsbaarheid van het netwerk toch al hoog is door de ligging in rivierengebied waarbij het verkeer maar over enkele bruggen de rivieren kan passeren. Er is geen goede alternatieve verbinding zolang het laatste deel van de A15 als ontbrekende schakel in het netwerk nog niet is gerealiseerd. De afname van de bereikbaarheid zet de ruimtelijke en economische ontwikkeling onder druk.

Er zijn verschillende redenen om niet voor de Regiocombi(structuur)-alternatieven te kiezen. Doelstelling voor het project is: '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'. De gekozen uitvoeringsvariant, Doortrekking Noord, zorgt voor een betere doorstroming, robuustheid, hoogwaterveiligheid en toekomstvastheid dan de Regiocombi(structuur)-alternatieven. Doortrekking van de A15 heeft ook vanuit het oogpunt van een extra evacuatieroute ten oosten van Arnhem-Nijmegen de voorkeur, bij ontruiming in het geval van hoogwater. De Regiocombi(structuur)-alternatieven geven slechts een beperkte verbetering van de bestaande evacuatieroutes.

Het deelrapport Verkeer (bijlage 1 bij de toelichting) is voor het tracébesluit geactualiseerd op basis van het verkeersmodel NRM 2016. In dit deelrapport wordt beschreven dat de afname van de verkeersintensiteit op de Pleyroute (t.h.v. brug Nedderrijn) 9% is in 2033.

3.3.28 *Het doortrekken van de A15 is niet bepaald de slimste of meest economische oplossing voor de verkeersproblematiek in de regio Arnhem – Nijmegen. Het meeste woon-werkverkeer vindt plaats binnen het gebied Arnhem – Nijmegen – Apeldoorn – Ede, alsmede richting het westen. Dat verkeer kiest nu de Pleyroute, en dat zal na doortrekking van de A15 niet anders zijn. De huidige A15 wordt ontlast door de verbreding van de A50 (Ewijk – Grijsoord) en de A12 (Ede – Grijsoord en Waterberg – Velperbroek). Specifiek voor vrachtverkeer geldt dat het Ruhrgebied-Noord vanuit Rotterdam na de verbeteringen op de A12 en A50 even zo snel/kort via de A73/A77*

reist als via een doorgetrokken A15. Overigens passeert het meeste internationale vrachtverkeer de Nederlands-Duitse grens bij de A1 (Enschede) en de A73 (Venlo). Bovendien vindt naar verwachting een verschuiving plaats van goederenvervoer over weg naar vervoer over spoor. Participant stelt nut en noodzaak van doortrekking dan ook ter discussie. Het kapitaal dat wordt vrijgespeeld door af te zien van doortrekking kan worden aangewend voor een betere oplossing die de verkeersproblematiek wél het hoofd biedt. Zoals ondertunneling van de Pleyroute ter hoogte van Presikhaaf – Velp.

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de Toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

Worden de verkeersknelpunten in de regio niet verminderd, dan zorgt dat voor serieuze bereikbaarheidsproblemen op regionaal en (inter)nationaal niveau. Grote delen van het hoofdwegennet raken dan in de spits overbelast, rijsnelheden dalen, verlies-tijden nemen toe en de betrouwbaarheid van het wegennet neemt af. Het wegennet is niet toekomstvast en niet robuust, waarbij geldt dat de kwetsbaarheid van het netwerk toch al hoog is door de ligging in riviereengebied waarbij het verkeer maar over enkele bruggen de rivieren kan passeren. Er is geen goede alternatieve verbinding zolang het laatste deel van de A15 als ontbrekende schakel in het netwerk nog niet is gerealiseerd. De afname van de bereikbaarheid zet de ruimtelijke en economische ontwikkeling onder druk.

Er zijn verschillende redenen om niet voor de Regiocombi(structuur)-alternatieven te kiezen. Doelstelling voor het project is: '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'. De gekozen uitvoeringsvariant, Doortrekking Noord, zorgt voor een betere doorstroming, robuustheid, hoogwaterveiligheid en toekomstvastheid dan de Regiocombi(structuur)-alternatieven. Een nieuwe A15 heeft ook vanuit het oogpunt van een extra evacuatie-route ten oosten van Arnhem-Nijmegen de voorkeur, bij ontruiming in het geval van hoogwater. De Regiocombi(structuur)-alternatieven geven slechts een beperkte verbetering van de bestaande evacuatie-routes.

- 3.3.29 *Participant vraagt zich af in hoeverre de gekozen oplossing bijdraagt aan het verminderen van de druk op het onderliggend wegennet. Participant woont in Huissen, waar de huidige A15 eindigt met een op- en afrit. De routes voor alle bestemmingen vanuit Huissen (met uitzondering van de Achterhoek en Ruhrgebied-Noord) blijven na doortrekking hetzelfde. Gevolg: minder verkeer van Bemmelen door Huissen, maar meer verkeer van Huissen naar Bemmelen. Per saldo verandert er niet veel, maar er zal wel meer verkeer vanuit Arnhem-Zuid met bestemming Achterhoek en Ruhrgebied-Noord via Huissen naar de oprit A15 gaan. Er komen dus meer verkeersbewegingen bij. Extra asfalt leidt altijd tot extra verkeer.*

De doelstelling is niet gericht op vermindering van verkeer, maar op het robuust en toekomstgericht faciliteren van de verkeersgroei. Over het algemeen zal het verkeer naar de toekomst toe namelijk verder doorgroeien, ook op het onderliggend wegennet. De A15 leidt hierbij op sommige plekken tot een verkeersgroei op het onderliggend wegennet en op andere plekken voor vermindering van de verkeersgroei. Provincie en gemeenten brengen het onderliggend wegennet tegelijkertijd op orde, zodat beide systemen klaar zijn voor toekomst gezien het totaal van verkeers- en overige ontwikkelingen.

- 3.3.30 *De meeste files ontstaan door woon-werkverkeer in de spits. Het terugdringen daarvan lijkt een logische oplossing, maar het verplaatsen van verkeersbewegingen*

lost op lange termijn niks op. Op het moment dat een weg ontlast wordt, ontstaat op de alternatieve route een even zo groot probleem. De verkeersbewegingen gaan immers gewoon door, nemen bij extra wegen zelfs toe.

De verkeersmodellen houden rekening met beleid gericht op het bevorderen van bijvoorbeeld openbaar vervoer en telewerken. Er blijft volgens verkeersmodellen een grote behoefte bestaan aan verplaatsing per auto in of buiten de spits.

- 3.3.31 *Waarop is de probleemstelling over de bereikbaarheidsproblemen van de regio Arnhem – Nijmegen (blz. 10, deel II Toelichting) gebaseerd? Volgens het CPB heeft Nederland een goed vestigingsklimaat en een goede infrastructuur. Juist fiscale en aanverwante aspecten vormen het grootste probleem voor groei en ontwikkeling. Kenmerkend voor steden in de top 10 van landen met het beste vestigingsklimaat is een hoogwaardig OV-net. Willen we de problemen in de regio Arnhem – Nijmegen structureel oplossen, dan biedt hoogwaardig OV de beste oplossing. Overigens zijn de grote steden in de stadsregio al aangesloten op het internationale infrastructuur-netwerk. Voor de andere steden volstaat een indirecte aansluiting, in combinatie met hoogwaardig OV.*

De probleemstelling die in het (ontwerp)tracébesluit is geformuleerd heeft betrekking op meerdere factoren, maar richt zich hoofdzakelijk op problemen in het wegensysteem door gebrek aan capaciteit en flexibiliteit. Dit werkt door in doelstellingen van het project en de SVIR. Zie hiervoor ook nadrukkelijk de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Participant wordt ook verwezen naar de algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak die hierboven onder 3.1.1 is opgenomen. Onderzoek en ervaring toont aan dat bereikbaarheid in belangrijke mate bijdraagt aan een goed en gezond vestigingsklimaat. Daarbij spelen uiteraard ook financiële en fiscale overwegingen een rol. De minister kiest overigens niet alleen voor investering in wegen, maar juist ook voor multimodaal vervoer. Daarbij is het van belang dat zowel de infrastructuur voor water, weg als rail voor de toekomst op orde zijn.

- 3.3.32 *Effecten van het ontwerptracébesluit op de robuustheid van het wegennet zijn te beperkt onderbouwd. Volgens ontwerptracébesluit zou met de extra verbindingen door ViA15 de robuustheid van zowel hoofdwegennet als regionaal wegennet aanzienlijk worden vergroot. Hier wordt echter alleen een kwalitatieve robuustheid beschreven. Robuustheid kan ook kwantitatief worden aangeduid en neemt niet automatisch toe door het toevoegen van extra verbindingen. Met extra verbindingen kan de verkeerssituatie ook complexer worden. Hierdoor neemt de kans op incidenten toe en wordt het netwerk kwetsbaarder. Ook op het onderliggend wegennet wordt de situatie complexer. Kwantitatieve beoordeling is dus noodzakelijk, om een compleet beeld te krijgen van de robuustheid. Dat geldt bijvoorbeeld voor Zevenaar.*

Nut en noodzaak en de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug worden toegelicht in de hoofdstukken 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit. Hierboven onder 3.1.1 staat ook een algemene reactie op zienswijzen over nut en noodzaak opgenomen.

De minister heeft in de Trajectnota/MER van 2011 de mogelijke varianten voor een ViA15 geïnventariseerd. Een belangrijke doelstelling is dat de robuustheid van het hoofdwegennet wordt vergroot. Van de aanleg van de A15 profiteert verkeer tussen het zuidelijk deel van de Stadsregio Arnhem Nijmegen, de Achterhoek, Liemers en Duitsland. Anders dan in de zienswijze wordt gesteld neemt door verlenging van de A15 de kwetsbaarheid van het netwerk af, omdat bij ongevallen of drukte op de A12 een alternatieve verbinding beschikbaar is. Hierdoor vermindert tevens de reistijd.

Deskundige verkeersspecialisten hebben de robuustheid via expert judgement be-

oordeeld; zij hebben op grond van deze specifieke situatie een beoordeling gemaakt. De wegontwerpen zijn daarnaast ook beoordeeld op verkeersveiligheid. Er is geen sprake van te grote complexiteit. De wegen voldoen aan alle daarvoor geldende ontwerpnormen.

- 3.3.33 *In de TN/MER is een opsomming gegeven van een aantal 'belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen die de noodzaak voor dit project onderbouwen'. Zoals de woningbouw Waalsprong, Schuytgraaf en Westeraam, Park15 en bedrijventerrein 7Poort en glastuinbouwgebied Bergerden. Vrijwel al deze projecten zijn ernstig vertraagd, sommige zelfs geschrappt. Herbezinning op nut en noodzaak ligt daarom voor de hand.*

Op basis van het standpunt van de minister (zie brief van de minister van Infrastructuur en Milieu van 16 januari 2012, Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 29 385, nr. 66) blijven nog voldoende valide redenen bestaan ter onderbouwing van nut en noodzaak van de Doortrekking Noord, ook al zouden de door participant genoemde projecten geen doorgang vinden. Ontwikkelingen zijn deels vertraagd of versoberd, maar met het aantrekken van de economie zien we de ontwikkelingen weer snel aantrekken. Zo zijn Park15 en bedrijventerrein 7Poort momenteel volop in ontwikkeling. Ook de woningmarkt trekt sterk aan.

- 3.3.34 *Participant steunt de realisatie van project ViA15. Na bijna 60 jaar wint het mobiliteitsbelang het van het milieubelang. Dat is goed. Het nog langer uitblijven van het project heeft nadelige gevolgen voor de economische ontwikkeling, de lokale verkeersopstopping en de invloed daarvan op leefomstandigheden. Participant vindt dat we ervoor moeten zorgen dat dit een uniek project wordt. Daarbij is het op zijn minst discutabel dat de besluiten zijn gebaseerd op een beschikbaar budget, bestaande normen die achterhaald zijn en een investeringshorizon van 25 jaar. Het past niet om marginaal te denken.*

Het ontbrekende stukje snelweg in dit bijna maagdelijke gebied zou juist moeten worden opgepakt als een kans om een stukje Nederlands vakmanschap met de meest innovatieve toepassingen neer te zetten. Betrek alle Nederlandse kennis op het gebied van overlastbeperking, duurzaamheidsnaleving en milieuneutraal actief zijn. Dat heeft ook een positieve uitwerking op onder andere de lokale betrokkenheid en economische bijdrage aan de regio-ontwikkeling. Dit zou een prestigeproject moeten worden, waarin Nederland blijf geeft van haar innovatief talent en daarmee actief laat zien voorop te lopen. Het ontwerptractébesluit getuigt nog niet van deze visie. Overheden praten groen maar doen nog vaak grijs!

Wordt voor kennisgeving aangenomen. De betrokken partijen stellen alles in het werk om de wensen en aanbevelingen die door participant worden genoemd op voortvarende wijze en met visie te realiseren.

- 3.3.35 *Feit is dat de plannen het verkeer in de regio een grote dienst bewijzen. Maar: dit vraagt offers van de burgers in de regio. Mensen willen die offers wel leveren, maar dat moet er wel aandacht zijn voor hun zorgen en moeten deze bevredigend worden opgelost.*

Er is zeker aandacht voor de zorgen die leven in de omgeving, deze worden ook bij de besluitvorming betrokken. De minister spant zich, binnen de kaders die de evenredige belangenafweging haar laat, in om de zorgen vanuit de omgeving weg te nemen. Participant is woonachtig in Helhoek. Daar zijn de effecten van de doortrekking van de A15 ontegenzeggelijk hoorbaar en zichtbaar. Om deze effecten te verminderen voorziet het ontwerp in de nodige inpassingsmaatregelen zoals de verdiepte ligging met een deksel bij Helhoek. Er is blijvende aandacht voor Helhoek om de overlast en zorgen te beperken.

3.3.36 *Participant hoeft niet te worden overtuigd van het nut en de noodzaak van een oeververbinding. Participant staat zelf regelmatig in de file.*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

3.3.37 *Participant is eens met de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12. Het kan echter niet zo zijn dat de bereikbaarheid van de BV Nederland beter wordt, terwijl in Zevenaar de bereikbaarheid slechter en de overlast groter worden.*

In Zevenaar wordt de bereikbaarheid gewijzigd door het tracébesluit, in de zin dat de aansluiting 29/29A (Griethse Poort) op de A12 gesloten wordt en er twee nieuwe aansluitingen worden gerealiseerd aan de oostkant en westkant van Zevenaar. Dit zorgt voor Zevenaar voor een andere afwikkeling van het verkeer van en naar het hoofdwegennet. Parallel aan de maatregelen in het tracébesluit die samenhangen met de realisatie van de twee nieuwe aansluitingen, treft de provincie Gelderland maatregelen aan de Arnhemseweg/N810 en de weg Hengelder. Het ontwerp-provinciaal inpassingsplan waarin die maatregelen beschreven staan heeft tot 30 november 2016 ter inzage gelegen. Voor de Arnhemseweg voorziet het inpassingsplan bijvoorbeeld in de doorzetting van de 2x2 wegingdeling binnen de bebouwde kom en in aanvullende inpassings- en geluidmaatregelen.

Per saldo zullen er inwoners en bedrijven in Zevenaar zijn die profijt hebben van de nieuwe ontsluiting. Maar er zullen ook inwoners zijn die last hebben van de maatregelen en/of moeten omrijden. Participant woont aan de westzijde van Zevenaar. Via de aansluiting van de N810 op de doorgetrokken A15 is het mogelijk om sneller op de A15 en het aangesloten wegennet te geraken. Dit kan afhankelijk van de persoonlijke omstandigheden en voorkeuren voordelig zijn. De intensivering van het gebruik van de N810/Arnhemseweg en het uitzicht en/of de nabijheid van de doorgetrokken A15 kunnen als nadelig worden ervaren.

Bij een groot infrastructureel project zullen er helaas altijd personen zijn die in meer of mindere mate nadeel ondervinden. Voor hen bestaat er de mogelijkheid een beroep te doen op de beleidsregel nadeelcompensatie, zie daarvoor ook artikel 18 van het tracébesluit en paragraaf 6.2 van deze Nota van Antwoord.

3.3.38 *Participant is groot voorstander van doortrekken van A15. Veel vervoerders maken dagelijks gebruik van het wegennet in de regio Arnhem-Nijmegen, zij hebben groot belang bij doortrekken A15 en verbreden A12 tussen Westervoort en knooppunt Oud-Dijk. Participant geeft hiervoor de volgende argumenten:*

- *Vele duizenden vrachtauto's rijden dagelijks over het wegennet in de regio. De nieuwe verbinding is hard nodig om zowel het regionaal georiënteerde als doorgaande vrachtverkeer door de regio ook in de toekomst snel te kunnen afwickelen.*
- *Verbredingen hebben een positief effect op de doorstroming van het verkeer. Dat blijkt uit de jaarlijkse Economische Wegwijzer van TNO.*
- *De A50 is, sinds de verbreding, verdwenen uit de top 20 van duurste files voor vervoerend en verladend bedrijfsleven. A12 tussen knooppunten Waterberg en Oud-dijk staat nog steeds in deze top 20. Verbreding van dit traject moet daarom, net als doortrekking A15, zo snel mogelijk en zonder verdere vertraging worden gerealiseerd. Als A15 is doorgetrokken, hebben de TNL-leden en extra mogelijkheid om de Rijn over te steken en een alternatieve route bij drukte of calamiteiten op Pleyroute, A12 of A50.*
- *Het wegennet in de regio Arnhem-Nijmegen wordt met de doortrekking van de A15 veel robuuster. Dat geldt in het bijzonder voor vervoer van route plichtige gevaarlijke stoffen die niet over Pleyroute mogen.*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

- 3.3.39 *Het project wordt inmiddels (terecht) niet meer weggezet als 'van groot internationaal belang'. Dit verminderde belang zou moeten worden meegenomen in de beoordeling van nut en noodzaak, waarbij duidelijkheid wordt verschaft over de groeiscenario's. De resultaten moeten worden meegenomen in een actuele MKBA.*
- Het project ViA15 is van onverminderd internationaal belang zoals ook is aangegeven in hoofdstuk 1 van het tracébesluit. Voor wat betreft de wens tot actualisatie van de MKBA zij verwezen naar hetgeen hierover hoofdstuk 3.8 is opgemerkt. Daarin wordt ook ingegaan op het gebruik van de groeiscenario's.
- 3.3.40 *Uit het ontwerptractébesluit blijkt niet of bij de berekeningen van de verkeersdruk rekening is gehouden met mogelijke afwezigheid van tolheffing. Tolheffing is nog niet zeker, de Eerste Kamer moet hier nog mee instemmen. Ook zou in een later stadium nog besloten kunnen worden tot niet invoeren of afschaffen van tolheffing. Als er geen tol (meer) geheven wordt, heeft dit vergaande effecten op de verkeersstromen. Dit scenario moet worden meegenomen in de effecten op geluid, luchtkwaliteit, natuur etc.*
- Tolheffing voor de ViA15 is inmiddels een feit: de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 is op 15 maart 2016 in werking getreden (Staatsblad 2016, 74). De wet regelt ook de (milieu)gevolgen van een wijziging of intrekking van tol. Artikel 2, aanhef en onder c, van die wet luidt: 'Het tolbesluit bevat als het een besluit tot wijzigen of intrekken betreft, een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de negatieve gevolgen van de wijziging of intrekking.'
- Op het moment dat de tologgave is gerealiseerd wordt op grond van artikel 2, derde lid, gelezen in verbinding met artikel 3, derde lid, van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, de tolheffing beëindigd en het tolbesluit ingetrokken. Daarbij zal onderzocht worden welke gevolgen de beëindiging van de tolheffing heeft voor de omgeving (zie artikel 2, tweede lid, onderdeel c van de Wet tijdelijke tolheffing). Indien nodig worden maatregelen overwogen om negatieve gevolgen te beperken of compenseren (zie pagina 11 van de toelichting bij het ontwerptractébesluit en hoofdstuk 1.6 van het tracébesluit).
- 3.3.41 *Participant is tegenstander van het betalen van tol en betreurt het dat er op het tracé tol geheven zal worden.*
- De minister heeft in overleg met de provincie Gelderland besloten dat een belangrijk deel van het projectbudget afkomstig zal zijn vanuit de gebruikers van de doorgetrokken A15. Met ingang van 15 maart 2016 is de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die tolheffing op de (nieuwe) A15 mogelijk maakt, in werking getreden (zie: Staatsblad 2016, 74). Meer informatie over tolheffing als instrument staat in de memorie van toelichting (Tweede Kamer, vergaderjaar 2014-2015, 34 189, nr. 3, p. 2-9) van deze wet.
- 3.3.42 *Gemeenten en provincie hielden vast aan het plan ViA15 ondanks de exorbitant hoge kosten. Die vereisen zelfs tolheffing. Het meest zuiver zou zijn om de tol te heffen op de bestaande Pleyroute. Dan zal bij het woon-werkverkeer dat nu de overbelasting veroorzaakt, voor een deel worden gekozen voor de fiets of het openbaar vervoer. Hiermee wordt gehandeld in de geest van het Klimaatakkoord van Parijs.*

Tolheffing op de bestaande Pleyroute is in strijd met het beleidsuitgangspunt dat ten grondslag ligt aan de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 dat stelt dat tolninning alleen geschiedt op nieuwe doorsnijdingen. Meer informatie staat in de memorie van toelichting bij deze wet, p. 6 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2014-2015, 34 189, nr. 3).

3.3.43 *Participant vindt tolheffing geen goed instrument om het 'gat' van 200 miljoen euro te dichten. Hij noemt tolheffing niet meer van deze tijd en vraagt zich af of de opbrengsten opwegen tegen de kosten. Participant stelt:*

- *Dat de Eerste Kamer nog moet instemmen met de wijziging van de Tolwet.*
- *Dat het mogelijk is dat de tol in een later stadium alsnog wordt afgeschaft.*
- *Dat afschaffing van de tolheffing gedurende de tolperiode dan wel na volledige aflossing leidt tot extra verkeer en daarmee tot extra overlast. Hiermee moet nu al rekening worden gehouden qua beheersmaatregelen.*
- *De kosten van tolheffing worden berekend op 87 miljoen euro. Voor iedere 2 euro tolopbrengst bedragen de kosten 1 euro. Dat staat niet in verhouding.*
- *Zijn in de geprognosticeerde kosten voor tol ook de kosten voor handhaving meegenomen?*
- *Er i.p.v. tol beter gespaard kan worden totdat er voldoende budget is. Kan er eventueel een beroep gedaan worden op de 4 mld euro van de provincie?*
- *De methode van ANPR veroorzaakt discriminatie bij de gebruikers. Kan de minister aangeven wanneer er ook voor buitenlandse weggebruikers tol geheven gaat worden? Weet de minister hoeveel (buitenlandse) voertuigen geen tol gaan betalen en om welk bedrag dit jaarlijks gaat?*
- *Kunnen de tolopbrengsten niet gebruikt worden om alsnog een tunnel te realiseren (meer tol, langere tolheffing)?*
- *Dit is een groot infrastructureel project. Houdt de minister rekening met meerkosten? Op welke manier worden die gefinancierd? Participant verwacht van de minister een goede kostenraming.*
- *Heeft RWS in Nederland ervaring opgedaan met het Freeflow-systeem? Welke? Staat vast dat dit systeem werkt? Wordt voor de Blankenbergverbinding voor dezelfde oplossing gekozen? Wat zijn de schaalvoordelen? Participant vraagt om tijdig inzicht in de conceptplannen en -informatie die vanuit de tolwetgeving is vereist.*

Met ingang van 15 maart 2016 is de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, die tolheffing op de (nieuwe) A15 mogelijk maakt, in werking getreden (zie: Staatsblad 2016, 74). Meer informatie over tolheffing als instrument staat in de memorie van toelichting (Tweede Kamer, vergaderjaar 2014-2015, 34 189, nr. 3, p. 2-9) van deze wet. De visie op tolheffing wordt uiteengezet op de pagina's 2 tot en met 9.

De minister van Infrastructuur en Milieu kan op ieder gewenst moment besluiten tolheffing af te schaffen dan wel het besluit daartoe wijzigen. Dit is geregeld in artikel 2 van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15. De wet is te raadplegen via www.overheid.nl. De wet regelt ook de (milieu)gevolgen van een wijziging of intrekking van tol. Artikel 2, aanhef en onder c, van die wet luidt: 'Het tolbesluit bevat als het een besluit tot wijzigen of intrekken betreft, een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de negatieve gevolgen van de wijziging of intrekking. Tegen dit besluit staat, rechtsbescherming open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.'

De tolopbrengsten worden (tevens) gebruikt voor de financiering van de kosten van handhaving: zie artikel 11 van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en

ViA 15 én de memorie van toelichting, p. 28, onder het kopje 'Opbrengsten bestuurlijke boete'. Ook van buitenlandse gebruikers zal tol worden geheven. Het is financieel niet mogelijk om de uitvoering van het project ViA15 zonder tolheffing te realiseren, ook niet voor de provincie Gelderland. Het aanwenden van tolheffing voor de financiering van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal (in plaats van een brug) acht de minister onwenselijk omdat dit een onaanvaardbaar lange(re) periode van tolheffing vereist.

Nederland heeft in tegenstelling tot andere landen nog geen ervaring met het zogenoemde 'free-flow' systeem. Meer informatie over het systeem staat in de memorie van toelichting bij de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15, p. 14-17 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2014-2015, 34 189, nr. 3). De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 bevat bepalingen over het uitwerken van het tolsysteem in een uitvoeringsplan en het uitwerken van de handhaving van de tolheffing en het toezicht in een handhavingsplan. Deze plannen moeten worden gedeeld met de Staten-Generaal voordat er tol kan worden geheven. De plannen zijn dan in te zien als openbare kamerstukken op www.overheid.nl.

3.3.44 *Een nieuwe tijdelijke Tolwet lijkt in strijd met de Spelregels MIRT en heeft tot gevolg dat INS nog meer onder druk komt te staan.*

Van strijd van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 met de Spelregels MIRT is geen sprake. Verwezen wordt naar de memorie van toelichting (Tweede Kamer, vergaderjaar 2014-2015, 34 189, nr. 3, p. 3) van die wet: '(...) In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van 2010 en de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer van 14 juni 2011 is reeds gesproken over tolheffing bij de genoemde projecten. Bij de brief van 13 februari 2013 over de invulling van de bezuinigingen in het Infrastructuurfonds heeft de minister onder meer laten weten de projecten Blankenburgverbinding en de ViA15 onverminderd door te willen zetten. In het Algemeen Overleg over de bezuinigingen op infrastructuurprojecten van 8 april 2013 heeft de minister aan de Tweede Kamer laten weten de mogelijkheden om voor deze twee projecten tol te heffen verder uit te werken. Voor beide projecten wordt het voorkeustracé nu verder uitgewerkt in een (ontwerp)tracébesluit. (...) Op basis van de geschatte hoeveelheid verkeer worden de omgevingseffecten en maatregelen voor de tracébesluiten in beeld gebracht. De beoogde tolheffing is daarmee onderdeel geworden van de onderzoeken van deze projecten conform de reguliere MIRT-systematiek en Tracéwetprocedure (...).'

Het is onduidelijk op welk effect de inspreker doelt inzake het onder druk komen van INS door de tolwet. INS is de pilot Inspraak Nieuwe Stijl die van 2006 tot 2008 is toegepast bij 7 ruimtelijke projecten waaronder de A12/A15. Zie hiervoor ook paragraaf 3.7.

3.3.45 *Hoe definitief is de periode van 25 jaar? Kan die periode nog verkort dan wel verlengd worden?*

De memorie van toelichting (MvT) (Tweede Kamer, vergaderjaar 2014-2015, 34 189, nr. 3) van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 gaat uit van een tolperiode van 25 jaar (p. 4). Tolheffing stopt zodra de tologgave is gerealiseerd. Door wijziging van het tolbesluit kan de periode van 25 jaar worden verkort of verlengd. Dit volgt uit artikel 2, tweede lid, aanhef en onder c, alsmede het derde lid, van de hiervoor aangehaalde wet. De wettekst luidt aldaar: 'Het tolbesluit bevat: als het een besluit tot wijzigen of intrekken betreft, een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de negatieve gevolgen van de wijziging of intrekking. Een tolbesluit wordt in ieder geval ingetrokken op het moment dat de netto-opbrengsten, bedoeld in artikel 11, tweede lid, gelijk zijn aan de tologgave.'

- 3.3.46 *De doeltreffendheid van de Tolwet wordt eens per 4 jaar gerapporteerd aan de Staten-Generaal. Participant verzoekt om richting de omgeving frequenter te rapporteren.*
- De minister zendt het verslag over de doeltreffendheid van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 aan de Staten-Generaal overeenkomstig artikel 19 van die wet. Dit verslag is daarmee openbaar.
- 3.3.47 *De opbrengsten van tol, aanmaningen en boetebedragen komen ten goede aan het Infrastructuurfonds. Komen ze binnen dit fonds ten goede aan projecten waarop tol wordt geheven of kunnen ze worden ingezet voor de financiering van andere infrastructurale projecten? Ofwel: komt de tol die een gebruiker betaalt op de A15 alleen en uitsluitend ten goed van dit project?*
- Via het Infrastructuurfonds komen de tolopbrengsten ten goede aan de ViA15 (zie p. 7 van de memorie van toelichting).
- 3.3.48 *Het instrument van beprijzen als sturing voor de verkeerintensiteit in het etmaal is in het ontwerptracébesluit over het hoofd gezien. Het systeem van tolheffing is dé kans om het verkeersaanbod over een groter dagdeel te verspreiden, door differentiatie in toltarieven (in tijd) in te bouwen. De weg wordt daardoor veel beter uitgenut. Het bouwen van nog meer wegen daarentegen, vergroot de behoefte aan mobiliteit doordat de afstand woon-werkverkeer in tijd korter en in afstand langer wordt.*
- Het beprijzingsinstrument was alleen neergelegd in de Wet bereikbaarheid en mobiliteit. Deze wet is bij inwerkingtreding van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 ingetrokken (zie artikel 20 van laatstgenoemde wet). De Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 kent nog slechts het instrument van tolheffing dat uitsluitend is bedoeld als financiering van infrastructuur. Meer informatie staat in de memorie van toelichting bij deze wet (Tweede Kamer, vergaderjaar 2014-2015, 34 189, nr. 3, p. 4 en 5).
- 3.3.49 *Er zijn veel betere mogelijkheden om het doel van het optimaliseren van transport te bereiken. Dat kan door duurzaam gebruik van bestaande mogelijkheden zoals de waterwegen, de Betuwelijn en de huidige uitbreiding van de A12. Wordt toch voor doortrekking gekozen, houd dan rekening met het unieke karakter van het gebied. Beperk de overlast voor bewoners tot een gegarandeerd minimum en zorg voor maximale veiligheid. Dat kan door een volledig verdiepte ligging van de snelweg en de aanleg van een tunnel naast de huidige spoortunnel. Het dringende verzoek is om de inpassing van het tracé zo duurzaam mogelijk te maken.*
- De minister hecht aan multimodaal transport waarbij de infrastructuur voor zowel weg, water als spoor op orde is. Daarom is ook in de Betuweroute geïnvesteerd en is het onderhavige besluit inzake de doortrekking van de A15 genomen. Ook in de Nederlandse waterwegen wordt constant geïnvesteerd, onder meer door verbetering en uitbreiding van de sluizen en door modernisering van faciliteiten/havens.
- In de onderzoeken in het kader van het (ontwerp)tracébesluit is al rekening gehouden met de uitbreidingen van de A12 die de afgelopen jaren afgerond zijn. Op de A12 zijn en ontstaan desondanks verkeersknelpunten. De doortrekking van de A15 levert een belangrijke bijdrage aan de doorstroming op de A12 en daarmee aan de vermindering van die knelpunten.
- De aanleg van een volledig verdiepte ligging en ondertunneling ter plaatse van het kanaal zijn financieel niet haalbaar gebleken. De volledig verdiepte ligging is ook niet als redelijkerwijs te beschouwen alternatief in de TN/MER meegenomen. De tunnel is als uitvoeringsvariant wel meegenomen en beoordeeld. Zie voor een nade-

re toelichting ook paragraaf 3.6 van deze Nota van Antwoord. De inpassingsmaatregelen vanuit het tracébesluit staan genoemd in artikel 12 van het tracébesluit. In de aanvullende bestuursovereenkomst is het pakket inpassings- en verkeerskundige maatregelen verder uitgebreid. Een deel daarvan, zoals in bijlage 2 genoemd, wordt door de provincie Gelderland gerealiseerd en planologisch mogelijk gemaakt. De maatregelen in bijlage 1 hebben hun weerslag gevonden in het tracébesluit.

3.4 MER validatie / toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r

3.4.1 *Participant verwerpt de procedure omdat het MER niet voldoet aan de algemene kwaliteitseisen die wat juistheid en volledigheid betreft aan een MER worden gesteld. Ook de toegankelijkheid van de presentatie voldoet niet aan de daarvoor gestelde eisen. Het akoestisch rekenmodel is niet in het MER opgenomen, en wordt bij navraag ook niet aangeleverd.*

Mede naar aanleiding van deze en andere zienswijzen over het advies van de Commissie m.e.r. is in hoofdstuk 2.5 van de Toelichting op het tracébesluit per onderdeel van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over de Trajectnota/MER beschreven op welke wijze daarmee is omgegaan. Uit deze beschrijving blijkt dat de Trajectnota/MER voldoet aan de eisen die daaraan (wettelijk) worden gesteld.

De geldigheid van de informatie in de Trajectnota/MER als basis voor het tracébesluit is met een MER-validatie onderzocht, met als uitkomst dat de Trajectnota/MER nog steeds ten grondslag kan worden gelegd aan het tracébesluit. Verwezen wordt hierbij naar hoofdstuk 2.4 van de Toelichting op het tracébesluit en naar de als bijlage 15 bij de toelichting gevoegde Notitie validatie MER.

Wat het akoestisch rekenmodel betreft: het is niet mogelijk dit op te nemen in het MER en bij de inzagedocumenten te voegen. De werking van het geluidmodel wordt beschreven in hoofdstuk 3 van het deelrapport specifiek bij het akoestisch onderzoek (p. 15 e.v.). Daar is ook het softwarepakket vermeld dat is gebruikt (Geomilieu, versie 2.61). Het gebruik hiervan vraagt om specialistische kennis en programmatuur. Op verzoek geven de geluidsdeskundigen van Rijkswaterstaat graag nadere informatie over het geluidmodel, eventueel kan ook het geluidmodel zelf worden verstrekt. Vragen over het geluidmodel kunnen worden gericht aan het projectbureau ViA15 (telefoon: 088-7974913, e-mail: info@via15.nl).

3.4.2 *Ondanks het advies van de Commissie MER om een herkomst- en bestemmingsanalyse (HBA) uit te voeren, heeft participant bij het ontwerp-tracébesluit een dergelijke analyse niet aangetroffen. Participant verwacht alsnog een HBA ten behoeve van internationaal, nationaal, regionaal en lokaal wegverkeer en multimodale mobiliteit voor het betreffende gebied. Waarbij rekening wordt gehouden met laag en hoog groeiscenario's volgens het WLO2015. Tevens verwacht participant dat RWS onafhankelijk/transparant en met terugwerkende kracht nu en voor de komende tijd kwaliteit aantoont (Spelregels MIRT, Informatieprofiel voor Oplossingsrichtingen en Financiën) van de uitgevoerde MKBA, Business Case, Lifecycle kostenraming (SSK-methodiek), Publiek Private Comparator inclusief actualisatie voor alternatieven (brug/tunnel) en verwerking van de bestuursovereenkomst, tolheffing en desinvestering in relatie tot de keuze voor een brug naast de Betuweroutetunnel.*

Mede naar aanleiding van deze en andere zienswijzen over het advies van de Commissie m.e.r. is in hoofdstuk 2.5 van de Toelichting op het tracébesluit per onderdeel van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over de Trajectnota/MER beschreven op welke wijze daarmee is omgegaan. Uit deze beschrijving blijkt dat de Trajectnota/MER voldoet aan de eisen die daaraan (wettelijk) worden gesteld.

In reactie op het advies van de Commissie m.e.r. om een herkomst- en bestem-

mingsanalyse (HBA) op te nemen wordt in hoofdstuk 2.5 toegelicht dat aandacht voor de verkeerseffecten op het aansluitende onderliggende wegennet als onderzoeks- en aandachtspunt is benoemd in het standpunt van de minister (onderdeel 'ontwerptracébesluit en tracébesluit'). Het Rijk en de provincie Gelderland hebben een aanvullende bestuursovereenkomst gesloten waarin op basis van verkeersstudies aanvullende inpassingsmaatregelen en maatregelen aan het onderliggend wegennet zijn opgenomen. De maatregelen zijn opgenomen in het tracébesluit en in twee provinciale inpassingsplannen. Verwezen worden naar hoofdstuk 1.4 van de toelichting op het tracébesluit. Volledigheidshalve dient nog te worden opgemerkt dat een HBA niet verplicht is en ook niet noodzakelijkerwijs nodig is, omdat de verkeerseffecten op het onderliggende en hoofdwegennet voldoende inzichtelijk te krijgen zijn.

Wat de gevraagde heroverweging betreft: zie hoofdstuk 2 van de toelichting op het tracébesluit, waar de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug wordt verantwoord. De minister heeft gekozen voor een brug in plaats van voor een tunnel en er zijn nu geen redenen om van die keuze af te wijken. Een verantwoording voor die keuze staat in eerdergenoemde brief. De keuze is gebaseerd op onderzoek, waarvan verslag is gedaan in de Trajectnota/MER, hoofdrapport (p. 111-116). Ook in de beantwoording van de zienswijzen in de Nota van Antwoord TN/MER komt het onderwerp uitgebreid terug: onder 3.3., pagina 18-25.

De maatregelen die zijn genoemd in de aanvullende bestuursovereenkomst van 5 november 2015 zijn deels uitgewerkt in het tracébesluit en deels in provinciale inpassingsplannen. Zowel het besluit als die plannen worden ter inzage gelegd zodat iedereen daarvan, en van de daarbij behorende bijlagen, kan kennisnemen. Specifieke informatie over tolheffing staat in de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 met de daarbij horende memorie van toelichting (Tweede Kamer, vergaderjaar 2014-2015, 34 189, nr. 3). Deze wet is met ingang van 15 maart 2016 in werking getreden. Ten behoeve van de MKBA en de TN/MER zijn voorts gevoeligheidsanalyses uitgevoerd voor de situatie met tol. Voor de MKBA is gebleken dat de saldi voor het Doortrekkingsalternatief en het Bundelingsalternatief iets lager uitkomen, maar nog steeds zeer positief zijn (in de Regiocombi-alternatieven is er geen sprake van tol). Ten aanzien van de in de TN/MER beschouwde effecten van tol op doelbereik en milieueffecten van de doortrekkings- en bundelingsalternatief is de conclusie dat dit effect zowel op verkeer als milieu beperkt is. Zie verder ook hoofdstuk 9 van de TN/MER voor meer details.

De geldigheid van de informatie in de Trajectnota/MER als basis voor het tracébesluit is met een MER-validatie onderzocht, met als uitkomst dat de Trajectnota/MER nog steeds ten grondslag kan worden gelegd aan het tracébesluit. Zie ook hoofdstuk 2.4 van de Toelichting op het tracébesluit en naar de als bijlage 15 bij de Toelichting gevoegde Notitie validatie MER.

- 3.4.3 *De in het Hoofdrapport en bijlage Verkeer genoemde tabellen zijn lastig te vergelijken. Dit bevestigt het advies van de Commissie MER uit 2011 dat niet inzichtelijk is gemaakt welke problemen er spelen in onderliggend wegennet. Volgens de minister is presentatie belangrijker dan de kwaliteit van de inhoud van het uitgevoerde onderzoek. Maar: er is juist een gebrek aan transparantie van de kwaliteit en inhoud van uitgevoerde onderzoeken. Bovendien worden de spelregels MIRT en de spelregels INS geweld aan gedaan.*

Mede naar aanleiding van deze en andere zienswijzen over het advies van de Commissie m.e.r. is in hoofdstuk 2.5 van de Toelichting op het tracébesluit per onderdeel van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over de Trajectnota/MER beschreven op welke wijze daarmee is omgegaan. Uit deze beschrijving blijkt dat de Trajectnota/MER voldoet aan de eisen die daaraan (wettelijk) worden gesteld. Over de weergave van verkeerscijfers wordt in hoofdstuk 2.5 toegelicht dat gekozen is

voor een aanpak waarbij eerst op het niveau van alternatieven effecten worden gepresenteerd en daarna wordt ingegaan op uitvoeringsvarianten per alternatief. In de Trajectnota/MER en in het deelrapport Verkeer zijn verkeersintensiteiten voor verschillende zichtjaren en wegvakken inzichtelijk gemaakt.

In reactie op het advies van de Commissie m.e.r. om een herkomst- en bestemmingsanalyse op te nemen wordt in hoofdstuk 2.5 toegelicht dat aandacht voor de verkeerseffecten op het aansluitende onderliggende wegennet als onderzoeks- en aandachtspunt is benoemd in het Standpunt van de minister (onderdeel 'ontwerptracébesluit en tracébesluit'). Het Rijk en de provincie Gelderland hebben een aanvullende bestuursovereenkomst gesloten waarin op basis van verkeersstudies aanvullende inpassingsmaatregelen en maatregelen aan het onderliggend wegennet zijn opgenomen. De maatregelen zijn opgenomen in het tracébesluit en in twee provinciale inpassingsplannen. Verwezen wordt naar de hoofdstukken 1.3 en 1.4 van de toelichting op het tracébesluit. Volledigheidshalve dient nog te worden opgemerkt dat een HBA niet verplicht is en ook niet noodzakelijkerwijs nodig is, omdat de verkeerseffecten op het onderliggende en hoofdwegennet voldoende inzichtelijk te krijgen zijn.

- 3.4.4 *Er is niet voldaan aan de onderzoek plicht conform artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht. Dit wordt naar de mening van participant onomstotelijk onderschreven door de MER-commissie. Essentiële informatie zou onvoldoende inzichtelijk zijn weergegeven en de natuurinformatie is niet volledig. Zo is door het niet meenemen van de tunnelvariant onvolledig onderzoek gedaan. Het doel van het doortrekken van de A15 is om het KAN-gebied te ontlasten, maar dit blijkt niet aangetoond te zijn. Door onvoldoende onderzoek en onjuiste gegevens weet de organisatie niet wat de echte nadelige gevolgen zijn. Hierdoor is het besluit direct onevenredig zwaar voor alle belanghebbenden. Het is volgens participant duidelijk dat de organisatie zich niet houdt aan alle wettelijk verplichte onderdelen om tot een zorgvuldige besluitvorming te komen en de belangen zorgvuldig af te wegen. Het ontwerptracébesluit berust op verkeerde beeld- en oordeelsvorming. Hierdoor is het voor belanghebbenden niet mogelijk om een juist beeld te vormen van de gevolgen en een gedegen bezwaar op te stellen. Zij moeten daarom de mogelijkheid behouden om alsnog bezwaar aan te tekenen, wanneer nieuwe feiten boven water komen. Participant verzoekt met klem om het definitieve TB niet vast te stellen, maar een gewijzigd ontwerp in procedure te brengen. Dit gaat weliswaar opnieuw veel tijd kosten, maar is nodig om goed in plaats van half werk af te leveren.*

Mede naar aanleiding van deze en andere zienswijzen over het advies van de Commissie m.e.r. is in hoofdstuk 2.5 van de Toelichting op het tracébesluit per onderdeel van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over de Trajectnota/MER beschreven op welke wijze daarmee is omgegaan.

Wat de weergave van informatie betreft: in het Standpunt van de minister (onderdeel J) is verwoord dat is gekozen voor een aanpak waarbij eerst op het niveau van alternatieven effecten worden gepresenteerd en daarna wordt ingegaan op uitvoeringsvarianten per alternatief. In hetzelfde Standpunt is onder onderdeel H in reactie op het standpunt van de Commissie m.e.r. over de natuurinformatie toegelicht dat er een beoordeling is uitgevoerd en dat deze analyse voldoende vertrouwen geeft dat een brug over het Pannerdensch Kanaal binnen de eisen van de wet valt te realiseren. Ten behoeve van het (ontwerp)tracébesluit is een passende beoordeling op projectniveau gemaakt (zie bijlage 4 bij de toelichting op het tracébesluit).

In het Standpunt van de minister (onderdeel I) wordt verder uiteengezet dat een tunnel circa €210 miljoen duurder is dan een brug en dat hiervoor geen budget beschikbaar is. Dit betekent dat een tunnel geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief is als bedoeld in de Wet milieubeheer. Bestuurlijk is echter afge-

sproken dat een tunnel als uitvoeringsvariant wordt onderzocht.

In reactie op het advies van de Commissie m.e.r. om een herkomst- en bestemmingsanalyse op te nemen wordt in hoofdstuk 2.5 toegelicht dat aandacht voor de verkeerseffecten op het aansluitende onderliggende wegennet als onderzoeks- en aandachtspunt is benoemd in het standpunt van de minister (onderdeel 'ontwerptracébesluit en tracébesluit'). Het Rijk en de provincie Gelderland hebben een aanvullende bestuursovereenkomst gesloten waarin op basis van verkeersstudies aanvullende inpassingsmaatregelen en maatregelen aan het onderliggend wegennet zijn opgenomen. De maatregelen zijn opgenomen in het tracébesluit en in twee provinciale inpassingsplannen. Verwezen wordt naar de hoofdstukken 1.3 en 1.4 van de toelichting op het tracébesluit. Volledigheidshalve dient nog te worden opgemerkt dat een HBA niet verplicht is en ook niet noodzakelijkerwijs nodig is, omdat de verkeerseffecten op het onderliggende en hoofdwegennet voldoende inzichtelijk te krijgen zijn.

Het standpunt dat niet is voldaan aan de onderzoeksplicht van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht wordt niet gedeeld. De Trajectnota/MER voldoet aan de eisen die daaraan (wettelijk) worden gesteld en ook meer in het algemeen geldt dat met de ten behoeve van het tracébesluit uitgevoerde onderzoeken voor de relevante thema's de benodigde informatie in kaart is gebracht en dat belangen op basis daarvan zorgvuldig zijn afgewogen. De geldigheid van de informatie in de Trajectnota/MER als basis voor het tracébesluit is met een MER-validatie onderzocht, met als uitkomst dat de Trajectnota/MER nog steeds ten grondslag kan worden gelegd aan het tracébesluit. Zie ook hoofdstuk 2.4 van de toelichting op het tracébesluit en de als bijlage 15 bij de toelichting gevoegde Notitie validatie MER.

Het tegelijkertijd presenteren van het ontwerptracébesluit en de aanvullende bestuursovereenkomst, zonder dat de maatregelen in het ontwerptracébesluit waren verwerkt, is geen standaard werkwijze. Zie hiervoor ook hoofdstuk 3.2 van deze Nota van Antwoord. Voor deze werkwijze en procedure is gekozen omdat de wijzigingen beperkt zijn en de aanvullende maatregelen over het algemeen bijdragen aan een betere inpassing van de weg. Bovendien werd eventuele vertraging door alle bestuurlijke partners onwenselijk geacht.

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerptracébesluit is aandacht besteed aan de maatregelen uit de aanvullende bestuursovereenkomst en de relatie tussen beide documenten. Bijvoorbeeld in de nieuwsbrieven en tijdens de informatieavonden over het ontwerptracébesluit. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregelen en in de aanloop naar het tracébesluit is de omgeving betrokken. Bijvoorbeeld door het organiseren van twee rondes, in juni en in november 2016, met inloopbijeenkomsten over de voortgang waar iedereen kon reageren op de voorgenomen wijzigingen. In een aantal gevallen hadden bewoners behoefte aan een persoonlijk gesprek. In die gevallen heeft een zogenaamd keukentafelgesprek plaatsgevonden.

3.4.5 *Het Advies van de Commissie m.e.r is niet opgevolgd. Volgens het Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r heeft het TN/MER een viertal tekortkomingen waardoor het milieubelang niet volwaardig mee kan wegen bij het bepalen van een standpunt over een verder uit te werken alternatief:*

- *De probleemanalyse en gekozen criteria voor doelbereik maken niet inzichtelijk welke verkeers- en bereikbaarheidsproblemen spelen bij het onderliggend wegennetwerk in het KAN-gebied en in hoeverre deze met het voornemen (ontwerptracébesluit) worden opgelost.*
- *De beschrijving van effecten op de 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 hierin ontbreekt.*
- *De samenvattende tabel over effectbeoordeling in het hoofdrapport geeft voor een aantal aspecten geen juist beeld van het verschil tussen de alternatieven.*

Mede naar aanleiding van deze en andere zienswijzen over het advies van de Commissie m.e.r. is in hoofdstuk 2.5 van de toelichting op het tracébesluit per onderdeel van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over de Trajectnota/MER beschreven op welke wijze daarmee is omgegaan.

Deze luidt ten aanzien van de door participant genoemde tekortkomingen als volgt:

'Aandacht voor de verkeerseffecten op het aansluitende onderliggende wegennet is als onderzoeks- en aandachtspunt in het standpunt van de minister (onderdeel 'ontwerp-tracébesluit en tracébesluit') benoemd. Het Rijk en de provincie Gelderland hebben een aanvullende bestuursovereenkomst gesloten waarin op basis van verkeersstudies aanvullende inpassingsmaatregelen en maatregelen aan het onderliggende wegennet zijn opgenomen. De maatregelen zijn opgenomen in het tracébesluit en in twee provinciale inpassingsplannen. Verwezen wordt naar paragraaf 1.3 en 1.4 van de toelichting op het tracébesluit.'

Op het standpunt dat de natuurinformatie niet volledig is, is vermeld dat een beoordeling is uitgevoerd voor de effecten van de alternatieven op de natuur en dat deze analyse voldoende vertrouwen geeft dat een brug over het Pannerdensch Kanaal binnen de eisen van de wet valt te realiseren. Bij het ontwerp-tracébesluit en bij het tracébesluit is deze keuze gevalideerd met een passende beoordeling op projectniveau. De passende beoordeling is bijlage 4 bij het tracébesluit gevoegd.

Wat betreft het ontbreken van de tunnelvariant wordt in het Standpunt van de minister (onderdeel I) toegelicht dat een tunnel circa €210 miljoen duurder is dan een brug en dat hiervoor geen budget beschikbaar is. Dit betekent dat een tunnel geen alternatief is dat redelijkerwijs in beschouwing dient te worden genomen als bedoeld in de Wet milieubeheer. Bestuurlijk is echter afgesproken dat een tunnel als uitvoeringsvariant wordt onderzocht.

Over de effectbeoordeling en de weergave daarvan is hoofdstuk 2.5 vermeld dat in het tracébesluit voor de gezondheidsthema's geluid en externe veiligheid uitgebreide onderzoeken zijn uitgevoerd en dat de nodige maatregelen zijn opgenomen waardoor aan de relevante wet- en regelgeving wordt voldaan. Voor luchtkwaliteit wordt het via het NSL geborgd dat het project voldoet aan wet- en regelgeving.

- 3.4.6 *Er is nog steeds geen gehoor gegeven aan een daadwerkelijke weging van het meest milieuvriendelijke alternatief. Dat alternatief is niet of in ieder geval niet voldoende onderzocht. De financiële afweging is niet doorwrocht en ook het MER heeft deze opties niet meegewogen vanuit het idee dat de kosten van dit alternatief te hoog zouden zijn. Redenen dat onderzoek te veel tijd zou kosten, hebben volgens participant geen grond: hiermee wordt geen recht gedaan aan het zorgvuldigheidsprincipe.*

Het onderzoek naar het meest milieuvriendelijk alternatief heeft deel uitgemaakt van het alternatievenonderzoek: zie de Trajectnota/MER, hoofdstuk 3, p. 31 en hoofdstuk 8, p. 121-123. De gemotiveerde keus voor Doortrekking Noord staat in de brief van de minister van 16 januari 2012 aan de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 29 385, nr: 66).

3.5 Griethse Poort

Huidige en nieuwe aansluiting Zevenaar op A12

De plaats en uitvoering van de aansluitingen rondom Zevenaar in het tracébesluit wordt bepaald door drie zaken: de veiligheid en doorstroming van het verkeer, de ontsluiting van het verkeer uit Zevenaar naar de snelweg en de ontwikkeling van het bedrijventerrein 7Poort. Voor veiligheid en doorstroming is van belang dat er voldoende afstand is tussen aansluitingen en het nieuwe knooppunt tussen de A12 en de A15. Daarom kan de aansluiting Griethse Poort niet gehandhaafd blijven. Voor de ontsluiting van het verkeer uit Zevenaar, het nieuwe bedrijventerrein en de doorstroming van het verkeer op de A12 is de nu gekozen ligging van de nieuwe aansluitingen de beste oplossing. Voor Didam betekent de aansluiting Zevenaar Oost een nieuwe en volledige aansluiting op kortere afstand.

Op dit moment kunnen inwoners van Zevenaar gebruikmaken van een driekwart aansluiting (Griethse Poort) en een halve aansluiting (Tatelaar) op de A12. Een deel van het Zevenaarse verkeer kiest ervoor om via Duiven naar de A12 te rijden.

Bedrijventerrein

De gemeente Zevenaar werkt momenteel aan de realisatie van een nieuw bedrijventerrein (7Poort), inclusief een goede verkeersontsluiting. Het project betreft een groot regionaal bedrijventerrein met veel (inter)nationale logistiek van vrachtverkeer. De regio wil dit regionale bedrijventerrein graag direct aansluiten op de A12. Het direct aansluiten op de snelweg is van groot belang voor de functie van het bedrijventerrein; het voorkomt ook dat het vrachtverkeer van het nieuwe bedrijventerrein een weg door Zevenaar gaat zoeken. Dit belang wordt nog eens versterkt door de komst van een outletcenter met grote verkeersstromen.

Verkeersveiligheid en doorstroming

Als de bestaande oude halve aansluitingen zouden blijven bestaan, zou de veelheid en toename van weefbewegingen op korte afstand met knooppunt Oudbroeken en aansluiting Zevenaar Oost opgeteld leiden tot extra verstoring van het verkeersbeeld en daarmee tot een toename van de kans op files en ongevallen. Dit is een ongewenste situatie gezien vanuit het belang van goed beheer van de weg (veiligheid en doorstroming).

De gemeente Zevenaar heeft, gezien het belang dat gepaard gaat met goed beheer van de A12 in combinatie met het belang van de ontwikkeling van Knooppunt Regiopoort Zevenaar, op 4 juli 2006 besloten om te kiezen voor een aansluiting Zevenaar Oost en in te stemmen met sluiting van de bestaande aansluitingenstructuur. In 2008 hebben Rijk en regio inclusief de betrokken gemeenten hierover op initiatief van de gemeente Zevenaar een intentieovereenkomst gesloten.

Onderliggend wegennet en provinciaal inpassingsplan

Voor de bestaande verkeersstromen in Zevenaar en Duiven heeft de keuze voor de nieuwe aansluitingenstructuur ook gevolgen. Er zijn wegen die minder zwaar belast worden, zoals de Doesburgseweg en de N810 op het gedeelte tussen de nieuwe A15 en Duiven. Drukker wordt het op de N810 op het gedeelte tussen de nieuwe A15 en Zevenaar en op de Hengelderweg ter plekke van de nieuwe aansluiting op de A12.

Bij de TN/MER en ook voor de (ontwerp)tracébesluitfase hebben Rijkswaterstaat, de provincie Gelderland en de gemeenten de nodige aandacht gehad voor het toekomstvast maken van het onderliggend wegennet, parallel aan de komst van de A15. De provincie Gelderland heeft daarom de geprogrammeerde aanpak van de N810/Arnhemseweg naar voren gehaald, en anticipeert zo op de groei van het verkeer vanwege de nieuwe aansluiting op de A15 en de sluiting van de aansluiting Griethse Poort op de A12. De autonome verkeersgroei op het onderliggend wegennet maakte al dat de Arnhemseweg zou moeten worden aangepast, mede gelet op de doorstroming en veiligheid voor autoverkeer in relatie met de menging met landbouwverkeer, (hoogwaardig) openbaar vervoer en de afwikkeling van fietsverkeer. Nu kan dat in één keer worden aangepakt met de doortrekking van de A15 en de

aanpassing van de N810 in het tracébesluit.

Besluitvorming rond en realisatie van het tracébesluit en het provinciaal inpassingsplan worden zoveel als mogelijk gelijkgeschakeld om reden van efficiency en beperking van verkeers- en bouwhinder. In het provinciaal inpassingsplan worden de lokale verkeerseffecten en benodigde geluids- en inpassingsmaatregelen beschreven. Het maatregelenpakket in het provinciaal inpassingsplan geldt voor het tracébesluit als autonome ontwikkeling.

Het wegontwerp en de vormgeving van het gedeelte van de N810 dat in het tracébesluit is opgenomen, is aangepast aan de door de provincie Gelderland voorgenomen capaciteitsuitbreiding van de N810 naar 2x2 rijstroken binnen de bebouwde kom van Zevenaar tot en met de kruising met Arnhemseweg/Ringbaan Noord en Methen. De herinrichting wordt mogelijk gemaakt en geregeld in het provinciaal inpassingsplan, waarvan het ontwerp tot 30 november 2016 ter inzage heeft gelegen.

Handhaving van de aansluiting

Het verwijderen van de aansluiting Griethse Poort heeft effect op de bedrijven die zich in meer of mindere mate richten op de gebruikers van de aansluiting Griethse Poort. Denk daarbij aan de benzinstations en de horeca ter plaatse. Vanuit onder meer deze hoek, maar ook vanuit bewoners en gebruikers is gepleit voor het handhaven van de aansluiting. Het openhouden van de aansluiting Griethse Poort blijft echter ongewenst uit oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming.

In het regioplan is een aanpassing van het onderliggend wegennet opgenomen: een rotonde ter hoogte van de huidige zuidelijke aansluiting van de Griethse Poort. Op deze rotonde worden de Edisonstraat, Doesburgseweg en Hunneveldweg aangesloten. Samen met maatregel waarbij de route Marconistraat-Fahrenheitstraat tussen de weg Hengelder en de Edisonstraat wordt heringericht ontstaat er parallel aan de A12 een betere verbinding tussen de nieuwe aansluiting Zevenaar Oost en het gebied bij de te verwijderen aansluiting Griethse Poort.

Met de maatregelen, zoals opgenomen in het tracébesluit en het regioplan, wordt voorzien in een door bestuurlijke partijen gewenste ontsluiting van Zevenaar, die voldoende veilig en robuust is voor het huidige en toekomstige verkeer. Het (ontwerp) provinciaal inpassingsplan bouwt hierop voort en zorgt er verder voor dat de leefbaarheid in de bebouwde kom in Zevenaar West op peil blijft en waar mogelijk wordt verbeterd.

- 3.5.1 *Participant stelt voor de afslagen bij de Griethse Poort open te houden voor alléén personenverkeer (woon-werkverkeer). Het vrachtverkeer moet doorrijden naar de nieuw geplande afslag bij Hengelder. De geplande toeritten en afslagen vanaf A15 kunnen dan vervallen. Maak ter plaatse een ongelijkvloerse kruising van de A15 met de N810. Raadzaam is na de aansluiting van A15 op A12 de bestaande vluchtstrook om te vormen tot een doorgetrokken uitvoegstrook richting Griethse poort (afslag Zevenaar Centrum) en dan alleen ten behoeve van ontsluiting van woonwijken rondom centrum.*

In algemene termen is hierboven het proces en de motivering ten aanzien van de afsluiting van aansluiting Griethse Poort besproken. Dit moet worden gezien in combinatie met de realisatie van twee nieuwe aansluitingen en een nieuw knooppunt A12/A15 (Oudbroeken).

Het openhouden van de aansluiting Griethse Poort uitsluitend voor personenverkeer zou eveneens betekenen dat in de projectsituatie op de A12 3 aansluitingen kort op elkaar volgen (Knooppunt Oudbroeken, Griethse Poort en Zevenaar Hengelder). Dit is niet gewenst uit oogpunt van veiligheid en doorstroming. Dat Griethse Poort al-

leen voor personenverkeer bestemd is, doet daar niet aan af. Er is een weloverwogen keuze gemaakt voor de ligging van de aansluitingen als opgenomen in het (ontwerp)tracébesluit. Dat was overigens ook al zo ten tijde van de TN/MER en het Standpunt van de minister in 2012. Voor de ontsluiting van het verkeer uit Zevenaar, het nieuwe bedrijventerrein en de doorstroming van het verkeer op de A12 is de nu gekozen ligging van de nieuwe aansluitingen de beste oplossing. De technische voorstellen van participant worden ter harte genomen, maar zijn niet meer doorgerekend.

3.5.2

Door de afsluiting van de op- en afrit Griethse Poort zal het verkeersaanbod voor het belangrijkste deel nog maar over één ontsluitingsweg vanuit Zevenaar plaatsvinden (Arnhemseweg en N810). Er komt weliswaar een nieuwe afrit bij Zevenaar Oost, maar het verkeer richting Arnhem zal hiervan geen gebruikmaken. Daarvoor ligt deze aansluiting veel te ver oostelijk. Er is in het geheel geen rekening gehouden met de gevolgen hiervan. De op- en afrit Griethse Poort moet open blijven om een betere verdeling van de verkeersstroom richting Arnhem te houden. Daarmee wordt de leefbaarheid van participant in zijn woning niet onhoudbaar. Het argument dat de Griethse Poort niet open kan blijven omdat de op- en afritten anders te dicht op elkaar zitten, is grote onzin. Op de A12 bij Ede/Veenendaal bijvoorbeeld zitten drie nieuwe op- en afritten zeer dicht op elkaar. Een andere mogelijkheid is om op de A15 geen op- en afrit te maken die aansluit op de N810/Arnhemseweg. Ook dan kan de Griethse Poort openblijven en is het probleem van te veel op- en afritten opgelost.

In algemene termen is hierboven het proces en de motivering ten aanzien van de afsluiting van aansluiting Griethse Poort besproken. Dit moet worden gezien in combinatie met de realisatie van twee nieuwe aansluitingen en een nieuw knooppunt A12/A15 (Oudbroeken).

Participant woont aan de westkant van Zevenaar en vreest overlast door de gewijzigde verkeersstromen. Het wegontwerp en de vormgeving in verband met de capaciteitsuitbreiding van de N810 naar 2x2 rijstroken binnen de bebouwde kom van Zevenaar tot en met de kruising met Arnhemseweg/Ringbaan Noord en Methen wordt mogelijk gemaakt en geregeld in het provinciaal inpassingsplan, waarvan het ontwerp tot 30 november 2016 ter inzage heeft gelegen. Daarin worden in de toelichting ook de onderzoeken en resultaten ten aanzien van geluid (hoofdstuk 5.2), luchtkwaliteit (5.3) en externe veiligheid (5.4) besproken. Participant heeft geen zienswijze ingediend op het ontwerp-inpassingsplan. Voor de conclusies en de gevolgen van de herinrichting van de Arnhemseweg wordt verder verwezen naar het inpassingsplan.

Uit het tracébesluit en het inpassingsplan komt ten aanzien van de woning van participant naar voren dat de leefbaarheid gewaarborgd blijft.

De door participant aangehaalde situatie bij Ede-Veenendaal, waar 4 aansluitingen dichtbij elkaar zijn gesitueerd komt is inderdaad niet optimaal, maar is noodzakelijk vanwege de omvang van de te ontsluiten steden Veenendaal en Ede. Het blijft verder ongewenst de aansluiting Griethse Poort in stand te houden, ook al wordt er geen aansluiting Zevenaar/Duiven op de A15 gerealiseerd. In dat geval blijft namelijk de ongewenste situatie in stand, waarbij er 3 aansluitingen op korte afstand van elkaar op de A12 zijn gelegen.

3.5.3

De gevolgen van het sluiten van aansluiting 29 (Griethse Poort) worden onderschat. Het wegvallen van de aansluiting heeft grote gevolgen voor de inwoners van Zevenaar. In geval van een calamiteit op de A12 of een van de toevoerroutes in Zevenaar of Duiven, ontstaat een regionaal verkeersinfarct. Dat is nu al zo, en dat wordt

met het vervallen van aansluiting 29 alleen maar erger. In de berekeningen wordt onvoldoende rekening gehouden met het feit dat het verkeer na sluiting van afslag 29 vooral gebruik zal maken van de Arnhemseweg en de bebouwde kom. Volgens participant wordt er ten onrechte van uitgegaan dat het verkeer zal kiezen voor de nieuwe aansluiting. Dit heeft grote gevolgen voor de leefbaarheid en gezondheid in Zevenaar.

In algemene termen is hierboven het proces en de motivering ten aanzien van de afsluiting van aansluiting Griethse Poort besproken. Dit moet worden gezien in combinatie met de realisatie van twee nieuwe aansluitingen en een nieuw knooppunt A12/A15 (Oudbroeken).

Er is geen aanleiding voor de veronderstelling dat de kans op regionaal verkeersinfarct door de afsluiting van de aansluiting Griethse Poort toeneemt. Door de toevoeging van een nieuwe route via het hoofdwegenet (knooppunt A12/A15) en via het onderliggend weggennet (aansluiting A15/N810) wordt de robuustheid van het wegensysteem juist vergroot, ook en vooral in geval van calamiteiten.

Het verkeer op de Arnhemseweg/N810 van en naar de aansluiting A15/N810 neemt toe met 56% in 2033. Om de verkeersgroei op te vangen worden in het tracébesluit en in het ontwerp-inpassingsplan de benodigde maatregelen genomen, zoals de verdubbeling van de wegcapaciteit van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Binnen de herinrichting worden ook geluidbeperkende maatregelen en inpassingsmaatregelen getroffen, zodat wordt voldaan aan wet- en regelgeving. Samengevat kan worden gezegd dat de situatie in Zevenaar West voor wat betreft de belangrijkste milieugevolgen als geluid, luchtkwaliteit en (externe) veiligheid er geen grenswaarden of streefwaarden worden overschreden.

- 3.5.4 *De scope van het ontwerp-tracébesluit is te klein. Belangrijke effecten van het project, met name de effecten van de sluiting van Griethse Poort, blijven buiten beschouwing. De sluiting van afrit 29 heeft grote consequenties voor het verkeersbeeld in Zevenaar. Na sluiting zal 80% van alle verkeersbewegingen van en naar de gemeente Zevenaar worden afgewikkeld over de Arnhemseweg. Dat wijst onderzoek van Goudappel Coffeng uit 2015 uit. Onderzoek van de GGD Gelderland-Midden (2014) laat zien dat de milieugezondheidseffecten van de sluiting van Griethse Poort aanzienlijk zijn. Deze effecten worden in het ontwerp-tracébesluit niet in beschouwing genomen. Participant vraagt om een aanvulling op het ontwerp-tracébesluit met een integrale beschouwing van de effecten van de sluiting van Griethse Poort, waarbij het hele gebied wordt meegenomen dat ligt binnen de invloedssfeer van deze maatregel uit het project ViA15.*

Voor het onderzoek en berekening van de milieueffecten vanwege het tracebesluit, is de herinrichting van de N810 zoals opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan meegenomen. Omgekeerd geldt dat ook voor het inpassingsplan voor zover het gaat om het ontwerp en het verkeer zoals dat in het tracébesluit is opgenomen. Het tracébesluit is doorgerekend met het NRM 2016, waaruit een berekende toename van het verkeer op de N810 met 56% in 2033 is gerapporteerd (zie deelrapport Verkeer, bijlage 1 bij de toelichting op het tracébesluit, tabel 7, p. 22). Op deze groei is de N810 voor zover gelegen binnen het tracébesluit ontworpen en zijn de maatregelen ten aanzien van de milieueffecten bepaald.

In het onderzoek dat conform wet- en regelgeving en met gebruikmaking van geaccepteerde en betrouwbare toekomstprognoses (WLO2) en verkeers- en geluidsmodellen is uitgevoerd, worden geen onaanvaardbare, noch aanzienlijke milieugezondheidseffecten vermeld. Ook in het ontwerp provinciaal inpassingsplan worden in hoofdstuk 5 geen milieueffecten gerapporteerd die grenswaarden- of streefwaarden overschrijden. De milieueffecten worden in het (ontwerp)tracébesluit dus wel in beschouwing genomen. Er is geen aanleiding om nader onderzoek te verrichten.

3.5.5 *De sluiting van Griethse Poort heeft grote gevolgen voor Zevenaar:*

- *extra kilometers in de bebouwing van Zevenaar;*
- *verdubbeling van de verkeersintensiteit op de N810 en de noordelijke rondweg;*
- *geen/onvoldoende ruimte voor noodzakelijke verkeersvoorzieningen;*
- *gevolgen voor bereikbaarheid Heerenmethen en Roodwilligen;*
- *gevolgen voor woonklimaat en leefbaarheid (geluid, fijn stof);*
- *verkeer van en naar Doesburg moet door Zevenaar of via Didam.*

Deze nadelen kunnen worden voorkomen door de creatie van een halve op- en afrit ter plaatse van aansluiting 29 voor woon-werkverkeer van en naar Arnhem . Het argument van RWS dat er dan onvoldoende ruimte is voor de weefvakken van en naar de A15 en naar Hengelder-Oost snijdt geen hout. Op dezelfde A12 ter hoogte van Waterberg is de afstand tussen de opritten van de A50 en de Apeldoornseweg krap 600 meter. Daar komt bij dat de uitbouw van het nationale wegennet achterblijft bij de groei van het verkeer. Het nationaal wegenplan geldt ook voor regionaal verkeer.

In algemene termen is hierboven het proces en de motivering ten aanzien van de afsluiting van aansluiting Griethse Poort besproken. Dit moet worden gezien in combinatie met de realisatie van twee nieuwe aansluitingen en een nieuw knooppunt A12/A15 (Oudbroeken).

Sluiting van Griethse Poort heeft gevolgen voor Zevenaar. Voor wat betreft extra kilometers in de zin van capaciteit is in het tracébesluit voorzien in 2x2 rijstroken van de N810 (buiten bebouwde kom). Hetzelfde geldt voor het ontwerp-inpassingsplan voor de bebouwde kom. De verkeersgroei op de N810 stijgt met 56% in 2033 (zie deelrapport Verkeer, bijlage 1 bij de toelichting op het tracébesluit, tabel 7, p. 22). Het is niet gebleken dat er geen of te weinig ruimte is voor noodzakelijke verkeersvoorzieningen. De wijken Roodwilligen en Heerenmethen krijgen een direct aansluiting op de A15 via een 2x2-strookse Arnhemseweg. Dit ontwerp is voldoende om de bereikbaarheid van de wijken te borgen. De weg is op de toekomstige verkeersgroei ontworpen.

Wat de gevolgen voor woonklimaat en leefbaarheid betreft: het project is voor luchtkwaliteit opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Door opname van het project in het NSL is gegarandeerd dat voldaan wordt aan de luchtkwaliteitsnormen. De (gecumuleerde) geluidsgevolgen voor de binnen de geluidscontour(en) van de A15 en A12 gelegen woningen zijn verantwoord in het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit.

Wat woonklimaat en leefbaarheid betreft: hierbij zijn ook de geluidssituatie en de ruimtelijke gevolgen van belang. De bereikbaarheid is gewaarborgd door de N810 te ontwerpen op de verkeersgroei zoals eerder gemeld, een en ander in combinatie met de maatregelen in het inpassingsplan. Daarin zijn voor de bebouwde kom nabij de wijken Heerenmethen en Roodwilligen geluid- en inpassingsmaatregelen opgenomen zodat woonklimaat en leefbaarheid over het algemeen op een aanvaardbaar niveau blijven. Zie ook hoofdstuk 4 en 5 van het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende geluidsonderzoeken.

De configuratie van aansluitingen die participant voorstelt door een halve aansluiting voor verkeer vanuit en naar Arnhem te handhaven is ongewenst, omdat hiermee nog steeds de aansluitingen erg dicht op elkaar liggen. Dat er elders in het land aansluitingen op korte afstand van elkaar liggen, doet niet af aan de afweging om ter plaatse van Zevenaar, waar een grootschalige reconstructie plaatsvindt, een uit

oogpunt van doorstroming en veiligheid aanvaardbare situatie te creëren. Daarbij wordt betrokken dat Zevenaar in de projectsituatie in voldoende mate wordt aangesloten op het hoofdwegennet. Er treden dus voor veel gebruikers ook verbeteringen op.

- 3.5.6 *Participant exploiteert hotel in Zevenaar. Hotel is gevestigd aan de Hunneveldweg 2A in Zevenaar, direct naast A15 ter hoogte van afrit 29 Zevenaar. Participant is voor haar clientèle grotendeels afhankelijk van deze afrit, bezoekers zijn voornamelijk passerende verkeersdeelnemers. Volgens het ontwerptractébesluit wordt afrit 29 Zevenaar Centrum verwijderd. Een toelichting hierop ontbreekt. Hierdoor is niet vast te stellen met welke belangen rekening is gehouden in de beslissing. Hierdoor is sprake van een onzorgvuldige voorbereiding en belangenafweging en onvoldoende motivering van het ontwerptractébesluit. Een dergelijke definitieve beslissing moet worden voorzien van een draagkrachtige onderbouwing van de belangen waarmee rekening is gehouden. Afsluiting van de afrit heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid van bedrijven bij de afrit, en voor participant in het bijzonder. Participant verzoekt RWS rekening te houden met de belangen van participant door de afrit niet definitief te sluiten.*

In algemene termen is hierboven het proces en de motivering ten aanzien van de afsluiting van aansluiting Griethse Poort besproken. Dit moet worden gezien in combinatie met de realisatie van 2 nieuwe aansluitingen en een nieuw knooppunt A12/A15 (Oudbroeken).

Wat betreft het hotel van participant is geconstateerd dat dit hotel het enige hotel is in Zevenaar. In de huidige situatie is het hotel beperkt zichtbaar vanaf de A12. Het hotel-restaurant (zonder congrescentrum) wordt grotendeels bezocht door personen die een zakelijke relatie met het gebied hebben en het hotel-restaurant bezoeken. Het hotel maakt deel uit van een internationale hotelgroep.

Door de afsluiting wijzigt de directe bereikbaarheid van het hotel, maar vanaf de nieuwe aansluitingen blijft het hotel voor klanten afkomstig van de A12 goed bereikbaar voor lunch/diner en overnachtingen. Uitbreiding van de bebording op het hotel en vanaf de nieuwe aansluiting(en), kan klanten helpen de route naar het hotel te vinden. Hierdoor kan de invloed van de afsluiting worden verzacht. Desondanks wordt enige negatieve uitwerking op het aandeel klanten afkomstig van de A12 verwacht door de afsluiting. De minister heeft ingeschat dat de continuïteit van het hotel-restaurant niet in gevaar komt. Participant verwacht schade. Voor vergoeding van geleden nadeel, staat het participant vrij een daartoe strekkend verzoek zoals bedoeld in de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 in te dienen (art. 18 van het tractébesluit).

In het regioplan is een aanpassing van het onderliggend wegennet opgenomen: de aanleg van een rotonde ter hoogte van de huidige zuidelijke aansluiting van de Griethse Poort. Op deze rotonde worden de Edisonstraat, Doesburgseweg en Hunneveldweg aangesloten. Samen met maatregel waarbij de route Marconistraat-Fahrenheitstraat tussen de weg Hengelder en de Edisonstraat wordt heringericht ontstaat er parallel aan de A12 een betere verbinding tussen de nieuwe aansluiting Zevenaar Oost en het gebied bij de te verwijderen aansluiting Griethse Poort. Deze verbinding is voor de bereikbaarheid van het hotel en de verwijzing vanuit de nieuwe aansluiting Zevenaar Oost iets korter en eenvoudiger dan de route via de Ringbaan Oost.

- 3.5.7 *Het AC restaurant en de Burger King aan de Doesburgseweg in Zevenaar zijn voor het grootste deel afhankelijk van het verkeer dat afkomstig is van de A12 tussen*

Arnhem en Duitsland. De aansluiting 29 (Zevenaar Centrum) op de A12, ook wel Griethse Poort genoemd, komt te vervallen en wordt verwijderd. Er zal geen af- en aanvoer van verkeer direct vanaf de A12 meer mogelijk zijn. Ook zal het geluidsscherp het zicht op het AC restaurant en de Burger King wegnemen. Het ongewijzigd vaststellen van het (ontwerp)tracébesluit heeft onevenredig nadelige gevolgen voor participant. De omzet voor de horecalocatie zal bijna geheel wegvallen. Participant zal genoodzaakt zijn om de restaurants te sluiten. Dat heeft onder meer grote gevolgen voor de huidige medewerkers (44). Ook zal participant schade lijden, onder meer – doch niet uitsluitend – als gevolg van omzetverlies. Participant kan deze schade niet op een andere wijze opvangen en behoudt zich daarom alle rechten voor ten aanzien van haar aanspraken op nadeelcompensatie. De noodzaak voor de fysieke afsluiting van de huidige aansluiting 29 (Zevenaar Centrum) blijkt naar de mening van participant onvoldoende uit het ontwerptracébesluit en de onderliggende stukken. Deze noodzaak is onvoldoende aannemelijk gemaakt aan de hand van concrete gegevens. De minister heeft daarom niet in redelijkheid het besluit kunnen nemen, waar het gaat om de afsluiting van aansluiting 29 en het aanbrengen van een geluidsscherp. Participant verzoekt daarom het ontwerptracébesluit te heroverwegen en aan te passen, in de zin dat de aansluiting 29 (Zevenaar Centrum) op de A12 tussen kilometer 142.3 en kilometer 143.5 niet zal vervallen. Ook wordt verzocht geen geluidsafschermende maatregelen, in de vorm van een geluidsscherp van 1 meter hoogte langs de hoofdrijbaan aan de noordzijde van de A12, aan te brengen.

In algemene termen is hierboven het proces en de motivering ten aanzien van de afsluiting van aansluiting Griethse Poort besproken. Dit moet worden gezien in combinatie met de realisatie van 2 nieuwe aansluitingen en een nieuw knooppunt A12/A15 (Oudbroeken). Deze tekst geldt in het kader van de zienswijze van participant als onderbouwing voor de afsluiting van de aansluiting.

De minister erkent dat door de afsluiting de belangen van de horecaondernemingen worden geraakt. Door de afsluiting van de aansluiting wijzigt de directe bereikbaarheid van de horecaondernemingen vanaf de A12. Hierdoor zijn er minder passanten. In de beoordeling van het dossier is overwogen dat de bestaande klantenkring die gericht naar de ondernemingen gaat, ook na de afsluiting zal blijven komen. Een deel van de impulsbezoeken – vooral voor het fastfoodrestaurant – zou kunnen wijzigen vanwege de vermindering van passages. De iets langere route kan voor bestaande (niet-lokale) klanten die Zevenaar onderweg passeren, ook betekenen dat zij hun bezoek niet doorzetten. Het aandeel bezoekers uit de groep vakantieverkeer en bezoekers van Zevenaar die nu niet via Doesburgseweg de stad in rijden, zal naar verwachting ook een wijziging ondergaan.

In welke mate de omzet van de horecaondernemingen wordt beïnvloed zal op basis van nacalculatie moeten blijken. De minister heeft ingeschat dat de continuïteit van de ondernemingen niet rechtstreeks in gevaar is vanwege de afsluiting. Door de plaatselijke en regionale clientèle blijft een vast klantenbestand intact. Daarbij is ook meegenomen dat de focus van de ondernemingen niet uitsluitend lag op de A12; de bedrijven waren beide niet zichtbaar vanaf de A12. Het restaurant beschikt overigens wel over een bewegwijzerd ANWB-bord met de naam van het restaurant (ook op de reguliere bewegwijzering van aansluiting 29 stond een restauratiebeeldmerk). Door bebording kan een deel van de nieuwe klanten afkomstig van de A12 worden geholpen de route naar de ondernemingen te vinden. Hierdoor kan de invloed van de afsluiting worden verzacht. Desondanks wordt een negatieve uitwerking op het aandeel klanten afkomstig van de A12 verwacht door de afsluiting. Beide ondernemingen maken deel uit van een internationale groep.

Voor vergoeding van geleden nadeel, staat het participant vrij een daartoe strekkend verzoek zoals bedoeld in de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 in te dienen (art. 18 van het tracébesluit). Participant maakt hiervan ook al melding in de zienswijze.

Volledigheidshalve moet nog vermeld worden dat in het regioplan een aanpassing van het onderliggend wegennet is voorzien, die inhoudt dat ter hoogte van de huidige zuidelijke aansluiting van de Griethse Poort een rotonde is opgenomen. Op deze rotonde worden de Edisonstraat, Doesburgseweg en Hunneveldweg aangesloten. Samen met de maatregel waarbij de route Marconistraat-Fahrenheitstraat tussen de weg Hengelder en de Edisonstraat wordt heringericht, ontstaat er parallel aan de A12 een betere verbinding tussen de nieuwe aansluiting Zevenaar Oost en het gebied bij de te verwijderen aansluiting Griethse Poort. Deze verbinding is voor de bereikbaarheid van de ondernemingen en de verwijzing vanuit de nieuwe aansluiting Zevenaar Oost korter en eenvoudiger dan de route via de Ringbaan Oost.

Wat de geluidafschermbare maatregelen betreft: in het tracébesluit is een geluidsscherm van 1 meter hoog opgenomen tussen km. 142.63 en 142.95 (320 m) aan de noordzijde van de A12. Zie hiervoor ook artikel 7 en kaartblad 13 van het tracébesluit. In het akoestisch onderzoek, specifiek bijlagenrapport, staat de afweging van geluidmaatregelen onder hoofdstuk 6.2.3. (pagina 65 e.v. Cluster 23 Nieuwe Steeg). Participant verzoekt dit scherm niet te plaatsen omdat het scherm het zicht op de ondernemingen zou wegnemen. Het is niet duidelijk op welke wijze dit scherm aan de noordzijde van de A12 enig effect zou hebben op de zichtbaarheid van de ondernemingen. Het scherm is nodig om de saneringswoningen aan de Nieuwe Steeg te beschermen.

3.6 Brug/tunnel

De minister heeft in 2012 gekozen voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER (TN/MER), de ontvangen inspraakreacties, de adviezen van wettelijke adviseurs, de adviezen van de betrokken bestuursorganen en een analyse van de kosten en baten van de alternatieven.

In de TN/MER is het Doortrekkingsalternatief A15 Noord onderzocht met een brug over het Pannerdensch kanaal en een uitvoeringsvariant met een tunnel (boortunnel en zinktunnel met kanteldijk) onder het Pannerdensch kanaal. In eerste instantie is de tunnel niet aangemerkt als redelijkerwijs te beschouwen alternatief, omdat deze veel te duur was. Op verzoek van de regio is de tunnel echter als uitvoeringsvariant meegenomen.

De bijdrage van beide oplossingsrichtingen aan de projectdoelstellingen en de milieueffecten die deze tot gevolg heeft, zijn in de TN/MER onderzocht en beoordeeld. Op veel aspecten zijn de brug en de tunnel hetzelfde beoordeeld, maar op enkele aspecten bestaat er verschil. De onderscheidende aspecten hoogwaterveiligheid, ruimtelijke structuur, geluid, natuur, landschap, sociale aspecten en kosten zijn beschreven en beoordeeld (TN/MER hoofdrapport, tabel 6-4, p.114). De tunnel heeft een betere beoordeling op ruimtelijke structuur (langere bundeling met Betuweroute), geluid (minder geluidbelast oppervlak), natuur (minder ruimtebeslag), landschap (geen doorsnijding) en sociale aspecten (minder visuele hinder). De brug heeft een betere beoordeling op het aspect hoogwaterveiligheid (robuustheid netwerk bij ontruiming hoog water) en kosten.

Om ook de kostenaspecten integraal te kunnen afwegen is een kosten-batenanalyse uitgevoerd in de vorm van een MKBA. Het doortrekkingsalternatief met brug heeft een baten-kostenverhouding van 2,25 ten opzichte van 1,72 in de uitvoeringsvari-

ant met tunnel (MKBA, tabel 5-1, p.38). De baten-kostenverhouding bij het doortrekkingsalternatief met brug is dus positiever. Dat komt met name doordat de hoge kosten van een tunnel aanzienlijk meewegen.

In de brief aan de Tweede Kamer (vergaderjaar 2011-2012, 29 385, nr: 66) motiveert de minister haar keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord met brug. De effecten van de tunnelvariant op het natuurgebied de Gelderse Poort zijn kleiner dan die van de brug, maar belangrijk in haar afweging te kiezen voor een brug in plaats van een tunnel is dat 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. Voor deze extra kosten is geen budget beschikbaar.

Enkele bestuursorganen hebben gevraagd om een open aanbesteding voor de rivierkruising waarbij de keuze voor een brug of tunnel niet vooraf wordt vastgelegd. Bij het gedachtegoed van de Commissie Elverding, uitgewerkt in het 'Actieplan Snel & Beter', hoort het maken van duidelijke keuzes wanneer de benodigde informatie daarvoor voorhanden is. Dat is voor de doortrekking van de A15 met brug nu het geval. De minister kiest daarom niet voor een open aanbesteding voor de rivierkruising. Een open aanbesteding leidt tot onnodige onderzoeklast, langere onzekerheid voor betrokkenen en tot een vertraging van de start van de realisatie van ongeveer 1,5 jaar. Dit heeft de minister nog nader toegelicht aan de Tweede Kamer (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 29 385, nr. 72).

Inpassing brug

Een brug vereist meer inzet op inpassing dan een tunnel. In overleg met de regio is de inpassing van de brug in het tracébesluit verder uitgewerkt. Vanaf de kruising met de Betuweroute richting de westelijke aanlanding wordt de A15 uitgevoerd op pijlers, zodat het landschap er zoveel mogelijk onderdoor kan doorlopen en ter beperking van de visuele hinder. Langs de A15 komt tevens boombeplanting waardoor de oude stroomrug (oeverwal) landschappelijk aangezet wordt en de overgang naar het stroombed van de rivier vergroot wordt (ruimtelijk geaccentueerd). Deze beplantingsrand verzacht ook het zicht op de brugconstructie. Aanvullend worden op grond van de aanvullende bestuursovereenkomst buiten het tracébesluit boomgaarden gerealiseerd ten noorden en zuiden van de A15. Bij de oostelijke aanlanding geldt dat de overgang van binnen- en buitendijksgebied landschappelijk wordt geaccentueerd met forse opgaande beplanting. Alle maatregelen zijn in het Landschapsplan opgenomen op kaartblad 7 en 8 met toelichting op respectievelijk p.77 en 83, en in het tracébesluit in artikel 12 (maatregel 7) en op detailkaarten 7 en 8.

Ten aanzien van de brug zelf: deze kruist de Rijndijk en de Kandiadijk zo laag mogelijk ter beperking van de zichtbaarheid van de brug. Meer informatie over de inpassing en vormgeving van de brug staat in paragraaf 4.9 van de Nota van Antwoord (Landschap en Cultuurhistorie). Daarin wordt het proces dat leidt tot een gedragen vormgeving van de brug toegelicht.

Voor fietsers en wandelaars is de investering in een fietsverbinding langs de brug een positief punt. Dit vergoot de bereikbaarheid van lokale en regionale kernen, (recreatie)gebieden en voorzieningen. De nog te ontwikkelen snelfietsroute SFR 15 zal hierop worden aangesloten.

Kosten tunnel

Voor de benodigde kennis van en inzicht in de kosten van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal zijn in de verkenningsfase en in de planstudiefase achtereenvolgens berekeningen uitgevoerd door 3 grote ingenieursbureaus op basis van hun eigen marktkennis. Kostenspecialisten van Rijkswaterstaat hebben deze ramingen getoetst aan de meest recente inzichten bij de bouw van grote verkeerstunnels in de afgelopen jaren. Daarmee is zowel marktkennis als opdrachtgeverskennis in de ramingen vertegenwoordigd. De ramingen hebben prijspeil 2011. Er is slechts be-

perkt inzicht in de door de minister berekende meerkosten van de tunnelvariant. Dat komt omdat ramingsgegevens en kostprijsgegevens niet openbaar worden gemaakt; het gaat hier om aanbestedingsgevoelige informatie. De onderliggende ramingen zijn wel met de Tweede Kamer gedeeld. De gebruikte systematiek voor de kostenraming is conform de Standaard Systematiek Kostenraming (SSK) uitgevoerd, met als specificatie de levenscycluskosten-analyse (LCC: Life Cycle Costing). Dit is een algemeen aanvaarde en erkende systematiek.

Wat het gepresenteerde tunnelvoorstel van de expertgroep betreft: de minister heeft in de brief aan de Tweede Kamer van 23 april 2012 aangegeven dat er geen aanleiding is om te veronderstellen dat het voorstel van de expertgroep binnen het taakstellend budget gerealiseerd kan worden. De analyse van Rijkswaterstaat op de raming van de expertgroep laat zien dat deze raming onvolledig en te rooskleurig is. Daardoor blijft het gekozen alternatief met brug de beste oplossing binnen het beschikbare budget. Een oplossing die ook de steun van de provincie Gelderland en de voormalige Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft. De expertgroep draagt een aantal optimalisaties aan die zouden leiden tot kostenbesparingen. De tunnelvariant van de expertgroep is te optimaliseren door de tunnel te verkorten tot de lengte welke ook voorzien is in de tunnelvariant in de TN/MER. Deze tunnelvariant zoals gepresenteerd in de Trajectnota/MER, kent een kostenverschil van € 210 miljoen met een brug, en is reeds sober en doelmatig ontworpen. Relevante ontwerpoptimalisaties zijn daardoor niet haalbaar.

In de raming van de expertgroep zijn verder ten onrechte geen kosten opgenomen voor onder andere grote kabels en leidingen, opslag voor BTW en diverse deelposten voor het onderdeel wegen. De uitgevoerde analyse van Rijkswaterstaat op de raming van de expertgroep is met de Tweede Kamer gedeeld.

3.6.1 *Participanten geven aan het niet eens te zijn met de keuze voor een brug over het Pannerdensch kanaal in plaats van een tunnel. Aangegeven wordt:*

- *Een tunnel en de kosten daarvan zijn niet serieus onderzocht.*
- *De aanleg van een tunnel leidt op een aantal vlakken ook tot een besparing. Zijn deze besparingen inzichtelijk gemaakt?*
- *Nieuwe boortechnieken maken de tunnel tot een aantrekkelijke (betaalbare) oplossing.*
- *De reden om te kiezen voor een brug in plaats van een tunnel mag niet alleen een financiële zijn. De bijkomende kosten die zijn gerelateerd aan de keuze voor een brug, gezondheidsgevolgen en gezondheidszorg kosten door toename van fijn stof en andere uitstoot en milieuvervuiling bij een brug ten opzichte van een tunnel moeten ook meegenomen*
- *De brug heeft gevolgen voor natuur, landschap, recreatie en rust (stiltegebied), gezondheid, geluidsoverlast, fijn stof, calamiteiten, verontreiniging, cultuurhistorie, huiswaarde daling.*
- *De Expertgroep toont met de 'Tegenbegroting A15: we zijn voor een tunnel' uit. Aan dat het budget is meer dan toereikend voor een A15 mét een tunnel.*
- *Volgens participanten is een tunnel op den duur of beschouwd op levensduur goedkoper. Een brug heeft veel hogere onderhoudskosten. Is bijvoorbeeld rekening gehouden met het weer?*
- *Sommige participanten stellen voor om langer tol te heffen om daarmee een veel betere oplossing voor de oversteek van het Pannerdensch Kanaal te financieren.*
- *De TN/MER biedt participant onvoldoende duidelijkheid over de financiële afwijkingen bij de keuze voor een brug over het Pannerdens Kanaal.*
- *Keuze is onverantwoord, ongeloofwaardig en getuigt van een gebrek aan toekomstvisie en heeft alleen op kosten plaatsgevonden*

- *Een brug betekent een desinvestering van de Betuweroute waar wel een tunnel gemaakt is.*
- *Sommige participanten stellen voor om langer tol te heffen om daarmee een veel betere oplossing voor de oversteek van het Pannerdensch Kanaal te financieren.*
- *De regering geeft uit aan buitenlandse doelen, maar de mensen uit de regio die dit financieren laten ze in de kou staan.*
- *Een tunnel past bij het klimaatverdrag ivm hergebruik van warmte.*
- *De motivering in het Standpunt Doortrekking A15 dan wel in ontwerptracébesluit voor doortrekking van A15 met brug is volgens participanten volstrekt ontoereikend.*
- *Er zijn wel degelijk alternatieven voor aanleg van een brug over Pannerdens Kanaal. Deze zijn onvoldoende uitgewerkt en onder meer door politieke keuzes onderuit gehaald.*
- *Een brug past niet in de structuurvisie Gelderland.*
- *Sommige participanten maken bezwaar tegen het feit dat de uitgangspunten voor aanbesteding van de brug niet zijn opgenomen in het ontwerptracébesluit.*
- *Sommige participant willen alsnog een eerlijke en gefundeerde vergelijking tussen brug of tunnel. Zij pleiten voor een openbare aanbesteding voor een oeververbinding die de kans aan de markt geeft om een tunnel te realiseren.*
- *Waarom is het belangrijk dat de automobilist uitzicht heeft? Waarom heeft dit voorrang op het treffen van milieumaatregelen voor de omgeving? Met een snelheid van 130 km/u zal het uitzicht van de automobilist niet anders zijn dan elders. Het uitzicht, de luchtkwaliteit en geluidsoverlast voor de bewoners zal daarentegen voor altijd verpest zijn*
- *Waarom heeft de Betuwelijn hoge schermen en de autoweg niet?*

In de algemene inleiding bij 3.6 is ingegaan op de ingebrachte zienswijzen met betrekking tot de keuze van de minister voor een brug en de redenen waarom niet gekozen is voor een tunnel.

In aanvulling daarop geldt dat verlenging van de periode waarin tol wordt geheven ter bekostiging van een tunnel niet efficiënt is: de tolopbrengsten op lange termijn wegen namelijk niet meer op tegen de extra kosten die nu gemaakt zouden moeten worden voor een tunnel. Dat heeft mede te maken met de kosten van de exploitatie van het tolsysteem en de vervanging die op termijn noodzakelijk zal zijn.

Participant doelt met de vraag over het klimaatverdrag waarschijnlijk op het Klimaatakkoord van Parijs. Dit akkoord geeft niet aan hoe de doelen bereikt dienen te worden. In welke mate hergebruik van warmte uit de tunnel mogelijk is en bijdraagt aan het Klimaatakkoord is verder niet onderzocht.

Participant verwijst met de vraag over de structuurvisie Gelderland waarschijnlijk op de Omgevingsvisie en de omgevingsverordening van de provincie Gelderland. Hierin heeft de provincie het beleid rondom de EHS (Gelders Natuurnetwerk) juridisch verankerd. Het effect van de doortrekking van de A15 en de brug op het Gelders Natuurnetwerk komt aan bod in deelrapport Ecologie, Passende Beoordeling (PAS). Dit rapport is bijlage 4 bij de toelichting op het tracébesluit. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van een significant negatief effect als gevolg van verstoring. Wat versnippering betreft: de brug kan moeiteloos door diersoorten worden gepasseerd.

In het akoestisch onderzoek is opgenomen hoe de afweging van geluidmaatregelen heeft plaatsgevonden tegen het licht van de toepasselijke wet- en regelgeving, zoals het doelmatigheidscriterium. Het tracébesluit voldoet aan de geldende wettelijke vereisten voor luchtkwaliteit en geluid, zodat de overlast van het verkeer binnen algemeen aanvaarde normen blijft. Dat de Betuweroute zoals participant stelt meer

en hogere geluidschermen heeft, komt door de destijds geldende wet- en regelgeving ten aanzien van spoorweglawaai. Hiervoor gelden andere normen dan voor wegverkeerslawaai. Overigens zijn die normen over het algemeen minder streng: de hoge schermen van de Betuweroute zullen het gevolg zijn van hoger brongeluid door de goederentreinen.

- 3.6.2 *Participant vindt dat er bij de aanleg van de Betuwelijn direct een tunnel voor de A15 had moeten worden aangelegd. Dat was zeker minder duur geweest dan nu een brug. Door deze nalatigheid wordt de omgeving opgezaagd met een brug met allerlei gevolgen voor de leefbaarheid.*

Om motiverende redenen is destijds niet gekozen voor een gelijktijdige besluitvorming en aanleg van A15 en Betuweroute. Dat betekent dat we in de huidige besluitvorming met de huidige kosten en budgetten te maken hebben.

- 3.6.3 *Gelet op de bevindingen van de Commissie m.e.r. kan worden gesteld dat de tunnelvariant onvoldoende in beschouwing is genomen. Dit betekent dat voor dit project niet wordt voldaan aan de Wet milieubeheer, artikel 7.23 lid 1b.*

De Commissie m.e.r. adviseerde de alternatieven met de tunnelvariant als volwaardig alternatief op te nemen in de tabel S-1 effectbeoordeling alternatieven (paragraaf 2.3). Ook adviseerde de commissie in de effectbeschrijving van de tunnelvariant de positieve baten voor natuur, landschap, cultuurhistorie en recreatie in vergelijking tot de brugvariant mee te nemen. In hoofdstuk 2.5 van de toelichting op het tracébesluit staat beschreven op welke wijze met het advies van de Commissie is omgegaan. Specifiek voor de tunnel-aanbeveling is dat terug te vinden op rij 4.

In het Standpunt van de minister (onderdeel I) wordt toegelicht dat een tunnel circa €210 miljoen duurder is dan een brug en dat hiervoor geen budget beschikbaar is. Dit betekent dat een tunnel geen alternatief is dat redelijkerwijs in beschouwing dient te worden genomen als bedoeld in de Wet milieubeheer. Bestuurlijk is echter afgesproken dat een tunnel als uitvoeringsvariant zou worden onderzocht.

Voor wat betreft de stelling dat niet voldaan is aan artikel 7.23 lid 1b wordt als volgt opgemerkt. Ten aanzien van het van toepassing zijnde artikel uit de Wet milieubeheer geldt dat ten aanzien van een besluit als bedoeld in artikel 7.2, derde of vierde lid, van de Wet milieubeheer, het recht zoals dat gold voor het tijdstip van inwerkingtreding van artikel I van deze wet van toepassing blijft, indien de richtlijnen, bedoeld in artikel 7.15, eerste lid, van de Wet milieubeheer, zoals dat luidde voor het tijdstip van inwerkingtreding van artikel I van deze wet, voor dat tijdstip zijn gegeven.

De Richtlijnen voor de TN/MER zijn in maart 2009 vastgesteld. Daarom is op het project ViA15 de Wet milieubeheer van toepassing zoals deze gold voor 1 juli 2010. Dit betekent dat niet artikel 7.23 Wm van toepassing is, maar artikel 7.10 Wm oud.

Artikel 7.10 (oud) van de Wet milieubeheer bepaalt waaraan de inhoud van het MER ten minste moet voldoen. Artikel 7.10, eerste lid, aanhef, onder b, sub 2 bepaalt dat het MER een beschrijving dient te bevatten van de alternatieven die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen. Daarmee is dit artikel het equivalent van artikel 7.23 lid 1 onder b van de geldende Wet milieubeheer.

- 3.6.4 *Participant wil graag een uitgediepte berekening zien van meerdere tunnelvarianten tegenover de gekozen brugvariant. Daarnaast wil participant de begroting zien voor de langere termijn (dus inclusief onderhoud) om te kunnen bepalen of de brug dan nog goedkoper uitvalt dan een tunnel. Termijn: 25 jaar.*

Zie de algemene inleiding voor een toelichting op de raming van de tunnel, de afstemming met de expertgroep en de brief aan de Tweede Kamer hierover. Ramingsinformatie is marktgevoelig en wordt daarom niet openbaar gemaakt. Voor de TN/MER zijn de kosten geraamd van een boortunnel en een zinktunnel (met coupurkering of kanteldijk). De onderhoudskosten zijn beschouwd over een termijn van meerdere decennia. De kostenbegroting uit de TN/MER geeft aan dat de kosten voor een zinktunnel enkele tientallen miljoenen euro's lager liggen dan voor een boortunnel. Daar tegenover staat dat een zinktunnel grotere gevolgen heeft voor de omgeving en natuur tijdens de aanleg omdat eerst vanaf maaiveld gegraven moet worden om de tunneldelen te kunnen afzinken.

- 3.6.5 *In de alternatievenvergelijking is de tunnel niet meegenomen, omdat de eerste raming het budget zou overschrijden. Echter: een nieuwe raming van de tunnelvariant blijkt bijna de helft goedkoper te zijn dan de oude raming. Waarom is met dit gegeven verder niets gedaan? Participant heeft de indruk dat de keuze voor een tunnel reeds een uitgemaakte zaak was.*

Zie de algemene inleiding voor een toelichting op de raming van de tunnel, de afstemming met de expertgroep en de brief aan de Tweede Kamer hierover. In de TN/MER is de tunnel onderzocht; deze was daarmee beschikbaar bij de alternatievenkeuze. Over de raming van de meerkosten van een tunnel en de alternatieve raming van de expertgroep is in de algemene inleiding hiervoor gemeld dat de minister een correcte en gevalideerde raming heeft gemaakt en dat de raming van de expertgroep op belangrijke punten onvolledig was en daarmee te rooskleurig.

- 3.6.6 *Kan de brug niet op een ander deel van het traject gerealiseerd worden?*

In de TN/MER zijn de alternatieven voor een doortrekking van de A15 uitgewerkt. De kruising van het Pannerdensch kanaal is ten noorden of ten zuiden van de Betuweroutetunnel onderzocht. Gekozen is voor het tracé van het alternatief Doortrekking Noord. De ligging van de brug ligt daarmee ook vast.

- 3.6.7 *De minister geeft in het Standpunt Doortrekking A15 aan dat pas in het ontwerptracébesluit een passende beoordeling wordt opgenomen. In het ontwerptracébesluit, met bijbehorende passende beoordeling, zijn echter significante effecten op Natura 2000-gebieden niet uit te sluiten. In het TN/MER hadden voor zowel het brug- als het tunneltracé deze effecten moeten worden beschreven. Het is noodzakelijk om voor de tunnelvariant een passende beoordeling op te stellen, omdat aanmerkelijk is dat doortrekking van de A15 met tunnel geen significante effecten zal geven voor de kwalificerende doelsoorten.*

In de TN/MER is onderzoek gedaan naar de effecten van brug en tunnel op de natuur. In het standpunt van de minister (onderdeel H) is vermeld dat deze analyse voldoende vertrouwen geeft dat een brug over het Pannerdensch Kanaal binnen de eisen van de wet valt te realiseren. Bij het ontwerptracébesluit en bij het tracébesluit is de keuze voor de brug gevalideerd met een passende beoordeling, zie ook bijlage 4 bij de toelichting op het tracébesluit.

- 3.6.8 *De brug zou het Pannerdensch Kanaal kruisen. Het Pannerdensch Kanaal is gegraven van de Pannerdense Kop tot het punt waar nu nog de Oude Rijn in de Nederrijn uitkomt. Door het gebruik van de naam Pannerdensch Kanaal wordt aan geschiedenisvervalsing gedaan. De vele deelkaarten worden verkeerd ondertiteld. Dit werkt verwarrend. De naam kanaal wekt een verkeerde beoordeling van het oude Rivierlandschap in de hand. Het plan kan door het gebruik van verkeerde namen in de prullenbak. Plan alsnog een tunnel.*

In het (ontwerp)tracébesluit is gekozen de officiële benaming te gebruiken en dat is Pannerdensch Kanaal. Verder zijn de kaartbijlagen bij het (ontwerp)tracébesluit doorslaggevend voor de loop van de rivier en de ligging van de brug.

- 3.6.9 *Ten aanzien van de keuze voor een brug voor de snelweg naast een tunnel voor de Betuwelijn heeft participant een aantal vragen/opmerkingen. Een brug betekent een desinvestering voor de tunnel van de Betuweroute.*

Participant stelt dat investeringen in infrastructuur (gemeenschapsgeld) niet gestoeld mogen zijn op een kortetermijnvisie of achterhaalde en onrealistische groei-cijfers. Zie de algemene inleiding voor een toelichting op de raming van de tunnel, de afstemming met de expertgroep en de brief aan de Tweede Kamer hierover.

In de jaren 90 is bij de Betuweroute gekozen voor een tunnel. Dit was toen wettelijk niet nodig en bovendien is de keuze destijds in andere economische tijden gemaakt. De investering in deze tunnel voorkomt voor een belangrijk deel de uitstraling van de Betuweroute op onder meer geluid en natuur ter plekke van de kruising van het Pannerdensch kanaal. Dit blijft in het geval van de Betuweroute zo en in die zin is er geen sprake van een desinvestering. Deze positieve effecten van de ondertunnelde Betuweroute blijven.

- 3.6.10 *De provincie Gelderland moet het geld voor een verkeerstunnel maar voorschieten en desnoods via tol terughalen.*

Het project ViA15 wordt gedeeltelijk bekostigd met tol. Er is sprake van een tolog-gave van € 286 miljoen. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat 25 jaar nodig is om de tolog-gave te behalen (door middel van het aantal passanten dat tol betaalt op de nieuwe verbinding). Afhankelijk van het aantal passanten zal de tolog-gave eerder of later dan de 25 jaar worden behaald. Een verhoging van de tolog-gave met een tunnel (minimaal € 200 miljoen) zal ervoor zorgen dat de duur van tolheffing veel langer is dan 25 jaar. Langer dan 25 jaar tol heffen ter bekostiging van een tunnel is niet efficiënt, omdat de tologbrengraten op lange termijn niet meer opwegen tegen de extra kosten die nu gemaakt zouden moeten worden voor een tunnel. De provincie Gelderland stelt geen extra middelen beschikbaar voor een verkeerstunnel.

- 3.6.11 *Ten tijde van de aanleg van de Betuweroute is bewoners onder meer tijdens informatieavonden duidelijk verteld dat bij Boerenhoek een spoortunnel werd aangelegd en dat de doortrekking van de A15 ook met een tunnel zou worden uitgevoerd. Participanten willen dat deze afspraak nagekomen wordt.*

Hierover zijn geen afspraken bekend.

- 3.6.12 *Is de projectorganisatie op de hoogte van de aanleg en operatie van de Sluiskiltunnel en de wijze waarop deze is gebouwd/gefinancierd?*

Ja, de projectorganisatie is hiervan op de hoogte. In de afgelopen jaren is ook onderzocht of de mobiliteitsknelpunten door private partijen kunnen worden opgelost met gebruikmaking van tolheffing. Dat bleek niet het geval. Het gaat bij de Blankenburgverbinding en de ViA15 om relatief korte trajecten die onderdeel zijn van een netwerk. Er is sprake van gratis alternatieven, waardoor de inkomsten voor private partijen naar verwachting te laag zullen zijn om een rendabele exploitatie te organiseren zonder aanvullende bijdrage vanuit de overheid.

De Tunnelwet Westerschelde maakt tolheffing bij de Westerscheldetunnel mogelijk. Deze tunnel is op 14 maart 2003 geopend. De tolheffing bij deze tunnel gaat uit van inning door middel van een systeem met een slagboom in tegenstelling tot het onderhavige wetsvoorstel dat uitgaat van inning door middel van een free-

flowtechniek. Het stelsel van de Tunnelwet Westerschelde is daarom dan ook niet goed bruikbaar voor tolheffing bij de Blankenburgverbinding of de ViA15.

De Tunnelwet Westerschelde wordt door het onderhavige wetsvoorstel niet geraakt, andersom zijn er geen gevolgen voor het onderhavige wetsvoorstel.

- 3.6.13 *Participant vraagt om verduidelijking rond de tunnelvarianten. Wat betekent 'erg kostbaar' en 'niet binnen budget'? Participant verwacht dat RWS zich houdt aan de Spelregels MIRT en het Informatieprofiel dat hoort bij reeds doorlopen en huidige fasen/beslismomenten. Participant vraagt in kader van het INS om transparantie.*

Zie de algemene inleiding voor een toelichting op de raming van de tunnel, de afstemming met de expertgroep en de brief aan de Tweede Kamer hierover. Omdat ramingsinformatie marktgevoelige informatie is, kan deze niet openbaar gemaakt worden. In de TN/MER zijn de boortunnelvarianten beschouwd met een kanteldijk en een coupurekering. Ook is een zinktunnel nader beschouwd. In tabel 6-4 van de TN/MER zijn deze varianten afgezet tegen de variant met een brug. De keuze voor de brug wordt in de algemene inleiding nader toegelicht. Omtrent de gevolgde procedure en INS is in 3.7 van de Nota van Antwoord een nadere beschouwing opgenomen en worden zienswijzen beantwoord.

- 3.6.14 *Heeft RWS een verklaring voor het feit dat men in het westen van het land veel vaker kiest voor een tunnel dan in het oosten? Zijn daar de overwegingen wat betreft natuurbelangen anders?*

De toetsing aan de geldende wet- en regelgeving is overal gelijk. Echter: andere feiten en omstandigheden kunnen bij de toetsing aan dezelfde criteria tot een ander resultaat leiden. In de TN/MER is onderzoek gedaan naar de effecten op natuur voor brug en tunnel. In het Standpunt van de minister (onderdeel H) is vermeld dat deze analyse voldoende vertrouwen geeft dat een brug over het Pannerdensch Kanaal binnen de eisen van de (natuur)wet valt te realiseren. Bij het ontwerptractébesluit en bij het tracébesluit is de keuze voor de brug gevalideerd met een passende beoordeling (bijlage 4 bij de toelichting op het tracébesluit).

- 3.6.15 *Participant is voorstander van het doortrekken van de A15. Hoewel participant geen voorstander is van meer asfalt, is er in dit geval sprake van een 'missing link' die met dit project eindelijk wordt ingevuld. Eén maar: het besluit om de weg niet te ondertunnelen bij het Pannerdensch Kanaal is onbegrijpelijk. Zeker omdat partijen niet duidelijk kunnen maken waarom er gekozen is voor een brug. Participant roept partijen op om met zin voor de toekomst een heroverweging te maken op dit punt. Participant vindt het verder belangrijk dat ook wordt geïnvesteerd in het railvervoer in de Liemers en Achterhoek (Achterhoektoekomst).*

De keuze voor een brug of een tunnel bij het Pannerdensch kanaal is eerder uitvoerig overwogen in de Trajectnota/MER, hoofdrapport p.111-116. Een uitgebreide motivering van de keuze staat in de brief van de minister aan de Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 29 385, nr: 66 (p.3). Ook in de Nota van Antwoord TN/MER komt het onderwerp terug, onder 3.3. (pagina 18-25). In 3.6 van deze Nota van Antwoord wordt verder uitvoering ingegaan op de keuze voor de brug en de achtergrond daarvan.

- 3.6.16 *Wat wordt bedoeld met 'een brug als icoon van de Nederlandse Waterstaat'? Participant ziet een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal meer als icoon voor zowel RWS, burgers als natuur.*

De vraag refereert aan de tekst op pagina 35 van het Landschapsplan behorende bij het ontwerptractébesluit (bijlage 5 bij de toelichting). In het Landschapsplan bij het

tracébesluit staat deze passage op pagina 47 (eveneens bijlage 5). Het potentieel icoon van de Nederlandse Waterstaat dient te worden gezien in het licht van het belang van en de veelheid en verscheidenheid aan oever- en rivierkruisingen in het Nederlandse rivierenlandschap en de toevoeging van een belangrijke verbinding hierin. Hierin ligt een belangrijke taak van de Nederlandse Waterstaat.

De brug is niet alleen een verbinding van oevers, maar ook een architectonisch object. Voor wat betreft die vormgeving wordt verwezen naar paragraaf 4.10 van de Nota van Antwoord, waarin het proces rond de ontwerpogave van de brug is beschreven. Zoals participant het formuleert – een icoon voor zowel RWS, burgers als natuur – is dit correct vanuit het oogpunt van inpassing van de brug in het landschap en in de woon- en recreatieve omgeving en als civiel- en architectonisch werk. Uiteraard maakt de brug ook deel uit van de 'ontbrekende schakel' in het wegennetwerk: de brug vormt een belangrijke toevoeging voor de bereikbaarheid van de regio.

3.7 Participatie en Inspraak Nieuwe Stijl

3.7.1 *De participatie is volgens participanten geen sprake van een zorgvuldig inspraak- en participatieproces. Ze wijzen hierbij op de volgende punten:*

- *De participatie is volgens participanten in strijd met de geest van de commissie Elverding en het verdrag van Aarhus.*
- *Opnemen van het Regiocombi-alternatief (RCA) is voortgekomen uit INS en ingebracht door GMF. Vervolgens is GMF bij de uitwerking van dit alternatief in het milieueffectrapport nauwelijks betrokken geweest. Alleen uitgangspunten voor OV zijn besproken in de werkgroep waarin GMF zitting had. De OV-paragraaf in het RCA is hierdoor onvoldoende uitgewerkt, wat alsnog moet gebeuren. Doordat dit niet is gebeurd heeft de minister ten onrechte het RCA afgewezen.*
- *Bestuurlijke vertegenwoordigers vanuit provincie en regio hebben tijdens inspraakbijeenkomsten steeds aangegeven dat doortrekking van de A15 met tunnel onder het Pannerdensch kanaal zal plaatsvinden. In de Gebiedsvisie A15-A12 is dit nog eens bevestigd. Vervolgens hebben minister van I&M, GS Gelderland en College van Bestuur Stadsregio Arnhem Nijmegen zonder discussie of overleg met direct betrokkenen op 22 juni 2011 om financiële redenen besloten tot doortrekking met een brug. Na dit besluit was er bestuurlijk al geen serieuze discussie meer mogelijk over realisatie van de doorgetrokken A15 met tunnel, terwijl daar bij betrokkenen een groot draagvlak voor was. Conform de adviezen van de Commissie Elverding had juist met betrokkenen moeten worden onderzocht op welke creatieve wijze een tunneloplossing alsnog had kunnen worden gerealiseerd.*
- *Bij INS is het verstandig om voor aanvang van het participatieproces een participatieplan te maken. Dit zorgt ervoor dat doelen van de participatie vooraf worden gesteld, methodes en facilitator van het proces zorgvuldig worden gekozen en de deelnemers worden bepaald. Verder is er transparantie over de resultaten van het proces en hoe deze zijn gebruikt in besluitvorming, een wezenlijk onderdeel van de methodiek. Voor viA15 is geen participatieplan terug te vinden en ook niet hoe de resultaten van het participatieproces zijn gebruikt.*
- *Het onderzoek staat uitsluitend in dienst van de minister. De minister beweert dat sluiting van afrit Griethse Poort nodig is om een goede verkeersafwikkeling op de A12 te borgen. Deze bewering is echter nooit onderbouwd met onderzoeksgegevens, noch is het projectbureau bereid geweest alternatieve maatregelen te onderzoeken. Dit ondanks meerdere verzoeken hiertoe. Participant constateert op basis hiervan dat inspraak alleen op papier mogelijk is; inhoudelijk wordt dit in geen enkel opzicht gefaciliteerd.*

- *De overheid 'goochelt' met de financiële (on)mogelijkheden: het financieel kader van 750 miljoen ten tijde van het opstellen van de TN/MER vormde een harde begrenzing van de financiële ruimte waarbinnen het project gerealiseerd moest worden. Met uitzondering van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief dienden alle varianten binnen dit kader te passen. Bestuurlijk onwenselijke varianten, met name die met een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal, werden afgedaan als financieel onhaalbaar. Echter: tijdens de besluitvorming werden willekeurige additionele kosten, zoals de volledig verdiepte ligging bij Groessen, gedekt uit nog te halen aanbestedingsmeevallers. Dit laat een overheid zien die naar believen het budget als limiterend dan wel als rekkelijk kon inzetten om bepaalde wensen uit het gebied wel of niet te honoreren.*
- *Het doortrekken van de A15 naar de A12 is ingezet als Inspraak Nieuwe Stijl. Dat in INS is in deze procedure verworpen tot een 'fopspeen'; het gepresenteerde voorstel een 'foplossing'. Bewoners konden weliswaar participeren, maar RWS en politiek hebben besluiten genomen die haaks stonden op de besproken voorstellen. Zo werd bewoners uit onder meer Loo, Groessen en Duiven voorgespiegeld dat een tunnel nog een optie was, terwijl RWS en politiek al lang hadden besloten tot een brug. Een tegenbegroting van de Expertgroep A15 werd simpelweg terzijde geschoven, net als het onderzoek van de Universiteit Delft uit 2014 waaruit duidelijk blijkt dat dat het ontwerptracébesluit gebaseerd is op achterhaalde groeicijfers. Ook het advies van de Commissie MER is genegeerd. Kortom: de huidige variant zoals beschreven in het ontwerptracébesluit is een politiek-bestuurlijke keuze en een politiek voorkeustraject zonder duidelijke onderliggende calculaties. Er is dan ook sprake van onbehoorlijk bestuur, van onzorgvuldige besluitvorming en misbruik van het procesrecht om te komen tot een toekomstige doortrekking*
- *In het project is geen rekening gehouden met de wensen van en gevolgen voor de dorpsbewoners van Loo.*
- *Er is gedurende het hele proces niet of nauwelijks rekening gehouden met bewoners en de leefbaarheid in het gebied. Bij elke inspraakronde werd ons verzekerd dat we mochten meedenken, maar uiteindelijk zagen we de tunnel verdwijnen ten koste van een brug en zagen we de landschappelijke inpassing in rook opgaan. Net als de half verdiepte aanleg in Lingewaard en een deel van de geluidschermen.*
- *Tijdens de inspraak zijn vragen niet beantwoord.*
- *Er is niets is gedaan met de inspraak en participatie.*

De tracé/m.e.r.-procedure kent 3 momenten waarop mensen officieel een zienswijze kunnen indienen. Dat is bij de Startnotitie (2008), de Trajectnota/MER (2011) en bij het ontwerptracébesluit (2015). De participatie bevatte naast de wettelijke inspraak- en informatiemomenten ook overige participatiemomenten, onder andere in het kader van Inspraak Nieuwe Stijl. Hieronder wordt op een aantal van deze momenten verder ingegaan.

2007 – Meedenksessies met geïnteresseerden

In 2007 zijn er diverse overleggen en meedenksessies geweest met vertegenwoordigers van bewoners- en belangenorganisaties. Dit gebeurde in het kader van Inspraak Nieuwe Stijl (INS), een pilotproject waaraan project ViA15 in de periode 2007 – 2008 heeft meegedaan. De bedoeling van INS was om burgers meer en effectiever bij de besluitvorming te betrekken en om ook buiten de wettelijke verplichte inspraakperiodes ruimte te bieden om mee te denken. Voor project ViA15 is er met name met geïnteresseerden gepraat over mogelijke oplossingen voor de verkeersproblemen.

Op 27 juni 2007 vond een eerste meedenksessie plaats. Projectbureau ViA15 had 24 vertegenwoordigers van allerlei groeperingen uitgenodigd om stil te staan bij de

aanpak van het verkeersprobleem in de regio. Ondersteuning was er in de aanwezigheid van medewerkers van het inspraakpunt Nieuwe Stijl, dat ook de onafhankelijk voorzitter had geleverd.

In de eerste 2 weken van de maand september heeft Projectbureau ViA15 in vervolg hierop 5 consultatiebijeenkomsten georganiseerd. De bijeenkomsten in met name Duiven, Zevenaar en Huissen waren goed bezocht. In totaal zijn er zo'n 300 bezoekers geweest. Met name de toelichting op de historie van het project Doortrekking A15 leverde allerlei reacties op. Van "hadden ze het in 1960 maar gelijk gedaan" en "nut en de noodzaak van de doorgetrokken A15 zijn nooit aangetoond" tot "gemiste kans om de weg niet te combineren met de Betuweroute". De bijeenkomsten hebben geleid tot een uitbreiding van de onderzoeksagenda (Startnotitie) met het Regiocombi-alternatief en het Bundelingsalternatief.

2008 - Inspraakreacties op Startnotitie

De Startnotitie 'Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem - Nijmegen' heeft in 2008 ter inzage gelegen. Er zijn 406 reacties op binnengekomen, waarvan 378 unieke reacties. De bundel van inspraakreacties is telefonisch op te vragen bij het Platform Participatie via nummer (070) 456 89 99. Als reactie op de zienswijzen hebben de toenmalige ministers van VenW en VROM (nu IenM) een Nota van Antwoord opgesteld. Deze Nota van Antwoord staat onder Documenten op de site www.via15.nl. De Startnotitie geeft aan dat de studie op basis van de uitkomsten van INS wordt uitgebreid met een **Bundelingsalternatief** waarbij de A15 aangesloten wordt op de A12 bij knooppunt Ouddijk en een **Regiocombi-alternatief** bestaande uit verbetering van het bestaande wegennet en OV. In de Nota van Antwoord bij de Startnotitie is aangegeven dat de pilot INS beëindigd is.

2010 – Participatiebijeenkomsten

In maart 2010 zijn er 4 goed bezochte participatiebijeenkomsten geweest. Tijdens deze bijeenkomsten hebben aanwezigen hun suggesties, aandachtspunten en vragen voor project ViA15 op posters gezet. Op 25 mei 2010 is er vervolgens een Oogstbijeenkomst geweest. Hier konden participanten en regionale bestuurders met elkaar in gesprek over de inbreng van de participatiebijeenkomsten. Alle posters zijn vervolgens beoordeeld. Het toenmalige Convenantoverleg - bestaande uit vertegenwoordigers van de provincie, de Stadsregio en het Rijk (IenM en EL&I) - heeft de reactie op de posters op 9 juli 2010 vastgesteld. Inbreng en beantwoording is te vinden op www.via15.nl.

De participatiebijeenkomsten hebben onder andere het volgende opgeleverd:

- *Onderzoek naar calamiteitenoprit bij Angeren. Deze is inmiddels overeengekomen en vastgelegd in de bestuursovereenkomst uit 2013.*
- *Onderzoek naar mogelijkheden om Europees geld aan te boren. Deze aanvraag is inmiddels gedaan en toegekend.*
- *Onderzoek naar kosten van Hubertustunnel en naar spoorbrug Holland Diep. Dit onderzoek is uitgevoerd en benut in de analyse van de kosten van een tunnel bij de A15.*
- *Onderzoek naar de mogelijkheid om alvast rekening te houden met een 3e rijstrook voor de toekomst. De kunstwerken zijn zo uitgevoerd dat dit eventueel zou kunnen.*
- *Specifiek aandachtspunt binnen het verkeerskundige onderzoek: de consequenties voor het onderliggend wegennet. De verkeerseffecten op het onderliggend wegennet zijn gezamenlijk met de gemeenten bekeken. Ook hebben de gemeenten eigen aanvullend onderzoek uitgevoerd. Naar aanleiding hiervan heeft de provincie flankerend aan de komst van de A15 besloten om de verbreding*

van de N810 en de N839 naar voren te halen. Daarmee is ook het onderliggend wegennet met dan wel zonder A15 klaar voor de toekomst.

- *Onderzoek Rijkswaterstaat naar parkeermogelijkheden langs A15. Dit onderzoek is uitgevoerd. Er komen parkeerplaatsen bij verzorgingsplaats Bergh ter vervanging van de parkeerplaatsen die verloren gaan bij Oudbroeken.*
- *Onderzoek naar variant zuidelijke ligging langs de Betuweroute die overgaat in de middenligging tussen Duiven en Zevenaar (maaiveldniveau en halfverdiept, kruisingen onder huidige infrastructuur door). Dit onderzoek is uitgevoerd en opgenomen in de TN/MER*
- *Onderzoek naar de onderdoorgang van A15 onder het spoor bij Zevenaar. De A15 gaat inderdaad met een onderdoorgang onder het spoor bij Zevenaar.*
- *Alle belangrijke bestaande (fiets)verbindingen rond Bemmelen worden hersteld. Dit betreft onder meer de huidige verbinding 'viaduct de Plak' en de fietsverbinding langs de N839, die wordt ingepast in de nieuwe aansluiting op Bemmelen. Beide fietsverbindingen zijn inmiddels in het ontwerp en in bestuurlijke overeenkomsten vastgelegd.*

Een aantal participanten deed voorstellen waar in de TN/MER geen ruimte voor was. Soms ging het daarbij om ideeën waarvan al in een eerder stadium onderbouwd was dat ze niet werden meegenomen in de TN/MER. Deze ideeën waren ook eerder al niet meegenomen in de Startnotitie en Richtlijnen. Bij de beantwoording van de participatie werd deze uitsluiting nogmaals bevestigd. Soms waren er ook nieuwe ideeën die om verschillende redenen niet zijn opgenomen in de TN/MER. In de beantwoording op de posters is dit besluit toegelicht.

2011 - Zienswijzen op Trajectnota/MER

Op de Trajectnota/MER 'Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem - Nijmegen' die in 2011 ter inzage lag, zijn 443 unieke zienswijzen binnengekomen. Een samenvatting is te vinden op www.via15.nl.

2014 - Inloopbijeenkomsten ViA15

In februari 2014 organiseerde Projectbureau ViA15 5 inloopbijeenkomsten voor de omgeving, waar 1.200 geïnteresseerden op bezoek kwamen. De informatie die tijdens de bijeenkomsten werd gepresenteerd is te vinden op www.via15.nl. Het betreft onder meer tekeningen die de stand van zaken van februari 2014 tussentijds weergeven.

2015 - Zienswijzen ontwerptracébesluit

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 5 november 2015 het Ontwerptracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15) getekend. Ook ondertekende zij die dag samen met de gedeputeerde van provincie Gelderland de aanvullende bestuurlijke afspraken. Het ontwerptracébesluit en de aanvullende bestuurlijke afspraken lagen ter inzage van 12 november tot en met 23 december 2015. Gedurende deze periode kon iedereen een zienswijze indienen op het ontwerptracébesluit en bijlage 1 en 2 van de aanvullende bestuursovereenkomst (d.d. 5 november 2015). 387 reacties zijn (mede) namens 673 personen en organisaties ingediend op het Ontwerptracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) én de aanvullende bestuursovereenkomst. Zie hiervoor ook paragraaf 3.2

2016 – Inloopbijeenkomsten ViA15

In juni 2016 informeerde Projectbureau ViA15 bewoners en andere belangstellenden over de stand van zaken rond de uitwerking van de verschillende aanvullende maatregelen uit de aanvullende bestuursovereenkomst. Dat gebeurde tijdens 2 inloopavonden in Groessen en Bemmelen. In november 2016 gaf Projectbureau ViA15 opnieuw tijdens 2 inloopbijeenkomsten tussentijds informatie over de stand van zaken van de uitwerking van maatregelen uit de bestuurlijke afspraken van november 2015.

Overig overleg

Daarnaast zijn er regelmatig informele participatie- en informatiemomenten geweest, variërend van grote informatiebijeenkomsten tot een-op-eengesprekken bij bewoners thuis. In 2012 heeft de minister Groessen bezocht en gesproken met bewoners, onder andere uit Helhoek. Mede op grond van de uitkomsten van dit bezoek heeft de minister besloten tot een aangepast standpunt. Daarbij is de A15 verder van de wijk Diesfeldt bij Groessen gelegd. Bij de nadere uitwerking daarvan in het (ontwerp)tracébesluit is de inpassing van de weg verder uitgewerkt met onder meer een met bewoners uitgewerkt deksel bij Helhoek.

Tijdens het proces hebben meerdere gemeenten het initiatief genomen om een Regionaal Kwaliteitskader op te stellen om hun wensen met betrekking tot de inpassing van de A15 kenbaar te maken. Delen hiervan zijn overgenomen in bestuurs-overeenkomsten. Op basis van contact met individuele bewoners (keukentafelgesprekken) zijn aanpassingen aan het tracé gedaan. Zo is bijvoorbeeld de ligging van een eerder bestuurlijk afgesproken wandelpad gewijzigd om de aantasting van het erf van een bewoner te verminderen. Ook zijn bijvoorbeeld sloten verlegd, onderhoudspaden aangepast, kaveltoegangen gewijzigd en is ruimtebeslag lokaal verminderd.

Doorwerking in de besluitvorming

De zienswijzen/inbreng uit bijeenkomsten zijn naast de onderzoeksresultaten meegenomen in de besluitvorming.

In de TN/MER zijn twee Regiocombi(structuur)-alternatieven onderzocht. In deze alternatieven wordt de A15 niet doorgetrokken. Regiocombi 1 combineert de vergroting van de capaciteit op de A12, A50 en de Pleyroute (N325) met optimale inzet van openbaar vervoer. Bij Regiocombi 2 wordt vergroting van de capaciteit op de A12 gecombineerd met optimale inzet van openbaar vervoer.

In Regiocombi 1 en 2 is een pakket met extra openbaar vervoer-maatregelen opgenomen. Het versterken van de spoorverbindingen is een belangrijke factor. Het pakket betreft deels maatregelen uit het Programma Hoogfrequent Spoor, Stadsregio-Rail en het Masterplan OV van de stadsregio, deels maatregelen uit het HOV netwerkwerkperspectief en deels los daarvan ontwikkelde maatregelen. Sommige maatregelen zijn ingebracht door de partijen uit een werkgroep, en zijn nog niet opgenomen in plannen of verkenningen. De werkgroep bestond uit vertegenwoordigers van de Gelderse Milieu Federatie, ROVER, de provincie Gelderland, de Stadsregio Arnhem Nijmegen, de gemeenten Arnhem en Nijmegen, Rijkswaterstaat en VCC Oost.

In de afweging tussen de verschillende alternatieven zijn het oplossen van knelpunten (onder meer op de Pleyroute) en de realisatie van een extra verbinding zwaarwegende factoren geweest. Uit de TN/MER is gebleken dat de Regiocombi-alternatieven op deze punten minder goed scoren dan de andere alternatieven.

Helaas is het niet mogelijk om rekening te houden met alle wensen uit de omgeving. Bij complexe besluitvorming, zoals voor een tracébesluit, spelen heel veel en heel diverse belangen. De verschillende belangen worden zorgvuldig afgewogen.

Voor wat betreft de beantwoording van de zienswijzen die in 3.7.1. bullitsgewijs zijn vermeld, kan voor een groot deel worden verwezen naar bovenstaande opsomming van het verloop van INS en participatie gedurende het project.

Specifiek voor de vraag over het betrekken van de Gelderse Milieufederatie bij de OV-paragraaf in de TN/MER: het is waar dat GMF in de werkgroep zat waarin de uitgangspunten voor OV zijn bepaald. Zie daarvoor ook het deelrapport TN/MER Verkeer van juli 2011 (beschikbaar via www.via15.nl). Dat bij GMF het gevoel heerst dat zij verder onvoldoende zijn betrokken is spijtig. Er wordt niet aangegeven

waarom de totstandkoming van de TN/MER onzorgvuldig is verlopen of waarom de informatie in de TN/MER ten aanzien van de Regiocombi-alternatieven onvolledig of incorrect zou zijn. De minister zal de OV-paragraaf niet alsnog nader uitwerken.

Over het moment van de besluitvorming van de minister rond de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord, kan het volgende worden gemeld (zie ook de brief van de minister aan de Tweede Kamer): de besluitvorming heeft plaatsgevonden met inachtneming van informatie uit de Trajectnota/MER, de ontvangen inspraakreacties, de adviezen van wettelijke adviseurs en andere overheden en een analyse van de kosten en baten van de alternatieven. De minister heeft niet gekozen voor een tunnel omdat daarmee beschikbaar (gesteld) budget overschreden wordt; dit is een valide onderbouwing. De minister heeft onder meer in haar brieven aan de Tweede Kamer vragen van de fracties beantwoord over onder meer de keuze brug-tunnel en over een open aanbesteding. Op het moment dat er voldoende informatie voorhanden is en het niet meer opportuun is te kiezen voor een traject waarin creatieve oplossingen worden uitgevraagd, moet er een besluit worden genomen. Anders verzandt men, zoals gemeld aan de Kamer, in een kostbare en tijdrovende aangelegenheid met onvoldoende zicht op resultaat. Er is dus een weloverwogen en gemotiveerde keuze gemaakt op dat moment te kiezen voor de variant waarbij het Pannerdensch Kanaal gekruist wordt met een brug. Zie voor een nadere toelichting ook paragraaf 3.6 van deze Nota van Antwoord.

Wat het participatieplan en de resultaten van het participatieproces betreft wordt verwezen naar de resultaten die INS en participatie hebben opgeleverd, zoals hiervoor opgesomd. Over Griethse Poort, meer specifiek de afsluiting hiervan, is onder 3.5 een nadere toelichting opgenomen. De minister is van oordeel dat in de belangenafweging redelijkerwijs het maatschappelijk belang van doorstroming van verkeer en verkeersveiligheid prevaleert boven de meer individuele belangen bij het openhouden van een de aansluiting Griethse Poort in aanvulling op de twee andere aansluitingen te Zevenaar. Daarover valt echt nog meer te zeggen, zie ook paragraaf 3.5 van deze Nota van Antwoord.

Wat de zienswijze over 'goochelen' met financiële (on)mogelijkheden betreft: het is hierbij van belang te noemen dat de kosten van een tunnel een groot deel van het projectbudget zouden inhouden (ca. 25%). Dat is een andere orde van grootte dan de gelden die in het kader van de bestuursovereenkomst (2013) en aanvullende bestuursovereenkomst (2015) ter beschikking zijn gesteld en die ten gunste komen van heel veel doelen en personen langs het tracé. De minister is niet van oordeel dat is of wordt gegoocheld met cijfers. In het tracébesluit is, in combinatie met de additionele maatregelen die die door de provincie mogelijk worden gemaakt, een samenhangend pakket aan maatregelen overeengekomen en toebedeeld aan de omgeving.

In paragraaf 3.6 wordt verder ingegaan op de tegenbegroting van de expertgroep en in paragraaf 3.8 op de groeicijfers in de TN/MER en de MKBA.

3.7.2 *De onzorgvuldigheid van het inspraakproces roept bij participant vragen op over het onafhankelijk toezicht en de werking van INS. Participant wil weten hoe en door wie het onafhankelijk toezicht tot nu toe is bezet, wat de bevindingen en adviezen zijn geweest en wat daarmee gedaan is in het project.*

In 2007 werd ViA15, samen met 6 andere projecten, geselecteerd als pilotproject Inspraak Nieuwe Stijl (INS). Een jaar eerder bracht de interdepartementale Werkgroep Inspraak, op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat, het advies 'Inspraak Nieuwe Stijl' uit (april 2006). In het advies stelt de werkgroep dat burgers effectiever en bevredigender kunnen worden betrokken bij de besluitvorming. Het toezicht lag bij een raad van toezicht.

Inspraak Nieuwe Stijl bestond uit 2 stappen die elkaar opvolgen. De eerste stap is een brede consultatie van de burgers aan het begin van de planvorming. De vorm van deze stap is vrij. De tweede stap is een finale belangentoets, kort voor het definitieve besluit: is er niets over het hoofd gezien en zijn er burgers die vinden dat hun persoonlijke belangen onevenredig benadeeld worden. De 7 voorbeeldprojecten zijn gemonitord en geëvalueerd in periode van december 2006 tot mei 2008. De eerste stap van INS (consultatie) vond bij ViA15 plaats in 2007, toen er verschillende bijeenkomsten zijn georganiseerd. Dit heeft ertoe geleid dat er meer alternatieven zijn opgenomen in de startnotitie. Zie hiervoor ook 3.7.1.

In 2008 is de pilotfase voor INS afgesloten en zijn de 7 pilotprojecten geëvalueerd. De conclusies van het praktijkonderzoek zijn dat passende publieksparticipatie een beter bruikbare inbreng van het publiek oplevert, leidt tot stroomlijning van het proces, tot meer tevredenheid over het proces en tot meer draagvlak voor het besluit en niet leidt tot vertraging. De tijdswinst van de nieuwe werkwijze is nog moeilijk in beeld te brengen omdat de finale toets en het beroep bij de voorbeeldprojecten nog niet in beeld zijn. Passende publieksparticipatie werkt, omdat dit bijdraagt aan professioneel handelen en omdat het publiek serieus genomen wordt. Het is *geen* garantie voor instemming met plannen van de overheid. Bestuurders nemen het uiteindelijke besluit en tegengestelde belangen zullen blijven bestaan. Wel is er gegarandeerd meer duidelijkheid en begrip.

In het project is, zoals participant aangeeft, de pilot ingezet om onderzoek te doen naar mogelijkheden tot een grotere publieksbetrokkenheid op een eerder moment in projecten. De resultaten van de pilot zijn in 2008 gerapporteerd aan de Tweede Kamer.

- 3.7.3 *De marktconsultatie die bij Inspraak Nieuwe Stijl is gepresenteerd leek veel breder van opzet dan de marktconsultatie zoals die vanaf 2011 vorm heeft gekregen. 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 de oplossing te kijken dan alleen het Doortrekkingsalternatief. Participant blijft van mening dat andere (multimodale) alternatieven geen eerlijke kans hebben gekregen.*

Bij complexe besluitvorming, zoals voor een tracébesluit, spelen heel veel en heel diverse belangen. In paragraaf 3.7.1 is uitgebreid toegelicht hoe het participatie- en inspraakproces de afgelopen jaren is ingevuld.

In de TN/MER zijn diverse alternatieven beoordeeld op de effecten die zij op de omgeving hebben. Waarom sommige alternatieven niet zijn onderzocht is daar ook toegelicht. Naast de TN/MER zijn ook de zienswijzen op de TN/MER en de adviezen van de betrokken bestuursorganen betrokken bij de besluitvorming. De minister heeft op basis hiervan in 2012 haar Standpunt bepaald.

Uit de MER-validatie blijkt dat de doortrekkings- en bundelingsalternatieven voor de effecten op het doelbereik onderling nog steeds beter scoren dan de Regiocombi-alternatieven. Dat is conform de TN/MER die de minister heeft gebruikt voor de verantwoording van de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord.

3.8 MKBA

- 3.8.1 *Doortrekking van de A15 is gebaseerd op achterhaalde verkeersgegevens. Het ontwerp-tracébesluit gaat uit van het Global Economy (GE)-scenario uit de scenario-studie van Centraal Planbureau (CP) en Planbureau Leefomgeving (PL). Dit scenario is echter niet meer realistisch. Doorberekening met het GE-scenario leidt tot veel te hoge groei van automobiliteit. Rekenen met het RC-scenario is veel realistischer. Bureau CE-Delft (in het rapport: 'Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig, een Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-*

projecten') constateert dat op basis van de daadwerkelijke economische ontwikkeling eerder het RC- dan het GE-scenario moet worden gehanteerd. Een lager groei-scenario heeft grote consequenties voor de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Voor ViA15 is de MKBA alleen doorgerekend met het hogere groeiscenario, zelfs iets hoger dan het GE-scenario. In een RC-scenario zou de MKBA lager (dan 1,0) uitvallen. Verder is opvallend dat in het uitgangspunt voor de MKBA in de verkeersberekeningen is gerekend met 63% groei van het goederenvervoer tussen 1998 en 2020 van en naar Oost-Nederland. Dit is een onrealistisch hoge groei. Ook de studie van Planbureau voor Leefomgeving van CP en PL van 1 december 2015 ('Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving') bevestigt dat het GE-scenario geen betrouwbaar scenario meer is voor voorspelling van de verkeersontwikkeling. Participant vraagt om actualisering van de TN/MER en de MKBA uit 2011 op dit onderdeel.

Voor de MKBA is, evenals voor de TN/MER, NRM 3.0.4. gebruikt. Voor het ontwerp-tracébesluit was dat NRM 2014 (oost) en voor het tracébesluit NRM 2016 (oost). In alle gevallen is voor de berekening van de verkeerseffecten als input het hoge groeiscenario toegepast. In de verkeersrapportages voor het wegontwerp en de milieueffecten wordt standaard het hoge groeiscenario toegepast, om bij een aantrekkende economie en stijgende mobiliteit op de weg niet direct met capaciteitsproblemen te worden geconfronteerd. Zou het ontwerp gebaseerd zijn op een laag scenario, dan is er een kans dat bij aantrekkende groei het ontwerp niet meer voldoet en wederom een knelpunt ontstaat. Dit is in strijd met de doelstelling van het project om een robuust en toekomstvast netwerk te creëren. Om onderschatting van milieueffecten te voorkomen wordt tevens uitgegaan van een hoog groeiscenario (worst case voor milieueffecten).

De MKBA is gebaseerd op het hoge groeiscenario European Coordination (EC), dat vergelijkbaar is met het WLO-scenario Global Economy (GE). Voor de waardering van de effecten is gebruikgemaakt van dit nieuwere GE-scenario, zie ook hoofdstuk 3.3.3, p. 18 van de MKBA. Dat in de MKBA ViA15 enkel met dit scenario is gerekend komt doordat het NRM 3.0.4. – dat de basis vormt voor de MKBA ViA15 – is gebaseerd en ingericht op het EC-scenario. Het NRM 3.0.4. en de MKBA waren derhalve niet geschikt om met een ander scenario te rekenen. Voor zover inspreker van oordeel is dat in de MKBA ten onrechte is uitgegaan van alleen het hoge groeiscenario: dit is verklaarbaar omdat destijds geen ander scenario in het NRM was opgenomen.

In de zienswijze pleit participant ervoor om de MKBA en de TN/MER te actualiseren. Hierover het volgende: het MKBA biedt niet alleen inzicht in termen van effecten op de welvaart, een MKBA is ook bij uitstek geschikt voor de onderlinge vergelijkbaarheid van de alternatieven. Dat is ook goed mogelijk met de gerepresenteerde MKBA ViA15 waarin één groeiscenario is uitgewerkt.

Actualisatie TN/MER

Voor zover actualisatie van de TN/MER inhoudt dat een laag groeiscenario moet worden toegepast, dit kan alleen als een hele nieuwe TN/MER wordt uitgevoerd. Voor de TN/MER geldt hetzelfde als bij de MKBA, namelijk dat voor de verkeerseffecten NRM 3.0.4. is gebruikt, dat alleen was ingericht op het EC-scenario. Dat is in deze fase van het MIRT-proces niet opportuun en ook niet noodzakelijk. Een TN/MER genereert geen eindbeoordeling zoals de MKBA dat doet. Een TN/MER beschrijft en waardeert de alternatieven zodat deze met elkaar kunnen worden vergeleken op de effecten op het doelbereik en het milieu.

Voor zover actualisatie inhoudt dat met de nieuwste WLO-scenario's moet worden gewerkt: dat is gebeurd in de MER-validatie. Input van het nieuwste WLO2-scenario (2015) heeft geleid tot een verlaging van de verkeersintensiteiten per etmaal in het studiegebied. Zie hiervoor ook hoofdstuk 4 van de MER-validatie (bijlage 15 bij de toelichting op het tracébesluit). Dit betreft dus niet de toepassing van een hoog of

laag groeiscenario binnen één WLO-scenario, maar de bijstelling van de groei van het verkeer binnen de reeks toegepaste en geactualiseerde WLO-toekomstscenario's van TN/MER, ontwerptracébesluit en tracébesluit.

Uit de MER-validatie blijkt dat de doortrekkings- en bundelingsalternatieven voor de effecten op het doelbereik onderling nog steeds beter scoren dan de Regiocombi-alternatieven. Dat is conform de TN/MER die de minister heeft gebruikt voor de verantwoording van de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord. In de verhoudingen zoals gepresenteerd in die TN/MER treedt derhalve geen significante wijziging op als het meest recente toekomstscenario wordt gebruikt (WLO2, scenario hoog).

Actualisatie MKBA

De effecten op het doelbereik in de TN/MER worden in belangrijke mate bepaald door verkeerseffecten in de categorieën filebekorting, verbeteren doorstroming, vermindering reistijd, verbeteren toekomstvastheid, robuustheid en betrouwbaarheid. Ook in de MKBA is reistijdwinst de meest bepalende bate. Indien met de nieuwste verkeerscijfers uit NRM 2016 (gebaseerd op WLO2, hoog scenario) een nieuwe MKBA zou worden gemaakt, is er geen aanleiding te veronderstellen dat ten aanzien van de relatieve verhoudingen tussen de alternatieven wel significante verschillen zullen optreden.

Wat zou de uitkomst zijn als, zoals participant mede verzoekt, het lage groeiscenario wordt of zou zijn toegepast in de MKBA die ten grondslag lag aan de keuze van de minister voor de Doortrekkingsvariant Noord? Die uitkomst kan dan worden geplaatst naast de uitkomst van de uitgevoerde MKBA met het hoge scenario, zoals die bekend is. In de MKBA ViA15 heeft het Doortrekkingsalternatief een batenkostenverhouding (b/k-verhouding) van 2,40 zonder tol en 2,25 met tol. In de zienswijze van participant worden alleen de Regiocombi-alternatieven als alternatief aangemerkt: Regiocombi 1 heeft een b/k-verhouding van 1,22 en Regiocombi 2 een b/k-verhouding van 1,32. Beide hebben een duidelijk lagere score dan het Doortrekkingsalternatief. Bovendien zijn de indirecte effecten van het Doortrekkingsalternatief aanzienlijk positiever.

Vastgesteld wordt dat de b/k-verhouding van het Doortrekkingsalternatief in hoog scenario van een dusdanige omvang is, dat een positieve uitkomst ook bij een laag groeiscenario aannemelijk is. Stel dat in laag scenario geen batig saldo wordt gehaald, hetgeen niet berekend is omdat het NRM van destijds hier niet op was ingesteld, is het aanvaardbaar om te stellen dat de scenario's twee uiterste van een bandbreedte schetsen, waarbij het waarschijnlijk is dat de werkelijke economische groei tussen deze twee uitersten ligt. Met deze veronderstelling en een b/k-verhouding van het Doortrekkingsalternatief van 2,4 (of 2,25 met tol), is een positieve b/k-verhouding nog steeds zeer aannemelijk. Actualisatie van de MKBA om te bezien of een batig saldo reëel is, is dan feitelijk ook niet meer nodig.

- 3.8.2 *Doortrekking van de A15 is gebaseerd op achterhaalde verkeersgegevens. Het ontwerptracébesluit gaat, uit van het Global Economy (GE)-scenario uit de scenario-studie van Centraal Planbureau (CP) en Planbureau Leefomgeving (PL). Dit scenario is echter niet meer realistisch. Doorberekening met het GE-scenario leidt tot veel te hoge groei van automobiliteit. Rekenen met het RC-scenario is veel realistischer. Bureau CE-Delft (in het rapport: 'Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig, een Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-projecten') constateert dat op basis van de daadwerkelijke economische ontwikkeling eerder het RC- dan het GE-scenario moet worden gehanteerd. Een lager groeiscenario heeft grote consequenties voor de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Voor ViA15 is de MKBA alleen doorgerekend met het hogere groeiscenario, zelfs iets hoger dan het GE-scenario. In een RC-scenario zou de*

MKBA lager (dan 1,0) uitvallen. In dit kader wordt ook verwezen naar het rapport 'MKBA BLOM fase 2 uit 2014' over besluitvorming over doortrekking A15. Ook de studie van Planbureau voor Leefomgeving van CP en PL van 1 december 2015 ('Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving' bevestigt dat het GE-scenario geen betrouwbaar scenario meer is voor voorspelling van de verkeersontwikkeling. Uit deze studie blijkt dat in het scenario Hoog de economische groei aanzienlijk lager is dan het GE-scenario waarmee de MKBA en waarmee in het verkeersrapport ontwerptracébesluit ViA15 is gerekend.

Voor de MKBA is, evenals voor de TN/MER, NRM 3.0.4. gebruikt. Voor het ontwerptracébesluit was dat NRM 2014 (oost) en voor het tracébesluit NRM 2016 (oost). In alle gevallen is voor de berekening van de verkeerseffecten als input het hoge groeiscenario toegepast. In de verkeersrapportages voor het wegontwerp en de milieueffecten wordt standaard het hoge groeiscenario toegepast, om bij een aantrekkende economie en stijgende mobiliteit op de weg niet direct met capaciteitsproblemen te worden geconfronteerd. Zou het ontwerp gebaseerd zijn op een laag scenario, dan is er een kans dat bij aantrekkende groei het ontwerp niet meer voldoet en wederom een knelpunt ontstaat. Dit is in strijd met de doelstelling van het project om een robuust en toekomstvast netwerk te creëren. Om onderschatting van milieueffecten te voorkomen wordt tevens uitgegaan van een hoog groeiscenario (*worst case* voor milieueffecten).

De MKBA is gebaseerd op het hoge groeiscenario European Coordination (EC), dat vergelijkbaar is met het WLO-scenario Global Economy (GE). Voor de waardering van de effecten is gebruik gemaakt van dit nieuwere GE-scenario, zie ook hoofdstuk 3.3.3, p. 18 van de MKBA. Dat in de MKBA ViA15 enkel met dit scenario is gerekend komt doordat het NRM 3.0.4. – dat de basis vormt voor de MKBA ViA15 – is gebaseerd en ingericht op het EC-scenario. Het NRM 3.0.4. en de MKBA waren derhalve niet geschikt om met een ander scenario te rekenen. Voor zover inspreker van oordeel is dat in de MKBA ten onrechte is uitgegaan van alleen het hoge groeiscenario: dit is verklaarbaar omdat destijds geen ander scenario in het NRM was opgenomen.

In de zienswijze pleit participant ervoor te rekenen met het RC-scenario, omdat dit scenario veel realistischer zou zijn. De vraag die in dat kader voorligt is: wat zou de uitkomst zijn als, zoals participant verzoekt, het lage groeiscenario wordt of zou zijn toegepast in de MKBA die ten grondslag lag aan de keuze van de minister voor de Doortrekkingsvariant? Die uitkomst kan dan worden geplaatst naast de uitkomst van de uitgevoerde MKBA met het hoge scenario, zoals die bekend is.

In de MKBA ViA15 heeft het Doortrekkingsalternatief een baten-kostenverhouding (b/k-verhouding) van 2,40 zonder tol en 2,25 met tol. In de zienswijze van participant worden alleen de Regiocombi-alternatieven als alternatief aangemerkt: Regiocombi 1 heeft een b/k-verhouding van 1,22 en Regiocombi 2 een b/k-verhouding van 1,32. Beide hebben een duidelijk lagere score dan het Doortrekkingsalternatief. Bovendien zijn de indirecte effecten van het Doortrekkingsalternatief aanzienlijk positiever.

Vastgesteld wordt dat de b/k-verhouding van het Doortrekkingsalternatief in hoog scenario van een dusdanige omvang is, dat een positieve uitkomst ook bij een laag groeiscenario aannemelijk is. Stel dat in laag scenario geen batig saldo wordt gehaald, hetgeen dus niet berekend is omdat het NRM van destijds hier niet op was ingesteld, dan is het aanvaardbaar om te stellen dat de scenario's twee uiterste van een bandbreedte schetsen, waarbij het waarschijnlijk is dat de werkelijke economische groei tussen deze twee uitersten ligt. Met deze veronderstelling en een b/k-verhouding van het Doortrekkingsalternatief van 2,4 (of 2,25 met tol), is een positieve b/k-verhouding nog steeds zeer aannemelijk. Actualisatie van de MKBA om te bezien of een batig saldo reëel is, is dan feitelijk ook niet meer nodig.

In de zienswijze wordt gerefereerd aan de studie van Planbureau voor Leefomgeving 1 december 2015. De constatering dat in het scenario Hoog de economische groei lager is dan het GE-scenario waarmee in de MKBA en het verkeersrapport bij ontwerp-tracébesluit ViA15 is gerekend wordt onderschreven. Participant doelt daarbij op het nieuwste WLO2-scenario Hoog. Dit scenario is ook gebruikt voor het doorberekenen van de verkeerseffecten van dit tracébesluit. Dat de verkeersprognoses lager zijn dan ten tijde van de TN/MER en het ontwerp-tracébesluit komt door veranderingen die betrekking hebben op een groot aantal thema's, zoals demografie, economie, technologie, autobezit, ruimte en energieprijzen. Deze nieuwe inzichten zijn vertaald naar specifieke modelinvoer voor het NRM versie 2016, gebaseerd op het nieuwe scenario Hoog, dat de basis vormt voor het tracébesluit. De minder hoge groei ergo verkeersprognoses waarop inspreker doelt, liggen derhalve ten grondslag aan de verkeersberekeningen in dit tracébesluit.

3.8.3 *Doortrekking van de A15 is gebaseerd op achterhaalde verkeersgegevens. Het ontwerp-tracébesluit gaat, net als het MER, uit van het Global Economy (GE)-scenario uit de scenariostudie van Centraal Planbureau (CP). Dit scenario is echter niet meer realistisch. De economische groei is veel lager gebleken en de vooruitzichten benaderen ook niet de economische groei uit het EC-scenario. Daar komt bij dat de regio Liemers en Achterhoek op termijn een krimpregio vormen. Dit werkt direct door in het aantal verkeersbewegingen. De op 1 december 2015 gepubliceerde groeicijfers van het CPB tonen aan dat de uitgangspunten van het GE-scenario achterhaald zijn. De verkeerstabellen in bijlage 1 gaan echter alleen uit van het GE-scenario. Waarom zijn de verkeersgroeiszenario's nooit bijgesteld? Is doortrekking met de huidige bekende gegevens wel noodzakelijk? De universiteit van Delft heeft het project doorgerekend op basis van een realistisch economisch scenario: het RC-scenario. Hieruit komt een MKBA voor doortrekking brug van 1,23, beduidend lager dan in het GE-scenario (MKBA 2,26). De uitkomsten van het onderzoek zijn door RWS terzijde geschoven zonder dat deze inhoudelijk op waarde, juistheid en gevolgen voor het ingezette ontwerp-tracébesluit zijn onderzocht of geïmplementeerd. Had RWS de andere groeiszenario's uitgewerkt, dan was duidelijk geworden dat alternatieven voor de in het ontwerp-tracébesluit beschreven doortrekking voordeliger en beter zouden uitpakken. Regiocombi 1, bijvoorbeeld, komt uit op een MKBA van 1,18 voor slechts de helft van het huidige budget. Participant bepleit:*

- *herziening van de MKBA met daarin ook een doorberekening op basis van de realistische groeiszenario's op basis van de RC-variant;*
- *rekening houden met een toename van het vervoer over spoor en water;*
- *rekening houden met verder gaande maatregelen die de uitstoot van broeikasgasen verminderen, conform Klimaatakkoord Parijs;*
- *erkenning van de resultaten van het Blom-onderzoek 2014;*
- *stopzetten van de ingezette ontwikkeling van de A15 zoals verwoord in het ontwerp-tracébesluit, uitvoering van Regiocombi 1.*

Het scenario dat ten grondslag ligt aan de verkeersberekeningen binnen het tracébesluit is gebaseerd op de door inspreker genoemde nieuwe WLO-scenario's. Dat houdt in WLO1 (met groeiszenario GE) voor het ontwerp-tracébesluit en WLO2 (met scenario hoog) voor het tracébesluit. Deze werken beide lager uit na invoer in respectievelijk NRM2014 en NRM2016 dan de verkeersprognoses die ten tijde van de TN/MER door NRM 3.0.4. (met groeiszenario EC) zijn berekend. Nochtans zijn er ook heden nog grote knelpunten op de projecttrajecten. In het verkeersrapport en in de toelichting bij het tracébesluit wordt getoond dat in de toekomst op werkdagen nog dagelijks files en vertragingen zullen optreden en dat het project een positief effect heeft op doorstroming en aanpak van deze fileknelpunten. De bestaande en toe-

komstige situatie tonen derhalve nog steeds een situatie met stijgende verkeersbewegingen en blijvende knelpunten die door het project worden aangepakt.

In de zienswijze pleit participant voor herziening van de MKBA. De vraag die in dat kader voorligt is dan wat de uitkomst zijn als, zoals participant verzoekt, het lage RC-groeiscenario wordt of zou zijn toegepast in de MKBA die ten grondslag lag aan de keuze van de minister voor de Doortrekkingsvariant. Die uitkomst kan dan worden geplaatst naast de uitkomst van de uitgevoerde MKBA met het hoge scenario, zoals die bekend is.

In de MKBA ViA15 heeft het doortrekkingsalternatief een baten-kostenverhouding (b/k-verhouding) van 2,40 zonder tol en 2,25 met tol. In de zienswijze van participant worden alleen de Regiocombi-alternatieven als alternatief aangemerkt: Regiocombi 1 heeft een b/k-verhouding van 1,22 en Regiocombi 2 een b/k-verhouding van 1,32. Beide hebben een duidelijk lagere score dan het Doortrekkingsalternatief Noord. Bovendien zijn de indirecte effecten van het Doortrekkingsalternatief Noord aanzienlijk positiever.

Vastgesteld wordt dat de b/k-verhouding van het Doortrekkingsalternatief Noord in hoog scenario van een dusdanige omvang is, dat een positieve uitkomst ook bij een laag groeiscenario aannemelijk is. Stel dat in laag scenario geen batig saldo wordt gehaald, hetgeen niet berekend is omdat het NRM van destijds hier niet op was ingesteld, dan is het aanvaardbaar om te stellen dat de scenario's twee uiterste van een bandbreedte schetsen, waarbij het waarschijnlijk is dat de werkelijke economische groei tussen deze twee uitersten ligt. Met deze veronderstelling en een b/k-verhouding van het Doortrekkingsalternatief van 2,4 (of 2,25 met tol), is een positieve b/k-verhouding nog steeds zeer aannemelijk. Actualisatie van de MKBA om te bezien of een batig saldo reëel is, is dan feitelijk ook niet meer nodig.

Op het verzoek van participant om rekening te houden met andere vervoersmodaliteiten, bijvoorbeeld per water en spoor, kan worden geantwoord dat in de WLO-scenario's die dienen als uitgangspunt voor het ontwerptracébesluit en het tracébesluit, juist de gevolgen voor de verschillende vormen van transport worden geprognosticeerd. In het NRM worden de prognoses specifiek gemaakt en worden verkeersgegevens gegeneerd. De nieuwe WLO-scenario's geven veranderingen aan voor een groot aantal thema's, zoals demografie, economie, technologie, autobezit, ruimte en energieprijzen. De WLO-scenario's en combinatie met het NRM2016 hebben 2030 als toekomstjaar. Voor zover er aanleiding is om rekening te houden met een *modal shift* naar water en spoor, moeten deze nieuwe inzichten zijn vertaald naar specifieke modelinvoer voor het NRM versie 2016. Met dit model worden de verkeerscijfers bepaald. Op hoofdlijn leidt het toepassen van het NRM 2016 ten opzichte van het NRM 2014 (ontwerptracébesluit) tot een verlaging van de verkeersintensiteiten. Voor zover inspreker pleit voor een integrale visie op transport is dit juist hetgeen plaatsvindt in de gehanteerde prognoses. In het tracébesluit worden echter alleen de actuele en voorspelde gegevens voor transport per as getoond en gebruikt voor de berekening van bereikbaarheidsscores en milieueffecten. Dit is begrijpelijk omdat ViA15 een wegproject betreft.

Over de invloed van klimaatmaatregelen kan worden opgemerkt dat dit onderwerp in de WLO-scenario's een belangrijke rol heeft. De invloed van klimaatmaatregelen op mobiliteit wordt dus onderkend. Door die belangrijke rol in de WLO-toekomstscenario's en het NRM, hebben klimaatmaatregelen dus ook invloed op de verkeersprognoses en -berekeningen die ten grondslag liggen aan het tracébesluit.

De door de minister gebruikte systematiek, waarbij WLO-prognoses en het NRM als verkeers(reken)model worden gebruikt, kan worden aangemerkt als bestendig en algemeen aanvaard. De Raad van State heeft dit in meerdere uitspraken bevestigd. De minister heeft kennis genomen van het rapport van mevrouw Blom en andere publicaties van de CE Delft en TU Delft over de MKBA en groeimodellen. De TU Delft

is hierin kritisch en geeft aanbevelingen voor verbeteringen die huns inziens raadzaam zijn. De minister heeft dit beoordeeld en hierin geen aanleiding gezien om de door haar gebruikte systematiek en uitgangspunten te wijzigen. De minister merkt daarbij nog op dat het in haar beleid van belang is consistente uitgangspunten te hanteren. Die worden stelselmatig gecontroleerd, waarbij aandacht is voor toetsing van de modellen aan de werkelijkheid. Als aanpassingen noodzakelijk zijn worden deze doorgevoerd met inachtneming van de daarvoor geldende procedures. Consultatie van de beroepsgroep maakt deel uit van deze procedure.

Voor wat betreft handhaving van de keuze voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord, wordt verwezen naar voorgaande en naar hetgeen de minister over validatie van de MER en het standpunt in de toelichting van het tracébesluit heeft opgenomen (zie hoofdstuk 1 en 2 van de toelichting en bijlage 15: MER-validatie). De ontwikkelingen sinds de TN/MER en het Standpunt van de minister geven geen aanleiding het Standpunt te herzien. De keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord als uitgewerkt in dit tracébesluit kan derhalve in stand blijven.

3.8.4 *Het ontwerp-tracébesluit is gebaseerd op de MER, waarin alleen wordt uitgegaan van het hoogste economische groeiscenario. In de afgelopen jaren is gebleken dat dit scenario volledig achterhaald is. De economische groei is veel lager gebleken. Ook de vooruitzichten voor de komende jaren benaderen niet de economische groei van het scenario. Daarnaast is duidelijk geworden dat de Liemers en de Achterhoek op termijn een krimpregio vormen. In opdracht van het Bewoners Overleg Groessen heeft de Universiteit Twente verschillende groeiscenario's doorgerekend. De uitkomsten hiervan zijn terzijde geschoven zonder ze inhoudelijk op waarde, juistheid en gevolgen voor het ontwerp-tracébesluit te onderzoeken. Participant wijst er ook op dat door ViA15 een niet-openbare rekenmethode, de Selected Cordon Methode, is gebruikt. Daardoor wordt het resultaat op de verkeerseffecten met een factor 2 verhoogd. Dat leidt tot een MKBA van 2,26 voor de brugvariant in plaats van 1,23 zoals blijkt uit een herberekening van TU Delft. Bij de MER is alleen maar uitgegaan van het hoogste economische groeiscenario. De andere groeiscenario's zijn niet of nauwelijks uitgewerkt. Anders was het duidelijk geworden dat alternatieve tracés voordeliger en beter zouden uitpakken dan het huidige traject. Participant noemt het Regiocombi(structuur)alternatief 1. Dit komt uit op een MKBA van 1,18 voor slechts de helft van het huidige budget voor doortrekking. Volgens participant zijn de kosten van het tracé in het ontwerp-tracébesluit hoger dan de baten over een periode van honderd jaar. Participant wil, verzoekt en gaat ook uit van:*

- *herziening van de MKBA met daarin een doorberekening op basis van lagere groeiscenario's;*
- *rekening houden met een toename van vervoer over het water en spoor (Betuweroute, Noordtak, ontwikkeling van een overslaghaven in Doesburg bij Roetra);*
- *rekeninghouden met verdergaande maatregelen die uitstoot van broeikasgassen moeten verminderen conform de onlangs gesloten overeenkomst in Parijs;*
- *erkenning van de minister en ViA15 van de resultaten van het Blom-onderzoek uit 2014;*
- *stopzetten van de ingezette ontwikkeling van de A15, zoals verwoord in het ontwerp-tracébesluit en uitvoering van het Regiocombi(structuur)alternatief 1.*

In de zienswijze pleit participant voor herziening van de MKBA en daarbij te rekenen met een lager groeiscenario.

In de MKBA ViA15 heeft het Doortrekkingsalternatief Noord een baten-kostenverhouding (b/k-verhouding) van 2,40 zonder tol en 2,25 met tol. In de zienswijze van participant worden alleen de Regiocombi-alternatieven als alternatief aangemerkt: Regiocombi 1 heeft een b/k-verhouding van 1,22 en Regiocombi 2 een

b/k-verhouding van 1,32. Beide hebben een duidelijk lagere score dan het Doortrekkingsalternatief. Bovendien zijn de indirecte effecten van het Doortrekkingsalternatief Noord aanzienlijk positiever.

Vastgesteld wordt dat de b/k-verhouding van het Doortrekkingsalternatief Noord in hoog scenario van een dusdanige omvang, dat een positieve uitkomst ook bij een laag groeiscenario aannemelijk is. Stel dat in laag scenario geen batig saldo wordt gehaald, hetgeen niet berekend is omdat het NRM van destijds hier niet op was ingesteld, dan is het aanvaardbaar om te stellen dat de scenario's twee uiterste van een bandbreedte schetsen, waarbij het waarschijnlijk is dat de werkelijke economische groei tussen deze twee uitersten ligt. Met deze veronderstelling en een b/k-verhouding van het Doortrekkingsalternatief van 2,4 (of 2,25 met tol), is een positieve b/k-verhouding nog steeds zeer aannemelijk. Actualisatie van de MKBA om te bezien of een batig saldo reëel is, is dan feitelijk ook niet meer nodig.

Voor participant is nog van belang te noemen dat voor het ontwerptracébesluit en voor het tracébesluit ten behoeve van het wegontwerp en de milieueffecten standaard het hoge groeiscenario wordt toegepast. Dit gebeurt om bij een aantrekkende economie en een groeiende mobiliteit op de weg niet direct met capaciteitsproblemen te worden geconfronteerd. Zou het ontwerp gebaseerd zijn op een laag scenario, dan bestaat de kans dat bij aantrekkende groei het ontwerp niet meer voldoet en wederom een knelpunt ontstaat. Dit is in strijd met de doelstelling van het project om een robuust en toekomstvast netwerk te creëren. Om onderschatting van milieueffecten te voorkomen wordt tevens uitgegaan van een hoog groeiscenario.

Voor zover participant stelt dat de Regiocombi-alternatief 1 beter uitpakt als het lagere groeiscenario's worden toegepast kan die zienswijze betrekking hebben op actuele verkeersprognoses, zoals die in het tracébesluit zijn toegepast of toepassing van een lager groeiscenario in plaats van een hoog groeiscenario binnen één WLO-toekomstscenario.

Ten aanzien van actuele verkeersprognoses kan worden verwezen naar het gebruik van NRM2016 in het tracébesluit. Daarin pakt de verkeersgroei lager uit dan de verkeersgroei die opeenvolgend in de TN/MER, MKBA (beide NRM 3.0.4) en ontwerptracébesluit (NRM 2014) zijn gebruikt. In de MER-validatie is getoetst of en in welke mate de onderlinge verhoudingen tussen de alternatieven in de TN/MER wijziging zou ondergaan door het gebruik van NRM2016.

Uit de MER-validatie (bijlage 15 bij de toelichting) blijkt dat de doortrekkings- en bundelingsalternatieven voor de effecten op het doelbereik onderling nog steeds beter scoren dan de Regiocombi-alternatieven. Dat is conform de TN/MER die de minister heeft gebruikt voor de verantwoording van de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord. In de verhoudingen zoals gepresenteerd in die TN/MER treedt derhalve geen significante wijziging als het meest recente toekomstscenario wordt gebruikt (WLO2, scenario hoog).

De effecten op het doelbereik in de TN/MER worden in belangrijke mate bepaald door verkeerseffecten in de categorieën filebekorting, verbeteren doorstroming, vermindering reistijd, verbeteren toekomstvastheid, robuustheid en betrouwbaarheid. Ook in de MKBA is reistijdwinst de meest bepalende bate. Indien met de nieuwste verkeerscijfers uit NRM 2016 (gebaseerd op WLO2, hoog scenario) een nieuwe MKBA zou worden gemaakt, is er geen aanleiding te veronderstellen dat ten aanzien van de relatieve verhoudingen tussen de alternatieven wel significante verschillen zullen optreden.

Eenzelfde conclusie is plausibel als in de MKBA van de ViA15 uit 2011 een laag WLO-groeiscenario zou zijn toegepast. Dit zou eveneens hebben geresulteerd in lagere verkeersprognoses. Omdat het niet mogelijk was deze destijds in het NRM 3.0.4. in te voeren, weten we niet exact welk effect een lager groeiscenario dan EC

zou hebben gehad op de verkeersprognoses en de onderlinge verhoudingen tussen de projectalternatieven. Conform eerdere gevolgtrekking onder verwijzing naar de MER-validatie, is er hier geen aanleiding te veronderstellen dat Regiocombi-alternatief 1 beter zou scoren dan Doortrekking Noord. Daarin wordt meegewogen dat de b/k-verhouding van de gekozen doortrekkingvariant van 2,40 bijna tweemaal zo hoog is als die van Regiocombi-alternatief 1 van 1,22.

Participant stelt verder dat regionale krimpregio's onvoldoende worden meegenomen. Echter: in de gehanteerde WLO-toekomstscenario's, die hun uitwerking vinden in verkeersprognoses, is hiermee rekening gehouden. Demografische invoer en effecten zijn een belangrijk onderdeel. Voor zover krimp binnen het model voorspeld wordt, wordt hiermee dus terdege rekening gehouden.

Over de toegepaste Selected Cordon-methode wordt als volgt opgemerkt: het is correct dat de MKBA uitgaat van de Selected Cordon-methode. Deze methode gaat uit van relevante verkeersrelaties. Relaties die niet door het onderzoeksgebied (lees: cordon) lopen, en dus niet relevant zijn, maar eventueel wel voor ruis in de modeluitkomsten kunnen zorgen, worden buiten beschouwing gelaten. Hierdoor wordt een stabiele uitkomst gecreëerd, die recht doet aan het project(gebied). Vanwege die vermindering van ruis, in de zin van eliminatie van effecten in het model die niet aan het project kunnen worden toegerekend, wordt deze methode algemeen toegepast. Dat de rekenresultaten een factor 2 hoger zijn is een ongefundeerde stelling.

Participant stelt dat het ingebrachte onderzoek van TU Delft (Blom) geschikter of correcter zou zijn omdat het gebruik van de Cordon-methode in de MKBA ViA15 niet deugdelijk is. De minister spreekt nogmaals uit dat juist de Cordon-methode een gangbare methode is, vanwege de stabiele resultaten en wordt gebruikt als standaardrekenmethode bij het NRM. Het gebruikte verkeersmodel wordt algemeen erkend als deugdelijk en betrouwbaar, onder meer door de Raad van State. Zodoende kan worden bevestigd dat de gebruikte rekenmethode en de uitgevoerde MKBA correct zijn.

Over het verzoek van participant om rekening te houden met andere vervoersmodaliteiten, bijvoorbeeld per water en spoor, kan worden opgemerkt dat hiermee in de WLO-scenario's rekening is gehouden. Het tracébesluit werkt met het nieuwste WLO-scenario. De nieuwe WLO-scenario's geven veranderingen aan voor een groot aantal thema's, zoals demografie, economie, technologie, autobezit, ruimte en energieprijzen. De WLO-scenario's in combinatie met NRM2016 hebben 2030 als toekomstjaar. Voor zover er aanleiding is om rekening te houden met een *modal shift* naar water en spoor, moeten deze nieuwe inzichten zijn vertaald naar specifieke modelinvoer voor het Nederlands Regionaal Model versie 2016. Met dit model worden de verkeerscijfers bepaald. Op hoofdlijn leidt het toepassen van het NRM2016 ten opzichte van het NRM2014 (ontwerp-tracébesluit) tot een verlaging van de verkeersintensiteiten per as.

Over de invloed van klimaatmaatregelen kan worden opgemerkt dat dit onderwerp in de WLO-scenario's een belangrijke rol heeft. De invloed van klimaatmaatregelen op mobiliteit wordt dus onderkend. Door die belangrijke rol in de WLO-toekomstscenario's en het NRM, hebben klimaatmaatregelen dus ook invloed op de verkeersprognoses- en berekeningen die ten grondslag liggen aan het tracébesluit.

Voor wat betreft handhaving van de keuze voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord, verwijst de minister naar voorgaande en naar hetgeen zij over validatie van de MER en het standpunt in hoofdstuk 1 en 2 van de toelichting van het tracébesluit heeft opgenomen. De ontwikkelingen sinds de TN/MER geven geen aanleiding het standpunt te herzien. De keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord als uitgewerkt in dit tracébesluit kan derhalve in stand blijven.

3.8.5 *In de TN/MER wordt ten aanzien van het alternatief Doortrekking Noord een MKBA van 2,26 berekend. Maar de effecten op het verkeer kloppen niet met deze gepresenteerde MKBA-waarde. De universiteit van Delft kwam in 2014 met een MKBA 1,23 voor DN (Blom, 2014). Het projectbureau bleek te hebben gerekend met een niet-openbare rekenmethode, de Selected Cordon-methode, waardoor het resultaat op de verkeerseffecten een factor 2 beter wordt. Opvallend genoeg is dat het RC1-alternatief met een veel lagere investering uitkomt op een MKBA van 1,8. Ook de toename van verkeer in de komende 100 jaar was gebaseerd op een veel te optimistisch groeiscenario. Een lager groeiscenario leidt tot een MKBA van 0,84. Meer kosten dan baten dus.*

Participant stelt terecht en correct dat de MKBA ViA15 uitgaat van de Selected Cordon-methode. Deze methode gaat uit van relevante verkeersrelaties. Relaties die niet door het onderzoeksgebied (lees: cordon) lopen, dus niet relevant zijn maar eventueel wel voor ruis in de modeluitkomsten kunnen zorgen, worden buiten beschouwing gelaten. Hierdoor wordt een stabiele uitkomst gecreëerd, die recht doet aan het project(gebied). Vanwege die vermindering van ruis, in de zin van eliminatie van effecten in het model die niet aan het project kunnen worden toegerekend, wordt deze methode algemeen toegepast. De stelling dat de rekenresultaten een factor 2 hoger zijn is niet geverifieerd.

Participant is van mening dat het ingebrachte onderzoek van TU Delft (Blom) geschikt of correcter zou zijn, en het gebruik van de Cordon-methode in de MKBA ViA15 niet deugdelijk zou zijn. De minister spreekt nogmaals uit dat juist de Cordon-methode een gangbare methode is vanwege de stabiele resultaten en wordt gebruikt als standaardrekenmethode bij het NRM. Het gebruikte verkeersmodel wordt algemeen erkend als deugdelijk en betrouwbaar, onder meer door de Raad van State. Zodoende is de minister van oordeel dat de gebruikte rekenmethode en de uitgevoerde MKBA correct zijn.

3.8.6 *Het blijft opmerkelijk dat er niet wordt ingegaan op het feit dat er verkeerde, achterhaalde uitgangspunten zijn genomen voor de Trajectnota en MER. Alleen de hoogste scenario's voor verkeersgroei en economische groei zijn gebruikt. Er wordt dus op basis van te hoge (onrealistische?) uitgangspunten (te) veel belastinggeld uitgegeven, terwijl ook de woon- en leefomgeving van mensen fors wordt aangetaast.*

Voor de TN/MER is NRM 3.0.4. gebruikt. Dat in TN/MER enkel met een hoog scenario is gerekend komt doordat het NRM versie 3.0.4. – dat als rekenmodel voor bereikbaarheid en milieueffecten de basis vormt voor de TN/MER – is gebaseerd en ingericht op het EC-scenario. Het NRM was derhalve niet geschikt om met het lage scenario te rekenen. Voor zover inspreker van oordeel is dat in de TN/MER ten onrechte is uitgegaan van alleen het hoge groeiscenario: dit is verklaarbaar omdat destijds geen laag scenario in het NRM was opgenomen.

In de verkeersrapportages voor het wegontwerp en de milieueffecten wordt standaard het hoge groeiscenario toegepast om bij een aantrekkende economie en een groeiende mobiliteit op de weg niet direct met capaciteitsproblemen te worden geconfronteerd. Zou het ontwerp gebaseerd zijn op een laag scenario, dan bestaat de kans dat bij aantrekkende groei het ontwerp niet meer voldoet en wederom een knelpunt ontstaat. Dit is in strijd met de doelstelling van het project om een robuust en toekomstvast netwerk te creëren. Om onderschatting van milieueffecten te voorkomen wordt tevens uitgegaan van een hoog groeiscenario. In het tracébesluit is gerekend met NRM 2016.

Voor zover participant pleit of aan de kaak stelt dat in de TN/MER met een laag groeiscenario zou moeten zijn gerekend: dit kan alleen als een hele nieuwe TN/MER wordt uitgevoerd. Voor de TN/MER geldt hetzelfde als bij de MKBA, namelijk dat

voor de verkeerseffecten NRM 3.0.4. is gebruikt, welk NRM enkel was ingericht op het EC-scenario. Dat is in deze fase van het MIRT-proces, niet opportuun en ook niet noodzakelijk. Een TN/MER genereert geen eindbeoordeling zoals de MKBA dat doet. Een TN/MER beschrijft en waardeert de alternatieven zodat deze met elkaar kunnen worden vergeleken op de effecten op het doelbereik en het milieu (ook de MKBA is overigens bij uitstek geschikt voor de onderlinge vergelijkbaarheid van de alternatieven).

Voor zover actualisatie inhoudt dat met de nieuwste WLO-scenario's moet worden gewerkt: dat is gebeurd in de MER-validatie. Input van het nieuwste WLO2-scenario (2015) heeft geleid tot een verlaging van de verkeersintensiteiten per etmaal in het studiegebied. Zie hiervoor ook hoofdstuk 4 van de MER-validatie. Dit betreft dus niet de toepassing van een hoog of laag groeiscenario binnen één WLO-scenario, maar de bijstelling van de groei van het verkeer binnen de reeks toegepaste en geactualiseerde WLO-toekomstscenario's van TN/MER, ontwerptractébesluit en tractébesluit.

Uit de MER-validatie blijkt dat de doortrekkings- en bundelingsalternatieven voor de effecten op het doelbereik onderling nog steeds beter scoren dan de Regiocombi-alternatieven. Dat is conform de TN/MER die de minister heeft gebruikt voor de verantwoording van de keuze voor het Doortrekkingsalternatief Noord. In de verhoudingen zoals gepresenteerd in die TN/MER treedt derhalve geen significante wijziging als het meest recente toekomstscenario wordt gebruikt (WLO2, scenario hoog).

3.8.7 *In de uitgangspunten wordt steeds uitgegaan van de hoogste groeiscenario's (GE-scenario). Dit is inmiddels een onrealistisch scenario gebleken. Waarom zijn de verkeersgroeiscenario's nooit bijgesteld? Participant verwacht nieuwe berekeningen met realistische kengetallen.*

De MKBA, de TN/MER, het ontwerptractébesluit en het tractébesluit gaan inderdaad uit van en zijn gebaseerd op een hoog groeiscenario. Voor de TN/MER en de MKBA was dat het scenario European Coordination (EC), dat vergelijkbaar is met het WLO-scenario Global Economy (GE) dat voor het ontwerptractébesluit is gebruikt. Het tractébesluit gebruikt het scenario Hoog van het nieuwste WLO2-scenario. Dat in de MKBA en de TN/MER enkel met een hoog scenario is gerekend komt doordat het NRM 3.0.4. – dat de basis vormt voor de MKBA en de TN/MER – is gebaseerd en ingericht op het EC-scenario. Het NRM en de MKBA waren derhalve niet geschikt om met het lage scenario te rekenen.

Participant vraagt zich af waarom de verkeersgroeiscenario's nooit zijn bijgesteld. Dat is wel gebeurd: bij zowel de TN/MER, als het ontwerptractébesluit als het tractébesluit zijn de nieuwste verkeersmodellen en -prognoses gebruikt (resp. NRM 3.0.4, NRM 2014 en NRM 2016). Er is dus steeds uitgegaan van de actuele inzichten en (reken)modellen. Zie daarvoor ook het deelrapport Verkeer dat bij het tractébesluit is gevoegd (bijlage 1 bij de toelichting op het tractébesluit).

Voor het wegontwerp en de milieueffecten wordt standaard het hoge groeiscenario toegepast om bij een aantrekkende economie en een groeiende mobiliteit op de weg niet direct met capaciteitsproblemen te worden geconfronteerd. Zou het ontwerp gebaseerd zijn op een laag scenario, dan bestaat de kans dat bij aantrekkende groei het ontwerp niet meer voldoet en wederom een knelpunt ontstaat. Dit is in strijd met de doelstelling van het project om een robuust en toekomstvast netwerk te creëren. Om onderschatting van milieueffecten te voorkomen wordt tevens uitgegaan van een hoog groeiscenario.

3.8.8 *Participant denkt dat er is uitgegaan van te gunstige verkeersprognoses. De uitgevoerde onderzoeken moeten geactualiseerd en herberekend worden.*

De verkeersprognoses bij het ontwerptracébesluit waren gebaseerd op het hoge economische groeiscenario (Global Economy) van het Centraal Planbureau. Voor het opstellen van het tracébesluit zijn de verkeersprognoses geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten met betrekking tot de economische ontwikkeling en bevolkingsontwikkeling in Nederland (WLO2, scenario hoog). In het verkeersrapport dat als bijlage 1 bij het tracébesluit is gevoegd, zijn de nieuwe verkeersprognoses gerapporteerd. Op hoofdlijn leidt het toepassen van het NRM2016 ten opzichte van het NRM2014 (ontwerptracébesluit) tot een verlaging van de verkeersintensiteiten.

- 3.8.9 *Bij de TN/MER is een MKBA gemaakt. De MKBA is gemaakt in de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning. Deze informatie over kosten en baten van het project diende om nut en noodzaak van het project te bepalen en met name om tot een voorkeursbeslissing te komen. Er moet nu een update van het MKBA worden gemaakt, omdat de plannen uit de TN/MER zijn aangepast. Dit is essentieel voor een goede beoordeling van het ontwerptracébesluit en een voorwaarde voor definitieve vaststelling van het Tracé. Het ontwerptracébesluit moet een nieuwe kostenraming maken in deze fase van het project, waarbij de marges naar beneden en boven kleiner moeten zijn dan de raming ten tijde van de Startnotitie en Trajectnota. Dit is vooral interessant om de keuze tussen brug of tunnel bij Pannerdensch Kanaal te kunnen maken. Significante verschillen kunnen tot andere keuzes leiden. In het MKBA zijn destijds geen berekeningen meegenomen die de waarde van natuurgebieden en sociale aspecten aangeven. Deze berekeningen zijn nu wel voorradig. Het MKBA moet worden aangepast, door alle elementen in kosten en baten mee te berekenen en niet alleen de plusjes en minnetjes. In de Nota van Antwoord 5.2.1. staat dat wijken die niet op kaarten zijn aangegeven, zoals Diesfelt, wél zijn meegenomen in de berekeningen. Dit is niet juist. Als een wijk niet op de kaart bestaat, kan men er ook geen rekening mee houden. Het MKBA zal opnieuw moeten worden berekend. Op welke manier gaat dit gebeuren?*

Inspreker stelt dat een update van het MKBA moet worden gemaakt, omdat de plannen uit de TN/MER zijn aangepast. Het is niet geheel duidelijk op welke aangepaste plannen inspreker doelt. Er zijn geen aanpassingen doorgevoerd die leiden tot een wezenlijk ander plan of kostenprofiel. Zo is de aanpassing van de verdiepte ligging met deksel vrijwel kostenneutraal. In de TN/MER worden per alternatief effecten en bijdragen aan de projectdoelstellingen in kaart gebracht. In hoofdstuk 4.3.4 van de MKBA zijn de effecten op natuur beschreven en gemonetariseerd. Hetzelfde geldt voor de sociale effecten (hoofdstuk 4.3.6.). De elementen zijn dus meegenomen in de baten-kostenverhouding, zie ook tabel 4-21 (p. 35). Dat het instrument en de (reken)systematiek zich naar heden toe heeft ontwikkeld, betekent niet dat de MKBA ViA15 niet deugdelijk of achterhaald zou zijn. Daartoe geeft inspreker ook geen concrete gronden aan. Een nieuwe analyse is niet nodig.

De wijken en woningen die planologisch waren voorbereid en/of vergund zijn als gemeld meegenomen in het akoestisch onderzoek. Hiertoe hoeft een wijk/woning nog niet te zijn gebouwd of op kaart te staan. De verstrekking van topografische kaarten loopt doorgaans wat achter bij de situatie buiten. Daarom gaat aan het akoestisch onderzoek ook een zorgvuldige inventarisatie vooraf, in afstemming met de betrokken gemeenten.

4 Zienswijzen inhoud ontwerp tracébesluit en effecten

4.1 Ontwerp

4.1.1 *Participant maakt zich zorgen over de blijvende bereikbaarheid van de in exploitatie zijnde percelen cultuurgrond op twee locaties:*

- *Den Oldenhoek-Vossendel-Kandiastraat (gem. Duiven, sectie H, nrs 565, 567, 568, 569)*
- *locatie nabij Den Oldenhoek (gem. Duiven, sectie H, nrs 1160, 1161, 1223, 1601)*
- *De percelen zijn op dit moment goed bereikbaar, ook voor vrachtverkeer en landbouwverkeer. Dat dient zo te blijven. De aan te leggen nieuwe infrastructuur moet breed genoeg zijn voor genoemde vormen van verkeer; er moeten geen belemmerende voorzieningen worden opgenomen. Vanwege het laden en lossen is het bovendien van belang dat de bermen breed genoeg blijven.*

Voor zover (delen van) de percelen niet aangekocht hoeven worden, wordt de bereikbaarheid geborgd met behoud van de huidige functionaliteit. Dit is ook te zien op kaartblad 8 van het tracébesluit.

4.1.2 *Aan de oostzijde van de aan te leggen snelweg bij Helhoek zijn een waterberging en een fiets/wandelpad voorzien. Beide bevinden zich op zeer geringe afstand van de woning van participant. De waterberging zal volgens participant leiden tot stankoverlast en muggen, het fiets/wandelpad schaadt zijn privacy. Participant verzoekt RWS een andere oplossing hiervoor te beschouwen. Tevens vraagt hij RWS een deugdelijk hekwerk te plaatsen op de scheiding tussen de grens van het ontwerp tracébesluit en zijn eigendom.*

Er is aan de oostzijde van de halfverdiepte ligging geen apart fietspad voorzien. In het Landschapsplan is aangegeven dat hier wel de mogelijkheid bestaat voor een ommetje, maar het realiseren van een wandelpad met bijbehorende voorzieningen is niet aan de orde. De waterberging is niet permanent watervoerend maar droogvallend. Deze wordt alleen gebruikt in perioden met grote regenval, als het regenwater uit de verdiepte ligging weggepompt moet worden. Vanwege het droogvallende karakter is er geen reden om aan te nemen dat er overlast ontstaat van stank of muggen. Veel watergangen in de omgeving hebben dit karakter.

4.1.3 *Participant heeft een agrarisch bedrijf aan de Beerenclauwstraat in Groessen. Volgens de plannen zal hij zijn bedrijf elders moeten voortzetten. Participant heeft belang bij een goede inpassing van zijn nieuwe bedrijf in het gebied van de A15. Stel dat hij zijn bedrijf in de directe locatie van de huidige locatie kan hervestigen, dan stelt hij voor dat er passende maatregelen worden genomen, zoals (doorzichtige) geluidschermen. Daarnaast zullen bij hervestiging de bestaande eigendomsgronden, gelegen ten oosten van de snelweg, vanuit de stal bereikbaar moeten blijven voor het melkvee. De aanleg van twee koepaden is hiervoor noodzakelijk; participant verzoekt RWS deze paden in het tracébesluit op te nemen. Eén pad kan direct naast het nieuwe fietspad over de Beerenclauwweg worden aangelegd, een tweede koepad kan nabij de Achtergaardsestraat worden gerealiseerd. In dat kader verzoekt participant tevens om een logische verkaveling van de alsdan resterende percelen. Hij verzet zich tegen de aanplant van elzenschermen op zijn westelijk en oostelijk gelegen gebruiksgonden en stelt voor in goed overleg een andere locatie*

te zoeken voor de groeninplant-/compensatie en zo ook de waterbergen. Participant is in goed overleg ook bereid tot het nemen van natuurmaatregelen in eigen beheer.

Met participant worden sinds enige tijd constructieve gesprekken gevoerd, waarin de verschillende onderdelen van de zienswijze worden meegenomen.

- 4.1.4 *Er zijn verwarrende termen gebruikt in het ontwerptracébesluit en de aanvullende bestuursovereenkomst en tijdens de inloop sessies. Voorbeelden zijn maaiveld en fluisterasfalt. Sommige participanten interpreteren 'maaiveldhoogte' als de hoogte van het land waarop gewoond en gewerkt wordt. Rijkswaterstaat lijkt met maaiveldhoogte 1.60 meter boven het 'normale' maaiveld te bedoelen. Participanten vinden een maaiveldhoogte van 1,60m (als standaard) te hoog en daarmee te belastend voor aanzicht en te verwachten geluidseffecten. Het ontwerptracébesluit is ook niet consequent. Soms wordt er gesproken over 1.60 m boven het niveau waarop men loopt, soms over 1.30 m.*

Met 'maaiveldligging' van de A15 wordt bedoeld de ligging van de autosnelweg op maaiveld, dus niet extra verhoogd of verdiept. Ten behoeve van de afwatering en drooglegging van de weg krijgt de weg echter ook bij een maaiveldligging vaak een iets hogere ligging dan het maaiveldniveau. Bij een lagere ligging zullen er aanvullende voorzieningen getroffen moeten worden voor de afwatering en drooglegging, wat hogere kosten met zich meebrengt. De hoogte van de weg boven bestaand maaiveld is niet overal exact gelijk, omdat het maaiveld niet precies vlak ligt, terwijl de weg bij een maaiveldligging wel exact vlak wordt aangelegd.

- 4.1.5 *Constructie, vorm en uitvoering van de brug zijn slechts summier omschreven en is er geen visualisatie getoond. Dan is het moeilijk een beeld te vormen.*

De constructie, vorm en uitvoering van de brug worden in de uitvoeringsfase door de aannemer bepaald. In het tracébesluit worden onder andere de ligging in de omgeving, de minimale hoogteligging en de minimale breedte vastgelegd.

- 4.1.6 *Het waterschap is bezig met de voorbereiding van een dijkverhoging bij Angeren/Huissen. Is hier in de plannen wel rekening mee gehouden?*

Met betrekking tot de rivierdijken van het Pannerdensch Kanaal is op verzoek van de waterschappen rekening gehouden met een toekomstige dijkverhoging van 1 meter boven de bestaande dijk.

- 4.1.7 *Verlenging van de A15 heeft vooral tot doel een betere verbinding voor zwaar verkeer te realiseren. Het VO van knooppunt Oudbroeken voorziet nu in een fly-over over de A12 naar de A15. Zwaar verkeer moet hier derhalve vaart minderen en een hoogteverschil overbruggen. Dit leidt tot extra geluidbelasting en CO₂- cq. fijn stofproductie. Het geluid zal door de verhoogde ligging bovendien over een groter gebied uitstralen. Is het mogelijk het ontwerp van knooppunt Oudbroeken zo aan te passen, dat de verkeersbeweging van juist zwaar verkeer zo veel mogelijk op maaiveldniveau blijft? En als dit niet kan, kunnen er dan ook langs de A12 sectie Oudbroeken geluidwerende maatregelen worden geprogrammeerd?*

Participant stelt voor om de verbindingsweg Oberhausen – Tiel op maaiveld aan te leggen. Dat zou betekenen dat de hoofdrijbanen van de A12 omhoog moeten. Op deze hoofdrijbaan zit meer vrachtverkeer dan op de hoofdrijbaan van de A15. In het huidige ontwerp van het tracébesluit blijven de rijbanen met het meeste vrachtverkeer (de hoofdrijbanen A12) op maaiveldniveau. Daarnaast brengt het verdiept aanleggen van een verbindingsweg met meerdere rijstroken meer kosten met zich mee dan verdiept aanleggen van een verbindingsweg met één rijstrook. Ook ontstaat er

een conflict met de nabijgelegen hoogspanningsmast wanneer de verbindingsweg Tiel – Arnhem hoog aangelegd zou worden. Uit de geluidberekeningen volgt dat er op dit traject geen geluidvoorzieningen nodig zijn om aan de wettelijke norm te voldoen. Het knooppunt is conform de modelleringseisen uit het KAOW en het RMG2012 gemodelleerd. Dit houdt in dat de hoogte van het knooppunt en het verder dragen van het geluid in de berekeningen zit. De optrektoeslag voor verkeer geldt niet bij rijkswegen waar een maximumsnelheid 100 km/u of meer geldt.

- 4.1.8 *In de plannen is aandacht voor het risico van de verdere toename van de barrièrewerking en daarmee de verhoging van het gebied. De door CROW gehanteerde normen voor barrièrevorming worden in dit project meerdere malen overschreden. Dit kan worden ondervangen door het doorvoeren van een aantal verbeterpunten, zoals het fietser- en wandelaarvriendelijk ontwerpen en inrichten van kunstwerken, het in stand houden dan wel realiseren van korte, directe verbindingen en het verbinden van nu nog losstaande gebieden. Samenhang volgt door het maken van een integraal netwerk.*

CROW-publicatie 299 'Barrièrewerking van lijninfrastructuur' gaat over barrières van lijninfrastructuur voor langzaam verkeer. Onduidelijk is welke normen voor barrièrewerking op welke locaties volgens participant overschreden worden. Alle bestaande wegen van het onderliggend wegennet (inclusief bijbehorende fiets- en wandelvoorzieningen) die de nieuwe A15 doorsnijdt, worden hersteld via een viaduct of onderdoorgang. De viaducten of onderdoorgangen worden op (nagenoeg) dezelfde locatie aangebracht als waar de betreffende verbinding doorsneden wordt door de A15. Hierdoor is de zogenaamde 'omwegfactor' (paragraaf 5.3.2 van de CROW-publicatie) nihil. De viaducten en onderdoorgangen vormen een ongelijkvloerse kruising met de A15, waardoor er geen wachttijden ontstaan voor langzaam verkeer. Binnen het tracébesluit worden ook maatregelen getroffen om een nieuwe snelfietsroute (SFR15) mogelijk te maken en zijn er nog enkele extra voorzieningen toegevoegd zoals het realiseren van een onverhard wandelpad tussen Baalsestraat en de Linge inclusief een brug over de Linge.

- 4.1.9 *Knooppunt Oudbroeken heeft een belangrijke functie als draaischijf voor zowel oost-west als noord-zuid verkeer. Vooral bij calamiteiten op het omliggende wegennet is dit van belang. Volgens het ontwerptractébesluit wordt de verbindingsweg A12-A15 Arnhem – Tiel v.v. in het knooppunt Oudbroeken met één strook uitgevoerd. Participant betwijfelt of de weg in deze uitvoering het verkeer voldoende kan verwerken bij calamiteiten op andere wegen in het netwerk. Onderbouwing van deze keuze voor één strook ontbreekt in het ontwerptractébesluit. Participant dringt aan op robuuste uitvoering van knooppunt Oudbroeken, zodat dit knooppunt het verkeer uit alle richtingen ook bij calamiteiten voldoende kan verwerken.*

Het uitvoeren van deze verbindingswegen met twee rijstroken heeft direct gevolgen voor de nabijgelegen aansluiting van de N810 op de A15. Krijgen deze verbindingswegen 2 rijstroken, dan moeten de weefvakken tussen het knooppunt en de aansluiting aanzienlijk langer worden. De aansluiting op de N810 zou op moeten schuiven in zuidelijke richting. Dat is vanwege inpassing en kosten ongewenst. Overigens kan de wegbeheerder in het geval van (grote) calamiteiten besluiten om de vluchtstrook tijdelijk open te stellen voor het verkeer. Hierdoor is tijdelijk sprake van 2 rijstroken, zonder de genoemde negatieve gevolgen voor inpassing en kosten.

- 4.1.10 *Participant voorziet problemen rond de toekomstige aansluiting Oudbroeken, waar de A15 en de A12 samenkomen. Dit kan een extra fileknelpunt worden. Niet alleen door de aansluiting zelf, maar ook door de geplande overgang van 4 naar 3 rijbanen in de A12 tussen de aansluitingen van de A15 en de A18. In het ontwerptractébesluit*

zijn vanaf de afslag Zevenaar slechts 3 rijbanen gepland tot knooppunt Oud-Dijk. Participant pleit voor 4 rijbanen op de A12 tussen knooppunt Oudbroeken en knooppunt Oud-Dijk. Dat is nodig om een vlotte doorstroming op de A12 richting de A18 te waarborgen.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van maart 2012 zijn streefwaarden opgenomen op basis waarvan reistijden op het hoofdwegennet worden beoordeeld. Wordt een streefwaarde overschreden, dan is er sprake van een knelpunt. Deze beoordeling vindt plaats op vastgestelde trajecten, onder andere op het traject A12 Waterberg – Duitse grens v.v. Op dit traject voldoet de reistijdfactor na verbreding van de A12 en realisatie van de doortrekking van de A15 aan de gestelde streefwaarde. Er bestaat dan ook geen aanleiding om de A12 verder te verbreden.

4.1.11 *Wat gebeurt er met de locatie waar Steunpunt Zevenaar gevestigd is? Blijft het gebouw staan?*

In het ontwerp voor het tracébesluit kunnen de gebouwen van Steunpunt Zevenaar worden gehandhaafd. Desondanks is Rijkswaterstaat (om andere redenen) van plan om een andere locatie voor Steunpunt Zevenaar te zoeken.

4.1.12 *De Roodwilligenstraat is een snelfietsroute (F12) met medegebruik van landbouwverkeer. Dit betekent dat het hellingspercentage maximaal 2% mag bedragen. Volgens participant leidt dit tot een verschuiving van de OTB-grens. Daarnaast moet de rijweg minstens 4 meter breed zijn en het viaduct over de A15 voldoende breed voor twee elkaar passerende landbouwvoertuigen. Het ontwerp dient volgens participant hierop te worden aangepast.*

De (CROW) ontwerprichtlijnen voor fietsverkeer met betrekking tot hellingen zijn 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' en 'Inspiratieboek snelle fietsroutes'. Hierin is maatvoering opgenomen rond de hellingen, maar hierin staat niet dat het hellingspercentage maximaal 2% mag bedragen. Binnen de grenzen van het tracébesluit is ruimte om het lengteprofiel van de Roodwilligenstraat te realiseren conform deze richtlijnen. Het viaduct Roodwilligenstraat over de A15 heeft een verhardingsbreedte van 6,5 meter. Dat is breed genoeg voor elkaar passerend landbouwverkeer en voor de functie als snelfietsroute. De toeleidende hellingen hebben dezelfde verhardingsbreedte als de huidige Roodwilligenstraat (exclusief de stroken grasbetonstenen), te weten circa 3 meter. De bermen van het nieuw aan te leggen gedeelte zijn echter breed genoeg om in de toekomst de verhardingsbreedte naar 4 meter te brengen.

4.1.13 *De Beerenclauw is een snelfietsroute van 4 meter breed met aan weerszijden een berm van 2 meter. Dit profiel dient naar mening van participant ook ter plaatse van de A15 worden teruggebracht.*

De verhardingsbreedte van de Beerenclauwstraat ter plaatse van de (toekomstige) kruising met de A15 bedraagt 4 meter. Dit komt overeen met de huidige breedte. De Beerenclauwstraat op het viaduct over de (ter plaatse verdiept gelegen) A15 is ontworpen conform de gehanteerde ontwerprichtlijnen voor erftoegangswegen (CROW pub. 329 Handboek wegontwerp 2013 Erftoegangswegen, CROW pub. 202 Handboek veilige inrichting van bermen Niet-Autosnelwegen). Dit ontwerp voorziet niet in 2 meter brede bermen op het viaduct.

4.1.14 *Het viaduct A12 bij Zevenaar Oost moet vernieuwd worden conform de afspraken die op bestuurlijk niveau zijn gemaakt tussen het project A15/A12 en het project spoorverdubbeling Zevenaar – Didam. Participant verzoekt dit aan te passen in het besluit.*

De aanleg van een nieuw viaduct kruising A12 - Hengelderweg/spoorlijn is opgenomen in het tracébesluit. Hierbij is rekening gehouden met de spoorverdubbeling Zevenaar – Didam.

- 4.1.15 *Participant is eigenaar van een bedrijfspand langs de A12 bij Zevenaar. De zichtlocatie is belangrijk voor participant. De nieuwe aansluiting Zevenaar Oost lijkt geen gevolgen te hebben voor participant, in die zin dat de zichtlocatie erdoor ontnomen wordt. Maar dit is volgens participant onvoldoende onderzocht. Mocht de aansluiting er wel toe leiden dat het pand vanaf de snelweg minder goed zichtbaar wordt, dat wil participant dat er onderzoek wordt gedaan naar mogelijke alternatieven.*

De nieuwe aansluiting Zevenaar Oost komt niet hoger te liggen dan de A12 en vormt daarmee geen zichtbelemmering voor nabijgelegen panden.

- 4.1.16 *Klopt het dat viaduct Ravenstraat over de A12 niét wordt verlegd? Is tijdens de werkzaamheden tijdelijk gebruik van de omliggende gronden noodzakelijk?*

De nog te selecteren aannemer beslist of het nieuwe viaduct Ravenstraat over de A12 in de nieuwe situatie op de plaats van het bestaande viaduct komt te liggen of ernaast. Binnen de grens van het tracébesluit is er geen extra ruimte voorzien voor de aanleg van (tijdelijke) voorzieningen op particulier terrein langs de Ravenstraat. Stel dat de aannemer in de uitvoeringsfase gebruik wil maken van omliggende gronden buiten de TB-grens, zal hij dat apart moeten regelen en afstemmen met de betreffende eigenaren en met de opdrachtgever.

- 4.1.17 *De aansluiting van de Helhoek en de Helstraat op de N810 is niet berekend op zwaar verkeer. Op deze locatie is echter een loon- en grondverzetbedrijf gevestigd waar voor het transport van bulldozers, grote rupskranen, shovels e.d. grote diepladers nodig zijn. Dit zwaar transport heeft een breedte van 3,5 meter. Participant verzoekt de aansluitingen op de N180 hierop aan te passen.*

Het ontwerp is voldoende ruim ingericht; een goede berijdbaarheid van groot en zwaar transport is mogelijk. Waar nodig kan in de berm een extra verharding worden aangelegd, bijvoorbeeld bij krappere bogen bij kruisingen. Als gevolg van maatregel 13 in Bijlage 1 van de aanvullende bestuursovereenkomst, wordt ook de aansluiting van de weg Helhoek op de N810 aangepast ten opzichte van het ontwerp zoals gepresenteerd in het ontwerp-tracébesluit. Hierin is ook rekening gehouden met de berijdbaarheid van groot en zwaar verkeer.

- 4.1.18 *Participanten vinden dat de op- en afritten bij Griethse Poort niet moeten worden afgesloten. Door de afsluiting moet het verkeer vanuit Zevenaar voor een groot deel via de nieuwe aansluiting van N810 op de doorgetrokken A15 worden afgewikkeld. Dit leidt tot grote verkeersintensiteit op het onderliggend wegennet. Dit heeft grote negatieve effecten op de nabijgelegen woonwijken in Zevenaar West en Duiven.*

In het ontwerp-tracébesluit zijn de effecten op het onderliggend wegennet nader onderzocht. Op het onderliggend wegennet daalt over het algemeen de etmaalintensiteit of is er sprake van beperkte stijging. Op de N839 bij Bommel en op de N810 bij Zevenaar is sprake van een toename. De autonome verkeersgroei maakt dat beide trajecten aanpassing nodig hebben, gelet op doorstroming en veiligheid voor autoverkeer in relatie met de menging met landbouwverkeer, (hoogwaardig) openbaar vervoer en de afwikkeling van fietsverkeer. De provincie Gelderland heeft inmiddels nader onderzoek uitgevoerd. De exacte effecten op de verkeersintensiteiten en eventuele maatregelen bij de woonwijken Zevenaar West en Duiven zijn op-

genomen in het ontwerp provinciaal inpassingsplan welke als autonome ontwikkeling zijn meegenomen in het tracébesluit.

- 4.1.19 *Kan sportpark De Griethse Poort na verbreding van de A12 blijven bestaan? Het ontwerptracébesluit geeft hierover geen duidelijkheid.*

Na verbreding van de A12 kan sportpark Griethse Poort gehandhaafd blijven.

- 4.1.20 *De sluiting van Griethse Poort heeft grote gevolgen voor het onderliggend wegennet in Zevenaar en Duiven. De verkeersintensiteit zal enorm toenemen. Ook het sportpark zal minder goed bereikbaar worden. Participant stelt dat de huidige op- en afrit open moet blijven.*

Met de regio is de afspraak gemaakt om aansluiting Griethse Poort te sluiten. Deze aansluiting voldoet niet aan de huidige ontwerp-eisen. Bovendien ligt deze aansluiting in de nieuwe situatie volgens de ontwerprichtlijnen te dicht bij het knooppunt Oudbroeken. Zevenaar wordt in de toekomst ontsloten via twee nieuwe aansluitingen: via de N810 richting A15 en via de Hengelderweg richting A12. De bereikbaarheid van het sportpark blijft daarmee gewaarborgd.

In de aanvullende bestuursovereenkomst is als maatregel opgenomen dat de N810 tussen de A15 en Zevenaar en de weg Hengelder ter hoogte van de nieuwe aansluiting Zevenaar Oost op de A12 worden verbreed. De aansluiting Duiven/Zevenaar (N810) en de vormgeving van de N810 zijn aangepast aan de door de provincie Gelderland voorgenomen capaciteitsuitbreiding van de N810 naar 2x2. De aansluiting Zevenaar Oost is aangepast aan de door de provincie Gelderland voorgenomen capaciteitsverbetering van de weg Hengelder.

De herinrichting van de N810 en overig onderliggend wegennet richting Zevenaar en de herinrichting van de Hengelderweg zijn beide opgenomen in het (ontwerp) provinciaal inpassingsplan ((O)PIP) van de provincie Gelderland.

De (milieu)effecten als gevolg van zowel de maatregelen uit het tracébesluit als de maatregelen uit het O(PiP) zijn in het tracébesluit onderzocht, waarbij de maatregelen uit het (O)PiP als autonome ontwikkeling zijn meegenomen.

- 4.1.21 *Op welke wijze wordt de verlichting op de brug en de toeritten uitgevoerd?*

Op de plankaarten (plankaartnummer 7 en 8) zijn de toeritten naar de brug aangegeven. De daadwerkelijke vormgeving wordt overgelaten aan de aannemer. Hiervoor stelt Rijkswaterstaat een Esthetisch Programma van Eisen op. De nieuwe A15 krijgt geen verlichting, behalve bij de aansluitingen en bij knooppunt Oudbroeken.

- 4.1.22 *Participant vraagt zich af of de afdichting van de onderzijde van de tunnelbak met folie duurzaam/eeuwigdurend is.*

De nog te selecteren aannemer bepaalt het type afdichting van de constructie. De aannemer moet wel aantonen dat de gekozen oplossing voldoet aan de wet- en regelgeving op dit gebied en aan de eisen die daaraan in het contract gesteld worden. Die eisen hebben onder meer betrekking op de levensduur van de constructie.

- 4.1.23 *De verdiepte ligging is 500 meter verschoven. Ook ligt de A15 ten opzichte van de Betuwelijn aan de noordkant in plaats van de zuidkant.*

Het klopt dat conform de aanvullende bestuursovereenkomst van november 2015 de verdiepte ligging ter hoogte van Groessen circa 500 meter later wordt ingezet. Dat de A15 aan de noordzijde van de Betuweroute is gelegen, is conform het Stand-

punt van de minister van 2012 (kamerbrief met nummer IenM/BSK-2012/458). Hierin is de keuze voor de Doortrekking Noord gemotiveerd op basis van de Trajectnota/MER.

- 4.1.24 *In het ontwerptracébesluit wordt met de tekst 'De A15 volgt de maaiveldligging tot de kruising met de Schraleweidestraat' de indruk gewekt dat de weg daarna verdiept verder gaat. Dit gebeurt echter pas 500 meter verder naar het oosten. Gezien de verwachte overlast is het te overwegen de weg zo dicht mogelijk bij de brug over het Pannerdensch Kanaal al verdiept aan te leggen*

In de aanvullende bestuursovereenkomst van 5 november 2015 is opgenomen dat de start van de verdiepte ligging langs Groessen ten opzichte van het ontwerptracébesluit circa 500 meter opschuift in oostelijke richting. Dit was nog niet verwerkt in het ontwerptracébesluit, maar is nu wel verwerkt in het tracébesluit. In het kader van een zorgvuldige belangenafweging is gekeken naar de leefbaarheid na realisatie van het project. Hierbij is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving voor onder andere geluid en luchtkwaliteit. Op de weg op maaiveldligging wordt vanaf het Pannerdensch Kanaal voorzien in een geluidreducerend wegdekverharding. Verder worden enkele schermen en tevens diverse landschappelijke voorzieningen zoals de aarden wallen en beplanting langs de A15 geplaatst. Met deze maatregelen wordt voldaan aan geldende wet- en regelgeving en is er geen noodzaak om de weg na de brug over het Pannerdensch Kanaal verdiept aan te leggen.

- 4.1.25 *De omlegging van de dijk bij Boerenhoek is niet nodig. De afrit Krakkedel kan uitstekend gebruikt worden voor de afwikkeling van verkeer, vanuit de Lodderhoeksestraat (terrein Ebbers) kan een nieuwe op- en afrit naar de dijk gemaakt worden. Dit leidt niet alleen tot een kostenbesparing, de geluidoverlast voor omwonenden zal ook afnemen. De voorgestelde omleiding loopt over de ingang van de tunnel.*

In het TB-ontwerp is de verbinding Rijndijk onderlangs de brug A15 opgenomen (conform ontwerptracébesluit). Deze verbinding blijft open voor al het verkeer. Dat is afgesproken tussen Rijkswaterstaat, het waterschap en de gemeente. De omleiding Rijndijk zoals opgenomen in het tracébesluit (en ontwerptracébesluit) loopt niet over de ingang van de tunnel van de Betuweroute. Op dit gedeelte ligt de Betuweroute in gesloten tunnelbuizen; de kruising van de omleiding is feitelijk niet anders dan de huidige kruising van de Rijndijk.

- 4.1.26 *Participant is tegen geluidarme voegen in de brug over het Pannerdensch kanaal. Hij pleit voor toepassing van een monoliet brugdek. Bovendien is participant tegen prefab dek constructies. Daar zijn 40 dilatatievoegen voor nodig en deze leiden tot ernstige geluidhinder. Participant wil dan ook dat een dilatatievrij brugdek wordt gerealiseerd.*

De nog te selecteren aannemer bepaalt op basis van de contracteisen zelf de brugconstructie en de wijze van uitvoering. In de werkwijzer waar de toekomstige opdrachtnemer mee aan het werk gaat, staat aangegeven dat de voegovergang die wordt gebruikt in die situatie de meest stille variant is die op dat moment op de markt is.

- 4.1.27 *Participant pleit ervoor het bestaande viaduct over de A12 Giesbeeksestraat/Broekstraat te vervangen door een tunneltje. Het viaduct zorgt in combinatie met de wisselstroken met name in de ochtend- en avondspits voor veel opstoppingen. Dit zal volgens participant een knelpunt blijven, ook na uitbreiding van de A12. Een tunnel voor de Giesbeeksestraat/Broekstraat zorgt ervoor dat er geen extra stroken aangelegd hoeven te worden. Mogelijk is ook de verschuiving van parkeer-*

plaats Aalburgen niet nodig. Bijkomend voordeel is dat de gevaarlijke kruising Broekstraat/N810 ongelijkvloers kan worden, als de verlaagde ligging van de Broekstraat wordt doorgetrokken voorbij de N810.

In het tracébesluit wordt als gevolg van de wegverbreding van de A12 ook het viaduct Giesbeeksestraat/Broekstraat verbreed; daarmee is dit geen knelpunt in de doorstroming. Een wijziging naar een tunneltje is niet noodzakelijk. Verlaging en/of ondertunneling van de weg Broekstraat onderlangs de N810 is geen onderdeel van het project ViA15. Beide wegen zijn in beheer en verantwoordelijkheid van de gemeente Duiven (Broekstraat) en de provincie Gelderland (N810).

- 4.1.28 *De aansluiting van de A15 op de A12 is vergelijkbaar met de situatie op de A50 bij knooppunt Grijsoord/knooppunt Waterberg. De linker rijbaan van de A50 versmalt daar als een mespunt. Ondanks de borden met een schuine pijl naar rechts, blijft het verkeer op de linker rijbaan zo lang mogelijk links rijden. Dit zorgt voor hinder en stagnatie voor het verkeer op de A12. Om dit bij de aansluiting van de A15 op de A12 te voorkomen, zou besloten kunnen worden om de tweebaans aansluiting van de A15 tijdig met verdrijvingsstrepen naar 1 baan (met vluchtstrook) te versmallen, zodat deze naadloos aansluit op de (verbrede) A12. De doorstroom op de A12 kan verder worden bevorderd door de zuidelijke afrit Zevenaar Oost te combineren met de afrit Oud-Dijk. Daardoor kan de aansluiting Griethse Poort open blijven, de aansluiting van de A15 op de Arnhemseweg kan vervallen. Dit verlaagt de druk op het onderliggend wegennet en we behouden een rondweg om Zevenaar in plaats van een rondweg door Zevenaar. De tweebaansweg richting A12 kan eenvoudig gesplitst worden in 1 baan richting Utrecht en 1 baan richting Oberhausen.*

Het ontwerp van de A15 op de A12 is inderdaad vergelijkbaar met de situatie bij knooppunt Grijsoord. Wel is de rijstrookconfiguratie omgedraaid. Het ontwerp kan de toekomstige verkeersstromen verwerken en is verkeersveilig ingericht. De hoeveelheid verkeer op de verbindingsboog van de A15 naar de A12 in oostelijke richting is in de spits te hoog om een versmalling naar één rijstrook door te voeren. De hoeveelheid verkeer op de verbindingsboog van de A15 naar de A12 in westelijke richting kan via één rijstrook worden afgewikkeld. Uw ontwerpsuggestie wordt niet overgenomen.

- 4.1.29 *KW58 staat wel op de detailkaart aangemerkt, maar zonder maatregelvlak, en is ook niet opgenomen in artikel 2 van het besluit. In verband met maatregel 19 van de aanvullende bestuursovereenkomst moet dit kunstwerk in het tracébesluit worden aangepast als kunstwerk dat moet worden verlegd als gevolg van toekomstige kruispuntconfiguratie.*

Het tracébesluit met betrekking tot dit kunstwerk (fietstunnel onderlangs weg 7Poort, nabij Hengelderweg) is aangepast als gevolg van maatregel 19 uit de aanvullende bestuursovereenkomst, zie ook plankaart 14 bij het tracébesluit. Het kunstwerk is op plankaart 14 weergegeven met bijbehorend maatregelvlak en is opgenomen in artikel 2, tabel 2 van het tracébesluit.

- 4.1.30 *Uit artikel 3 van de Besluittekst en kaart 14_4 blijkt niet duidelijk tot waar op de weg Hengelder het 'maatregelvlak' verkeersdoeleinden loopt. De OTB-grens loopt namelijk verder door dan de intekening van de infrastructuur. Daarnaast is hier een onjuiste locatie opgenomen.*

Het ontwerp van de weg Hengelder is aangepast in het tracébesluit naar aanleiding van aanvullende bestuursovereenkomst maatregel 19. Hierop zijn ook artikel 3 van het besluit en de grens van het tracébesluit en bijbehorende maatregelvlakken op de plankaarten aangepast.

4.1.31 *De onderdoorgang onder het viaduct van de huidige aansluiting 29 en de aansluiting Zevenaar Oost valt buiten bijlage 1 en 2 van de aanvullende bestuursovereenkomst. Dit betekent dat de in het ontwerp tracébesluit geschetste situatie in principe wordt overgenomen naar het tracébesluit. Participant heeft een andere positionering van de rijstroken voor ogen, met als doel meer ruimte voor fietsers tussen de tunnelwanden en de rijloper. De herinrichting kan niet los worden gezien van maatregel 16a en 16b uit de bestuursovereenkomst; participant wil bij definitieve inrichting betrokken worden.*

De aanpassingen van het ontwerp in het tracébesluit op deze locatie naar aanleiding van de aanvullende bestuursovereenkomst zijn afgestemd met de gemeente Zevenaar. Door het vervallen van de aansluiting 29 bij de Doesburgseweg ontstaat er op de Doesburgseweg, ter plaatse van de onderdoorgang A12, een andere configuratie van rijstroken. In de huidige situatie zijn er 3 rijstroken aanwezig, in de nieuwe situatie zijn er maar 2 rijstroken nodig. Daardoor ontstaat er inderdaad meer ruimte voor de fietspaden langs de weg, ter plaatse van de onderdoorgang. Dat is opgenomen in het ontwerp.

4.1.32 *Participant stelt dat een aantal punten rond de inpassing van de nieuwe aansluiting 29 Zevenaar Oost op de Hengelderweg in Didam die in het ambtelijk vooroverleg zijn besproken, niet juist op het kaartmateriaal zijn opgenomen. Participant merkt op dat de rotonde ter hoogte van de Ruigenhoek – Hengelderweg – Aalsbergen inmiddels is vervangen door een kruispunt.*

- *Parallelweg Hengelder: opzet is om langs de Hengelderweg een parallelweg aan te leggen, in afwachting van de definitieve verkeersafwikkeling met de nieuwe op- en afrit. Op de plankaart is de parallelweg opgenomen met een directe aansluiting op de Hengelderweg. Dat is niet conform de afspraken. Verzoek om de plankaart op dat punt aan te passen: de parallelweg moet worden aangesloten op de Kervel op bedrijventerrein Kollenburg, die op zijn beurt via Aalsbergen op de (nieuwe) kruising wordt aangesloten.*
- *Doorsnijding middenberm: op de plankaart is een doorsnijding van de middenberm van de Hengelderweg opgenomen. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties. Een dergelijke doorsnijding is ongewenst en onnodig, mits de directe aansluiting uit de plannen wordt geschrapt (zie bullet 1).*
- *Fietsoversteek: participant stemt in met de fietsoversteek van de Hengelderweg in de buurt van de nieuwe op- en afrit.*
- *Rijstroken Hengelderweg: participant heeft uit ambtelijk overleg begrepen dat de configuratie van de rijstroken van de Hengelderweg nog onderwerp zijn van nader ontwerp als uitvloeisel uit de bestuursovereenkomst. Participant merkt op voorhand op dat het huidig ontwerp als onlogisch moet worden beschouwd. De Hengelderweg moet uitgevoerd worden met 2x2 rijstroken zonder dat sprake is van teruggang naar 1 rijstrook in de nieuwe aansluiting.*

Het kruispunt Ruigenhoek-Hengelderweg-Aalsbergen is op de plankaarten van het tracébesluit opgenomen. Het ontwerp van de Hengelderweg is nader afgestemd, dat heeft erin geresulteerd dat de Hengelderweg ingericht is met 2x2 rijstroken richting Didam. Het is goed te horen dat participant instemt met de fietsoversteek op de aangegeven locatie. De directe aansluiting op de Hengelderweg is vervallen en dat geldt ook voor de doorsnijding van de middenberm. Dit is verwerkt in het tracébesluit.

4.1.33 *De calamiteitenweg voor de Betuweroute (km 172.900) ligt volgens ontwerp strak tegen de schakelkasten van de Gasunie. Dit levert een verkeersonveilige situatie op voor met name gemotoriseerd verkeer. Aanpassing is nodig.*

De benoemde schakelkasten zijn ten behoeve van de Betuweroute. Afstand van de rand asfalt tot schakelkasten van de Betuweroute is 1,50m, dat is de standaard obstakelvrije zone bij erftoegangswegen. De calamiteitenweg is alleen toegankelijk voor de hulpdiensten en niet openbaar toegankelijk.

- 4.1.34 *De op- en afrit van de toekomstige nieuwe aansluiting aan de oostzijde (gemeente Montferland) van de A12 – Hengelderweg kan het beste worden gerealiseerd door aan te haken op de Aalsbergen richting het nieuw ingerichte verkeersknooppunt nabij de onderdoorgang van de spoorlijn. De geplande aantakking op de Hengelderweg zorgt voor opstoppingen op de Hengelderweg. Bovendien is er te weinig ruimte om de geplande aantakking in de toekomst te reconstrueren, mocht het verkeersaanbod toenemen. De weg Aalsbergen is breed genoeg (in ieder geval breed genoeg te maken) om te kunnen dienen als verlengde weg van een op- en afrit. De op- en afrit krijgen daarmee een voldoende ruime radius. Deze oplossing lijkt ook kostenbesparend en de gashoofdleiding wordt beter ontzien.*

Het verleggen van de toe- en afrit (aan de noordzijde van de A12) naar de weg Aalsbergen is verkeerskundig onlogisch. De weg Aalsbergen is een weg binnen de bebouwde kom met een beperkte verkeersfunctie: deze weg moet vooral de aanliggende percelen (bedrijven) ontsluiten. Wanneer de toe- en afrit van de A12 hierop zouden worden aangesloten, wordt deze weg extra belast met het verkeer van en naar de A12, ook verkeer vanuit Zevenaar. Daarop is de vormgeving van deze weg niet ingericht. Wanneer de weg hierop wél aangepast zou worden, dus feitelijk het doortrekken van de toe- en afrit naar het kruispunt Hengelderweg - Aalsbergen, zou dat betekenen dat de aanliggende bedrijven niet meer op deze weg ontsloten kunnen worden. Ook de aansluiting van de andere wegen (Bieslook, Kervel en Marjoraan) wordt daarmee vrijwel onmogelijk. Daarnaast moet het verkeer van en naar Zevenaar in die situatie onnodig ver omrijden.

Kortom: het industrieterrein Kollenburg wordt belast met veel verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft op het industrieterrein. Dat levert veel overlast en verkeersonveilige situaties op.

- 4.1.35 *De fietsonderdoorgang gekoppeld aan de onderdoorgang van de waterloop ter hoogte van de Reisenakker ontbreekt. Deze verbinding past binnen de genoemde sub-ambitie van verminderen van de barrièrewerking van het project. In het regiovoorstel is de keuze voor alternatieve verbindingen in plaats van bij de knoop ook gemaakt. Participant vraagt om aanpassing.*

Een fietsonderdoorgang onder de A12 bij Reisenakker is geen onderdeel van de aanvullende bestuursovereenkomst bijlage 1 en geen onderdeel van het tracébesluit. Deze onderdoorgang maakt deel uit van bijlage 3 (onderdeel K) van de aanvullende bestuursovereenkomst en is daarmee een voorziening die kan worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een meevaller binnen het project gedurende of na de realisatiefase.

- 4.1.36 *In het ontwerptracébesluit is een parallelweg voorzien aan de westzijde van de snelweg. Deze parallelweg is voor de ontsluiting van aangrenzende percelen. Participant meent dat deze parallelweg verder doorgetrokken zou moeten worden, zodat ook zijn cultuurgronden worden ontsloten. In de huidige situatie kan hij via de Helhoek zijn percelen ontsluiten. Participant is benieuwd naar de wijze waarop de parallelweg wordt uitgevoerd en wordt hierover graag geïnformeerd.*

In het tracébesluit is de ontsluiting van de percelen aangepast. De ontsluiting wordt geregeld via de Helhoek ter hoogte van de kruising met de Kamerstraat.

- 4.1.37 *In het ontwerp tracébesluit wordt gesproken over zoab. Zoab kent beperkingen in toepassingen. Wordt het gehele traject voorzien van een zoab-deklaag of worden ook andere typen (dicht Asphalt Beton, poro-elastisch asphalt) toegepast? Zo ja, waar?*
- Zoab is het standaard wegverhardingstype. Op basis van het akoestisch onderzoek wordt echter over grote delen van het tracé dubbellaags zoab aangelegd ter beperking van de geluidhinder.
- 4.1.38 *Participant merkt op dat de weg direct naast een hoofdgasleiding wordt gerealiseerd. Dit dient gelet op mogelijk veiligheidsgevaar voorkomen te worden. Participant pleit er in dat verband voor om het tracé te verplaatsen naar ten oosten van Zevenaar.*
- De gasleiding nabij de woning van participant wordt niet verlegd en zal voldoen aan alle benodigde veiligheidsvoorschriften. In het contract voor de realisatie wordt hier rekening mee gehouden. De strenge veiligheidsvoorschriften en afstandsnormen leiden niet tot een andere tracékeuze.
- 4.1.39 *Het bedrijf van participant ligt midden in het projectgebied. Hoe staat het met de op- en afritten ter ontsluiting van het eigen terrein: zijn die gewaarborgd na afronding van het project?*
- In het wegontwerp wordt de huidige Hengelderweg verbreed naar 2x2 rijstroken. De bestaande inritten op de Hengelderweg komen vanwege van de verkeersveiligheid te vervallen. In het tracébesluit is naast de Hengelderweg een parallelweg opgenomen om de ontsluiting van de percelen te garanderen.
- Het gehele bedrijventerrein is nu bereikbaar via het kruispunt met de Hengelderweg en de nieuwe rondweg Didam.
- 4.1.40 *In hoeverre zijn de eisen die de hulpverleningsinstanties verlangen van invloed op de vormgeving van een brug?*
- In het tracébesluit zijn maatregelen opgenomen voor calamiteiten en hoogwaterveiligheid (artikel 13 van het besluit en paragraaf 3.5 van de toelichting op het besluit). Deze maatregelen bevatten geen specifieke instructies voor de vormgeving van de brug.
- 4.1.41 *Het is nog niet exact duidelijk hoe Den Oldenhoek ter plaatse van de kas (6a) wordt aangelegd. Duidelijk is wel dat de kas ook na uitvoering van de maatregelen uit de aanvullende bestuursovereenkomst niet gehandhaafd kan blijven. Den Oldenhoek moet minstens op de huidige breedte worden teruggebracht. Daarnaast is ter plaatse een grondwal van circa 2 meter voorzien. De knik die nu nog in het ontwerp tracébesluit getekend is, is voor participant niet acceptabel.*
- In het kader van de uitwerking van de aanvullende bestuursovereenkomst in het tracébesluit zijn over maatregel 9 uit bijlage 1 met de gemeente Duiven nadere afspraken gemaakt. De gemeente is verantwoordelijk voor het planologisch mogelijk maken van het rechte trekken van Den Oldenhoek. Het rechte trekken is niet opgenomen in het tracébesluit.
- 4.1.42 *Er wordt al jaren gesproken over de komst van een beveiligde parkeervoorziening (voor vrachtverkeer) in Duiven. Het wordt tijd dat hierover een knoop wordt doorgehakt.*
- De truckparking Duiven is een particulier initiatief en valt buiten het kader van het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken.

- 4.1.43 *Voor de woning van participant ligt een sloot, die voor het project verbreed wordt. Als gevolg daarvan moet ook de oprit verbreed worden. De verantwoordelijkheid voor uitvoering en kosten hiervan ligt bij de projectorganisatie.*

Als de oprit voor de uitvoering van project ViA15 aangepast moet worden, is dit onderdeel van de opdracht aan de ViA15-aannemer.

- 4.1.44 *Participant verliest door ontwerptracébesluit onlangs gerenoveerde schuur, die belangrijk is voor zijn bedrijfsvoering. Participant verzoekt het besluit aan te passen zodat schuur behouden blijft. Participant maakt zich zorgen over verdwijnen van de groene uitstraling en vreest dat hij hierdoor zijn bedrijfsactiviteiten niet meer (volledig) kan uitvoeren. Participant wil daarom dat de geluidwal wordt verlengd. Mocht dit zich niet verhouden met het verzoek tot behoud van cultuurgrond en schuur, dan stelt participant voor de schuur op een andere plek terug te plaatsen.*

Het ontwerp voor het tracébesluit is inmiddels zo aangepast dat de bedoelde schuur niet meer geraakt wordt door het project. De geluidwal zal niet worden verlengd, daarvoor is vanuit wetgeving geen aanleiding.

- 4.1.45 *Participant is zich bewust van nut en noodzaak van het project, maar is van mening dat zijn individuele belang onevenredig wordt geschaad in verhouding tot het bij de voorgenomen uitvoering te dienen algemeen belang. Participant is eigenaar en gebruiker van de boerderij met woning, bedrijfsgebouwen en cultuurgrond gelegen in Didam. Participant exploiteert een rundvee- en pluimveehouderij. Het perceel ligt vlak aan de A12. RWS heeft aangegeven een deel van het perceel (bijna 10% van het totaal) te willen verwerven voor de verbreding van de A12, een ander deel wordt kennelijk beoogd tijdelijk te gebruiken als werkstrook. De A12 zal het eigendom op zeer korte afstand naderen met een door een damwand opgevangen smal talud. Participant constateert dat met zijn agrarisch bouwperceel en de daarop volgende mogelijkheden geen c.q. onvoldoende rekening is gehouden in het ontwerptracébesluit. Participant heeft namelijk een (inmiddels onherroepelijk geworden) vergunning gekregen om het pluimvee- en melkveebedrijf te wijzigen. In dat verband wordt de bestaande pluimveeschuur vervangen en uitgebreid. Daarvoor is de beschikbare ruimte van het vigerende agrarisch bouwperceel noodzakelijk. Participant kan niet anders dan tegen de zuidkant van de langs de A12 gelegen kadastrale perceelgrens bouwen. De cumulatie van al deze effecten leidt tot een voor participant niet langer aanvaardbare beperking van het woon- en werkgenot. De voorliggende planologische ingreep en de mogelijk uiteindelijke ontneming van een deel van het eigendom leiden tot vermogens- en exploitatieschade. Ook vreest participant voor schade tijdens de uitvoering van het werk (stof, bronbemaling, bereikbaarheid). Participant vraagt zich af of er uiteindelijk voor betreffend perceel nog wel een redelijk bedrijfsmatig perspectief is.*

De gronden van participant zijn tijdelijk nodig voor project ViA15. Na realisatie van de verbreding van de A12 gaan de gronden terug naar participant. Voor de A12 dient mogelijk een tijdelijke bypass aangelegd te worden om het nieuwe viaduct over de Hengelderweg en de spoorverdubbeling Zevenaar - Didam mogelijk te maken. Daarnaast dient door het nieuwe viaduct ook het lengteprofiel van de A12 verhoogd te worden, waardoor het verkeer tijdelijk op een andere baan moet rijden. Voor het traject tussen het perceel van participant en de Hengelderweg is er voldoende ruimte binnen de rijksgrenzen om deze bypass in te kunnen passen. Met participant zijn inmiddels gesprekken gaande over tijdelijk gebruik van de gronden.

- 4.1.46 *Participant die woont en werkt in de uiterwaarden (De Middelwaard), verwacht directe schade als door ijsgang de pijlers van de brug verdwijnen. De kerncentrales*

in Duitsland worden gesloten, waardoor koelwater overbodig wordt. Door de klimaatverandering wordt energieverstopping steeds meer verminderd. Ook zullen door de klimaatverandering meer extremen optreden. Zware ijsgang is weer aannemelijk in de toekomst.

Het ontwerp van de brug zal rekening houden met ijsgang.

4.2 Verkeer en verkeersveiligheid

4.2.1 *Het doortrekken van de A15 zal alleen maar meer verkeer aantrekken. Dit extra verkeer leidt tot stremmingen op de A12 ter hoogte van Zevenaar. Een simpele rekensom wijst uit dat de uitbreiding naar 2x3 rijbanen niet toereikend is. Vanaf knooppunt Waterberg (A12), knooppunt Velperbroek (A325) en knooppunt Ressen (A15) komen straks in totaal 6 rijstroken met verkeer, die langs 3 rijbanen langs Zevenaar moeten worden afgevoerd. Kortom: de Pleyroute wordt door de doortrekking misschien ontlast, maar tegelijkertijd wordt een nieuw knelpunt gecreëerd.*

Tegelijkertijd met het doortrekken van de A15 wordt ook de A12 tussen Duiven en Oud-Dijk verbreed. Op de zuidbaan tussen het toekomstige knooppunt Oudbroeken en aansluiting Zevenaar - Hengelder krijgt de A12 4 rijstroken. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van maart 2012 zijn streefwaarden opgenomen op basis waarvan reistijden op het hoofdwegennet worden beoordeeld. Wordt de streefwaarde overschreden, dan is er sprake van een knelpunt. Deze beoordeling vindt plaats op vastgestelde trajecten, onder andere op het traject A12 Waterberg – Duitse grens v.v. Op dit traject voldoet de reistijdfactor na verbreding aan de streefwaarde van maximaal 1,5.

4.2.2 *Verkeerde route*

De minister heeft in het Standpunt van 16 januari 2012 gekozen voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord. Doortrekking Noord sluit aan op de A12 tussen Duiven en Zevenaar en zorgt voor een goede verkeersafwikkeling op zowel de A15 als de A12 nabij de aansluitingen en tussen de A15 en knooppunt Oud-Dijk. Doortrekking Noord zorgt er ook voor dat de Pleyroute in vergelijking met de andere onderzochte alternatieven het meest wordt ontlast. Alle redenen voor deze keuze zijn weergegeven in het Standpunt van de minister van 16 januari 2012. Alles afwegende komt het Doortrekkingsalternatief A15 Noord het beste tegemoet aan de doelstellingen van het project, die in onderling overleg tussen de regio (provincie en stadsregio) en het Rijk zijn vastgesteld.

4.2.3 *De doorstroming van het verkeer op de A12 stagneert vanwege de komst van wéér een knooppunt (Liemers). Dat betekent dat er over een afstand van 13 kilometer 3 knooppunten zitten: Velperbroek, Oudbroeken (Liemers) en Oud-Dijk. In- en uitvoegend verkeer leidt tot files.*

Tegelijkertijd met het doortrekken van de A15 wordt de A12 tussen Duiven en Oud-Dijk verbreed. De zuidbaan tussen het toekomstige knooppunt Oudbroeken en aansluiting Zevenaar - Hengelder krijgt 4 rijstroken. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van maart 2012 zijn streefwaarden opgenomen op basis waarvan reistijden op het hoofdwegennet worden beoordeeld. Wordt de streefwaarde overschreden, dan is er sprake van een knelpunt. Deze beoordeling vindt plaats op vastgestelde trajecten, onder andere op het traject A12 Waterberg – Duitse grens v.v. Op dit traject voldoet de reistijdfactor na verbreding aan de streefwaarde van maximaal 1,5.

- 4.2.4 *De secundaire wegen zoals de N838 zullen na doortrekking van de A15 intensiever worden gebruikt. Participant ziet nergens iets van aanpassingen van dit soort wegen. Wat betekent dit bijvoorbeeld voor de Achtergaardsestraat?*

In de aanvullende bestuursovereenkomst is opgenomen dat delen van de N839 bij Bommel, de N810 bij Zevenaar en de weg Hengelder bij Zevenaar worden opgevaardeerd door de provincie. Daarmee verbetert de capaciteit en/of doorstroming op het onderliggend wegennet. Het tracébesluit houdt rekening met deze verbredingen. Doordat meer verkeer gebruikmaakt van het hoofdwegennet, wordt de N838 na doortrekking van de A15 in vergelijking met de autonome situatie ontlast. Op de N838 veranderen de verkeersintensiteiten nauwelijks; dat blijven ongeveer 4.200 motorvoertuigen per etmaal. Op de Achtergaardsestraat wordt een toename verwacht, maar blijven de verkeersintensiteiten ruim onder de 4.000 motorvoertuigen per etmaal (bron etmaalintensiteiten: RVMK2016, zichtjaar 2033). Voor beide wegen zijn geen aanpassingen nodig als gevolg van de aanleg van het project.

- 4.2.5 *Voor het grootste deel van het tracé geldt een maximumsnelheid van 130 km/u. Dit heeft grote gevolgen voor geluid, fijn stof en broeikasgassen. En strookt niet met de eisen die het klimaatverdrag Parijs stelt. Die maximale snelheid moet omlaag, zeker ter hoogte van Helhoek (in de tunnel). Ook de maximale snelheid op de brug moet verlaagd worden, om geluidoverlast en schadelijke uitstoot terug te dringen. Verlaging van de maximumsnelheid zal ook een positief effect hebben op de verkeersveiligheid.*

De maximumsnelheid op Nederlandse snelwegen is 130 km/h. Dat is daarom ook het uitgangspunt voor de nieuwe A15. Het project wijzigt niet de maximumsnelheden die gelden op de bestaande A15 en A12. Een eventuele aanpassing van de maximumsnelheid op deze trajecten wordt via separate besluitvormingsprocedures geregeld.

- 4.2.6 *De huidige Schapenstraat wordt in het plan aangeduid als Den Oldenhoek. Dit is niet juist.*

Op de kaart van de gemeente Duiven wordt deze weg aangeduid als Den Oldenhoek.

- 4.2.7 *In deel III Toelichting op het besluit, pagina 47, staat bij 'Effecten onderling wegennet' tabel 3.3.7 dat bij betreffende afritten 1 en 2 in het jaar 2030 zowel autonoom als met ViA15 de toename van het vrachtverkeer 0 zal zijn. Is hier sprake van een fout? Participanten kunnen het getal 0 niet begrijpen.*

In de genoemde tabel zijn de aantallen afgerond op duizendtallen, waardoor op de betreffende wegen het vrachtverkeer is afgerond op 0. Dit betekent niet dat er geen vrachtverkeer rijdt. Bij totaal aantal motorvoertuigen is wel rekening gehouden met zowel personenauto's als vrachtauto's. In het tracébesluit is daarom besloten om alleen het totaal aantal motorvoertuigen te presenteren. Voor de milieuberekeningen is wel rekening gehouden met de geprognosticeerde aantallen personenauto's en vrachtauto's.

- 4.2.8 *In het ontwerp ontstaat een nieuw knelpunt, namelijk de fly-over van knooppunt Velperbroek. De fly-over – geen deel van de doortrekking – kent 2x2 rijstroken. Komend vanuit Arnhem-Noord of Zevenaar over de A12 moet het verkeer van 3 naar 2 rijbanen, om vervolgens weer naar 3 rijbanen uit te waaiëren. Deze flessenhals gaat zeker in de spits zorgen voor opstoppingen en onveilige situaties.*

Knooppunt Velperbroek valt bewust buiten de scope van het project. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van maart 2012 zijn streefwaarden opgenomen, op basis waarvan reistijden op het hoofdwegennet worden beoordeeld. Wanneer de

streefwaarde wordt overschreden is er sprake van een knelpunt. Deze beoordeling vindt plaats op vastgestelde trajecten, onder andere op het traject A12 Waterberg – Duitse grens v.v. Op dit traject voldoet de reistijdfactor na verbreding aan de streefwaarde van maximaal 1,5.

- 4.2.9 *Participant verwacht in de toekomstige situaties files vanaf Bommel. Vanaf hier wordt de weg immers weer versmald (van 2x3 naar 2x2). Die files zorgen voor extra geluidsoverlast en extra milieubelasting.*

Volgens de verkeersprognoses zijn er geen files te verwachten op de A15 tussen Bommel en Zevenaar. De capaciteit van het hoofdwegennet is voldoende voor een goede verkeersafwikkeling.

- 4.2.10 *Het ontwerp tracébesluit en onderliggend verkeersmodel houdt geen rekening met lokale economische initiatieven die mogelijk een extra aanzuigende werking hebben. Zoals de ontwikkeling van het outletcenter aan de A12 bij Zevenaar, industrieterrein De Seingaaf in Duiven en de komst van een Hornbach in Duiven. Is onderzocht waar dit verkeer mogelijk vandaan komt en wat de additionele belasting voor bewoners is?*

In het onderliggend verkeersmodel, het NRM voor het hoofdwegennet en het RVMK voor het onderliggend wegennet, is rekening gehouden met de vergunde ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. De zogenoemde ruimtelijke invoer voor het verkeersmodel – in termen van aantallen inwoners, huishoudens en arbeidsplaatsen – is gedaan in overleg met de betreffende provincie(s). Het verkeersmodel maakt vervolgens een prognose van de verkeersstromen. Dit is onderzocht voor de autonome ontwikkeling (de situatie zonder aanleg van het project) en de situatie met project. Vervolgens is de impact van het project onderzocht. De benoemde ontwikkelingen zijn dus meegenomen in de prognose van de verkeersstromen. De gehanteerde verkeersmodellen zijn niet bruikbaar voor specifiek onderzoek naar herkomsten en bestemmingen van individuele bedrijven of locaties.

- 4.2.11 *De maatregelen zullen ertoe leiden dat er nog meer sluipverkeer door Zevenaar zal komen.*

Naast het doortrekken van de A15 wordt ook de A12 tussen Duiven en Oud-Dijk verbreed. Door toevoeging van capaciteit op dit hoofdwegennet zal er minder sluipverkeer gebruikmaken van het onderliggend wegennet.

- 4.2.12 *Door op de A15 ter plaatse van de kruising met N810 afslagen en toeritten te creëren, wordt de N810, vooral van en naar Zevenaar, zwaar belast met extra verkeer. De afslag Zevenaar zal gebruikt worden als sluiproute door Zevenaar naar de diverse bedrijvenparken en Hengelder. Het gevolg is een ernstige aantasting van de leefbaarheid in aan deze weg grenzende woonwijken, door geluidsoverlast en fijn stofproductie.*

In de aanvullende bestuursovereenkomst is als maatregel opgenomen dat de N810 tussen de A15 en Zevenaar wordt verbreed naar 2x2 rijstroken. De verbreding betreft een autonome ontwikkeling die is meegenomen in de onderzoeken van het tracébesluit. Binnen de grenzen van het tracébesluit is hier rekening mee gehouden door de aansluitingen te verbreden. Verkeer met bestemming bedrijvenparken en Hengelder zal voornamelijk via de nieuwe aansluiting A12 Zevenaar - Hengelder rijden. In de Wet milieubeheer zijn normen voor de luchtkwaliteit opgenomen. Die normen (waaronder de normen voor fijn stof) zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen. Ze zijn gebaseerd op Europese richtlijnen. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901. Met dit programma wordt geregeld dat vanaf 2015 overal in Nederland

wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. De kaart op de website van het NSL (www.nsl-monitoring.nl) toont de huidige en de verwachte concentraties van fijn stof in dit gebied. De gevolgen van geluidoverlast en fijn stofproductie zijn nader uitgewerkt in het ontwerp provinciaal inpassingsplan (voor de verbreding buiten de grenzen van het tracébesluit).

- 4.2.13 *De komst van de op- en afrit Zevenaar Oost zal leiden tot een veel grotere verkeersaanbod op de Hengelderweg. Dat geldt zowel voor verkeer van Arnhem naar Didam en omgekeerd, als voor verkeer tussen Didam en Duitsland. Het bevreemdt participant dat de gevolgen van de verkeerstoename (geluid, fijn stof) niet zijn meegenomen in het ontwerptracébesluit. Participant vraagt zich af wat de gevolgen zullen zijn voor de verkeersstroom ter hoogte van het nieuwe grote kruispunt bij sportcentrum AeroFitt. Het verkeer stroomt hier al slecht door als gevolg van de oversteekplaatsen. Dat zal in de nieuwe situatie nog erger worden. Participant maakt zich ook zorgen over de rotonde ter hoogte van de tandartspraktijk. Remmend en optrekkend verkeer zorgt al voor overlast.*

De gevolgen van de aanpassingen aan het onderliggend wegennet buiten de grenzen van het tracébesluit, waaronder aan de weg Hengelder, zijn beschreven in het (ontwerp) provinciaal inpassingsplan. Voor het tracébesluit betreft dit een autonome ontwikkeling waar het tracébesluit ook rekening mee houdt. Binnen het tracébesluit is ook een capaciteitsverruiming van de weg Hengelder en N810 opgenomen. Wat betreft het kruispunt Hengelderweg – Ruigenhoek (bij sportcentrum AeroFitt): de capaciteit van dit kruispunt is bij de recente aanpassing dusdanig uitgebreid, dat daarmee ook de toekomstige verkeersstromen verwerkt kunnen worden. Ondanks de toename van het verkeer zijn geen ontwikkelingsproblemen te verwachten op de rotonde ter hoogte van de Kievitsstraat.

- 4.2.14 *Participant gaat ervan uit dat voor (toekomstige) berekeningen van het verkeer op het onderliggend wegennet gebruik wordt gemaakt van het regionale verkeersmodel RVMK.*

Bij de verkeersberekeningen wordt gebruikgemaakt van zowel het NRM als de RVMK overeenkomstig de aanpak van het provinciaal inpassingsplan.

- 4.2.15 *De aanleg van de verlengde A15 zal effect hebben op het onderliggende wegennet. De verwachting van participant is dat de zuidelijke rondweg bij Zevenaar veel drukker zal worden. Voor Ooy betekent dat een extra barrière om te komen in Zevenaar. Ook is er extra overlast door geluid en fijn stof. Participant wil dan ook dat de aansluiting Zevenaar Oost snel wordt aangelegd.*

De realisatie van de aansluiting Zevenaar Oost op de weg Hengelder/Hengelderweg is onderdeel van het project. De Ringbaan Zuid wordt niet drukker als gevolg van de aanleg van de A15. Uit het verkeersmodel (RVMK 2016, zichtjaar 2033) volgt dat de etmaalintensiteit op het drukste deel van de Ringbaan Zuid zowel in de autonome situatie als in de projectsituatie ongeveer 7.000 mvt zal bedragen.

- 4.2.16 *Participant voorziet veel meer sluipverkeer op de Helhoek. Veel weggebruikers vanuit Groessen naar de op- en afrit van de A15 (vice versa) zullen van dit weggetje gebruik gaan maken. De Helhoek is hier niet op berekend of toegerust. Is hier onderzoek naar gedaan? Wat waren de bevindingen? Belangrijk is om de bewoners van Helhoek en omgeving bij het doorvoeren van passende verkeersaanpassingen te betrekken.*

Door het realiseren van een aansluiting van de Arnhemseweg op de A15 zal er een toename van verkeer door Helhoek optreden. De gemeente Duiven zal zo nodig in

overleg met bewoners van Helhoek passende maatregelen nemen om ongewenste toename van verkeer door Helhoek te voorkomen.

- 4.2.17 *Er is slechts één ontsluitingsroute van en naar de meeste woonlocaties in Bemmeloord, Haalderen, Gendt, Doornenburg, Angeren, Huissen die uitkomt op de A15. Deze ontsluiting is al jaren de drukste bereden weg in gemeente Lingewaard. Participant maakt bezwaar tegen de plannen als door concentratie van verkeer hier de mobiliteit nog verder gaat afnemen en de kans op files bij onze woonlocaties toeneemt. Dit heeft nadelige gevolgen voor luchtkwaliteit en geluidsoverlast.*

In de aanvullende bestuursovereenkomst is als maatregel opgenomen dat de N839 ter hoogte van de aansluiting op de A15 wordt verbreed naar 2x2 rijstroken. De provincie Gelderland neemt het initiatief om dit voornemen planologisch mogelijk te maken door het opstellen van een provinciaal inpassingsplan. De eventuele verkeers- en milieugevolgen, waaronder de wijziging in geluidbelasting en luchtkwaliteit, zijn ten behoeve van dit plan onderzocht en inzichtelijk gemaakt.

- 4.2.18 *De Kampsestraat in Angeren heeft te maken met veel sluipverkeer, onder meer richting bedrijventerrein Pannenhuis. Het rood-witte paaltje dat auto's van de Kampsepad Noord (de oude werkweg van de Betuwelijn) moet weren, verdwijnt regelmatig. Hierdoor ontstaan onveilige situaties op de smalle Kampsestraat, waar veel jonge kinderen wonen. Participant verwacht een duidelijke oplossing voor de huidige situatie van het sluipverkeer (meerdere paaltjes, andere verharding) én voor de afwikkeling van het toekomstige bouwverkeer. Bouwverkeer hoeft helemaal niet door de Kampsestraat, omdat afwikkeling via het Pannenhuis en via 't Veld mogelijk is.*

De route tussen Angeren en bedrijventerrein Pannenhuis behoort niet tot de scope van dit project. Een oplossing voor de door participant benoemde onveilige situaties op de Kampsestraat wordt in dit project niet gegeven. De routes voor de afwikkeling van het toekomstige bouwverkeer zijn op dit moment niet bekend. De aannemer die het project gaat aanleggen zal na gunning onder andere een vergunning aanvragen voor de bouw, de bouwterreinen en de routes voor het bouwverkeer.

- 4.2.19 *De calamiteitenontsluiting bij Angeren moet niet worden opengesteld voor normaal verkeer. Deze maatregel legt een enorme druk op de smalle dijken van Doornenburg, die daarop niet berekend zijn.*

De calamiteitenontsluiting wordt niet regulier opengesteld voor het normale verkeer. De calamiteitenontsluiting wordt alleen opgesteld bij grote calamiteiten of bij evacuatie in verband met (dreigend) hoogwater.

- 4.2.20 *Hoe veilig is het tracé eigenlijk? Tussen Angeren en de aansluiting op de A12 kent de A15 diverse hoogteverschillen. Mogelijk ontstaan hierdoor extra files.*

De weg is ontworpen conform de NOA (Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen) en borgt daarmee een veilig ontwerp van de snelweg. De hoogteverschillen in de A15 op dit traject worden met ruime ontwerpelementen (verticale boogstralen en hellingen) overwonnen, zodat een goede verkeersafwikkeling geborgd is.

- 4.2.21 *Participant vindt dat tolheffing moet gelden voor zowel ingezetenen als niet-ingezetenen van Nederland. Zo niet, dan is er sprake van discriminatie.*

Tolheffing geldt voor iedereen, ook voor niet-ingezetenen van Nederland. Dit is ook toegelicht in de memorie van toelichting bij de wet tolheffing met nummer TK 2014/2015 34189, nr. 3.

- 4.2.22 *De manier van tolheffing via kentekenregistratie is volgens participant een vrijbrief voor buitenlandse weggebruikers.*

Tolheffing geldt voor iedereen, ook voor niet-ingezetenen van Nederland. Dit is ook toegelicht in de memorie van toelichting bij de wet tolheffing met nummer TK 2014/2015 34189, nr. 3.

- 4.2.23 *De invoering van een tolweg zal leiden tot veel extra (sluip)verkeer op de A325 en lokale wegen. Automobilisten kiezen vanwege de kosten voor alternatieve routes. Woonlocaties Bemmeler, Haalderen, Gendt, Doornenburg, Angeren en Huissen zullen slechter bereikbaar worden.*

Uitgangspunt voor het tracébesluit is dat er op het wegvak A15 Ressen – A12 conform artikel 2, eerste lid en artikel 3, eerste lid van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 tol wordt geheven. De Eerste Kamer heeft op 1 december 2015 ingestemd met het wetsvoorstel. Deze wet is op 15 december 2015 in het Staatsblad gepubliceerd en op 15 maart 2016 in werking getreden. Als gevolg van de tolheffing zal een deel van het doorgaand verkeer gebruik blijven maken van de alternatieve routes via de A12/A50 of via de Pleyroute. Aangezien de brug over het Pannerdensch Kanaal in de regio geen gelijkwaardig alternatief heeft, zal er van sluipverkeer op het onderliggend wegennet geen sprake zijn.

- 4.2.24 *De tolheffing op het tracé is nog onzeker. Indien er geen tol wordt geheven zal er zeker sprake zijn van een hogere verkeersintensiteit als waarmee in de huidige calculaties is gerekend.*

Uitgangspunt voor het tracébesluit is dat er op het wegvak A15 Ressen – A12 conform artikel 2, eerste lid en artikel 3, eerste lid van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 tol wordt geheven. De Eerste Kamer heeft op 1 december 2015 ingestemd met het wetsvoorstel. Deze wet is op 15 december 2015 in het Staatsblad gepubliceerd en op 15 maart 2016 in werking getreden. Hiermee bestaat met betrekking tot het heffen van tol geen onzekerheid meer; er is (terecht) uitgegaan van verkeerscijfers waarin het effect van tolheffing is opgenomen.

- 4.2.25 *Is al duidelijk waar de verkeersborden en het detectiesysteem voor tolheffing komt te staan? Deze borden en systemen zouden zodanig ontworpen moeten worden dat ze voor omwonenden niet zichtbaar zijn.*

De exacte locatie van het detectiesysteem is nog niet bekend. De verwachting is dat het systeem op of rondom de brug over het Pannerdensch Kanaal wordt gerealiseerd. Het komt in ieder geval op de A15 tussen aansluiting Bemmeler en aansluiting Zevenaar/Duiven. De ontwikkeling en toepassing van het tolsysteem valt buiten de reikwijdte van het tracébesluit en doorloopt een ander traject. Het is in deze fase nog niet bekend hoe het systeem eruit komt te zien en waar dit geplaatst wordt. Bij de plaatsing zal het landschappelijke aspect meegewogen worden.

- 4.2.26 *In verband met tolheffing: is het een idee dat bewoners binnen een bepaalde straal/afstand van de A15 een speciaal tarief betalen of zelfs vrijstelling krijgen? Dit als compensatie voor de geleden schade.*

De hoogte van de tolheffing wordt voor iedereen gelijk zoals opgenomen in artikel 2 van de Regeling tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15. Er wordt uitgegaan van een toltarief per passage van €1,18 voor personenverkeer en €7,11 voor vrachtverkeer, prijspeil 2013 (conform besluit minister in Kamerbrief december 2013).

4.2.27 *Aanleg van wegen is een publieke taak, waarvoor de weggebruiker met verkeersheffingen als motorrijtuigenbelasting, brandstofaccijnzen en Eurovignet al ruimschoots betaalt. Participant vindt tolheffing alleen toelaatbaar onder strikte voorwaarden en bij wijze van grote uitzondering. De volgende onderdelen van de Tolwet, die nu in de Eerste Kamer wordt behandeld, zijn dan ook van groot belang:*

- *Tolheffing wordt alleen mogelijk voor de Blankenburgverbinding en doortrekking A15, dus niet op bestaande wegen. Voor beide nieuwe verbindingen blijft de alternatieve route tolvrij.*
- *Tolheffing dient alleen als bekostiging van infrastructuur en niet voor sturing in verkeersstromen.*
- *Tol is een doelheffing die stopt zodra de beoogde opbrengst binnen is.*
- *De kosten van tolheffing zijn niet meer dan 20% van de totale tolinkomsten.*
- *Tolheffing in nieuwe projecten moet op uniforme wijzen gebeuren en voldoen aan Europese eisen.*

Het free flow systeem waarmee tol geheven gaat worden, baart participant zorgen. Eigenaren van voertuigen uit landen waarmee geen verdragen zijn gesloten over het uitwisselen van NAW-gegevens van kentekenhouders, lijken hierdoor uit tolheffing uit te komen. Zonder NAW-gegevens wordt boeteoplegging en als nog innen van het verschuldigde bedrag zeer lastig. Hierdoor wordt het level playing field in de transportsector verstoord en betalen in Nederland gevestigde voertuigenaren ruim 7 euro meer voor het gebruik van de doorgetrokken A15 dan in Oost-Europa gevestigde bedrijven. Voor vrachtverkeer moet er naar alternatieve systemen gekeken worden, bijvoorbeeld via verplichte registratie voor buitenlandse kentekens, in combinatie met een robuuste handhaving en inning middels staande houding door dedicated handhavingsteams. Desnoods moet een systeem met speciale paylanes voor vrachtwagens worden ingericht, waarbij vrachtauto's waarvoor niet is betaald direct van de weg kunnen worden geleid. Eventuele ruimtelijke reserveringen hiervoor moeten in het ontwerp van doortrekking van A15 worden meegenomen.

Uitgangspunt voor het tracébesluit is dat er op het wegvak A15 Ressen – A12 conform artikel 2, eerste lid en artikel 3, eerste lid van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 tol wordt geheven. De Eerste Kamer heeft op 1 december ingestemd met het wetsvoorstel. Deze wet is op 15 december 2015 in het Staatsblad gepubliceerd en op 15 maart 2016 in werking getreden. Hiermee bestaat met betrekking tot het heffen van tol geen onzekerheid meer: er is (terecht) uitgegaan van verkeerscijfers waarin het effect van tolheffing is opgenomen. Er wordt uitgegaan van een toltarief per passage van €1,18 voor personenverkeer en €7,11 voor vrachtverkeer, prijspeil 2013 zoals opgenomen in artikel 2 van de Regeling tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15. De heffing geldt alleen voor de nieuwe wegverbinding ViA15. De heffing is noodzakelijk om de weginfrastructuur voor een deel te financieren. Tolheffing geldt voor iedereen, ook voor niet-ingezetenen van Nederland. Eventuele paylanes voor vrachtwagens maken geen deel uit van het project.

4.2.28 *Het wegennet in de regio Arnhem-Nijmegen wordt met de doortrekking van de A15 veel robuuster. Dat geldt in het bijzonder voor vervoer van route plichtige gevaarlijke stoffen die niet over Pleyroute mogen. Participant verzoekt wel dringend om extra aandacht voor de trajecten A12 Grijsoord - Waterberg en A50 Ewijk - Bankhoef. Daar staat het verkeer vaak stil. Het traject A12 komt ook in de verkeerskundige onderbouwing van het ontwerp-tracébesluit naar voren als traject met weinig tot geen restcapaciteit in 2030 in projectsituatie.*

De verkeersontwikkeling op A12 en A50 wordt voortdurend gemonitord. De benoemde wegvakken maken geen deel uit van dit tracébesluit. In het ontwerptracébesluit was er inderdaad sprake van weinig tot geen restcapaciteit op de A12 in de projectsituatie in 2030. In het tracébesluit is gewerkt met het meest recente verkeersmodel. Volgens dat model, beschreven in de toelichting op het tracébesluit, is er nog steeds sprake van weinig tot geen restcapaciteit op de door participant benoemde wegvakken. Maar er treedt wel een verbetering op doordat de doorgetrokken A15 voor een deel van dit verkeer een alternatieve en snellere route biedt.

- 4.2.29 *Tuinzijde woning van participant bevindt zich aan de kant van de A12. Hierdoor vormen de op- en afritten een extra verkeersrisico: doorschieten van voertuigen in de bocht of van losgeraakte wielen of banden.*

De bermen langs de toerit naar de A12 zijn 'obstakelvrij' vormgegeven. Dit betekent dat de aanliggende berm breed genoeg is om zonder geleiderail uitgevoerd te worden. 'Doorgeschoten' voertuigen komen in een zachte berm tot stilstand. Daarnaast vormt de parallel gelegen watergang een extra barrière. De kortste afstand tussen de rand asfalt van de toerit en de betreffende perceelgrens is 18,5 meter. Gelet hierop is er voldoende afstand tussen de A12 en de achtertuin van participant. Voor het doorschieten van losgeraakte wielen of banden geldt eenzelfde analyse; de kans dat deze doorschieten tot het perceel van participant is klein. Er zijn geen aanvullende voorzieningen opgenomen in het tracébesluit.

- 4.2.30 *Sportpark De Griethse Poort ligt straks dichterbij de snelweg. Hierdoor bestaat het risico dat ballen op de A12 belanden. Worden maatregelen genomen om dit te voorkomen? Kan de houtwal tussen sportvelden en A12 behouden blijven?*

In het ontwerp van het tracébesluit blijven de watergang en de ten zuiden daarvan gelegen bommenrij en struiken langs deze zijde van de A12 ongewijzigd. Hier zijn geen extra maatregelen voorzien.

- 4.2.31 *In het ontwerptracébesluit zijn geen voorzieningen opgenomen die de fietser op de brug beschermen tegen de weerselementen. De fietsbrug dient uit veiligheidsoverwegingen uitgevoerd te worden met een windscherm.*

In het tracébesluit zijn geen maatregelen opgenomen om fietsers op de brug over het Pannerdensch Kanaal te beschermen tegen de weerselementen. In de Ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW-publicatie 230) wordt wel de mogelijkheid genoemd voor het plaatsen van een windscherm. Deze wordt echter niet verplicht.

- 4.2.32 *De Schraleweidestraat, de Aa en de Beereclauw zijn belangrijke kruisingen voor wandelaars en fietsers rondom het tracé A25 tussen Pannerdensch Kanaal en de kruising met spoorlijn Arnhem - Emmerich. De viaducten zijn onderdeel van het internationale netwerk van lange afstand wandelaars. Bovendien zijn de viaducten van belang voor het maken van ommetjes en als wandelverbinding naar en van Gelderse Poort. Participant benadrukt het belang dat fietsers en wandelaars op op- en afritten en viaduct overzicht hebben op medeverkeersdeelnemers en voldoende uitwijkmogelijkheden hebben. Participant wil oplossingen voor onveilige situaties op de viaducten.*

Het ontwerp van het onderliggende wegennet is opgezet conform het Handboek Wegontwerp 2013. In dit handboek is rekening gehouden met het voetgangers- en fietsersbelang. In het wegontwerp van het tracébesluit is dus rekening gehouden met het voetgangers- en fietserbelang.

Specifiek voor de viaducten Schraleweidestraat en de Aa geldt dat zij een zelfde inrichting krijgen als de bestaande viaducten van deze wegen over de Betuweroute.

Die bestaande viaducten liggen buiten de tracébesluitgrens, de nieuwe viaducten liggen direct in het verlengde daarvan. Viaduct Beerenclauwstraat krijgt geen aparte voorziening voor wandelaars (heeft Beerenclauwstraat zelf ook niet), dus wandelaars lopen hier op dezelfde verharding als de fietsers en de enkele auto's die er rijden. De Beerenclauwstraat heeft zeer geringe verkeersfunctie voor gemotoriseerd verkeer.

4.2.33 *Participant vindt de gehanteerde verkeersprognoses onduidelijk.*

Participant noemt onduidelijkheid ten aanzien van verkeerscijfers, maar geeft niet aan waar deze onduidelijkheid vandaan komt. In het Deelrapport Verkeer, dat hoort bij het (ontwerp)tracébesluit is toegelicht hoe de verkeerscijfers tot stand komen, er is gerekend met het NRM 2016 voor het tracébesluit.

4.2.34 *In het ontwerp-tracébesluit deel 3 staat 'Op het onderliggend wegennet daalt over het algemeen de etmaalintensiteit'. Deze zin strookt niet met tabel 3.3.6 en 3.3.7. Het blijkt ook uit de extra maatregelen die moeten worden genomen op het onderliggend wegennet. De intensiteit neemt op het onderliggend wegennet juist toe door het ontstaan van nieuwe routes. Graag aanpassen.*

De tekst is aangepast in de toelichting op het tracébesluit en het verkeersrapport. De etmaalintensiteiten op het onderliggend wegennet nemen af, behalve op de toelidende wegen richting de A15 en A12 (met name de N810 en de N839).

4.2.35 *Onder tabel 3.3.7 van het ontwerp-tracébesluit deel 3 wordt een toelichting gegeven op de verkeersgroei op de N839 en de N810. Hier hoort ook een toelichting bij over de weg Hengelder in Zevenaar. Graag aanpassen*

Op de betreffende locatie in de toelichting op het tracébesluit is de gewenste aanvulling Hengelderweg toegevoegd.

4.2.36 *De kaart ochtendspits laat zien dat voor de aansluiting Hengelder een andere kruispuntfiguratie nodig is dan in het ontwerp-tracébesluit wordt voorgesteld. De oprit A15/Arnhem kent veel vertraging, en dat zal mogelijk terugslaan naar het onderliggend wegennet. Waardoor verkeer zal uitwijken naar de aansluiting N810 op de A15. Dat leidt vervolgens tot extra verkeer op de stedelijke ring van Zevenaar. Graag aanpassen.*

In de aanvullende bestuurlijke afspraken zijn afspraken gemaakt over de aanpassingen op het onderliggend wegennet en de vormgeving van de kruispunten op de aansluitingen Duiven/Zevenaar (N810) en Zevenaar Oost (Hengelder). Ook is nu gerekend met een nieuw verkeersmodel met gewijzigde verkeersintensiteiten. De nieuwe configuratie van de kruispunten en de toerit kan de nieuwe verkeersintensiteiten verwerken.

4.3 Hoogwaterveiligheid

4.3.1 *De geluidwal blokkeert de afstroom van rivierwater bij dijkdoorbraak. Er is sprake van overstromingsgevaar in het lager gelegen gebied achter de Waaldijk. Hiervoor zou in het project aandacht moeten zijn.*

Omdat het project de primaire waterkeringen intact laat, wijzigt het overstromingsrisico niet. De veiligheidsnormen in de Waterwet zijn er vooral op gericht om het risico van een overstroming te voorkomen (kans van overlijden is 1:100.000 per jaar). De primaire waterkeringen in Nederland worden zodanig ontworpen, beheerd en onderhouden dat de normen uiterlijk in 2050 overal worden gehaald. Bij de nor-

mering wordt ook rekening gehouden met klimaatscenario's op langere termijn en de mogelijke zeespiegelrijzing. Mocht een dijkdoorbraak dreigen, dan zal alles gericht zijn op tijdige evacuatie. De veiligheidsregio's hebben voor dat geval een calamiteitenplan om het gebied zo snel als mogelijk te evacueren. De locatie van de geluidwal heeft hier geen impact op. De A15 is een nieuwe extra route voor een ontruiming.

- 4.3.2 *In het ontwerptractébesluit wordt de bijdrage van de A15/A12 voor hoogwaterveiligheid genoemd. Er wordt echter niet ingegaan op (extra) risico's van een verdiepte ligging bij een eventuele dijkdoorbraak. Dit aspect moet worden onderzocht en worden meegenomen.*

De belangrijkste bescherming tegen hoogwater wordt geboden door de primaire waterkering zelf, die aan de wettelijke waterveiligheidsnormen moet voldoen. Zie ook de reactie bij 4.3.1. Het aspect hoogwaterveiligheid in dit project betreft ook de capaciteit en beschikbaarheid van voldoende evacuatieroutes. De A15 draagt bij aan deze doelstelling door de route zelf, inclusief de aanleg van een calamiteitenaansluiting bij Angeren om bij dreigend hoogwater het gebied Angeren - Doornenburg sneller te kunnen ontruimen.

- 4.3.3 *Door de klimaatverandering stijgt de kans op een overstroming in zowel de Betuwe als de Liemers. Hoe past de (half)verdiepte ligging van de A15 in de Liemers bij de rol van de A15 als evacuatieroute? Zou een A15 op een verhoging, over al bestaande infrastructuur heen, niet meer waarde hebben als evacuatieroute en 'compartimenteringsdijk'? Wat zou dat betekenen voor buurtschap Helhoek?*

De belangrijkste bescherming tegen hoogwater wordt geboden door de primaire waterkering zelf, die aan de wettelijke waterveiligheidsnormen moet voldoen. Zie ook de reactie bij 4.3.1. Bij de normering wordt rekening gehouden met klimaatscenario's op langere termijn en de mogelijke zeespiegelrijzing. Mocht een overstroming dreigen dan zal alles gericht zijn op tijdige evacuatie voordat de overstroming plaatsvindt. Een A15 op een verhoging heeft meer nadelige milieueffecten voor de omgeving dan een (half)verdiepte ligging (indien aangelegd op een grondwal) of brengt hoge kosten met zich mee (indien aangelegd op palen). Het geluid van een weg op een verhoging reikt verder, de weg is overal zichtbaar in de omgeving en er worden meer huizen vernietigd. Er is ook geen aanleiding om de weg als compartimenteringsdijk in te zetten.

- 4.3.4 *De A15 wordt bij Groessen verdiept aangelegd. Bij een dijkdoorbraak aan de oostelijke kant, zal de verdiepte ligging volledig onderlopen en verliest de A15 de functie van vluchtroute. Het is onrealistisch om de verlengde A15 als evacuatieroute te vermelden. Sommige participanten vragen zich af of dit argument nog wel klopt, kijkend naar de alternatieven die om deze reden afvielen (specifiek Regiocombi).*

De belangrijkste bescherming tegen hoogwater wordt geboden door de primaire waterkering zelf, die aan de wettelijke waterveiligheidsnormen moet voldoen. Zie ook de reactie bij 4.3.1. Bij de normering wordt rekening gehouden met klimaatscenario's op langere termijn en de mogelijke zeespiegelrijzing. Mocht een overstroming dreigen dan zal alles gericht zijn op tijdige evacuatie voordat de overstroming plaatsvindt. Als een calamiteit met hoogwater dreigt, dan zullen de veiligheidsregio's alles in het werk stellen om het gebied zo snel als mogelijk te ontruimen met gebruikmaking van alle beschikbare wegen, waaronder de A15.

4.4 Externe veiligheid

- 4.4.1 *Participant vraagt zich af hoeveel ruimte er is tussen de Betuwelijn en de A15. Het scherm bij de Betuwelijn bevat een groot aantal toegangsdeuren. Kennelijk is het de bedoeling dat de brandweer er snel bij kan zijn. Hoe wordt de toegang tot die deuren en de strook geregeld?*

Tussen de Betuwelijn en de A15 ligt een calamiteitenroute. Deze waarborgt de toegang tot de Betuweroute voor de hulpdiensten. Ter plaatse van de Schraleweidestraat is een calamiteitentoerit voorzien die de toegang voor de hulpdiensten vanaf de A15 mogelijk maakt. In het tracébesluit deel II: plankaarten detail is deze calamiteitenroute te zien op kaartblad 8.

- 4.4.2 *Participant maakt zich zorgen over de inpassing van de calamiteitentoerit op de Schraleweidestraat en de verkeersafwikkeling bij een calamiteit.*

De inpassing van de calamiteitentoerit is opgenomen in het tracébesluit. De calamiteitentoerit kan op reguliere dagen alleen gebruikt worden door de hulpdiensten. De aansluiting op het onderliggende wegennet is hiervoor ingericht.

- 4.4.3 *Waarom is er in het deelrapport Externe veiligheid geen aandacht voor het feit dat de brug over een industrieterrein heen loopt?*

In het deelonderzoek Externe veiligheid is wel rekening gehouden met het industrieterrein en de brug. Enerzijds door bij de berekening van het groepsrisico de aanwezigheid van personen op het industrieterrein mee te nemen, anderzijds door binnen het studiegebied (en daarmee ook het desbetreffende industrieterrein) te onderzoeken of er bedrijven zijn gevestigd die vallen onder het BRZO (Besluit risico's zware ongevallen) of onder de Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik. Deze bedrijven zouden externe veiligheidsgevolgen voor de weg kunnen hebben. Op het industrieterrein zijn deze bedrijven niet gevestigd. Er hoeft dan ook niets over deze locatie en het feit dat de brug over een industrieterrein loopt te worden gerapporteerd.

- 4.4.4 *In het ontwerp-tracébesluit zijn de effecten op externe veiligheid inzichtelijk gemaakt, is beoordeeld of de toekomstige situatie voldoet aan de eisen en is gepresenteerd of en zo ja welke maatregelen nodig zijn. Participant is van mening dat voor een aantal onderdelen/uitgangspunten niet de juiste gegevens zijn gebruikt. Bijvoorbeeld de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen en de aanwezigheid van personen in een gebied. Ook ontbreekt de verantwoording van het groepsrisico en worden voorgenoemde maatregelen onvoldoende concreet beschreven. Participant heeft zelf een beoordeling van het aspect externe veiligheid uitgevoerd en deze als bijlage toegevoegd. Participant verzoekt RWS de bevindingen en aanbevelingen in het onderzoek naar externe veiligheid te verwerken.*

In het deelonderzoek Externe veiligheid dat uitgevoerd is bij het tracébesluit zijn de externe veiligheidsrisico's ten gevolge van een incident met gevaarlijke stoffen op de A15 en A12 onderzocht. Met participant is de opzet en de resultaten van het onderzoek besproken en afgestemd. De transportintensiteiten van gevaarlijke stoffen zijn conform Basisnet en de voorgeschreven rekenmethodiek. Hier wordt dan ook aan vastgehouden. Wel is er een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de toedeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen van wegvak G17 (A15 Valburg – Ressen) via het nieuwe wegvak G100 (Ressen – Oudbroeken) rijdt, leidt deze verhoging niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico en/of tot een knelpuntsituatie voor het plaatsgebonden risico.

Voor het tracébesluit is geïnventariseerd of er (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen zijn die moeten worden meegenomen in het externe veiligheidsonderzoek. Hierover

heeft afstemming plaatsgevonden met de desbetreffende gemeenten en met de Omgevingsdienst Regio Arnhem (ODRA). De meest recent vastgestelde en te verwachten ruimtelijke plannen zijn in het kader van de groepsrisicoberekening meegenomen. De verantwoording van het groepsrisico is bij het tracébesluit gevoegd in het deelrapport Externe veiligheid. Daarin is tevens opgenomen welke maatregelen worden getroffen ter verbetering van rampenbestrijding en zelfredzaamheid. Voor een overzicht van de maatregelen wordt verwezen naar het antwoord bij zienswijze 4.4.18.

- 4.4.5 *In de groepsrisicobeheersing is geen rekening gehouden met recente ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de realisatie van de Mediamarkt en Hornbach in Duiven en van het Fashion-Outlet-Centre en een school in Zevenaar. Deze zorgen voor een toename van het aantal aanwezigen in de vlakken 6, 8 en 11. Dit moet hersteld worden: vastgestelde ruimtelijke plannen moeten in het kader van de berekening groepsrisico meegenomen worden.*

Voor het tracébesluit is geïnventariseerd of er (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen zijn die moeten worden meegenomen in het externe veiligheidsonderzoek. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met de desbetreffende gemeenten en met de Omgevingsdienst Regio Arnhem (ODRA). De meest recent vastgestelde en te verwachten ruimtelijke plannen zijn in het kader van de groepsrisicoberekening meegenomen. Anders dan participant stelt, zijn de realisatie van de Mediamarkt en Hornbach in de Duiven en het Fashion-Outlet-Centre en een school in Zevenaar wel degelijk meegenomen in de groepsrisicoberekening.

- 4.4.6 *In het verdiepte deel nabij Groessen zijn 8 vluchtpassages gepland. Participant constateert dat 4 van deze vluchtpassages uitkomen in een waterbergingsgebied. Is daarmee gegarandeerd en geborgd dat mensen via deze passages snel en veilig kunnen vluchten? Zijn de passages gegarandeerd snel en veilig te bereiken voor hulpverleningsdiensten?*

De vluchtpassages die gepland zijn in het verdiepte deel nabij Groessen komen op sommige locaties uit in een zoekgebied voor waterberging. De aannemer die het werk gaat uitvoeren zal moeten zorgen voor een veilige oplossing, ook bij vluchtpassages, waardoor het gegarandeerd een veilige vluchtpassage wordt. Dit is afgestemd met de hulpdiensten.

- 4.4.7 *De A325 en de Pleyroute zullen geen deel uitmaken van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen in de gemeente Arnhem. Door de directe koppeling tussen de haven van Rotterdam en het Duitse achterland zal veel transport van gevaarlijke stoffen over de A15 plaatsvinden. Is het besluit om geen gevaarlijke stoffen te vervoeren over de A325/Pleyroute zoals staat in het rapport van de VRGM en de 4 grondgebonden gemeenten, al genomen? Zo ja, waarom zijn bewoners hiervan niet op de hoogte gesteld? Waarom gaat het ontwerptracébesluit hier niet op in? Zo nee, wanneer wordt een dergelijk besluit genomen, worden bewoners hierin gekend?*

Sinds 2012 is de Pleyroute geen aangewezen route meer voor het transport van gevaarlijke stoffen in de gemeentelijke routing. In het tracébesluit wordt ingegaan op de gevolgen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de wegen die het tracébesluit betreffen. Voor beantwoording van de vraag wanneer bewoners geïnformeerd worden wordt verwezen naar de provincie Gelderland. Het ontwerptracébesluit heeft geen betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A325/Pleyroute. In hoeverre het besluit is genomen, is niet van toepassing op dit onderzoek.

- 4.4.8 *Betekent het feit dat de A325/Pleyroute geen deel uitmaakt van de route voor vervoer van gevaarlijke stoffen dat alle transport met gevaarlijke stoffen en brandbare vloeistoffen uiteindelijk over het voorgenomen traject van de A15 (zoals verwoord in ontwerp-tracébesluit) wordt geleid? Kan Via15 de bewoners informeren over de verwachte intensiteit van transport met gevaarlijke stoffen en de risico's hiervan? Waarom is hier in aanloop naar de Betuweroute wel over gecommuniceerd en nu niet?*

Het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen zal gebruikmaken van de hoofdwegen, conform het beleid in de wet vervoer gevaarlijke stoffen. Lokaal transport kan ook van het onderliggende wegennet gebruikmaken. Het transport van gevaarlijke stoffen die niet onder de routeplicht vallen, mag van alle wegen gebruikmaken in Arnhem. Het transport van gevaarlijke stoffen die wel onder de routeplicht vallen mag alleen gebruikmaken van de daarvoor aangewezen routes gevaarlijke stoffen in Arnhem óf moet ontheffing aanvragen om op andere wegen te rijden. Als er geen routing is vastgesteld, geldt altijd nog de plicht om de bebouwde kom zo veel als mogelijk te vermijden. In het tracébesluit zijn in het deelrapport Externe veiligheid de verwachte intensiteiten vervoer gevaarlijke stoffen opgenomen. De risico's van deze transporten zijn eveneens in dit deelrapport opgenomen. Om de externe veiligheidsrisico's te kunnen berekenen is inzicht nodig in de transporten gevaarlijke stoffen. Deze transporten zijn opgenomen in de paragraaf 'aard en omvang vervoer gevaarlijke stoffen' van het deelrapport Externe veiligheid en gebaseerd op de intensiteiten die uit het Basisnet volgen.

- 4.4.9 *Zijn er aanvullende maatregelen genomen of te verwachten in de 4 gemeenten waar de A15 doorheen gaat? Heeft het vervoer van gevaarlijke stoffen nog invloed op de afstand van woningen tot het tracé? Welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat bewoners in onveilige situaties worden gebracht tijdens bouw- en transportactiviteiten? Op welke wijze worden bewoners aan het tracé in bescherming genomen als het gaat om vervoer van gevaarlijke stoffen? Is het correct te veronderstellen dat bij een overwegend zuidwestelijke wind de bewoners van Loo los van alle andere overlast ook bij een calamiteit met toxische/bijtende stoffen de volle laag krijgen?*

Waar nodig zijn op het traject maatregelen genomen rond de rampenbestrijding en de zelfredzaamheid. Zie hiervoor hoofdstuk 7, verantwoording van het groepsrisico. Na aanleg zal het nieuwe deel van de A15 naar verwachting in het Basisnet Weg opgenomen worden. Binnen het PR-plafond (PR 10^{-6}) zal geen nieuwe (beperkt) kwetsbare bebouwing worden toegestaan. Als er een plasbrandaandachtsgebied (PAG) langs de weg gaat gelden, zullen tot op 30 meter van de rand van de weg aanvullende maatregelen uit het Bouwbesluit 2012 gelden voor nieuwbouw. In het DBFM-contract dat gesloten wordt tussen Rijkswaterstaat en de aannemer voor de aanleg van het werk is een set eisen opgenomen die betrekking hebben op de veiligheid tijdens bouw- en transportactiviteiten. Welke maatregelen worden genomen tijdens de aanleg is nu niet bekend. In het deelrapport Externe veiligheid, waarin zowel het plaatsgebonden risico als groepsrisico zijn beoordeeld en een verantwoording van het groepsrisico (VGR) is opgenomen, staat aangegeven hoe burgers worden beschermd tegen de externe veiligheidsrisico's.

Of bij een calamiteit met toxische/bijtende stoffen de bewoners van Loo 'de volle laag' krijgen is afhankelijk van de werkelijke windrichting en omvang van de calamiteit op het moment van de calamiteit. In de modellen waarmee het risico van externe veiligheid wordt berekend is rekening gehouden met de heersende windrichting. De kans op incidenten met het transport van gevaarlijke stoffen, waarbij uitstroming uit de tankwagen plaatsvindt, is zeer klein én daarnaast is het aantal transporten met toxische stoffen beperkt ten opzichte van het totaal aantal transporten met gevaarlijke stoffen (dus het aandeel van toxische stoffen in de vervoerstroom is beperkt). Dit is ook opgenomen in het tracébesluit.

- 4.4.10 *Mogen alle gevaarlijke stoffen over de A15 getransporteerd worden? Welke maatregelen worden genomen om cumulatie van gevaarlijke stoffen te voorkomen? Welke maatregelen worden genomen bij een brug van 2,5 kilometer, een fly-over en/of een verdiepte aanleg? De brug bevindt zich hoog in het landschap in een Natura 2000-gebied.*

In principe mogen alle gevaarlijke stoffen over de A15 worden getransporteerd. Als de nieuwe weg in het Basisnet Weg is opgenomen, mag het risico dat het vervoer van gevaarlijke stoffen veroorzaakt niet hoger worden dan de risicoplafonds die voor de weg in het Basisnet Weg opgenomen worden. Het ministerie zal dit in de monitoring minimaal 5 jaarlijks toetsen. Er zijn op het gebied van externe veiligheid geen maatregelen nodig op de brug over het Pannerdensch Kanaal. Bij de dive-under A15-A12 richting Arnhem is het verticaal vluchtconcept uitgewerkt. Bij het verticaal vluchtconcept worden trappenhuizen in principe om de 400 meter aangebracht met barrières tegen de wand. Omdat de dive-under slechts 500 meter lang is en er geen veilige locatie is om mensen op te vangen, wordt er in de dive-under geen trappenhuis aangebracht. Bij de verdiepte ligging Groessen en de tunnelbak Helhoek is het verticaal vluchtconcept uitgewerkt. Bij het verticaal vluchtconcept worden trappenhuizen om de 400 meter aangebracht met barrières tegen de wand. De cumulatie van gevaarlijke stoffen maakt deel uit van de verantwoording groepsrisico (VGR), onderdeel van het onderzoek externe veiligheid in het tracébesluit. Er zijn geen aanvullende maatregelen getroffen om cumulatie te voorkomen, wel zijn er maatregelen genomen rond de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen. Daarbij is rekening gehouden met overige risicobronnen zoals de Betuweroute.

- 4.4.11 *Zijn er modellen waarin de verspreiding van de meest gangbare toxische en brandbare stoffen worden nagebootst, die rekening houden met een brug, de heersende windrichting en de aanwezigheid van stromend water? Zijn deze modellen toegepast en meegenomen in de afweging voor het doortrekken van de A15? Stel dat deze modellen rekening houden met de heersende windrichting: waarom is dat in het geluidsmodel dat ViA15 heeft toegepast niet gebeurd? Welke maatregelen denkt ViA15 te nemen op een openbrugconstructie (geen schermen)? Is een tunnel geen betere oplossing gezien het feit dat in een tunnel bij een eventuele calamiteit de verspreiding van gassen en vloeistoffen beperkt kan worden?*

Er wordt in de modellen waarmee het risico van externe veiligheid berekend wordt geen rekening gehouden met de aanwezigheid van een brug of water, maar wel met de heersende windrichting. De wettelijk voorgeschreven rekenmethodiek (RBMII) is toegepast om de gevolgen voor de externe veiligheid risico te berekenen. Een antwoord op deze vraag is terug te vinden in het hoofdstuk geluid, paragraaf meteo. Een tunnel maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit, er is sprake van een brug over het Pannerdensch Kanaal. Verdere beantwoording van uw vraag is daardoor niet behandeld.

- 4.4.12 *Wat zijn de gevolgen van de sluiting van Griethse Poort bij calamiteiten in het kader van de aanrijroutes van hulpvoertuigen?*

Bij de huidige 'A12 afsluiting 29 Zevenaar' (Griethse Poort) wordt de toerit Tatelaar omgebouwd tot een calamiteitentoeerit voor hulpdiensten, zodat de huidige opkomsttijden haalbaar blijven.

- 4.4.13 *De doortrekking is opgenomen in het wegennet voor gevaarlijke stoffen. Dit vereist extra voorzieningen ter plaatse van aangrenzende bebouwing, i.v.m. een mogelijke BLEVE. In het ontwerptracébesluit is hierover niets terug te vinden.*

In het deelonderzoek Externe veiligheid dat uitgevoerd is bij het tracébesluit zijn de externe veiligheidsrisico's ten gevolge van een incident met gevaarlijke stoffen op

de A15 en A12 onderzocht. Hierbij is uitgewerkt wat de impact is op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico, en is een verantwoording van het groepsrisico uitgevoerd. Daarin is tevens opgenomen welke maatregelen worden getroffen ter verbetering van rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

- 4.4.14 *Participant ziet zich geconfronteerd met (cumulatieve) risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe A15.*

In het deelonderzoek Externe veiligheid zijn de externe veiligheidsrisico's ten gevolge van een incident met gevaarlijke stoffen op de A15 onderzocht. Deze externe veiligheidsrisico's zijn verantwoord in de verantwoording van het groepsrisico. Cumulatie van risico's is meegenomen in de verantwoording van het groepsrisico.

- 4.4.15 *Doornenburg zit op de allerlaatste plaats als het gaat om de bereikbaarheid van hulpdiensten. Nu wordt de dijk gebruikt, straks worden de hulpdiensten door dorpskernen geleid. Wie gaat dit verantwoorden?*

Het afsluiten van de dijk voor gemotoriseerd verkeer maakt geen deel uit van het tracébesluit. Gemotoriseerd verkeer, ook de hulpdiensten, kan dus gebruik blijven maken van deze route die onderlangs de dijk wordt gelegd.

- 4.4.16 *Participant vreest ernstige calamiteiten met vervoer van gevaarlijke stoffen op zowel Betuwelijn als de aan te leggen A15. Wat betekent dat voor bewoners van bijvoorbeeld Groessen?*

In het deelonderzoek Externe veiligheid dat uitgevoerd is bij het tracébesluit zijn de externe veiligheidsrisico's ten gevolge van een incident met gevaarlijke stoffen op de A15 en A12 onderzocht. Hierbij is uitgewerkt wat de impact is op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico, en is een verantwoording van het groepsrisico uitgevoerd. Daarin is tevens opgenomen welke maatregelen worden getroffen ter verbetering van rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

- 4.4.17 *De nieuwe A15 zal onder meer leiden tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen, vlak langs Doornenburg. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan.*

In het deelonderzoek Externe veiligheid dat uitgevoerd is bij het tracébesluit zijn de externe veiligheidsrisico's ten gevolge van een incident met gevaarlijke stoffen op de A15 en A12 onderzocht. Hierbij is uitgewerkt wat de impact is op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico, en is een verantwoording van het groepsrisico uitgevoerd, daarbij rekening houdende met de impact van de Betuweroute. Daarin is tevens opgenomen welke maatregelen worden getroffen ter verbetering van rampenbestrijding en zelfredzaamheid. Er wordt te allen tijde voldaan aan de wet- en regelgeving op het gebied van vervoer van gevaarlijke stoffen.

- 4.4.18 *Participanten hebben opdracht gegeven in kaart te brengen wat de doortrekking en verbreding van de A15 en de verbreding van de A12 betekent voor het fysieke veiligheidsniveau, afgezet tegen het huidige niveau van veiligheid. Het resultaat van dit onderzoek is als bijlage bijgevoegd. Bepaalde conclusies en aanbevelingen zijn in het ontwerp-tracébesluit onvoldoende overgenomen. Specifieke aanbevelingen die worden gedaan, zijn:*

- *bereikbaarheid Betuweroute: het niet onderbreken van de calamiteitenroute die parallel loopt aan de Betuweroute bij de Kampsestraat in Angeren.*
- *verdiepte ligging A15 ter hoogte van Groessen: het realiseren van een aparte bluswatervoorziening.*

- *dive-under A15 naar A12 richting Arnhem: het halverwege de dive-under in het nieuwe knooppunt De Liemers realiseren van een toetredingsmogelijkheid voor de hulpdiensten die tevens dienst kan doen als ontvluchtingsmogelijkheid.*
- *aansluiting 29: realiseren calamiteitentoeit.*

In de fase van het opstellen van het tracébesluit heeft een aantal overleggen plaatsgevonden tussen de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden (VGGM), hulpdiensten en Rijkswaterstaat over de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen. Dit heeft geleid tot de volgende te treffen maatregelen:

- *Calamiteitenpad voor het gehele tracé.*
- *Voor ontruiming van het oostelijke deel van de Betuwe bij dreigend hoogwater wordt nabij de kruising van de A15 met de Betuweroute een tweezijdige calamiteitentoeit naar de A15 gerealiseerd.*
- *Nabij de Schraleweidsestraat wordt een calamiteitentoeit aangebracht om het veiligheidsniveau van de Betuweroute te behouden. Dit is een verbinding tussen het calamiteitenpad langs de Betuweroute (eigen weg) en de zuidelijke rijbaan van de A15.*
- *Het calamiteitenpad van de Betuweroute wordt ter hoogte van de Kampsestraat aangepast om het huidige veiligheidsniveau van de Betuweroute te behouden. Over de precieze uitvoering van de maatregel zijn gesprekken gaande tussen Rijkswaterstaat en de Veiligheidsregio. Dit maakt onderdeel uit van de verantwoording groepsrisico (VGR). De VGR is aan het tracébesluit toegevoegd.*
- *Bij de huidige 'A12 afsluiting 29 Zevenaar' (Griethse Poort) wordt de toerit Tatalaar omgebouwd tot een calamiteitentoeit voor hulpdiensten, zodat de huidige opkomsttijden haalbaar blijven.*
- *Bij de dive-under A15 - A12 richting Arnhem is het verticaal vluchtconcept uitgewerkt. Bij het verticaal vluchtconcept worden trappenhuizen in principe om de 400 meter aangebracht met barrières tegen de wand. Omdat de dive-under slechts 500 meter lang is en er geen veilige locatie is om mensen op te vangen, wordt er in de dive-under geen trappenhuis aangebracht. Er wordt niet ingegaan op de wens van de Veiligheidsregio om trappenhuizen om de 200 meter aan te brengen, omdat de veiligheidsrichtlijnen dit niet vereisen.*
- *Bij de verdiepte ligging Groessen/Helhoek is het verticaal vluchtconcept uitgewerkt. Bij het verticaal vluchtconcept worden trappenhuizen om de 400 meter aangebracht met barrières tegen de wand. Dit is conform de 'Rijkswaterstaat veiligheidsrichtlijnen deel C voor zijwaarts gesloten inrichtingen'. Er wordt niet ingegaan op de wens van de Veiligheidsregio om trappenhuizen om de 200 meter aan te brengen, omdat de veiligheidsrichtlijnen dit niet vereisen.*
- *In de verdiepte ligging ter hoogte van Groessen worden diverse (naar verwachting 5) pompkelders gerealiseerd met elk een minimale capaciteit van 500 m³.*

4.4.19 *Participant verzoekt RWS de brug over het Pannerdensch Kanaal te voorzien van een bluswatervoorziening. Gezien de te overbruggen lengte/overspanning van de brug wordt daarmee een adequate en veilige repressief inzet mogelijk, specifiek bij incidenten met gevaarlijke stoffen of tussen meerdere voertuigen. Ten aanzien van de bluswatervoorziening op de brug over het Pannerdensch Kanaal wordt niet ingegaan op de wens van participant om een bluswatervoorziening op deze brug aan te brengen. Het 'Kader brandblusvoorzieningen op bruggen en via-ducten' (dd. 5 januari 2011) vereist dit niet.*

4.4.20 *In het ontwerptracébesluit is nog geen verantwoording groepsrisico opgenomen. Participant stelt voor zijn reactie met bijlagen op het ontwerptracébesluit te gebruiken als input voor het opstellen van die verantwoording. Participant wil ook graag betrokken blijven ten tijde van het tot stand komen van het tracébesluit en de reali-*

satie van het project. De beantwoording kan voor participant wel een aanleiding vormen om in de vervolgpprocedure gebruik te maken van de middelen die hem daarbij ter beschikking staan.

Het advies van participant is als input gebruikt voor het opstellen van de verantwoording groepsrisico. Participant is ook betrokken bij de totstandkoming van het externe veiligheidsonderzoek en heeft advies gegeven in het kader van deze verantwoording van het groepsrisico. Er is in het deelrapport rekening gehouden met het advies. De verantwoording groepsrisico is te vinden in het deelrapport Externe veiligheid.

- 4.4.21 *De geprojecteerde vluchtpassages bevinden zich deels in de omgeving van waterbergingen. Bij een calamiteit met toxische of brandbare vloeistoffen kunnen gassen vrijkomen die een gevaar vormen voor de gezondheid van mensen, dieren en planten. Deze stoffen kunnen de waterberging eenvoudig vervuilen. Wat betekent dit voor de waterberging bij de brug, die grenst aan Natura 2000-gebied? Welke maatregelen worden genomen om dit te voorkomen?*

Voor het afstromend wegwater wordt een voorziening getroffen die voldoen aan de juridische kaders van het Besluit lozen buiten inrichtingen (Blbi). Het afstromend brugwater wordt met een leiding afgevoerd naar de landhoofden en komt daar uit in een droogvallende voorziening. Het water kan daar infiltreren waarbij de bodempassage zuiverend werkt. Bij grote hoeveelheden komt het water vertraagd in het oppervlaktewater-systeem nadat het vuil bezonken is. Verontreiniging van de omgeving wordt hiermee voorkomen.

4.5 Luchtkwaliteit

- 4.5.1 *Het project leidt tot extra drukte op regionale wegen, onder meer omdat bewoners om moeten rijden. Dit leidt tot extra uitstoot.*

Het project zorgt over het algemeen voor een verschuiving van verkeer van het onderliggend wegennet naar de A12 en A15. De N839, N810 en Hengelderweg ter hoogte van de aansluiting op de A12 of A15 worden wel drukker. Daarom is in de aanvullende bestuursovereenkomst als maatregel opgenomen dat delen van deze wegen worden verbreed naar 2x2 rijstroken. De gevolgen hiervan qua geluid en fijn stof zijn meegenomen in het PIP (provinciaal inpassingsplan). Het project is bovendien opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit waarborgt dat tijdig aan de normen wordt voldaan.

- 4.5.2 *Participanten verwachten een forse toename van fijn stof in het projectgebied. Veel participanten stellen dat de hoeveelheid fijn stof nu al te hoog is. Dat blijkt onder meer uit het feit dat mensen jaarlijks de gevel moeten reinigen. Participanten vragen zich af of de onderzoeken wel kloppen; veel participanten geven aan dat aanvullend onderzoek nodig is. Voldoen de parameters van fijn stof aan de wettelijke parameters? Ook vragen mensen zich af of wel voldoende rekening gehouden is met toekomstige ontwikkelingen, zoals de bouw van windmolens in Reeth. Er is veel behoefte aan informatie: over de hoeveelheid fijn stof, de samenstelling en de gevolgen voor de gezondheid. Participanten maken zich zorgen. Participanten willen weten wat het effect is van maatregelen die worden genomen om de toename van fijn stof te beperken en welke aanvullende maatregelen nog worden genomen.*

In de Wet milieubeheer zijn normen voor de luchtkwaliteit opgenomen. Die normen (waaronder de normen voor fijn stof) zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen. De normen in de Wet milieubeheer zijn overgenomen van de Europese richtlijn Luchtkwaliteit. Het verkeer op de snelweg stoot fijn stof uit. Wegverkeer draagt minder dan 10% bij aan de fijn stofemissie in Nederland (bron: Dos-

sier Fijn stof, RIVM 2013, pag. 30 en GCN rapport 2016, pag. 54). Op de kaart van www.NSL-monitoring.nl is te zien dat de bijdragen van het verkeer aan de fijn stofconcentraties in het gebied klein zijn in vergelijking tot de heersende achtergrondconcentraties. Ook met de nieuwe A15 blijft de fijn stofbijdrage van het verkeer klein in vergelijking met de verwachte achtergrondconcentraties.

Naast fijn stof worden ook andere stoffen door wegverkeer uitgestoten. Een deel van deze stoffen komen uit de uitlaat, een deel komt vrij bij slijtage van banden en remvoeringen. Voor een aantal stoffen die worden uitgestoten zijn grenswaarden opgenomen in de Wet milieubeheer, voor een aantal niet. Van de stoffen die worden uitgestoten en waarvoor grenswaarden gelden kan gesteld worden dat deze grenswaarde niet worden overschreden. De bijdrage van het wegverkeer aan deze concentratie van deze andere stoffen is laag. Voorbeelden van deze stoffen zijn koolstofmonoxide en zwaveldioxide.

Om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren en aan de grenswaarden te voldoen is in 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld. Het NSL richt zich op de stoffen NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof). Het project ViA15 is opgenomen in NSL onder IB nr. 1901. Deze opname waarborgt dat tijdig aan de normen wordt voldaan. De kaart op de website van het NSL (www.nsl-monitoring.nl) toont de huidige en de verwachte concentraties van fijn stof in het gebied.

In de NSL-monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.

In de berekening van de luchtkwaliteit is onder andere rekening gehouden met de overheersende windrichting, waardoor er ten noordoosten van de weg doorgaans hogere concentraties worden berekend. Windmolens hebben nagenoeg geen effect op de verspreiding van de bijdrage van het wegverkeer aan de luchtkwaliteit op leefniveau.

Volgens het wettelijk kader is een toets aan de normen voor het nemen van een tracébesluit voldoende. Onderzoek naar de schadelijke werking van fijn stof valt buiten de scope van het onderzoek naar de luchtkwaliteit. Het project is opgenomen in het NSL. Daarmee is verzekerd dat het project niet in strijd is met de grenswaarden.

Om de luchtkwaliteit in Nederland verder te verbeteren zijn verschillende maatregelen nodig. Het beste is om emissie van onder andere fijn stof te voorkomen en luchtvervuiling bij de bron aan te pakken. Dit gebeurt met Europese maatregelen, zoals aanscherping van de emissie-eisen voor auto's en vrachtverkeer. Ook in Nederland worden maatregelen genomen, zowel door de Rijksoverheid (belastingmaatregelen) als door provincies en gemeenten (schoner openbaar vervoer). Ook sectoren als de intensieve veeteelt en industrie nemen maatregelen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit. Alle bronmaatregelen leiden er gezamenlijk toe dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in Nederland afnemen. Het effect van deze (inter)nationale maatregelen is zodanig dat de concentraties in de toekomst lager zijn dan in de huidige situatie, ondanks de komst van de A15. Aanvullende maatregelen zijn dan ook niet nodig.

- 4.5.3 *Fijn stof heeft een negatief effect op de gezondheid van mensen en dieren. De hoeveelheid fijn stof neemt door het project verder toe. Mensen vragen zich af wat de gezondheidsrisico's zijn. Agrariërs vrezen voor hun gewassen en de gezondheid van de mensen die op het land werken, melkveehouders vrezen problemen met de gezondheid van het vee en de kwaliteit van de melk. Participanten vragen zich af of de effecten wel voldoende zijn onderzocht en wat er wordt gedaan aan het voorkomen van gezondheidsschade.*

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Dat komt onder meer doordat de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer (brandstof) vaststelt. Nieuwe voertuigen worden steeds schoner. Doordat het wagenpark voortdurend vernieuwt, wordt het verkeer dus schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. De afgelopen jaren is de emissie door het wegverkeer van de meest relevante componenten van luchtverontreiniging, fijn stof en stikstofdioxide, sterk afgenomen.

De gevolgen die de A15 heeft voor de luchtkwaliteit zijn ten behoeve van de Trajectnota/MER in kaart gebracht. Hierbij is gekeken naar de effecten van het project op de luchtkwaliteit als naar de wettelijke eisen uit de Wet milieubeheer. Hoewel sprake is van toename van concentraties rondom het tracé van de nieuwe weg, blijven de concentraties (ruim) onder de normen van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit rond de betreffende wegvakken van het project ViA15 voldoen na realisatie van de nieuwe infrastructuur en uitbreiding van de bestaande infrastructuur aan de grenswaarden voor fijn stof uit de Wet milieubeheer. Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

Het project A12/A15 Ressen - Oudbroeken is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee is verzekerd dat nu en in de toekomst wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL ieder jaar gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat de grenswaarden overschreden (dreigen te) worden, worden binnen het NSL extra maatregelen getroffen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

- 4.5.4 *Participant stelt dat nader onderzoek naar CO₂, stikstof en fijn stof in het projectgebied nodig is, ook naar verdere kosten voor het plaatsen van meetpunten.*

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901. Daarmee is verzekerd dat nu en in de toekomst wordt voldaan aan de grenswaarden voor stikstof en fijn stof in de Wet milieubeheer. Binnen het NSL wordt de luchtkwaliteit gemonitord. Daarbij wordt ook gebruikgemaakt van meetgegevens uit het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit dat wordt beheerd door het RIVM. Op deze manier kan de luchtkwaliteit, ook in het projectgebied, voldoende in beeld worden gebracht. Voor het plaatsen van (extra) meetpunten bestaat dan ook geen aanleiding. De kaart op de website van het NSL (www.nsl-monitoring.nl) toont de huidige en de verwachte concentraties van fijn stof in dit gebied. Koolstofdioxide (CO₂) is niet opgenomen in het NSL, omdat de CO₂-concentraties in de buitenlucht niet schadelijk zijn voor de gezondheid. De aandacht voor het terugdringen van CO₂-emissies heeft te maken met het feit dat CO₂ een broeikasgas is dat zorgt voor de opwarming van de aarde. De aanpak van CO₂ vindt daarom plaats op (inter)nationaal niveau

- 4.5.5 *Door de veelvoorkomende (zuid)westenwind zal veel fijn stof richting de woningen waaien. Participanten maakt zich hier zorgen over. Participanten ontvangen ook*

graag gegevens over het effect van deze vuilewindpluim en de stoffen waaruit deze bestaat. Het is participanten niet duidelijk of de parameter van fijn stof aan de wettelijke maximumeisen voldoen. Zeker met het oog op de cumulatie die kan optreden omdat het tracé parallel ligt aan de overheersende windrichting.

In de Wet milieubeheer is naast de Europese luchtnormen ook de mogelijkheid van een programmatische aanpak opgenomen. Dit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) geworden, dat in 2009 is vastgesteld. In het NSL werken de rijksoverheid, provincies en gemeenten samen om overal in Nederland tijdig te voldoen aan de Europese normen. De twee hoofddoelen van het NSL zijn het verbeteren van de luchtkwaliteit ten behoeve van de volksgezondheid en het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen. Het NSL is te beschouwen als een balans. Aan de ene kant de ruimtelijke projecten, waaronder ook infrastructurele projecten en aan de andere kant een pakket aan maatregelen dat ertoe leidt dat de lucht schoner wordt. De maatregelen zijn erop gericht te voldoen aan de Europese normen. Daarnaast vindt binnen het NSL een jaarlijkse monitoring plaats om te (blijven) voldoen aan de normen. Het NSL heeft op deze manier een positieve invloed op de volksgezondheid en op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

Zie www.rijksoverheid.nl/luchtkwaliteit voor meer informatie over luchtkwaliteit en het NSL. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901.

Het rekenmodel waarmee de NSL-monitoringstool de luchtkwaliteit beoordeelt bevat gegevens over de gemiddelde windsnelheid en -richting in Nederland. Bij de bepaling van de luchtkwaliteit is dus rekening gehouden met de overheersende zuidwestenwind. De resultaten van de NSL-rekentool worden regelmatig getoetst aan nationale meetresultaten. Dit kan uiteraard alleen plaatsvinden voor gepasseerde jaren. Om een uitspraak te kunnen doen voor toekomstige jaren zijn rekenmodellen de enige optie.

4.5.6 *De helling van de brug zal extra uitstoot veroorzaken. Vrachtverkeer bijvoorbeeld moet terugschakelen. In het ontwerptracébesluit en bijbehorende rapporten wordt uitgegaan van gemiddelde waardes. De uitstoot zal echter naar verwachting vele malen hoger zijn. De rekenmodellen moeten worden uitgevoerd op de daadwerkelijke situatie (het stijgen en de hogere belasting van de motoren). Op basis van die uitkomst moeten passende voorzieningen worden getroffen. Wanneer de uitstoot hoger is dan de waarden zoals berekend, verwacht participanten dat er voorzieningen komen om dit tegen te gaan. Specifiek voorgesteld is deze maatregelen - opvangsystemen voor fijn stof die in de geluidwallen geïntegreerd kunnen worden - nu al te treffen voor om extra kosten in de toekomst te voorkomen en de overlast, ook al mocht deze binnen de wettelijke waarden liggen, te beperken.*

Het klopt dat de rekenmodellen op gemiddelde waarden zijn gebaseerd. Stijgend verkeer heeft een hogere belasting dan vlak rijdend verkeer en zorgt daarmee voor extra uitstoot. Echter, de generieke emissiefactoren waarmee de luchtkwaliteitsberekeningen worden uitgevoerd zijn gebaseerd op emissiemetingen aan voertuigen onder voor de Nederlandse situatie representatieve rijomstandigheden. Tijdens die metingen worden zoveel mogelijke situaties die in het verkeer kunnen optreden meegenomen, waaronder ook stijgen en dalen. In de testroute zijn daarom bruggen, viaducten en tunnels opgenomen. De emissiebijdrage van helling rijden maakt hiermee deel uit van de berekeningen.

De kaart op de website van het NSL (www.nsl-monitoring.nl) laat zien dat ruimschoots aan de normen wordt voldaan. Een beperkte verandering van de uitstoot door het verkeer als gevolg van stijgen en dalen verandert deze inzichten niet.

Het effect van maatregelen zoals opvangsystemen voor fijn stof in de geluidwallen is

onderzocht in het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL). Daaruit blijkt dat het effect van opvangsystemen marginaal is ten opzichte van het effect van gewone geluidswallen/schermen. Gezien de beperkte bijdrage van het verkeer en de absolute concentraties zijn maatregelen niet noodzakelijk.

- 4.5.7 *Fijn stof heeft een negatief effect op de kwaliteit (en dus de waarde) van woningen en de leefbaarheid. Ook daarvoor moet aandacht zijn.*

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901. Dit waarborgt dat tijdig aan de normen wordt voldaan. De kaart op de website van het NSL (www.nsl-monitoring.nl) toont de huidige en de verwachte concentraties van fijn stof in dit gebied.

- 4.5.8 *De maatregelen die worden genomen om de toegenomen luchtverontreiniging, het toegenomen geluidniveau en de horizonvervuiling tegen te gaan, zijn niet voldoende.*

De maatregelen die in het kader van het project ViA15 worden getroffen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Dit is na te lezen in de toelichting bij het ontwerp-tracébesluit en de bijbehorende bijlagen. Er zijn geen specifieke maatregelen nodig voor luchtkwaliteit.

- 4.5.9 *De luchtverontreiniging 'valt binnen de wettelijke normen'. Hoe valt dit te rijmen met de opmerking van een van de experts tijdens de inloopavond dat hij het fruit van de fruitbomen langs de A15 niet zou eten? Welke maatregelen worden genomen om dit negatieve effect op te lossen?*

Er zijn geen maatregelen voorzien. Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. De concentraties in het projectgebied voldoen aan de wettelijke normen. De concentraties fijn stof direct langs het tracé zijn in 2025-2030 vergelijkbaar met de concentraties zoals deze nu in een groter gebied (op grotere afstand van de weg) gelden. De beweerde opmerking van de expert is zonder de gehele context van de uitspraak lastig te beoordelen.

- 4.5.10 *Een snelweg op korte afstand van de woning van participant zorgt voor grote concentraties CO₂.*

Er is geen norm voor koolstofdioxide (CO₂) opgenomen in de Wet milieubeheer. In deze wet zijn alle normen voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen die gericht zijn op de bescherming van de gezondheid van mensen. De CO₂-concentraties in de buitenlucht zijn niet schadelijk voor de gezondheid, ook niet langs een drukke weg. De aandacht voor het terugdringen van CO₂-emissies heeft te maken met het feit dat CO₂ een broeikasgas is dat zorgt voor de opwarming van de aarde. De aanpak van CO₂ vindt plaats op landelijk niveau. Over de vermindering van CO₂-uitstoot zijn internationale afspraken gemaakt.

- 4.5.11 *Volgens participant ontbreken onderzoeken naar en rapportage van uitstoot van fijn stof en roet. Hij heeft het hierbij over een gespecificeerd overzicht per woning en ook prognoses na de aanleg van de A15.*

De gevolgen die de A15 heeft voor de luchtkwaliteit zijn ten behoeve van de Trajectnota/MER in kaart gebracht. Hierbij is gekeken naar de wettelijke eisen uit de

Wet milieubeheer. Hoewel sprake is van toename van concentraties rondom het tracé van de nieuwe weg, blijven de concentraties (ruim) onder de normen van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit rond de betreffende wegvakken van het project ViA15 voldoen na realisatie van de nieuwe infrastructuur en uitbreiding van de bestaande infrastructuur aan de grenswaarden voor fijn stof uit de Wet milieubeheer. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden is een effectieve wijze om de gezondheid van mens en dier te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Te hoge concentraties fijn stof en andere verontreinigende stoffen zijn niet goed voor de gezondheid. In de Wet milieubeheer zijn daarom grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen ter bescherming van de menselijke gezondheid. Het project A12/A15 Ressen - Oudbroeken is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die in het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL ieder jaar gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat de grenswaarden overschreden (dreigen te) worden, worden binnen het NSL extra maatregelen getroffen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Voor roet zijn nog geen normen beschikbaar voor het beoordelen van luchtkwaliteit.

4.5.12 *Rijkswaterstaat geeft aan dat een jaarlijkse monitoring voor de PM₁₀ waarde wordt gewaarborgd, maar geeft deze waarborg niet voor de PM_{2,5} waarde. Participant maakt zich hier zorgen over, omdat deze fijnere fractie van fijn stof schadelijker is voor de gezondheid.*

Voor PM_{2,5} vindt ook monitoring plaats. Bij de jaarlijkse monitoring in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) worden de concentraties van deze stof in beeld gebracht. De kaart op de website van het NSL (www.nsl-monitoring.nl) toont de huidige en de verwachte concentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) in dit gebied. Uit de monitoringstool blijkt dat de concentraties in Angeren in de toekomst lager zijn dan in de huidige situatie, ondanks de komst van de A15.

4.5.13 *Participant maakt zich zorgen over de schadelijke effecten van stikstofdioxide op de gezondheid. Participant illustreert dit met verwijzing naar publicatie van NOS nieuws 12-03-2015 (in bijlage) over onderzoek van RIVM waaruit blijkt dat stikstofdioxide tot een kortere levensduur leidt. In het programma aanpak stikstof (PAS) wordt gesproken over bron- en herstelmaatregelen van stikstofdepositie voor natuurgebieden bij de snelweg. Participant kan in de documentatie van RWS echter geen informatie vinden over de gevolgen voor direct omwonenden van de nieuwe snelweg.*

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901. Dit waarborgt dat tijdig aan de normen wordt voldaan. Er heeft voor het ontwerptracébesluit dan ook geen aanvullend onderzoek plaatsgevonden in het kader van luchtkwaliteit. De PAS richt zich op het behouden en herstellen van stikstofgevoelige natuurgebieden. De PAS stelt daarom geen normen aan concentraties in de lucht in relatie tot gevolgen voor direct omwonenden.

- 4.5.14 *De keuze voor een brug over een rivier met uiterwaarden betekent dat er een extra lange verhoogde toerit nodig is. Hierdoor kunnen uitlaatgassen en fijn stof zich veel verder verspreiden.*
- In de luchtkwaliteitsberekeningen is rekening gehouden met de hoogte van de weg ten opzichte van maaiveld. Een verhoogde ligging betekent dat de concentraties meer verdund worden voordat de stoffen bij de ontvanger komen. Dicht bij de weg zijn de concentraties daarom lager dan in de situatie zonder verhoging. Door de verhoogde ligging kan de verontreiniging wel verder dragen, echter het concentratieniveau is dan zeer gering.
- 4.5.15 *In het MER ontbreekt een rekenmodel voor fijn stof (en dat wordt ook niet aangeleverd).*
- In de TN/MER zijn de verschillende situaties berekend en is bepaald wat de invloed van de VIA15 op de luchtkwaliteit is, ook wat betreft fijn stof. Hieruit blijkt dat overal aan de normen wordt voldaan. Het treffen van maatregelen is niet nodig nu aan de grenswaarden wordt voldaan.
- 4.5.16 *Het project A15/A12 is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Uit het ontwerptractébesluit blijkt dat de projectkenmerken overeenkomen met de in het NSL opgenomen kenmerken en dat de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie in en rond het onderzoeksgebied niet wordt overschreden. Dit betekent dat er geen specifiek onderzoek is verricht en geen specifieke maatregelen voor verbetering van de luchtkwaliteit worden genomen. Participant meent dat er sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit en vraagt RWS inzichtelijk te maken wat de effecten op lokaal niveau zijn.*
- In het ontwerptractébesluit en tractébesluit wordt inderdaad alleen verwezen naar het NSL. In deze fase ligt de focus op het voldoen aan wettelijke normen; het NSL is daarvoor een passend instrument. In de NSL-monitoringstool zijn de concentraties voor nu en in de toekomst, met en zonder project, op lokaal niveau inzichtelijk.
- 4.5.17 *De provincie Gelderland scoort al slecht op het gebied van CO₂-uitstoot en de bestrijding daarvan. Dit mag niet nog erger worden.*
- De aandacht voor het terugdringen van CO₂-emissies heeft te maken met het feit dat CO₂ een broeikasgas is dat zorgt voor de opwarming van de aarde. De aanpak van CO₂ vindt daarom plaats op (inter)nationaal niveau en niet op projectniveau. Het project ViA15 past binnen de CO₂-doelstellingen.
- 4.5.18 *Volgens het ontwerptractébesluit zijn er geen problemen met luchtkwaliteit te verwachten omdat ViA15 is opgenomen in het NSL. Het NSL gaat ervan uit dat het autoverkeer steeds schoner wordt als gevolg van Europees beleid. Uit de recente autoschandalen is gebleken dat de auto-industrie dit Europees beleid weet te omzeilen. De prognoses op het gebied van de effecten op luchtkwaliteit door de aanleg van de A15 zijn daarom gebaseerd op aannames die niet aansluiten bij de realiteit. Gecombineerd met een extra groei van de automobiliteit kan onvoldoende worden gegarandeerd dat de aanleg van de A15 niet zal leiden tot overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit.*
- Het NSL is mede gebaseerd op feitelijke metingen van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. De recent in het nieuws gekomen malversaties met software om de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden staan los van de milieucijfers zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de NSL-monitoring. Het is wel zo dat vanuit de jaarlijkse monitoring is gebleken dat de ontwikkeling van milieucijfers wat achter-

blijft bij de verwachtingen. De prognoses worden hierop jaarlijks bijgesteld.

In de gehanteerde cijfers voor de A15 - A12 is gerekend met de meest actuele inzichten. Ondanks de recent ontdekte softwarefraude met dieselmotoren is nog altijd sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit naar de toekomst toe. De afname verloopt alleen minder snel dan verwacht. De fraude heeft overigens beperkt effect op de luchtkwaliteit. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen al meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn namelijk gebaseerd op praktijkomstandigheden en deze worden jaarlijks door TNO, in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek, geactualiseerd. Zo wordt dus de in de praktijk een hogere uitstoot (ten opzichte van de typegoedkeuringseisen) van voertuigen meegenomen. Ook de achtergrondconcentratiekaarten (de GCN-kaarten) worden, mede op basis van deze geactualiseerde emissiefactoren, jaarlijks geactualiseerd. Daarbij worden ook meetgegevens uit het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit betrokken. In de jaarlijkse monitoring van het NSL wordt steeds met deze geactualiseerde data gewerkt. Voor meer informatie wordt verwezen naar de antwoorden van de minister op Kamervragen over dit onderwerp, onder andere op 30 september 2015 (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/09/30/softwarefraude-dieselauto-s-volkswagen>).

Gezien het huidige niveau van de concentraties stikstofdioxide en fijn stof en de verwachtingen in de concentratieontwikkelingen zal, ook bij tegenvallers, in de toekomst blijvend aan de normen worden voldaan.

4.5.19 *Volgens participanten hebben zij onvoldoende zicht op de gevolgen van de toename van fijn stof. Zij vragen zich af waarom er geen nulmeting heeft plaatsgevonden en een berekening/modellering om het effect dan wel vermeerdering van fijn stof inzichtelijk te maken ontbreekt. Wat zijn de stappen om het huidige fijn stofniveau op de woning inzichtelijk te maken (nulmeting)? Welk onafhankelijk instituut gaat de fijn stofmeting uitvoeren? Hoe en met welke frequentie worden de fijn stofgehalte gemeten? Hoe worden de resultaten inzichtelijk gemaakt aan participant? Sommige participanten stellen voor dat, na realisatie van het project, minimaal één jaar lang de fijn stofproductie op en om de woning gemeten wordt. Mocht blijken dat er te veel fijn stof wordt geproduceerd, dan moeten daar tegen maatregelen genomen worden.*

Over de uitstoot van vervuilende stoffen is veel bekend. Ook is er veel kennis over hoe vervuilde lucht zich verspreidt. Met die kennis zijn rekenmodellen gebouwd, waarmee het mogelijk is om de luchtkwaliteit overal te berekenen. De berekeningen bieden inzicht in de concentraties stikstofdioxide en fijn stof, zonder dat het nodig is op elke straathoek metingen uit te voeren. Ook helpen de rekenmodellen om iets te zeggen over de toekomstige concentraties.

Om de luchtkwaliteit te berekenen worden onder andere de meetresultaten van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) gebruikt. Het LML, dat wordt beheerd door het RIVM, meet continu de luchtkwaliteit. Ieder jaar wordt het rekenmodel geactualiseerd met de gegevens van de meest recente metingen. Op www.rivm.nl/lml staat een overzicht van de landelijke meetpunten en de gemeten concentraties. De resultaten van de berekeningen die in het kader van het NSL worden uitgevoerd zijn te vinden op de website van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL): www.nsl-monitoring.nl. Ook de situatie zonder project (nulsituatie) is daarbij inzichtelijk. Er vindt regelmatig controle plaats van de concentraties die berekend zijn voor gepasseerde jaren. Deze controles worden meegenomen in de Monitoringsrapportages van het RIVM.

4.5.20 *Er geldt een wettelijk maximum voor de uitstoot van verontreinigende stoffen als stikstof die de nieuwe snelweg mag veroorzaken. De mate hiervan wordt berekend via zeer complexe berekeningen en modellen die enkel door specialisten met geavanceerde apparatuur op hun precieze juistheid getoetst kunnen worden. Participant moet/wil uitgaan van de betrouwbaarheid van de berekeningen van RWS. Participant vraagt zich wel af of op basis van de beste, thans beschikbare technieken de meest optimale maatregelen worden getroffen teneinde de overlast van fijn stof tot een minimum te beperken. Is dat niet het geval, dan wil participant graag van RWS weten welke technische mogelijkheden beschikbaar zijn en waarom RWS niet bereid is deze toe te passen. Mocht de argumentatie een financiële afweging betreffen, dan verkrijgt participant graag inzage in de kosten van de door RWS toegepaste maatregelen en de kosten van de thans best beschikbare technieken.*

In de Wet milieubeheer zijn normen voor de luchtkwaliteit opgenomen. Die normen, waaronder de normen voor fijn stof, zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen. Ze zijn gebaseerd op Europese richtlijnen. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901. Deze opname waarborgt dat tijdig aan de normen wordt voldaan. Maatregelen om te voldoen aan de wettelijke eisen zijn binnen dit project dan ook niet nodig.

De toetsing van de toekomstige situatie aan de wettelijke normen vindt plaats door middel van berekeningen. Dit heeft meerdere redenen. Over de uitstoot van vervuulende stoffen is veel bekend. Ook is er veel kennis over hoe vervuilde lucht zich verspreidt. Met die kennis zijn rekenmodellen gebouwd, waarmee het mogelijk is om de luchtkwaliteit overal te berekenen. De berekeningen bieden inzicht in de concentraties stikstofdioxide en fijn stof, zonder dat het nodig is op elke straathoek metingen uit te voeren. Ook helpen de rekenmodellen om iets te zeggen over de toekomstige concentraties. De modellen waarmee de luchtkwaliteit wordt berekend moeten voldoen aan de kwaliteitscriteria die door de Europese Commissie worden gesteld. De modellen die in het kader van het NSL worden gebruikt voldoen hieraan.

De meetresultaten van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) worden gebruikt om de rekenresultaten van het rekenmodel jaarlijks bij te stellen. De meetresultaten uit dit meetnet zijn openbaar via www.lml.rivm.nl en worden besproken in de jaarlijkse rapportage over de Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland. Daarnaast worden de berekeningen die voor het NSL zijn uitgevoerd voor het gepasseerd jaar regelmatig getoetst aan metingen. De resultaten van deze toetsing staan opgenomen in de jaarlijkse Monitoringsrapportage van het RIVM.

Om de luchtkwaliteit in Nederland nog verder te verbeteren zijn verschillende maatregelen nodig. Het beste is om overschrijding van de norm te voorkomen en luchtvervuiling bij de bron aan te pakken. De best beschikbare technieken betreffen aanpassingen aan het voertuig zelf. Er zijn Europese maatregelen die de luchtkwaliteit helpen verbeteren, zoals aanscherping van de emissie-eisen voor auto's en vrachtverkeer. Ook in Nederland worden maatregelen genomen, zowel door de Rijksoverheid (o.a. belastingmaatregelen) als door provincies en gemeenten (o.a. schoner openbaar vervoer). Ook sectoren als de intensieve veeteelt en industrie nemen maatregelen die bijdragen aan verbetering van de luchtkwaliteit.

4.5.21 *Participant maakt zich zorgen over het fijn stof dat de A15 zal veroorzaken. Met name omdat het een tolweg is, kan niet worden voorspeld wat het aantal voertuigbewegingen op het traject zal zijn. Daarom is ook niet te voorspellen wat de gevolgen voor de omgeving zijn, als het gaat om de uitstoot van fijn stof en geluidsoverlast. Hiernaar moet nog veel beter onderzoek worden gedaan.*

In de verkeersprognoses is rekening gehouden met de tolheffing uit het besluit van de minister in Kamerbrief december 2013. Voor het tracébesluit zijn de verkeersprognoses geactualiseerd op basis van het nieuwe hoge WLO-scenario van het CPB.

Door consequent uit te gaan van het hoogste groeiscenario, is de kans op onderschatting van de effecten het kleinst. De effecten van de nieuwe weg zullen hierdoor eerder overschat dan onderschat zijn. Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901. Dit waarborgt dat tijdig aan de normen wordt voldaan.

4.5.22 *Door de brug nemen fijn stof en stikstofdioxide toe. Daardoor neemt gezonde lucht af. Participant wil voor dit verlies worden tegemoetgekomen door de aanplant van extra zilverlindes op de eigen grond. Deze zijn bedoeld om de lucht te zuiveren.*

In 2009 heeft het IPL (Innovatieprogramma Luchtkwaliteit) een grootschalig onderzoek uitgevoerd naar diverse maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Hierbij is onder andere gekeken naar effecten van vegetatie langs snelwegen. Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit is tweeledig. Enerzijds zorgt vegetatie voor een verlaging van de luchtverontreiniging door de adsorptie, anderzijds verstoort de vegetatie de luchtstromingen waardoor de windsnelheid afneemt. Een lagere windsnelheid leidt tot hogere concentraties fijn stof en stikstofdioxide langs de weg. Van deze twee invloeden is het effect van de windsnelheidsverlaging veruit dominant en is het positieve effect van adsorptie is verwaarloosbaar klein. Aanplant van een rij bomen leidt daarom niet tot een verlaging van de verkeersbijdrage aan de luchtkwaliteit. Informatie over de resultaten van vegetatie staat op de site: <https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie>.

4.5.23 *Is de luchtkwaliteit voldoende geborgd, nu er sprake zal zijn van een enorme toename van uitlaatgassen in het gebied? Participant kan uit de rapportages niet afleiden of dit op toereikende wijze is onderzocht, gelet op het huidige woon- en leefklimaat en de natuur. Er kan schade ontstaan voor de flora en fauna.*

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. Het project is bovendien opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit waarborgt dat tijdig aan de normen wordt voldaan.

De gevolgen van een toename van uitlaatgassen op natuur zijn beoordeeld. Hiervoor is met name de toename van stikstofdepositie een belangrijk aspect. Deze neemt inderdaad toe door de ingebruikname van de ViA15. De effecten hiervan op natuurgebieden zijn beoordeeld binnen het hiervoor geldende wettelijk kader (PAS) in de passende beoordeling (bijlage 4).

4.5.24 *De diepte van de ligging van A15 is gewijzigd, waardoor er sprake is van een hogere concentratie luchtvervuiling. Daarbij wordt niet meer voldaan aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Een goede meetmethode ontbreekt in het ontwerptracébesluit. Dat komt ook omdat er in eerste instantie van een tolweg wordt uitgegaan, waarbij een groot deel van het verkeer de snelweg zal mijden. Als de tolheffing verdwijnt, gaat dit toenemen. Daarom en vanwege de verslechterende luchtkwaliteit in het Ruhrgebied, zal een nieuwe meetmethode moeten worden ontwikkeld. Daarbij is ook een aanscherping van de maatregelen nodig. Wat is de wettelijke norm hiervoor, aangezien saldering niet toegestaan is? Is een eventuele evaluatie van de luchtkwaliteit na aanleg van de Betuwelijn gedaan en zo ja, is daarmee rekening gehouden? Hoe verhoudt deze werkelijke uitstoot zich ten opzichte van de veronderstelde uitstoot? En welke meetwaardes zijn meegenomen in de berekening?*

Over de uitstoot van vervuilende stoffen is veel bekend. Ook is er veel kennis over hoe vervuilde lucht zich verspreidt. Met die kennis zijn rekenmodellen gebouwd,

waarmee het mogelijk is om de luchtkwaliteit overal te berekenen. De berekeningen bieden inzicht in de concentraties stikstofdioxide en fijn stof, zonder dat het nodig is op elke straathoek metingen uit te voeren. Ook helpen de rekenmodellen om iets te zeggen over de toekomstige concentraties. De meetresultaten van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit worden gebruikt om de rekenresultaten te toetsen en om het rekenmodel bij te stellen. De meetresultaten uit dit meetnet zijn openbaar via www.lml.rivm.nl en worden besproken in de jaarlijkse rapportage over de Groot-schalige Concentratie- en depositiekaarten Nederland.

In de modellering van de luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met de bijdragen vanuit het buitenland (onder andere Ruhrgebied) en met lokale bijdragen. Deze bijdragen zijn in de Groot-schalige Concentratiekaarten Nederland (GCN) opgenomen.

Er is geen apart onderzoek uitgevoerd naar de bijdrage van de Betuwelijn. De emissies bij spoorprojecten zijn evenwel van geheel andere aard, dan bij wegenprojecten, waardoor dit ook slechts van beperkte betekenis zou zijn geweest voor dit (weg)project.

Ieder jaar wordt het rekenmodel van het NSL geactualiseerd met de gegevens van de meest recente metingen. Ook worden de projectkenmerken jaarlijks gecontroleerd en zo nodig herzien. Versie 2016 van de monitoringstool bevat bijvoorbeeld een aangepaste weghoogte van de A15 ten opzichte van versie 2015. De weghoogte van de verdiepte ligging is hierbij herzien. Ook de verkeersprognoses worden jaarlijks geactualiseerd. De berekende concentraties in het gebied zijn te vinden op de website van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL): www.nsl-monitoring.nl.

4.5.25 *Participanten maken zich zorgen over een de luchtkwaliteit door toename van fijn stof en uitlaatgassen door het verkeer en daarmee samenhangende gezondheidsrisico's.*

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901. Dit waarborgt dat tijdig aan de normen wordt voldaan. In de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) is de A15 is opgenomen. In de prognose na 2020 is rekening gehouden met de doorgetrokken A15. Uit de monitoringstool blijkt dat de concentraties langs het tracé van de A15 in de toekomst lager zijn dan in de huidige situatie, ondanks de komst van de A15.

4.5.26 *Wat zijn de effecten op lokaal niveau met betrekking tot luchtkwaliteit, kan RWS deze aangeven op basis van GE-scenario als van RC1-alternatief?*

De effecten op lokaal niveau als gevolg van dit project zijn na de TN/MER niet opnieuw onderzocht. Wel zijn via het NSL de concentraties voor nu en in de toekomst op lokaal niveau inzichtelijk gemaakt. Deze concentraties zijn in te zien via www.nsl-monitoring.nl. De verkeersprognoses bij het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op het hoge economische groeiscenario (Global Economy) van het Centraal Planbureau. Voor het tracébesluit zijn de verkeersprognoses geactualiseerd op basis van het nieuwe hoge WLO-scenario van het CPB. Het RC1-alternatief is beschouwd in de Trajectnota/MER en wordt niet opnieuw beschouwd.

4.5.27 *Participanten hebben zonnepanelen op een deel van hun bebouwing. Onduidelijk is of er onderzoek is gedaan naar effecten van neerslag van fijn stof op de panelen. Zij*

vrezen dat de neerslag leidt tot verminderde energieopbrengst en extra schoonmaakkosten.

De concentraties fijn stof direct langs het tracé zijn in 2025-2030 vergelijkbaar met de concentraties zoals deze nu in een groter gebied (op grotere afstand van de weg) gelden. De belasting op zonnepanelen wordt voornamelijk veroorzaakt door grof stof, niet zo zeer door fijn stof. Het wegverkeer draagt niet tot nauwelijks bij aan grof stof in atmosfeer. Het is niet de verwachting dat de neerslag van stof op de zonnepanelen door de komst van ViA15 noemenswaardig verandert.

4.5.28 *De verkeerstabellen in het ontwerptractébesluit laten zien dat de verkeerdrukke op de Pleyroute met 6% afneemt. Uitgaande van 87.000 voertuigbewegingen per dag neemt de drukte slechts af met 5.200 bewegingen. Dat is een marginale ontlasting. Volgens dezelfde modellen worden 45.000 voertuigbewegingen over de doortrekking verwacht:*

- *Waar komen die extra 40.200 voertuigen vandaan?*
- *Hoeveel meer stikstof, CO₂ en fijn stof produceren deze voertuigen?*
- *Hoeveel meer oppervlakte wordt door de emissies vervuild dan de voertuigen over de Pleyroute te leiden? Weegt dit op tegen reeds 'vervuild' areaal rondom de Pley?*
- *Wat zijn de effecten op lokaal niveau, kan RWS deze aangeven op basis van GE-scenario als van RC1-alternatief?*

Het verkeer op de doorgetrokken A15 is afkomstig van andere rivierkruisende wegen in de regio zoals de A50, A12 en de stadsbruggen in Arnhem en Nijmegen/Emmerich, waarvoor de A15 een aantrekkelijke route wordt. Verder speelt de verkeersaantrekkende werking, omdat mensen op de langere termijn op basis van een nieuwe route / betere bereikbaarheid andere keuzes gaan maken met betrekking tot bijvoorbeeld wonen en werken.

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901. Met dit programma wordt geregeld dat vanaf 2015 overal in Nederland wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. De CO₂-concentraties in de buitenlucht zijn niet schadelijk voor de gezondheid, ook niet langs een drukke weg. De aandacht voor het terugdringen van CO₂-emissies heeft te maken met het feit dat CO₂ een broeikasgas is, dat zorgt voor de opwarming van de aarde. De aanpak van CO₂ vindt plaats op (inter)nationaal niveau. Het project ViA15 past binnen de CO₂-doelstellingen.

De afweging tussen varianten heeft plaatsgevonden in de TN/MER van 2011. Bij deze afweging heeft een luchtonderzoek plaatsgevonden en zijn de effecten inzichtelijk gemaakt. Het luchtonderzoek van 21-7-2011 heeft de titel 'Deelrapport TN/MER Luchtkwaliteit' en is beschikbaar via de site van www.via15.nl. In het TN/MER is geconcludeerd dat de luchtkwaliteit in het gehele studiegebied netto verslechtert door de toename van de verkeersbewegingen. Luchtkwaliteit is een van de onderwerpen die bij de afweging is beschouwd. In het tracébesluit is het verschil tussen autonome situatie en plansituatie niet opnieuw in beeld gebracht.

De verkeersprognoses bij het ontwerptractébesluit zijn gebaseerd op het hoge economische groeiscenario (Global Economy) van het Centraal Planbureau. Voor het tracébesluit zijn de verkeersprognoses geactualiseerd op basis van het nieuwe hoge WLO-scenario van het CPB. Het RC1-alternatief is beschouwd in de Trajectnota/MER en wordt niet opnieuw beschouwd.

- 4.5.29 *Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de te verwachten uitstoot van fijn stof. Bovendien is de schatting van het aantal verkeersbewegingen veel te voorzichtig. Wanneer zich in werkelijkheid meer verkeersbewegingen voordoen, zal dit leiden tot een hogere uitstoot. Zeker in combinatie met een snelheid van 130 km/u.*

Het project ViA15 is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901. Deze opname waarborgt dat tijdig aan de wettelijke normen wordt voldaan. De kaart op de website van het NSL (www.nsl-monitoring.nl) toont de huidige en de verwachte concentraties van fijn stof in het gebied. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat er geen overschrijdingen voorkomen in het gebied. Ook met de nieuwe A15, waarvan de bijdrage door het wegverkeer aan de luchtkwaliteit is berekend op basis van een rijsnelheid van 130 km/u, ontstaan geen overschrijdingen.

- 4.5.30 *De bedrijvigheid van de steenfabriek kan grote gevolgen hebben voor toekomstige gebruikers van de brug. De steenfabriek heeft meerdere keren gewezen op de mogelijkheid van het neerslaan van condens, gassen en rookwolken op de brug. De effecten van het neerslaan of overwaaien van condens en gassen op (gebruikers van) de brug is ten onrechte niet onderzocht.*

De invloed van de steenfabriek op het neerslaan van condens, gassen en rookwolken op de brug is onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de invloed van de steenfabriek op condens op de brug minimaal is. In minder dan 1% van de tijd kan op de brug een gecondenseerde pluim over het wegdek waaien. De meeste (2/3) condensatiemomenten treden op in de nacht wanneer minder verkeer op de A15 rijdt. Bovendien blijkt dat in circa 25% van de uren met condensatie op de A15 er ook zonder de invloed van de fabriek al sprake is van mist dan wel matig tot slecht zicht. Het rapport doet een uitspraak over de zichtbaarheid van de condensatiepluim op de brug, niet concreet over hinder hiervan op de weg. Deze laatste is naar verwachting zeer gering. Ook de bijdrage van de steenfabriek aan de stofconcentraties op de weg leidt niet tot zichthinder.

- 4.5.31 *Participanten vrezen ernstige een achteruitgang van de luchtkwaliteit door uitbreiding van de A15. Uit de Trajectnota / MER, Hoofdrapport wordt participanten niet duidelijk of er een verbetering of verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt bij bijvoorbeeld Zevenaar en Angeren. Wordt deze slechter, dan verzoeken participanten om opname van een motivering van hoe schadelijk deze verslechtering voor hen kan zijn en wat gedaan kan worden om de luchtkwaliteit te verbeteren. Er worden volgens het ontwerptractébesluit te weinig maatregelen genomen om deze overlast te compenseren. Sommige participanten stellen dat een onafhankelijk onderzoek naar luchtkwaliteit nodig is. De minister wordt gevraagd op welke wijze zij de negatieve effecten van al dat verkeer dat gebruik gaat maken van het tracé op de luchtkwaliteit gaat beperken dan wel elimineren*

Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901. Dit waarborgt dat tijdig aan de normen wordt voldaan. Er heeft voor het ontwerptractébesluit daarom geen aanvullend onderzoek plaatsgevonden in het kader van luchtkwaliteit.

In de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) is Angeren opgenomen en zijn de concentraties te vinden. In de prognose na 2020 is rekening gehouden met de doorgetrokken A15. Specifiek voor Zevenaar geldt dat door het sluiten van Griethse Poort vrachtverkeer met bestemming bedrijvenparken en Hengelder voornamelijk via de nieuwe aansluiting A12 Zevenaar-Hengelder zal rijden, en dus minder dwars door Zevenaar. Omdat het project voldoet aan de normen zijn geen maatregelen

nodig. In het tracébesluit zijn dan ook geen maatregelen voorzien voor luchtkwaliteit.

Volgens de huidige inzichten zal de concentratie fijn stof in het gebied in 2030 gemiddeld lager liggen dan in de huidige situatie. Dit is het gevolg van nationale en internationale maatregelen:

- *Europese eisen voor schonere voertuigen. Ondanks de tegenvallende emissies van voertuigklassen euro 5 en 6, blijken deze voertuigen per kilometer nog steeds schoner dan bijvoorbeeld de oudere euro 3-voertuigen. Daarnaast neemt het aandeel elektrische voertuigen toe. Deze twee ontwikkelingen leiden er samen toe dat de bijdrage van verkeer aan de luchtvervuiling gemiddeld gesproken afneemt.*
- *Nationale maatregelen door de rijksoverheid. Zoals belastingvoordelen voor auto's die minder brandstof verbruiken of die rijden op elektriciteit of waterstof. Daarnaast zijn er maatregelen voor de scheepvaart, zoals strengere emissie-eisen en stimulering van katalysatoren op schepen;*
- *Regionale maatregelen door gemeenten en provincies. Zoals schoner openbaar vervoer, betere verkeersdoorstroming en milieuzones voor vrachtverkeer*
- *Ook andere sectoren, zoals de intensieve veeteelt en industrie, nemen maatregelen die nodig zijn voor het verbeteren van de luchtkwaliteit.*

De optelling van de effecten op alle niveaus leidt ertoe dat de luchtkwaliteit ondanks de verkeerstoename over het algemeen beter wordt.

- 4.5.32 *Participanten stellen dat RWS is vergeten een tunnel in te passen. Participanten verwachten veel overlast van de brug. In de Angerense en Doornenburgse buitenpolder zorgt de verhoogde ligging van de A15 voor meer fijn stof en uitstoot van CO₂, vergeleken met een tunnel. De fijn stof en uitstoot van CO₂ die afkomstig zijn van het verkeer, kunnen bij een tunnel beter worden afgevangen. Het continue geluid en de schadelijke effecten van fijn stof hebben een nadelig effect op de gezondheid.*

Een tunnel maakt geen deel uit van het project. De kruising met het Pannerdensch Kanaal gaat conform standpunt van de minister via een brug. Als het gaat om het effect op de luchtkwaliteit bestaat het grootste verschil tussen een tunnel en een brug uit de locatie waarop de uitlaatgassen vrijkomen. Bij de brug is dit verdeeld over de hele lengte, bij een tunnel is dit lokaal aan het eind van de tunnelbuis. Ter hoogte van Loo zijn de uitlaatgassen zodanig verspreid dat het effect van een tunnel ten opzichte van een brug zeer gering zou zijn. In het kader van het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) heeft Rijkswaterstaat onderzocht of het mogelijk is om de geconcentreerde uitlaatgassen in tunnels te zuiveren. Uit dit onderzoek is gebleken dat het zuiveren van vrijgekomen uitlaatgassen vele malen minder efficiënt is dan het zuiveren van uitlaatgassen die de auto nog niet hebben verlaten. Ook bij tunnels wordt daarom geen extra zuivering toegepast.

- 4.5.33 *Participanten geven aan dat de aanwezigheid van veel groen kan bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Meer en intensievere beplanting moeten langs woonwijken en A15 worden aangeplant.*

Vaak wordt aangenomen dat vegetatie (bomen en planten) een filterende werking heeft en daardoor de concentraties fijn stof en stikstofdioxide vermindert. Het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit heeft het effect van vegetatie langs de snelweg gemeten. Loof- en naaldbomen langs de snelweg verlagen de concentraties fijn stof of stikstofdioxide maar minimaal. Deze conclusie trekken luchtkwaliteitexperts op basis van de meetgegevens die zijn verzameld tijdens 3 grote praktijkonderzoeken. De

concentraties van verontreiniging gaan direct langs de snelweg omhoog en worden op wat grotere afstand lager wanneer er bomen langs de snelweg worden gezet, maar de metingen hebben dit niet kunnen aantonen. Voor meer informatie zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2009/12/01/toepassingsadvies-vegetatie-het-advies-t-a-v-de-toepassing-van-vegetatie-ter-verbetering-van-de-luchtkwaliteit-langs-snelwegen>

- 4.5.34 *Een snelweg op maaiveldhoogte produceert al veel fijn stof. Dit nadeel wordt nog eens exponentieel negatief beïnvloed door de extra verhoogde ligging, zoals bij de kruising over de Betuwelijn en de oprit naar de nieuwe Rijnbrug. De fijn stofproductie en de belasting daarvan op de lokale leefomgeving worden zwaar onderschat. Participant die binnen 500 meter afstand noordelijk van de Betuwelijn woont, weet dat uit ervaring. Wind uit de zuidwesthoek (die richting komt meer dan 70 procent van de tijd in Nederland voor) neemt fijn stof mee. Er wordt in de berekende fijn stofproductie geen rekening gehouden met cumulatie van de effecten van de Betuwelijn. Dat is onacceptabel voor een woongemeenschap als Angeren. Neem een voorbeeld aan de milieuwetgeving waarbij cumulerende stankcirkels wel meewegen. Chapeau dat een tunnel voor de Betuwelijn is aangelegd. Het nadeel is wel dat alle treinen die van west naar oost gaan, moeten afremmen voor de ingang van de tunnel. Dat leidt tot extra fijn stof. Is dit effect inmiddels bekend?*

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901. Dit waarborgt dat tijdig aan de normen wordt voldaan.

Over de uitstoot van vervuilende stoffen is veel bekend. Ook is er veel kennis over hoe vervuilde lucht zich verspreidt. Een hogere ligging van de weg is, net als bijvoorbeeld schermen, doorgaans gunstig voor de concentraties verontreinigende stoffen in de buurt van de weg. Dankzij de hogere ligging zullen de uitlaatgassen sneller mengen met hogere luchtlagen. Het vermengen zorgt ervoor dat de concentraties verontreinigende stoffen op het leefniveau lager zijn. Het NSL gebruikt de landelijk vastgestelde Standaard Rekenmethode 1 en 2 voor het maken van prognoses van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze rekenmethoden houden rekening met de gemiddelde meteorologische omstandigheden in Nederland. De gemiddelde windrichting maakt hier deel van uit.

De effecten van reeds aanwezige bronnen in het onderzoeksgebied zijn verdisconteerd in de Generieke Concentratiekaarten Nederland (GCN). De GCN maakt deel uit van het rekenprogramma dat het NSL gebruikt bij het maken van prognoses. De kaart op de website van het NSL (www.nsl-monitoring.nl) toont de huidige en de verwachte concentraties van fijn stof langs de wegen in het gebied.

De bijdrage van elektrisch railverkeer aan de PM₁₀-concentratie is verwaarloosbaar. Bijdrage van dieseltreinen aan PM₁₀-concentraties is zeer beperkt en is meegenomen in de achtergrondconcentraties (GCN).

- 4.5.35 *Het project is opgenomen in de 7e NSL-melding Infrastructuur & Milieu. Het NSL is door Nederland ingericht om in aanmerking te komen voor derogatie van de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxide. Omdat inmiddels ook Nederland moet voldoen aan deze normen, heeft het instrument NSL volgens participant geen bestaansrecht meer. Als gevolg van de transparante toetsing binnen een extern instrumentarium geeft het ontwerptractébesluit als zodanig geen inzage in de gevolgen van de aanleg van het tracé voor de luchtkwaliteit. Participant maakt zich grote zorgen over de kwaliteit van de modellering en het gebrek aan meetverplichtingen in de NSL. Zo blijkt de uitstoot van stilstofoxide door dieselveertuigen veel groter dan de opgave van fabrikanten. Participant vindt het in dit licht onbegrijpelijk dat de overheid voor luchtkwaliteit volstaat met een volledig theoretisch toetsinstrumenta-*

rium dat voor een groot deel is gebaseerd op foute uitgangspunten. Hiertegenover staan harde feiten over de gezondheidsschade door fijn stof en stikstofoxiden. Participant vraagt om een volledige uitwerking van de te verwachten effecten van het tracé op de luchtkwaliteit en de gevolgen in termen van gezondheidseffecten binnen het ontwerptracébesluit. Daarnaast verwacht hij dat er een monitoringprogramma wordt ingericht waarmee de gemodelleerde effecten op de luchtkwaliteit worden getoetst met fysieke metingen. Hieraan gekoppeld moet er een handelingsplan zijn waarin mitigerende maatregelen worden opgenomen voor het geval dat uit de metingen zou blijken dat de Europese luchtkwaliteitsnormen worden overschreden.

NSL is verlengd tot aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet (2018). Met de verlenging is ook de Monitoringstool gemoeid. De modellen (lokaal en grootschalig) worden regelmatig getoetst aan metingen. Waar nodig worden de model(resultaten) hierop bijgesteld. In Nederland wordt voor het bepalen van de uitstoot door het wegverkeer gebruik gemaakt van emissiefactoren gebaseerd op door TNO uitgevoerde metingen onder praktijkomstandigheden en niet van de keuringstesten. De kennis uit de 'dieselgate affaire' heeft daarom zeer beperkt effect op de verwachtingen ten aanzien van de ontwikkelingen in de emissiefactoren.

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901. Dit waarborgt dat tijdig aan de normen wordt voldaan. Het opstellen van een monitoringsprogramma voor dit project is niet noodzakelijk, nu reeds in monitoring van de luchtkwaliteit niet op andere wijze is voorzien.

4.5.36 *De Betuwelijn wordt zeer beperkt gebruikt. Bij een intensief gebruik zullen de A15 en de A12 worden ontlast. Zwaar vrachtverkeer veroorzaakt veel fijn stof, ultra fijn stof, roet en stikstofoxiden. De emissie van verbrandingsmotoren, met name van dieselmotoren, voldoen nog steeds niet aan de vereiste normen. Is er een prognose van de risico-inschatting in verband met deze stoffen? Bij ultra fijn stof, roet en fijn stof zijn er nog steeds geen veilige normen. Wetenschappers zijn ervan overtuigd dat zulke normen er in Nederland en de EU moeten komen. De huidige prognose in het tracébesluit is dat de normen van stikstofoxiden zullen toenemen maar binnen de normen blijven. Het gaat dan om gemiddelde waarden. Piekwaarden zullen substantieel boven de norm uitkomen. Ook zullen naar verwachting meer auto's en vrachtwagens de route gebruiken. Het schandaal met sjoemelsoftware in de autobranche toont aan dat er veel meer uitstoot van stikstofoxide en andere schadelijke stoffen is. Het wordt ook op kortere termijn niet beter. Daarnaast zijn de verkeersinschattingen gebaseerd op metingen van enkele jaren geleden op vergelijkbare plaatsen. In 2015 zijn er veel meer files op de snelwegen door het aantrekken van de economie. De grenswaarden zullen substantieel worden overschreden, omdat er geen enkele reële schatting kan worden gemaakt voor het gebied waar de A15 wordt doorgetrokken. Milieu en leefbaarheid worden op het spel gezet ondanks dat er andere mogelijkheden zijn. Wanneer het goederenvervoer over de Betuwelijn en de huidige waterroutes wordt uitgebreid, zullen de grote aantallen vrachtwagens sterk afnemen*

Het RIVM is verantwoordelijk voor de nationale inventarisatie van emissies (Emissie-registratie). De mate van uitstoot van luchtverontreinigende stoffen van voertuigen is nodig om de verkeersbijdrage aan de lokale concentratie te bepalen. Dit zijn de zogenaamde emissiefactoren. De emissiefactoren voor toekomstige jaren zijn bepaald op basis van vigerend beleid en technologische ontwikkelingen. Jaarlijks vindt er door RIVM (in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving) een update plaats van de emissiefactoren van voertuigen. Hierbij worden uitkomsten van praktijkonderzoek toegepast, waardoor recente schandalen weinig effect hebben op de emissiefactoren. Met de emissiefactoren worden de emissies (uitstoot) van het verkeer berekend en vervolgens de concentraties fijn stof en stikstofdioxide

in de lucht.

In Nederland toetsen we voor fijn stof en stikstofoxiden aan normen uit de Europese Richtlijn. Deze normen stellen niet alleen eisen aan jaargemiddelde concentraties. Voor NO₂ zijn er tevens eisen aan uurgemiddelde concentraties en voor PM₁₀ gelden eisen aan etmaalgemiddelde concentraties. Voor ultra fijn stof en voor roet zijn nog geen normen beschikbaar voor het beoordelen van luchtkwaliteit.

De verkeersprognoses bij het ontwerptraacébesluit zijn gebaseerd op het hoge economische groeiscenario (Global Economy) van het Centraal Plan Bureau. Voor het tracébesluit zijn de verkeersprognoses geactualiseerd op basis van het nieuwe hoge WLO-scenario van het CPB. Het verkeersmodel houdt ook rekening met de vervoerwijzekeuze. Door consequent uit te gaan van het hoogste groeiscenario, is de kans op onderschatting van de effecten het kleinst. Trajecten waar reeds besloten is tot het invoeren van 130 km/h, zijn ook als zodanig meegenomen in de modellen.

4.5.37 *Sinds 2015 monitort RWS luchtkwaliteit. Zodra de geldende norm voor PM_{2.5} van 25 microgram per kubieke meter wordt overschreden, worden maatregelen genomen. Als dat niet kan, is RWS bevoegd de norm plaatselijk aan te passen. Participant wil:*

- *op de hoogte worden gehouden van de monitoringsresultaten;*
- *weten wat volgens RWS richtlijnen wel/niet betaalbaar is;*
- *weten hoe wijzigingen in berekening, methodiek en/of metingen van maximale uitstoot van stikstofoxiden worden bijgehouden en openbaar gemaakt?*
- *een vast meetpunt voor monitoren van fijn stof langs het traject., met name voor PM_{2,5} en kleiner, vanwege de zeer schadelijke gezondheidseffecten. Zeker nu het gebruik van fossiele brandstoffen toe te lijkt gaan nemen door de daling van de olieprijs.*
- *RWS zal hierdoor passende maatregelen moeten nemen.*

Via het landelijk instrumentarium NSL-Monitoringstool wordt sinds 2009 jaarlijks bijgehouden wat de luchtkwaliteit in Nederland is. Hierbij wordt rekening gehouden met de meest recente inzichten en ontwikkelingen en worden de berekeningen van het gepasseerd jaar getoetst aan meetresultaten. De resultaten van de Monitoringstool worden jaarlijks openbaar gemaakt via www.nsl-monitoring.nl en de monitoringsrapportage. Voor PM_{2,5} worden geen overschrijdingen berekend. Daarnaast is de minister niet, zoals inspreker stelt, bevoegd om normen aan te passen. De normen voor PM_{2,5} volgen uit de Europese Richtlijn.

4.5.38 *Het is voor de projectorganisatie makkelijk zeggen dat het wel meevalt met de uitstoot van fijn stof. Inderdaad vallen de (virtuele) metingen binnen de normen. Zo lang je windrichting en windsnelheid maar niet meeneemt. Maar: in Lingewaard zitten mensen straks dag en nacht in de ongezonde lucht.*

De gevolgen die de A15 heeft voor de luchtkwaliteit zijn ten behoeve van de Trajectnota/MER in kaart gebracht. Bij het berekenen van de luchtkwaliteit is rekening gehouden met de overheersende windrichting. Hierdoor zijn de berekende concentraties ten noordoosten van de weg doorgaans iets hoger dan op dezelfde afstand aan de zuidwestelijke zijde van de weg.

Hoewel er sprake is van toename van concentraties rondom het tracé ten opzichte van andere varianten, blijven de concentraties (ruim) onder de normen van de Wet milieubeheer. Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen.

4.5.39 *Participanten maken zich zorgen over de effecten van de A15 op de luchtkwaliteit vanwege een astmatische aandoening of longziekte.*

In de Wet milieubeheer zijn normen voor de luchtkwaliteit opgenomen. Ze zijn gebaseerd op Europese richtlijnen. Die normen (waaronder de normen voor fijn stof) zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen. Bij het vaststellen van de wettelijke normen zijn gezondheidsrisico's meegenomen, zodat bij het voldoen aan de normen nadelige effecten op de gezondheid in belangrijke mate worden voorkomen. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) onder IB nr. 1901. Dit waarborgt dat tijdig aan de normen wordt voldaan, ook in het studiegebied.

Wegverkeer draagt minder dan 10% bij aan de fijn stofemissie in Nederland (bron: Dossier Fijn stof, RIVM 2013, pag. 30 en GCN rapport 2016, pag. 54). Op de kaart van www.NSL-monitoring.nl is te zien dat de bijdragen van het verkeer aan de fijn stofconcentraties in het gebied in het afgelopen jaar klein zijn in vergelijking tot de heersende achtergrondconcentraties. Ook in 2030, met de nieuwe A15, blijft de fijn stofbijdrage van het verkeer klein in vergelijking met de verwachte achtergrondconcentraties.

4.5.40 *Wanneer de A12 naar Knooppunt Oud-Dijk is verbreed en de A15 naar Oudbroeken is voltooid, zal de verkeersdrukke sterk toenemen. In de wijk in Didam waar participant 37 jaar woont, zijn in die periode veel mensen op relatief jonge leeftijd aan kanker gestorven. Hij vermoedt dat dit te maken heeft met de fijn stof afkomstig van het verkeer op de A12. Medische gegevens die hij heeft opgevraagd, worden echter niet verstrekt. Dat er wordt gesjoemeld met de cijfers van de uitstoot van fijn stof, blijkt uit het recente Volkswagenschandaal. Het is veel erger dan wordt beweerd. Zijn verzoek is om een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur in te stellen om de uitstoot van fijn stof te verminderen.*

De maximumsnelheid op Nederlandse snelwegen is 130 km/h. Op diverse plekken en tijden geldt een lagere limiet. Dit heeft te maken met de verkeersveiligheid of met kunnen voldoen aan wettelijke normen voor lucht, geluid of natuur. Een beperking van de rijsnelheid zal een positief effect hebben op het geluidniveau en uitstoot. Beperking van de snelheid naar 100 km/uur is niet nodig omdat in het gebied wordt voldaan aan alle wettelijke eisen met betrekking tot geluidhinder en luchtkwaliteit.

4.5.41 *Participant vraagt zich af hoe het mogelijk is dat er geen scholen mogen worden gebouwd binnen een afstand van 250 meter van een snelweg, maar de nieuwe A15 raketings langs bebouwing mag worden aangelegd.*

Scholen kunnen niet gebouwd/opgericht worden binnen 300 meter afstand van de rand van een rijksweg als tegelijkertijd op die locaties de normen voor fijn stof en stikstofdioxide (bijna) worden overschreven en als tegelijkertijd het aantal blootgestelden met de nieuwe bestemming zou toenemen. De normen voor fijn stof en stikstofdioxide worden niet (bijna) overschreden. Daarmee doet zich deze situatie hier niet voor.

4.6 **Geluid algemeen**

In paragraaf 4.6 en 4.7 van deze Nota van Antwoord worden zienswijzen beantwoord die betrekking hebben op het aspect geluid. In paragraaf 4.6 wordt in detail ingegaan op een aantal veelvoorkomende vragen rond geluid. In de volgende paragraaf gaan we specifiek in op geluidsvragen uit afzonderlijke zienswijzen. Algemene

informatie over het wettelijk kader en de in het onderzoek gehanteerde procedures staan in bijlage 2 van (de toelichting op) het tracébesluit.

Niet alle woningen zitten in het onderzoek

Diverse insprekers vinden het vreemd dat hun woning niet in het akoestisch onderzoek is betrokken terwijl ze wel verwachten geluidhinder te ondervinden van de nieuwe weg. Conform de Wet milieubeheer bedraagt de voorkeurswaarde voor geluidgevoelige objecten 50 decibel (dB). Dit betekent dat geluidgevoelige objecten waar de geluidbelasting 50 dB of minder is, voldoen aan de wettelijke normen.

Om te kunnen bepalen welke geluidgevoelig objecten in het onderzoek moeten worden meegenomen, is een gedetailleerd akoestisch rekenmodel opgebouwd. Dit model gaat uit van de situatie zonder aanvullende geluidbeperkende maatregelen: de standaard akoestische kwaliteit. Alle geluidgevoelige objecten die in deze situatie te maken hebben met een geluidbelasting boven 50 dB, zijn in het akoestisch onderzoek betrokken. De toetsing van deze objecten, met daarbij de berekende geluidbelastingen in de verschillende situaties, is opgenomen in bijlage C van het deelrapport Specifiek.

Bij bovenstaande geluidgevoelige objecten is er conform het wettelijk kader van de Wet milieubeheer naar gestreefd om de geluidbelasting met doelmatige maatregelen terug te brengen naar de voorkeurswaarde van 50 dB. De geluidbelasting van woningen die niet in bijlage C van het deelrapport Specifiek zijn opgenomen, is lager dan de voorkeurswaarde van 50 dB.

Geluidbelasting wordt berekend, niet gemeten

Veel insprekers zijn van mening dat geluidberekeningen met modellen niet toereikend zijn om een realistisch beeld te krijgen van de toekomstige geluidbelasting. Rekenmodellen zijn gebaseerd op aannames, dus er moeten controlemetingen worden uitgevoerd.

Er zijn diverse redenen om gebruik te maken van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie.

- *toekomstige situaties zijn niet te meten;*
- *de wettelijke geluidnormen zijn gebaseerd op het gemiddelde over het gehele jaar. Tijdens een geluidmeting zullen deze gemiddelde omstandigheden qua verkeersaanbod en weersomstandigheden zich niet vaak voordoen. Dat betekent dat de tijdens metingen geregistreerde geluidniveaus altijd aan de hand van berekeningen moeten worden gecorrigeerd naar deze gemiddelde omstandigheden;*
- *het onderzoeken van mogelijke geluidsmaatregelen zonder gedetailleerde modelberekeningen is niet goed mogelijk.*

Voor het tracébesluit worden de geluidproductieplafonds vastgesteld en wordt de projectsituatie opgenomen in het geluidregister. Dat gebeurt op basis van de informatie uit het akoestisch onderzoek bij het besluit. Na realisatie van project VIA15 zal jaarlijks gecontroleerd worden of de geluidproductieplafonds worden overschreden. Is dat het geval, dan moet Rijkswaterstaat onderzoeken of de overschrijdingen met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kunnen worden voorkomen. Bij gebleken doelmatigheid zal Rijkswaterstaat deze maatregelen moeten treffen.

Overigens zijn de onderzoeken verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012), hoofdstuk 3.

Doelmatige maatregelen lijken willekeurig

Diverse insprekers geven aan dat het niet duidelijk is waarom er bij hun woning

geen maatregelen wordt getroffen, terwijl op ogenschijnlijk vergelijkbare plekken wel maatregelen worden getroffen. De verklaring ligt in de (financiële) doelmatigheid van maatregelen. Als uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting bij een geluidgevoelig object in de toekomstige situatie hoger is dan de wettelijke toetswaarde, dan geldt een wettelijke plicht om te onderzoeken of het mogelijk is om de geluidbelasting met financieel doelmatige maatregelen terug te brengen tot deze toetswaarde.

In eerste instantie worden hierbij bronmaatregelen overwogen, zoals de toepassing van het stillere wegdek tweelaags zoab. Blijft er ondanks een dergelijke maatregel sprake van overschrijdingen, dan wordt plaatsing van geluidschermen overwogen. Deze afweging vindt plaats op basis van de regelgeving uit het Besluit geluid milieu-beheer en de Regeling geluid milieubeheer. Deze methodiek, ook wel het doelmatigheids criterium (DMC) genoemd, houdt rekening met de hoogte van geluidbelasting op de woningen, het aantal woningen dat van de maatregel profiteert, de geluidreductie die de maatregel oplevert en de kosten van de maatregel. Op grond daarvan is beoordeeld of het financieel doelmatig is om een maatregel toe te passen. Vaak blijken maatregelen bij verspreid gelegen woningen niet doelmatig en bij woonkernen, met veel woningen, wel.

Gevelisolatie voor woningen

Het is niet voor iedereen duidelijk wat er na het tracébesluit gebeurt met woningen waarbij niet voldaan wordt aan de wettelijke toetswaarde. Stel dat er geen doelmatige maatregelen kunnen worden getroffen of de geluidbelasting bij een geluidgevoelig object blijft ook met doelmatige maatregelen boven de toetswaarde, dan vindt extra onderzoek plaats. Rijkswaterstaat moet dan onderzoeken of de geluidbelasting binnen in de woning niet hoger is dan de wettelijke normen voor de geluidbelasting in het object (de binnenwaarde).

Wordt de binnenwaarde overschreden, dan treft Rijkswaterstaat maatregelen aan het object waardoor de geluidbelasting in de woning verlaagd wordt. De kosten van deze voorzieningen zijn voor rekening van Rijkswaterstaat, tenzij sprake is van achterstallig onderhoud. De eigenaar/bewoner heeft daarbij altijd het recht de aangeboden voorzieningen te weigeren. De te treffen maatregelen moeten binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van het tracébesluit worden uitgevoerd.

Jaarlijkse naleving van GPP's

Hoe duurzaam is het besluit? Diverse participanten vragen zich af of de in het kader van het tracébesluit te treffen maatregelen voldoende zijn met het oog op een mogelijke toekomstige verkeertoename op de A15. Het is niet duidelijk hoe het effect van de maatregelen in het besluit is geborgd.

Voor het tracébesluit van ViA15 worden de geluidproductieplafonds vastgesteld en wordt de projectsituatie opgenomen in het geluidregister op basis van de informatie uit het akoestisch onderzoek bij het besluit. Artikel 11.22 van de Wet milieubeheer stelt dat Rijkswaterstaat jaarlijks een nalevingsrapportage moet opleveren waarin verslag wordt gedaan van het onderzoek naar de geluidproductie in het voorgaande jaar. Na realisatie van de ViA15 moet jaarlijks worden nagegaan of met de verkeersgegevens van het jaar ervoor deze geluidproductieplafonds dreigen te worden overschreden. Is dit het geval, dan zal Rijkswaterstaat moeten onderzoeken of deze overschrijdingen met financieel doelmatige geluidbeperkende maatregelen kunnen worden voorkomen. Bij gebleken doelmatigheid zal Rijkswaterstaat deze maatregelen treffen.

In de Wet milieubeheer is ook opgenomen dat de rekenuitkomsten gevalideerd moeten worden door metingen langs de weg. Het RIVM voert daartoe een doorlopend meetprogramma uit. Hierbij wordt steekproefsgewijs de gemeten geluidproductie van referentiepunten vergeleken met de berekende geluidproductie. Verschillen tussen de gemeten en berekende waarden hebben geen directe juridische con-

sequenties in de naleving van de plafonds. Wel kunnen verschillen aanleiding geven voor nader onderzoek naar de gehanteerde uitgangspunten en rekenmethoden die voor de wettelijke berekening worden gebruikt.

Betrouwbaarheid van het akoestisch rekenmodel

Veel insprekers zien niet goed in hoe diverse factoren die de geluidbelasting kunnen beïnvloeden zijn opgenomen in de rekenmodellen die in het akoestisch onderzoek zijn gehanteerd.

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gerekend met gedetailleerde akoestische rekenmodellen die zijn opgebouwd conform de wettelijk voorgeschreven Standaard Rekenmethode 2. In deze rekenmethodiek zijn de voorschriften verwerkt, zoals die in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012) zijn opgenomen. In de gehanteerde akoestische rekenmodellen zijn alle kenmerken van de weg (de verwachte hoeveelheid verkeer, snelheid, verharding en wegligging) en de omgeving (hoogteligging, gebouwen, afscherpende voorzieningen) opgenomen. De gehanteerde rekenmethodiek is aan de hand van metingen gekalibreerd, zodat de berekende waarden over het algemeen goed overeenkomen met de werkelijk optredende geluidbelastingen.

In het RMG2012 is daarnaast gedetailleerd beschreven met welke specifieke aspecten rekening moet worden gehouden. Hieronder worden enkele van deze aspecten nader toegelicht.

Meteorologische omstandigheden

Ten aanzien van de windrichting is voorgeschreven dat met de landelijk gemiddelde weersituatie rekening moet worden gehouden en niet met de meest voorkomende windrichting op een bepaalde locatie. De berekening van het geluidniveau is in eerste instantie gebaseerd op een situatie onder meewindcondities. Dat wil zeggen dat de wind vanaf de bron richting de ontvanger waait.

Om te komen tot een jaargemiddelde meteorologische situatie in Nederland wordt op het berekende geluidniveau een aftrek toegepast: de meteocorrectieterm (Cm). Op deze manier worden de effecten van meteorologische omstandigheden op de berekende geluidbelasting gecorrigeerd.

Hellingcorrectie

In het RMG2012 is opgenomen dat de extra geluidemissie van verkeer dat tegen een helling op rijdt, de zogenaamde hellingcorrectie, in rekening moet worden gebracht als de weg over tenminste 6 meter stijgt met een helling van 3% of meer. Aangezien in het ontwerp van de rijksweg nergens hellingen voorkomen die 3% of meer bedragen, is de hellingcorrectie in dit akoestisch onderzoek niet meegenomen.

Optrekcorrectie

De optrekcorrectie wordt toegepast bij situaties waar extra geluidemissie wordt verwacht vanwege afremmend of optrekkend verkeer. In de berekeningen wordt deze correctie in rekening gebracht bij situaties waar de gemiddelde snelheid van de voertuigen ten minste wordt gehalveerd, bijvoorbeeld bij kruispunten en rotondes.

Op de rijksweg A15 komen dergelijke situaties niet voor; er is dan ook geen optrekcorrectie in rekening gebracht. Op de aansluitende wegen komen deze situaties wel voor, daarbij is de optrekcorrectie bij kruispunten en rotondes toegepast.

Weerkaatsing van geluid tegen geluidschermen

Diverse insprekers vrezen dat de aanleg van nieuwe geluidschermen aan de overzijde van de weg leidt tot een extra toename van de geluidbelasting bij hun woning.

In de berekening van de geluidbelasting en de toetsing daarvan aan de wettelijke toetswaarden zijn de effecten van de weerkaatsing van geluid tegen de geluid-

schermen meegenomen. Bij nieuw te bouwen geluidschermen is ervan uitgegaan dat de wegzijde van de geluidschermen absorberend wordt uitgevoerd. Dit zorgt ervoor dat circa 80% van het invallende geluid wordt geabsorbeerd. Voor de bestaande geluidschermen langs de Betuweroute is in het tracébesluit de werkelijke absorptie van de schermen in rekening gebracht. Het merendeel van deze schermen is aan de bewonerszijde reflecterend uitgevoerd en een klein deel absorberend.

Meer geluid door de hoge ligging van de brug

Veel participanten vragen zich af wat het geluideffect is van de brug over het Pannerdensch kanaal en hoe deze hoge ligging van het tracé verwerkt is in het akoestisch onderzoek. De hoge ligging van de brug over het Pannerdensch kanaal leidt ertoe dat het geluid van dat deel van de weg verder draagt dan een weg die op maaiveld ligt. De bodemdemping is hier minder. Bodemdemping is het verschijnsel dat geluid wordt afgezwakt doordat een deel van de energie wordt geabsorbeerd door de (begroeide) bodem. Als er sprake is van een zachte bodem, zoals een weiland, is er sprake van een grotere absorptie dan bij een harde bodem, zoals een wateroppervlak. Over hard oppervlak 'draagt' het geluid verder.

In de akoestische rekenmodellen zijn de harde bodemgebieden zoals wegen, wateroppervlakken en woonwijken opgenomen. Hierdoor wordt een hogere geluidbelasting bij de geluidgevoelige objecten berekend dan wanneer het gehele gebied 'zacht' zou zijn gemodelleerd. Bij de demping van geluid is ook de hoogteligging van de weg van belang: als de weg hoog ligt, zal het geluid vanaf de weg op een grotere hoogte richting de ontvanger stralen en daardoor minder door de bodem worden gedempt. In de akoestische rekenmodellen is de hoogteligging van de weg direct uit het ontwerp overgenomen zodat dit effect op een juiste manier berekend is.

Hoewel het detailontwerp van de brug nog niet bekend is, zijn er in het akoestisch onderzoek uitgangspunten gehanteerd rond tot de uitstraling van geluid die ook worden meegenomen in de uitvraag richting de aannemer die de brug gaat bouwen. Op die manier is geborgd dat de geluidbelasting van de brug in lijn is met de geluidbelasting die op basis van de uitgangspunten is berekend. Bij het berekenen van de geluidbelasting als gevolg van de rijksweg A15 zijn deze effecten meegenomen bij de toetsing aan de wettelijke toetswaarden.

Vanwege de lengte van de brug is het onvermijdelijk dat er een overgang tussen de brug en het aansluitende baanlichaam moet worden gemaakt. De brug moet ruimte hebben om te kunnen 'werken' bij wisselende klimatologische omstandigheden. Op de overgang van het baanlichaam naar de brug wordt de stilste voegovergang toegepast die op dit moment vanwege bewezen effect en duurzaamheid bij bruggen in Nederland kan worden toegepast. Bij de aanbesteding van het werk zullen geluidseisen ten aanzien van de voegovergangen worden gesteld. Helaas is het technisch onmogelijk om het geluid van voegovergangen helemaal weg te nemen; een voegovergang is altijd een onderbreking in het wegdek. De geluideis zorgt weliswaar voor de meest duurzaam stille oplossing, maar die kan wel hoorbaar zijn. Het geluid als gevolg van de voegovergang is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. De reden hiervoor is dat het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg 2012) hierin niet voorziet. Het Rmg 2012 schrijft voor alleen het gemiddelde geluidsniveau van het wegverkeer in beeld te brengen. Het effect van een voegovergang op deze geluidsniveaus blijft veelal beperkt tot een maximale toename van circa 2 dB(A) zeer dicht bij de weg. Op grotere afstand hebben de voegovergangen nauwelijks invloed.

Beter schermen dan wallen

Veel insprekers vragen zich af of een geluidscherm effectiever is dan een geluidwal. Het antwoord is dat een geluidscherm in de regel inderdaad effectiever is dan een geluidwal. Het scherm kan dicht op de weg worden geplaatst, terwijl de top van de geluidwal, vanwege de schuine hellingen, op grotere afstand komt te liggen. Een wal met dezelfde hoogte als een scherm heeft vanwege zijn vormgeving en ligging ten opzichte van de weg een minder grote afscherpende werking. Het is echter moge-

lijk om met een geluidwal dezelfde mate van afscherming te bereiken als bij een geluidscherm: de wal zal dan hoger moeten zijn dan het scherm. Beide maatregelen zijn dan even effectief.

In het tracébesluit is met het oog op landschappelijke inpassing voor diverse locaties een geluidwal of een combinatie van een geluidwal met een geluidscherm opgenomen. Ter hoogte van Bommel en de Kerkakkers bijvoorbeeld, wordt in het project een combinatie van een geluidwal met daarop een geluidscherm als doelmatige maatregel voorgesteld. Met deze maatregel worden alle overschrijdingen van de toetswaarde weggenomen en wordt voldaan aan de wettelijke normen.

Cumulatie met geluid van andere bronnen

Voor diverse insprekers is het niet duidelijk op welke manier de cumulatieve geluidbelasting in het akoestisch onderzoek is beschouwd. In het akoestisch onderzoek zijn de ingrepen aan de rijksweg en aan de onderliggende wegen eerst afzonderlijk getoetst aan het daarvoor geldende wettelijke kader. Voor rijkswegen is dat de Wet milieubeheer, voor onderliggende wegen is dat de Wet geluidhinder.

Hebben doelmatige maatregelen onvoldoende effect op het terugdringen van de geluidbelasting tot de toetswaarde, dan geldt er een wettelijke plicht om de cumulatieve geluidbelasting in beeld te brengen en te beoordelen of er aanvullende maatregelen moeten worden getroffen om de waarde te verlagen. Daarbij wordt in eerste instantie gekeken of de maatregelen (uitgedrukt in maatregelpunten) die op en langs de rijksweg zijn opgenomen, ook op of langs een andere bron ingezet kunnen worden om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Is dat niet mogelijk, dan wordt de cumulatieve geluidbelasting getoetst aan de maximaal toegestane waarde voor wegverkeer, te weten 65 dB. Wordt deze overschreden, dan is dat aanleiding voor het overwegen van aanvullende geluidbeperkende maatregelen.

Op een aantal plaatsen is door het project sprake van een toekomstige geluidbelasting die dankzij de geluidbeperkende maatregelen weliswaar wordt verlaagd, maar nog steeds hoger is dan 65 dB. Omdat voor dergelijke locaties de geluidbelasting al wordt verlaagd, zijn geen maatregelen onderzocht om deze verder terug te brengen tot 65 dB. In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat er geen mogelijkheden zijn om de doelmatige maatregelen op of langs andere bronnen te plaatsen. Er zijn geen aanvullende maatregelen voorgesteld om de cumulatieve geluidbelastingen te verlagen.

Verlagen maximumsnelheid om geluidoverlast te beperken

Diverse insprekers stellen voor om de maximumsnelheid op de rijksweg te verlagen en daarmee de geluidoverlast te verminderen. Vanuit landelijk beleid is een afwijkend snelheidsregime op de rijkswegen die deel uitmaken van de ViA15 niet wenselijk. De geluidwinst bij het verlagen van de maximumsnelheid is bovendien beperkt. Dat komt omdat vrachtverkeer de grootste bijdrage levert aan de totale geluidbelasting. En vrachtwagens blijven bij een verlaging van de maximumsnelheid met dezelfde snelheid rijden.

Effect van beplanting op geluid

Het beeld bestaat dat beplanting een rol kan vervullen als geluidbeperkende maatregel. Feit is dat beplanting (struiken en bomen) nauwelijks geluid absorberen. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Het geluidreducerend effect van beplanting en dus gering en daarbij ook nog eens afhankelijk van het type beplanting. Daarom is in de rekenmethodieken met beplanting geen rekening gehouden.

Wel is het vaak zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting. Bomen en struiken onttrekken de geluidbron aan het zicht, geluid wordt dan als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de

weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.

Verhoging maximumsnelheid naar 130 km/u

Op de bestaande A12 en A15 worden de snelheden in dit project niet verhoogd, de huidige maximumsnelheden zijn ook in de toekomstige situatie gehanteerd. Van welke maximumsnelheid is uitgegaan, is te zien in bijlage A kaartblad 3 'Overzicht snelheden' van het deelrapport Specifiek. Voor het nieuw aan te leggen wegdeel van de A15 wordt de landelijke maximumsnelheid van 130 km/u gehanteerd. De geluidbeperkende, doelmatige maatregelen die in het akoestisch onderzoek zijn bepaald, zijn gebaseerd op de toekomstige situatie (2033) en deze snelheden.

Geluidreductie en onderhoud tweelaags zoab

Diverse insprekers geven aan dat tweelaags zoab snel vervuilt en dan zijn geluidreducerende werking verliest. Rijkswaterstaat heeft als beheerder van de rijkswegen de verantwoordelijkheid dat de staat en het onderhoud van de weg op orde is en ook blijft in de toekomst. Het tijdig repareren van tweelaags zoab valt ook onder deze verantwoordelijkheid. In de praktijk is gebleken dat tweelaags zoab vaker moet worden vervangen dan enkellaags zoab. Daarmee wordt ook de akoestische kwaliteit geborgd.

Het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is verricht conform het RMG2012, waarin onder andere de akoestische kwaliteit van tweelaags zoab is vastgelegd. Deze akoestische kwaliteit is een gemiddelde waarde voor de levensduur van het tweelaags zoab. Direct na aanleg zal de geluidreductie van het wegdek meer zijn dan aan het einde van de levensduur.

Stiltegebied

Diverse insprekers geven aan het vreemd te vinden dat er geen maatregelen getroffen worden om de toename van de geluidbelasting in het stiltegebied te compenseren. De bevoegdheid van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland om stiltegebieden aan te wijzen is gelegen in artikel 3.5.2, lid 2 van de Omgevingsverordening Gelderland. In deze verordening is aangegeven welke regels voor de stiltegebieden wordt gehanteerd. Als gevolg van de aanleg van de A15 zal de geluidbelasting in het stiltegebied toenemen, het gebied met een geluidbelasting van 40 dB of lager zal afnemen. Deze afname is niet in strijd met de provinciale verordening. Vanuit de regelgeving is er dan ook geen aanleiding om specifiek voor het stiltegebied geluidbeperkende maatregelen te treffen.

Door op het gehele tracé van de A15 een verharding van tweelaags zoab toe te passen wordt de impact van de A15 op het stiltegebied beperkt ten opzichte van de wegdekverharding die normaal gesproken wordt toegepast op rijkswegen. Een verdere beperking van de impact op het stiltegebied zou alleen kunnen worden bereikt door het plaatsen van een geluidscherm over een lengte van circa 3.300 meter aan de zuidzijde van de A15 en circa 1.500 meter aan de noordzijde. De kosten van dergelijke voorzieningen met deze afmetingen en de invloed ervan op het landschap staan niet in verhouding tot het doel en het toepassingsbereik van de verordening.

Gegeven het feit dat noch de Wet milieubeheer noch de Omgevingsverordening Gelderland een verplichting oplegt om maatregelen te treffen, wordt volstaan met de toepassing van tweelaags zoab op het gehele tracé.

4.7 Geluidspecifieke zienswijzen

4.7.1 *De geluidsoverlast wordt onderschat. Het geluidreducerend effect van de spoortunnel wordt teniet gedaan door de aanleg van een brug voor het wegverkeer.*

Voor het tracébesluit is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de effecten van de verbreding en de aanleg van de ViA15 te toetsen aan het wettelijk kader van de Wet

milieubeheer. Op basis van deze toetsing is een pakket aan doelmatige geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het tracébesluit.

De gehanteerde rekenmodellen voldoen aan het Reken- en meetvoorschrift geluid. Het RIVM voert geluidmetingen uit om dit reken- en meetvoorschrift te kalibreren. Daarmee is geborgd dat de geluidbelastingen correct worden bepaald en niet worden onderschat.

De keuze voor een brug in het tracé is vastgelegd in de voorkeursvariant zoals die door de minister van I&M is vastgesteld op basis van de Trajectnota/MER. Deze voorkeursvariant is gekozen na een zorgvuldig onderbouwde afweging van belangen (zie ook hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord). De aanleg van de brug leidt niet tot een verhoging van de geluidbelasting die wordt veroorzaakt door het verkeer van de Betuweroute dat door de spoortunnel gaat.

Bij de woning van inspreker zal de geluidbelasting na aanleg van de A15 zeker toenemen, maar niet hoger zijn dan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de vraag waarom niet alle woningen in het onderzoek zitten.

- 4.7.2 *Het verleggen van de Kamerstraat in zuidelijke richting tussen Engeveldsestraat en Helhoek zorgt ervoor dat schoolgaande jeugd dichters langs de bebouwing fietst. Dit leidt tot geluidoverlast.*

In het tracébesluit komt er een deksel op de bak bij Helhoek. De Kamerstraat wordt op dit deksel aangelegd en wordt niet verlegd. Er is dus geen sprake van een negatief effect zoals door inspreker benoemd.

- 4.7.3 *De verhoging van de Helhoek zal leiden tot extra geluidoverlast. Hier wordt een nieuwe sluisroute gecreëerd, die extra verkeer zal aantrekken. Het geluid van dit verkeer draagt ver, ook al omdat de bomen die er nu staan, worden verwijderd.*

De Helhoek wordt in het tracébesluit niet verhoogd. De nieuwe A15 zal deze locatie kruisen in een open bak met een deksel ter plaatse van Helhoek. De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer over de Helhoek zal niet toenemen als gevolg van een gewijzigde hoogteligging.

De bomen die ten behoeve van de aanleg van de A15 worden verwijderd, zouden vanwege de verdiepte ligging van de A15 geen noemenswaardig effect hebben op de geluidbelasting als ze zouden blijven staan.

Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat de aanleg van de A15 niet leidt tot grotere verkeersstromen over de Helhoek. Als dergelijke effecten toch optreden, heeft de gemeente Duiven aangegeven hiervoor passende maatregelen te zullen nemen.

- 4.7.4 *De brug bij het spoor zal ertoe leiden dat de treinen extra geluidoverlast veroorzaken.*

Ter hoogte van de brug in het tracé van de A15 ligt de spoorlijn in een tunnel. Meer naar het westen ligt de rijksweg ten zuiden van de spoorlijn en zijn er geen reflecterende elementen zoals geluidschermen die de geluidbelasting als gevolg van de spoorlijn zullen verhogen. Het is mogelijk dat de aanleg van de rijksweg, afhankelijk van de locatie, tot een geringe toename van de geluidbelasting kan leiden. Dit effect is meegenomen bij het beoordelen van de cumulatieve akoestische situatie. De woning van inspreker ligt op grote afstand van de brug; de brug zal daar niet leiden tot een hogere geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer.

- 4.7.5 *Op basis van geluidberekeningen wordt bepaald welke bewoners langs de A12 geluidwerende maatregelen krijgen. Maar op basis van berekeningen is de (verwachte) geluidsoverlast niet goed vast te stellen. In aanvulling op de berekeningen moeten ter plekke, dus bij de huizen, metingen worden gedaan. Ook moet rekening worden gehouden met de weersinvloeden. Waait de wind uit het westen, en dat is meestal het geval, dan is de geluidsoverlast voor bepaalde woningen groter dan van andere.*

Het wettelijk kader van de Wet milieubeheer heeft als uitgangspunt dat een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd op basis van berekeningen. In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is bovendien aangegeven hoe weersomstandigheden moeten worden meegenomen in de berekeningen. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende geluidvragen en -opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de vraag waarom in dergelijke onderzoeken wordt gerekend en de wijze waarop met meteorologische condities in het model wordt omgegaan.

- 4.7.6 *Er is onvoldoende gekeken naar de cumulatieve geluidsoverlast. Woning van participant ligt straks ingesloten tussen de (drukke) Helhoek, de spoorlijn Arnhem – Doetinchem en de A15. De geluidsoverlast is al hoog en wordt nog hoger.*

Door de aanleg van de A15 zal de geluidbelasting toenemen. In het tracébesluit komt er een deksel op de bak bij Helhoek en op de A15 wordt tweelaags zoab als bronmaatregel toegepast. De toekomstige geluidbelasting vanwege de A15 bij de woning van inspreker bedraagt daarmee maximaal 48 dB. Dat is lager dan de wettelijke voorkeurswaarde. Er is dan ook geen wettelijke aanleiding om bij deze woning te onderzoeken wat de cumulatieve geluidbelasting is.

- 4.7.7 *Participant wil graag inzicht in de berekeningen die nu openbaar zijn gemaakt van de te verwachten decibellen op de A15. Zijn deze berekeningen uitgevoerd door een onafhankelijk bureau? Zijn de effecten van de lussen in de weg, de windrichting en het optrekkend en afremmend verkeer meegenomen?*

De berekeningen zijn uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau dat niet gelieerd is aan het ministerie van IenM. De berekeningen zijn uitgevoerd met akoestische rekenmodellen die met speciale software kunnen worden ingezien. Tijdens de inspraakprocedure is op deze mogelijkheid gewezen. Ook in de beroepsprocedure bestaat deze mogelijkheid.

De uitgangspunten en de uitkomsten van de berekeningen zijn gepubliceerd in de rapportages van het akoestisch onderzoek en in de webviewer.

In de berekeningen zijn alle relevante kenmerken van de nieuw aan te leggen weg meegenomen. Het effect van voegovergangen tussen weg en brug is daarbij niet meegenomen, aangezien het effect van deze overgangen zeer plaatselijk is en gering. Bij de uitvoering zal de stilste voegovergang worden aangebracht die uit oogpunt van bewezen effect en duurzaamheid in Nederland kan worden toegepast. In paragraaf 4.6 zijn de uitgangspunten die voor de brug zijn gehanteerd nader toegeelicht.

Op de rijksweg is bij normaal gebruik geen sprake van optrekkend en afremmend verkeer. Hiervoor is dan ook geen toeslag meegenomen. De helling van de toeritten van de brug zijn minder dan 3%. Conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is ook hiervoor geen toeslag in rekening gebracht.

- 4.7.8 *Participant, woonachtig in de wijk Zonnemaat in Zevenaar, hoort het geluid van de treinen op de Betuweroute. Hij verwacht dat ook het verkeer op de A15 voor hem duidelijk hoorbaar zal zijn. Participant geeft aan het wenselijk te vinden dat er een*

extra dwarse oversteek (ecoduct) in het traject wordt opgenomen. Hij heeft gemerkt dat de viaducten van dwarswegen een geluiddempend effect hebben.

In de kern Zevenaar en dus ook bij de woning van participant is de geluidbelasting als gevolg van de nieuwe A15 nergens hoger dan 50 dB, de voorkeurswaarde van de Wet milieubeheer. Het verkeer van de A15 zal, afhankelijk van de weersomstandigheden en overige geluidbronnen in de omgeving, in meer of mindere mate hoorbaar zijn. De door participant genoemde dwarsverbindingen over de snelweg geven uitsluitend plaatselijk een geringe reductie van de geluidbelasting. Het aanleggen van dwarsverbindingen om daarmee een geluidbeperkende effect te bereiken is daarom in algemene zin niet zinvol en bovendien zeer kostbaar. Ook de grote afstand van kern Zevenaar tot de A15 speelt een rol in deze overweging.

4.7.9 *Er is gekozen voor een deksel op het tracé, met een 'gat' van zo'n 25 meter. Participant vraagt zich af of dit 'gat' nadelige geluidseffecten heeft. Ook wordt de maximale snelheid verhoogd. Participant stelt:*

- *Er heeft geen nulmeting plaatsgevonden. Het verkeersgeluid op de woning van participant is alleen met een akoestisch model ingeschat. De toename van het geluid is niet bekend.*
- *Er is geen inzicht gegeven in de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid.*

In het tracébesluit wordt het gat dichtgemaakt: over de gehele lengte van Helhoek wordt een deksel op de bak gelegd. Tussen het deksel en het spoorwegviaduct resteert nog een kleine opening op het diepste gedeelte van de bak. Het geringe effect van deze opening is meegenomen in de berekening van de geluidbelastingen in de omgeving. Als geluidbeperkende maatregelen wordt op de rand van de bak bovendien een geluidscherm met een hoogte van 1 meter geplaatst.

Het wettelijk kader van de Wet milieubeheer heeft als uitgangspunt dat een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd op basis van berekeningen, zie ook paragraaf 4.6. Hierin wordt nader in gegaan op veelvoorkomende geluidvragen en -opmerkingen uit de zienswijzen. In de berekeningen is uitgegaan van de wettelijke maximumsnelheid van 130 km/u. De toetsing aan de wettelijke normen is uitgevoerd op basis van deze snelheid.

4.7.10 *Participant wil graag de gegevens ontvangen van de geluidsbelasting vanaf de Helhoek tot aan de bebouwing in de wijk Zonnemaat.*

De geluidbelasting van de woningen vanaf de Helhoek en de wijk Zonnemaat die een toekomstige geluidbelasting hebben die hoger is dan 50 dB, zijn opgenomen in bijlage C van het deelrapport Specifiek en in de webviewer.

In de kern Zevenaar en dus ook bij woning van participant is de geluidbelasting als gevolg van de nieuwe A15 nergens hoger dan 50 dB, de voorkeurswaarde van de Wet milieubeheer. Bij de Helhoek is de geluidbelasting vanwege de verdiepte ligging, de deksel op de bak en de geluidbeperkende maatregelen maximaal 52 dB. Voor alle woningen met een toekomstige geluidbelasting die hoger is dan 50 dB wordt de geluidbelasting in de (bijlagen) van het deelrapport Specifiek gepresenteerd.

4.7.11 *De weg wordt verdiept aangelegd vanaf Helhoek tot aan knooppunt Oudbroeken. De uitkomende specie wordt verwerkt tot geluidswallen. Participant vraagt zich af of deze hetzelfde geluidreducerend effect hebben als een verticaal scherm. Wat is het verschil in kosten, in decibelcontouren? Participant ontvangt graag gegevens*

De wallen die langs de verdiepte ligging van het tracé tussen Helhoek en knooppunt Oudbroeken worden aangelegd, zijn primair bedoeld om de het zichtverstorende effect van de A15 te verminderen. Het geluidbeperkende effect van deze wallen is gering. Uit de afweging van doelmatige maatregelen is gebleken dat er op het traject tussen Helhoek en knooppunt Oudbroeken tweelaags zoab als geluidbeperkende maatregel kan worden aangelegd. Aanvullende maatregelen, zoals geluidwallen of -schermen om de geluidbelasting verder te verlagen zijn niet doelmatig gebleken. Er is geen verschil in kosten of contouren aan te geven tussen geluidschermen en geluidwallen.

4.7.12 *In hoeverre is ook de Betuwelijn bij de geluidsberekeningen betrokken? Waarom niet?*

Het akoestisch onderzoek richt zich primair op de geluidbelasting van de A15. De geluidbelasting als gevolg van de Betuwelijn is conform het wettelijk kader van de Wet milieubeheer pas in de afweging betrokken, als de geluidbelasting als gevolg van de A15 met geluidbeperkende maatregelen boven de voorkeurswaarde van 50 dB komt, zoals de Wet milieubeheer voorschrijft.

4.7.13 *De toetswaarde voor geluid wordt langs de te verbreden A12 al overschreden. Het extra verkeerslawaaï die de verbreding met zich meebrengt wordt niet afgevangen door een geluidscherm van slechts 1 meter hoog. Dat betekent dat bewoners zelf extra geluidwerende maatregelen moeten nemen. Maar dit is technisch gezien niet altijd mogelijk.*

Op dit moment worden de geldende geluidproductieplafonds ter hoogte van de woning van inspreker niet overschreden. Met de voorgenomen aanpassing van de weg worden de geluidproductieplafonds in de toekomst overschreden, met de toepassing van tweelaags zoab als bronmaatregel kan dit worden voorkomen.

De woning aan de Nieuwe Steeg is een zogenaamde saneringswoning, waarvoor maatregelen onderzocht moeten worden om de geluidbelasting terug te brengen naar 60 dB. Vanwege het beperkte aantal woningen op deze locatie is het budget voor geluidbeperkende maatregelen gering. Uit de afweging van doelmatige maatregelen is gebleken dat naast het toepassen van een stiller wegdek (tweelaags zoab) een geluidscherm met een hoogte van maximaal 1 meter hoog langs de A12 doelmatig is.

4.7.14 *Participant woont op circa 75 meter van de A12 en ondervindt veel geluidoverlast, vooral bij westenwind. Dat komt doordat de snelweg zich op oorhoogte bevindt en doordat het geluid weerkaatst op de kantoorgebouwen en de overzijde. De verwachting is dat het geluidniveau na verbreding nog hoger zal zijn. Welke geluidwerende maatregelen worden genomen en waar precies?*

Uit de afweging van doelmatige geluidbeperkende maatregelen is gebleken dat de overschrijdingen van de toetswaarden langs de A12 kunnen worden weggenomen met de toepassing van een stiller wegdek (tweelaags zoab) op alle rijbanen van de rijksweg. De toekomstige geluidbelasting bij de woning van participant bedraagt 64 dB; dat is 2 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Bij de berekening van deze geluidbelasting is het effect van reflecties op de kantoorgebouwen aan de overzijde van de weg meegenomen.

4.7.15 *De cumulatieve geluideffecten van de A15, de A12, de Betuweroute, het spoor Arnhem – Doetinchem en het onderliggend wegennet zijn buitensporig hoog, zeker in een stiltegebied.*

Als gevolg van de aanleg van de A15 zal de geluidbelasting in het stiltegebied toenemen, het gebied met een geluidbelasting van 40 dB of lager neemt af. Deze afname is niet in strijd met de provinciale verordening. Vanuit de regelgeving is er dan ook geen aanleiding om specifiek voor het stiltegebied geluidbeperkende maatregelen te treffen. Door op het gehele tracé van de A15 een verharding van tweelaags zoab toe te passen wordt de impact van de A15 op het stiltegebied beperkt ten opzichte van de wegdekverharding die normaal gesproken wordt toegepast op rijkswegen. Een verdere beperking van de impact op het stiltegebied zou alleen kunnen worden bereikt door de plaatsing van een geluidscherm over een lengte van circa 3.300 meter aan de zuidzijde van de A15 en van circa 1.500 meter aan de noordzijde. De kosten van dergelijke voorzieningen met deze afmetingen en de invloed ervan op het landschap, staan niet in verhouding tot het doel en het toepassingsbereik van de verordening.

Gegeven het feit dat noch de Wet milieubeheer noch de Omgevingsverordening Gelderland een verplichting oplegt om maatregelen te treffen, wordt volstaan met de toepassing van tweelaags zoab op het gehele tracé.

- 4.7.16 *De veelal westenwind die over de geplande brug waait en de beperkte bebouwing zullen geluidoverlast geven voor dorpsbewoners van Loo. Het geplande zoab wegdek voorkomt geluidoverlast onvoldoende. Neem nu extra geluid beperkende maatregelen in het brugontwerp mee, zodat dit niet achteraf gerealiseerd hoeft te worden. Wordt er gekeken naar geluidbeperkende maatregelen?*

Op de brug wordt tweelaags zoab als geluidbeperkende maatregel toegepast. Zoab is het stilste wegdek dat op dit moment breed wordt toegepast op de rijkswegen. Op basis van deze situatie, met de brug en tweelaags zoab, zijn de toekomstige geluidbelastingen in het dorp Loo als gevolg van het project niet hoger dan 50 dB, de voorkeurswaarde uit de Wet milieubeheer. Er is wettelijk gezien geen verplichting om aanvullende maatregelen te treffen om de geluidbelastingen verder te verlagen.

Op basis van de verkeersprognoses kan in ieder geval tot het jaar 2033 met deze maatregelen worden voldaan aan de wettelijke normen. Rijkswaterstaat heeft de wettelijke plicht om de geluidproductie van de weg na openstelling te monitoren. Mocht door bijvoorbeeld een grote toename van het verkeer de geluidproductie van de A15 hoger worden dan nu op basis van het tracébesluit is toegestaan, dan moet Rijkswaterstaat onderzoeken of deze overschrijdingen met aanvullende maatregelen kunnen worden weggenomen. Op de brug kunnen tegen die tijd dan mogelijk nog stillere wegdekken worden toegepast.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de jaarlijkse naleving van geluidproductieplafonds.

- 4.7.17 *De A15 komt op 77 meter afstand van de woning van participant te liggen. Volgens de informatie die participant heeft ontvangen, wordt er geluidoverlast verwacht boven het toegestane maximum. Participant wil geïnformeerd worden over wat dit voor hem zal betekenen.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker na het treffen van geluidbeperkende maatregelen maximaal 54 dB bedraagt. Dit is hoger dan de toetswaarde voor nieuwe wegaanleg, 50 dB, maar lager dan de maximale waarde van 65 dB die in het uiterste geval kan worden toegestaan. Bij een dergelijke geluidbelasting geldt dat Rijkswaterstaat verplicht is om te toetsen of de wettelijke normen voor de geluidbelasting in de woning (de binnenwaarde) niet worden overschreden.

Wordt de binnenwaarde overschreden, dan zal Rijkswaterstaat maatregelen aan het object treffen om de geluidbelasting te verlagen. De kosten van deze voorzieningen

zijn voor rekening van Rijkswaterstaat, tenzij sprake is van achterstallig onderhoud. De eigenaar/bewoner heeft daarbij altijd het recht de aangeboden voorzieningen te weigeren. De te treffen maatregelen moeten binnen 2 jaar na het onherroepelijk worden van het tracébesluit worden uitgevoerd.

- 4.7.18 *De nieuwe snelweg komt weliswaar verdiept te liggen (langs de wijk waar participant woont), maar omdat de wind vrijwel altijd uit het westen komt, zal dit extra geluidsoverlast veroorzaken.*

Als gevolg van de verdiepte ligging en de te treffen maatregelen is de geluidbelasting als gevolg van de nieuwe A15 in de kern Zevenaar, en dus ook bij woning van inspreker, nergens hoger dan 50 dB, de voorkeurswaarde van de Wet milieubeheer.

- 4.7.19 *De verbrede A12 wordt straks slechts deels voorzien van zoab en geluidschermen. Dat betekent dat een deel van de woningen langs het tracé straks geluidsoverlast ervaart. Participant woont aan de Broekstraat in Duiven en heeft nu ook al last van lawaai. Tijdens metingen 20 jaar geleden is toegezegd dat bij eventuele verbreding geluidschermen geplaatst zouden worden. Dat is nu toch niet het geval, waardoor de geluidsoverlast toeneemt en de waarde van de woning daalt. Tegelijkertijd krijgen bewoners in Zevenaar wel een geluidscherm. Dit onderscheid zou niet gemaakt mogen worden.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de geluidbelasting die op basis van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan, bij de woning van inspreker 66 dB bedraagt. Vanwege deze hoge geluidbelasting wordt de woning van inspreker als een te saneren situatie beschouwd en wordt ernaar gestreefd de geluidbelasting terug te brengen tot 60 dB.

Bij de woningen in de wijk achter de woning van inspreker, treedt er in de toekomstige situatie in het tracébesluit geen overschrijding van de toetswaarden meer op. Er is daarom geen noodzaak om voor die woningen aanvullende maatregelen te onderzoeken.

Aangezien het tweelaags zoab in het ontwerptracébesluit wel als geluidbeperkende maatregel was opgenomen, is deze maatregel overgenomen in het tracébesluit. Voor de woning van inspreker wordt tweelaags zoab als doelmatige maatregel toegepast over een lengte van 280 meter. Dit is minder dan de minimale lengte van 500 meter die vanuit het oogpunt van beheer en onderhoud vereist is. Gelet op het feit dat de maatregel voor deze woning aansluit op het tweelaags zoab dat vanuit het ontwerptracébesluit is overgenomen, kan deze maatregel voor de woning van inspreker worden toegepast. In vergelijking met het ontwerptracébesluit wordt het tweelaags zoab daarom in het tracébesluit tot 280 meter verder westelijk aangelegd.

Na toepassing van tweelaags zoab resteert alleen bij de woning van inspreker nog een overschrijding van de streefwaarde van 60 dB, aanvullende maatregelen zouden daardoor alleen voor deze woning moeten worden getroffen. Uit het onderzoek is gebleken dat deze aanvullende maatregelen niet doelmatig zijn. Met het tweelaags zoab is de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker nog 64 dB en dat is hoger dan de streefwaarde. In verband hiermee zal, na het onherroepelijk worden van het tracébesluit, een onderzoek naar de geluidbelasting in de woning worden uitgevoerd. Meer informatie over dit onderzoek is te vinden in paragraaf 4.6.

Het is niet duidelijk waaraan inspreker zijn opmerking over de toezegging voor schermen ontleent. Rijkswaterstaat heeft geen toezegging gedaan dat bij een eventuele verbreding geluidschermen geplaatst zouden worden. Dit is dan ook geen uitgangspunt geweest voor het tracébesluit. Het is niet gebruikelijk dat Rijkswaterstaat

in dergelijke projecten toezeggingen in deze vorm doet. Mogelijk duidt inspreker op de sanering onder de Wet geluidhinder. Voor rijkswegen is deze verplichting in 2012 naar de Wet milieubeheer overgeheveld voor woningen waar de sanering nog niet heeft plaatsgevonden. In hoofdstuk 6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport Specifiek is de financieel akoestische doelmatigheid van geluidmaatregelen bepaald voor saneringswoningen. Voor deze afweging is de vigerende wet- en regelgeving toegepast.

Elders in Zevenaar, ter hoogte van de woningen aan de Nieuwe Steeg, wordt in het tracébesluit wel een geluidscherm opgenomen. Op deze locatie is ook met tweelaags zoab nog sprake van een overschrijding van de toetswaarde bij een aantal woningen; daar is een extra maatregel in de vorm van een geluidscherm wel doelmatig gebleken. Dat heeft te maken met het aantal woningen op deze locatie en het feit dat de A12 daar de N336 hoog kruist. Vanwege de hoge ligging van de rijksweg heeft een scherm met een hoogte van 1 meter veel effect op de lager gelegen bebouwing.

- 4.7.20 *In hoeverre hebben huiseigenaren de mogelijkheid om zelf geluidswerende voorzieningen aan te brengen? Of mogen deze werkzaamheden alleen worden uitgevoerd door de geselecteerde aannemer?*

Binnen 2 jaar na het onherroepelijk worden van het project zal Rijkswaterstaat een onderzoek starten bij de woningen waarvoor in het tracébesluit is geconstateerd dat er ook met geluidbeperkende maatregelen nog overschrijdingen van de toetswaarde zijn. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door een landelijk gecoördineerd projectbureau, dat daarvoor vaste procedures heeft. Het is niet mogelijk om op kosten van Rijkswaterstaat zelf maatregelen te treffen.

- 4.7.21 *Participant heeft bericht gekregen dat het geluidsniveau aan de gevel te hoog is. Betekent dit dat het geluidsniveau op het terras en de camping ook te hoog is? Worden hier ook nog metingen verricht?*

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker maximaal 56 dB bedraagt, op de gevel van de tweede verdieping. Op de begane grond is de geluidbelasting maximaal 48 dB, dat is minder dan de voorkeurswaarde van 50 dB uit de Wet milieubeheer. De geluidbelasting op het campingterrein is niet onderzocht, aangezien dit geen geluidgevoelig object is. Naar verwachting zal de geluidbelasting op de camping niet hoger zijn dan 50 dB.

Het akoestisch onderzoek voor de woning is gebaseerd op berekeningen, er worden geen metingen verricht. In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder een toelichting op het berekenen van geluidbelastingen.

- 4.7.22 *Het voorziene geluidscherm langs de A12 ter hoogte van de zoutopslag is erg laag. Argument hiervoor is dat er langs dit gedeelte maar weinig mensen wonen. Daarmee wordt de indruk gewekt dat de gezondheid van deze mensen niet telt. Een laag scherm houdt geluid (en fijn stof) immers niet tegen. De geluidbelasting op de gevel is nu theoretisch berekend op 70 dB. Het is van belang dat er in aanvulling op de berekeningen ook gemeten wordt. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de verschillende weersomstandigheden en windrichtingen. En er moet in de woning gemeten worden. Door de geplande verwijdering van gebouwen en bosschages zal de geluidhinder verder toenemen.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker zonder aanvullende maatregelen 70 dB

bedraagt. Vanwege deze hoge geluidbelasting wordt de woning van inspreker als een te saneren situatie beschouwd en wordt ernaar gestreefd de geluidbelasting terug te brengen tot 60 dB.

Vanwege het beperkte aantal woningen op deze locatie is het budget voor geluidbeperkende maatregelen gering. Uit de afweging van doelmatige maatregelen is gebleken dat naast het toepassen van een stiller wegdek (tweelaags zoab) een geluidscherm met een hoogte van maximaal 1 meter hoog langs de A12 doelmatig is. Daarmee kan de geluidbelasting bij de woning tot 66 dB worden teruggebracht.

In deze geluidbelasting is het effect van de te verwijderen gebouwen meegenomen, het effect van beplanting niet. Struiken, bomen en andere vormen van beplanting absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Het geluidreducerend effect van beplanting is gering en ook afhankelijk van het type beplanting. Daarom wordt hiermee in de rekenmethodieken geen rekening gehouden.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd onder het wettelijk kader van de Wet milieubeheer en de bijbehorende voorschriften. De geluidbelastingen in het onderzoek zijn dus bepaald conform dit voorschrift.

Aangezien de geluidbelasting op de gevel van de woning na maatregelen hoger is dan de streefwaarde, zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een onderzoek naar het geluidniveau in de woning worden uitgevoerd.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder vragen over het doelmatigheidscriterium, het effect van beplanting en het vervolgonderzoek naar de geluidbelasting in de woning.

4.7.23 *De plaatsing van een geluidscherm aan de kant van Boerenhoek zal de geluidsoverlast aan de Lodderhoeksestraat doen toenemen. Aan de deze zijde moeten ook geluidwerende maatregelen worden getroffen, om de geluidsoverlast voor bewoners aan de Lodderhoeksestraat te beperken. Verwachting is dat het geluidniveau zonder maatregelen boven 50 dB zal uitkomen.*

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is de situatie ten noorden van de A15 bij de Lodderhoeksestraat nader onderzocht. Dit heeft in het tracébesluit geleid tot een geluidscherm met een lengte 250 meter en een hoogte van 1 meter aan de noordzijde van de A15. Dit is opgenomen in het tracébesluit. Het nieuwe scherm in het tracébesluit en het scherm aan de zuidzijde dat al in het ontwerptracébesluit was opgenomen, worden als een absorberend scherm uitgevoerd om reflecties van geluid zoveel mogelijk te voorkomen.

De geluidschermen in combinatie met het tweelaags zoab op de A15 kunnen niet voorkomen dat de geluidbelastingen bij de woningen van insprekers nog steeds hoger zijn dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Er zal daarom na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een onderzoek naar het geluidniveau in de woning worden uitgevoerd.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder vragen over het doelmatigheidscriterium en het vervolgonderzoek naar de geluidbelasting in woningen.

4.7.24 *In de huidige rekenmodellen rond geluidsoverlast zijn de dilatatievoegen niet meegenomen. Dilatatievoegen leiden tot extra geluidhinder. Bij het ontwerp van de brug moet hiermee rekening gehouden worden. Het brugdek moet dilatatievrij zijn*

(dus geen prefab dekconstructie). Participant wil geïnformeerd worden over de uitkomst van de rekenmodellen mét dilatatievoegen.

Vanwege de lengte van de brug zijn dilatatievoegen onvermijdelijk: de brug moet ruimte hebben om te kunnen 'werken' bij wisselende klimatologische omstandigheden. Op de overgang van het baanlichaam naar de brug wordt de stilste voegovergang gebruikt die op dit moment vanwege bewezen effect en duurzaamheid bij bruggen in Nederland kan worden toegepast. Bij de aanbesteding van het werk zullen geluideisen rond de voegovergangen worden gesteld. Helaas is het technisch onmogelijk om het geluid van voegovergangen helemaal wegnemen: een voegovergang is altijd een onderbreking in het wegdek. De geluideis zorgt weliswaar voor de meest duurzaam stille oplossing, maar die kan nog steeds hoorbaar zijn.

In de Nederlandse geluidwetgeving voor wegverkeer wordt aan de hinder ten gevolge van voegovergangen geen specifieke aandacht gegeven. De normstelling is gebaseerd op jaargemiddelde equivalente geluidniveaus. Het effect van een voegovergang op deze geluidniveaus blijft veelal beperkt tot een maximale toename van circa 2 dB(A) zeer dicht bij de weg. Op grotere afstand hebben de voegovergangen nauwelijks invloed.

Het is nog niet duidelijk wat de uitvoering van de brug zal zijn en op welke manier de dilatatievoegen vorm krijgen. Voor meer informatie over de vormgeving van de brug zie paragraaf 4.6.

- 4.7.25 *Het systeem van geluidafscherming vindt niet integraal plaats. Waar het aantal woningen in de omgeving van het tracé beperkt is, is sprake van een beperkte afscheiding of zelfs helemaal geen afscheiding. Waar geen/minder afscherming is, worden er aan de woningen maatregelen getroffen om in elk geval de voorgeschreven normen in de woning niet te overschrijden. Straks krijgen niet c.q. beperkt afgeschermd gebieden te maken met een hoge geluidbelasting. Het woonklimaat wordt daardoor ernstig verstoord.*

Het akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd onder het wettelijk kader van de Wet milieubeheer. Daarin wordt de toekomstige geluidbelasting getoetst aan de wettelijke toetswaarden. Als de toetswaarden worden overschreden wordt met het doelmatigheidscriterium een afweging gemaakt tussen kosten, bereikte geluidreductie en het aantal woningen dat ervan profiteert. Deze methodiek wordt landelijk op dezelfde manier gehanteerd. Op basis van deze afweging is ter hoogte van de Lodderhoeksestraat en Boerenhoek aan de zuidzijde van de A15 een scherm voorzien met een lengte van 620 meter en een hoogte van 2 meter, op de rand van de brug.

In combinatie met het tweelaags zoab op de A15 zijn de geluidbelastingen bij de woningen van insprekers lager dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Daarmee wordt voldaan aan de toetswaarde. De aanleg van de A15 leidt tot een toename van de geluidbelasting en een mogelijke verstoring van het woonklimaat, maar blijft binnen de normen zoals gesteld in de Wet milieubeheer. Er is dus geen sprake van een onaanvaardbare verstoring van het woonklimaat.

- 4.7.26 *Participant valt volgens de berekeningen net buiten de grens voor geluidwerende maatregelen. Participant verwacht echter dat tijdens piekmomenten de geluidgrens wel degelijk overschreden zal worden. Zeker in combinatie met het geluid van de trein. Naarmate de tijd vordert en het asfalt slijt, zal ook de geluidoverlast van de weg toenemen. Participant wil een hermeting van het verwachte geluidniveau en eist compensatie op het moment dat blijkt dat het geluid de maximale grens gaat overschrijden.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij toepassing van tweelaags zoab op de A15 bij de woning van in-

spreker maximaal 49 dB bedraagt. Het gaat hierbij om een gemiddelde geluidbelasting over de hele dag, gebaseerd op een gemiddelde verkeersintensiteit voor het hele jaar. Eventuele piekmomenten zijn in dit gemiddelde opgenomen.

De geluidbelasting die door de A15 wordt veroorzaakt, wordt op basis van de gegevens van de toekomstige situatie met het project vastgelegd als zogenaamde geluidproductieplafonds. Rijkswaterstaat heeft de wettelijke plicht om de geluidproductie van de weg na openstelling jaarlijks te monitoren. Als deze plafonds dreigen te worden overschreden, moet Rijkswaterstaat onderzoeken of deze overschrijdingen met doelmatige maatregelen kunnen worden voorkomen. Het wettelijk kader van de Wet milieubeheer is bovendien primair gericht op gemiddelde geluidbelastingen. Pas als niet aan de toetswaarde vanwege die bron kan worden voldaan, moet de cumulatieve geluidbelasting worden getoetst. Dat is bij de woning van inspreker niet het geval.

Slijtage van asfalt treedt op. Daarom is in de berekeningen rekening gehouden met een gemiddelde geluidproductie over de periode van de levensduur van het asfalt. Direct na de aanleg van het wegdek zal het asfalt meer geluid absorberen, aan het einde van de levensduur zal de geluidabsorptie minder zijn.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder vragen over de jaarlijkse naleving van GPP's en de geluidreductie en het onderhoud van tweelaags zoab.

- 4.7.27 *De geluidswal van 6 meter hoog die is voorzien bij Bemmelen dringt het geluid nog meer richting Huissen en Angeren. Dit vraagt om aanvullende maatregelen.*
- De geluidswal bij Bemmelen ligt op grote afstand van de kernen Huissen en Angeren. Aangezien de geluidswal absorberend zal worden uitgevoerd, is het niet aannemelijk dat de geringe reflectie die dan nog overblijft van deze wal, in die kernen leidt tot een hogere geluidbelasting.
- 4.7.28 *Participant eist compensatie op het moment dat blijkt dat het geluid de maximale grens gaat overschrijden.*
- De geluidbelasting is in de toekomstige situatie 50 dB of lager. Rijkswaterstaat heeft de wettelijke plicht om de geluidproductie van de weg na openstelling te monitoren. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de jaarlijkse naleving van GPP's.
- 4.7.29 *Bij de Kampsestraat in Bemmelen komt een viaduct van 4 meter hoog. Op dit punt komen volgens de plannen geen geluidschermen. Vanwege de verwachte verkeers-toename zijn geluidmaatregelen noodzakelijk. Bijvoorbeeld in de vorm van effectieve (betonnen) geluidschermen.*
- Ter hoogte van de kruising van het viaduct van de Kampsestraat met de A15 zijn geluidschermen niet doelmatig. Als bronmaatregel wordt daar tweelaags zoab aangelegd. De resterende overschrijdingen doen zich nog voor bij een gering aantal woningen; uit de doelmatigheidsafweging is gebleken dat aanvullende afscherpende maatregelen hier niet doelmatig zijn. De maximale geluidbelasting bij deze woningen bedraagt 52 dB.
- 4.7.30 *Veel bewoners van Lingewaard hebben al last van de Betuwelijn. Door de aanleg van de A15 neemt de geluidsoverlast nog verder toe. Geluidreducerende maatregelen zijn noodzakelijk. Helaas wordt er uitsluitend gekeken naar het geld, niet naar het woongenot van bewoners.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de aanleg van een stiller wegdek (tweelaags zoab) doelmatig is op de A15 tussen Bommel en De Lodderhoeksestraat. Daarmee kunnen langs dit deel van het tracé veel overschrijdingen van de toetswaarde worden weggenomen. Aanvullende maatregelen zijn volgens het wettelijk vastgestelde doelmatigheidscriterium hier niet doelmatig. In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder het doelmatigheidscriterium.

- 4.7.31 *De geluidwaarde van de woning van participant, gelegen op het snijpunt A15-N325 komt uit op 50 dB. Dat betekent dat er geen geluidcompenserende maatregelen worden doorgevoerd. Maar in de modelberekening is geen rekening gehouden met het cumulatieve effect van de N325 of met de toename op deze provinciale weg als gevolg van de doortrekking van de A15. De geluidwaarde zal dan wel boven de 50 dB uitkomen.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen bij de woning van inspreker na de toepassing van tweelaags zoab op de A15 niet hoger is dan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Er is geen wettelijke verplichting om de effecten van de N325 op de geluidbelasting bij de woning van inspreker te onderzoeken, aangezien deze weg niet wordt aangepast in het project.

Wat de rijksweg betreft kan worden voldaan aan de wettelijke toetswaarde. Er zal als gevolg van de aanpassing van de rijksweg geen toename van de cumulatieve geluidbelasting optreden.

- 4.7.32 *De geluidwal die destijds is aangelegd bij de ovatonde bij Oosterhout zorgt ervoor dat woningen dicht langs de A15 minder geluid ervaren, maar dat de overlast voor woningen iets verder van de A15 is toegenomen. De schermen weerkaatsen het geluid. Dat effect zal straks worden versterkt. Participant pleit daarom voor doeltreffende geluidabsorberende maatregelen voor de woning.*

De ovatonde ten zuidwesten van de woning van inspreker is opgenomen in het rekenmodel. Dit betekent dat het effect van deze ovatonde is meegenomen in de beoordeling van de geluidssituatie. Bij de woning van participant doet zich geen overschrijding van de toetswaarde voor. Er is dan ook geen noodzaak om geluidabsorberende maatregelen te treffen bij deze woning.

In het tracébesluit zijn voor deze locatie geen reflecterende schermen opgenomen die aan de overzijde van de rijksweg worden geplaatst en mogelijk voor een verhoging van de geluidbelasting leiden.

- 4.7.33 *Participant gaat veel geluidoverlast krijgen door het project. De Betuwelijn is afgeschermd met een geluidwal, maar participant ondervindt daar toch overlast van.*

De doortrekking van de A15 zal leiden tot een toename van de geluidbelasting. Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker maximaal 48 dB bedraagt. Dat is lager dan de voorkeurswaarde van de Wet milieubeheer, 50 dB. Er wordt dus voldaan aan de wettelijke normen, er hoeven geen geluidbeperkende maatregelen getroffen te worden.

- 4.7.34 *De afstand van de weg (A15) ten opzichte van woningen heeft invloed op het geluidniveau. Dit geluidniveau moet worden aangepast naar het niveau zoals het nu is, door betere aankleding van de omgeving en aanpassing van woningen.*

De doortrekking van de A15 zal leiden tot een toename van de geluidbelasting. Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluid-

belasting bij de woning van inspreker niet hoger is dan de voorkeurswaarde van de Wet milieubeheer, 50 dB. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke normen, er hoeven geen geluidbeperkende maatregelen getroffen te worden.

- 4.7.35 *Het verkeer op de brug zal veel geluidsoverlast veroorzaken voor inwoners van het dorp Loo. Dat geldt ook voor het tussenliggende natuur- en recreatiegebied. De geluidreducerende maatregelen zijn gebaseerd op normen, zonder rekening te houden met bijvoorbeeld hoogte, windrichting en de openheid van het landschap. Om de overlast beperkt te houden, moeten er geluidschermen worden geplaatst op de brug en langs de Betuweroute. De overheid heeft wat dat betreft een zorgplicht.*
- De doortrekking van de A15 zal leiden tot een toename van de geluidbelasting. De toekomstige geluidbelastingen in het dorp Loo ten gevolge van de A15 zijn met het stille wegdek (tweelaags zoab) niet hoger dan 50 dB, de voorkeurswaarde uit de Wet milieubeheer. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke normen, er hoeven geen geluidbeperkende maatregelen getroffen te worden.
- De aanwezigheid van recreatie- en natuurgebieden geeft ook geen wettelijke verplichting om maatregelen te treffen. Recreatie- en natuurgebieden worden in de Wet milieubeheer niet gezien als geluidgevoelige objecten. Er zijn dan ook geen wettelijke normen voor deze gebieden waaraan moet worden voldaan. In het onderzoeksgebied is sprake van Natura-2000-gebieden. In de passende beoordeling (zie bijlage 4 van de toelichting op het tracébesluit) worden geen aanvullende maatregelen geadviseerd ten behoeve van mitigatie van geluidhinder.
- 4.7.36 *Participant refereert aan brief van 11-11-2015 waarin staat dat akoestisch onderzoek heeft uitgewezen dat toekomstige geluidsoverlast voor de woning hoger is dan de toets waarde bij rijkswegen. De voorkeurswaarde is 50 dB. Wet geluidhinder (paragraaf 2, artikel 100) geeft echter een lagere toegestane waarde aan. Participant wil hierover toelichting krijgen.*
- Met de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer in 2012 is de regelgeving voor het geluid van rijkswegen overgeheveld van de Wet geluidhinder naar de Wet milieubeheer. In deze wet is de voorkeurswaarde op 50 dB vastgelegd. Deze waarde komt ongeveer overeen met de 48 dB die in de Wet geluidhinder is opgenomen omdat bij toetsing aan deze waarde een aftrek wordt toegepast van 2 dB op het berekend resultaat. Deze aftrek is in de Wet milieubeheer komen te vervallen.
- 4.7.37 *Participant komt in aanmerking voor nader onderzoek naar geluidisolatie om de geluidbelasting op de gevel van de woning te reduceren. Naar verwachting zal woning onvoldoende isolatie bieden om het geluidniveau van de nieuwe weg voldoende te reduceren. Participant verwacht dat extra isolerende maatregelen nodig zijn. Of wil voldoende financieel gecompenseerd worden, zodat hij zelf maatregelen kan nemen.*
- Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker maximaal 52 dB zal bedragen. De woning komt daarom in aanmerking voor een onderzoek om het geluidniveau binnen te toetsen aan de daarvoor geldende binnenwaarde. Zie voor meer informatie over geluidisolatie de veelvoorkomende vragen en opmerkingen paragraaf 4.6.
- 4.7.38 *Participant heeft bezwaar tegen het feit dat RWS in de documentatie niet spreekt over geluidbelasting buiten de woning of binnen de woning als een raam of deur openstaat. Deze geluidbelasting binnen de woning heeft nadelige gevolgen voor slaapkwaliteit. Participant verwijst daarvoor naar onderzoeksrapport van WHO in 2009 over de gevolgen van een hoger geluidniveau op de slaapkwaliteit.*

Het wettelijk kader van de Wet milieubeheer is in eerste instantie gericht op de geluidbelasting buiten op de gevel van de geluidgevoelige objecten. In het deelrapport Algemeen is dit nader toegelicht. Als op de gevel niet wordt voldaan aan de wettelijke toetswaarde, moet worden onderzocht of binnen kan worden voldaan aan de wettelijke normen. Dat is in de situatie met gesloten ramen en deuren. Aangezien de geluidbelasting bij de woning van inspreker toeneemt met de aanleg van de A15, is de kans op een hogere mate van verstoring van de nachtrust zeker aanwezig. Met het onderzoek naar de geluidbelasting in de woning, dat na het onherroepelijk worden van het tracébesluit wordt uitgevoerd, wordt het risico op meer slaapverstoring zoveel mogelijk beperkt.

- 4.7.39 *De A15 zal geluidoverlast geven. De wind waait meestal vanaf de snelweg in de richting van het dorp Loo. Door het water en het open landschap zal het geluid tot ver in het dorp dragen.*

De doortrekking van de A15 zal leiden tot een toename van de geluidbelasting. De toekomstige geluidbelastingen in het dorp Loo ten gevolge van de A15 zijn met het stille wegdek (tweelaags zoab) niet hoger dan 50 dB, de voorkeurswaarde uit de Wet milieubeheer. In het onderzoek dat hieraan ten grondslag ligt, is rekening gehouden met de reflecterende werking van het water en de openheid van het landschap. Er is wettelijk gezien geen verplichting om aanvullende maatregelen te treffen om de geluidbelasting verder te verlagen.

- 4.7.40 *De extra lange toerit naar en van de brug leidt tot grote geluidoverlast in een stiltegebied.*

De door inspreker genoemde 'extra lange toerit' is een gegeven vanuit het ontwerp: deze lengte is nodig voor een soepel verloop in de hoogteligging van de weg. In de berekeningen is het effect van deze ligging meegenomen.

Als gevolg van de aanleg van de A15 zal de geluidbelasting in het stiltegebied toenemen, het gebied met een geluidbelasting van 40 dB of lager zal afnemen. Deze afname is niet in strijd met de provinciale verordening. Vanuit de regelgeving is er dan ook geen aanleiding om specifiek voor het stiltegebied geluidbeperkende maatregelen te treffen. Door op het gehele tracé van de A15 een verharding van tweelaags zoab toe te passen, wordt de impact van de A15 op het stiltegebied beperkt ten opzichte van de wegdekverharding die normaal gesproken wordt toegepast op rijkswegen. Een verdere beperking van de impact op het stiltegebied zou alleen kunnen worden bereikt door de plaatsing van een geluidscherm over een lengte van circa 3.300 meter aan de zuidzijde van de A15 en circa 1.500 meter aan de noordzijde. De kosten van dergelijke voorzieningen met deze afmetingen en de invloed ervan op het landschap, staan niet in verhouding tot het doel en het toepassingsbereik van de verordening.

Gegeven het feit dat noch de Wet milieubeheer noch de Omgevingsverordening Gelderland een verplichting oplegt om maatregelen te treffen, wordt volstaan met de toepassing van tweelaags zoab op het gehele tracé.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder vragen over de vormgeving van de brug en het stiltegebied.

- 4.7.41 *Participant woont in de buurt van de A15/knooppunt Valburg en voorziet een ernstige toename van geluid, ondanks de voorgenomen maatregelen.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de geluidbelasting op de woning van inspreker met het project ViA15 na geluidbeperkende maatregelen

len circa 2 dB lager is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een toename van geluid vanwege de A15.

- 4.7.42 *Wat zijn de kosten van het plaatsen van geluidschermen bij de brug? In hoeverre vergroten deze de leefbaarheid in Loo? Houden deze geluidschermen ook een deel van de fijn stof tegen die over het dorp zal waaien, met overwegend zuidwesten wind? Wat is het effect van het plaatsen van de schermen op waardevermindering van de huizen in Loo? En is het redelijk al deze kosten bij de bewoners neer te leggen en zo op eigen overheidskosten te besparen?*

Bij de brug zullen geen geluidschermen komen ten behoeve van het dorp Loo. De toekomstige geluidbelastingen in het dorp Loo ten gevolge van de A15 zijn met het stille wegdek (tweelaags zoab) niet hoger dan 50 dB, de voorkeurswaarde uit de Wet milieubeheer. Er is wettelijk gezien geen verplichting om aanvullende maatregelen te treffen om de geluidbelastingen verder te verlagen. Indien participanten toch van mening zijn schade te ondervinden, staat de mogelijkheid open een verzoek tot nadeelcompensatie in te dienen.

- 4.7.43 *De geluidbelasting van de woning van participant zal volgens berekeningen van RWS liggen op 60-65 dB. In hoeverre zijn het geluid van de Betuwelijn en van het klimmend en dalend verkeer op de brug meegenomen?*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker maximaal 59 dB bedraagt, met tweelaags zoab op de rijksweg. Het effect van de verhoogde ligging van de weg is daarin meegenomen, vanwege het geringe hellingspercentage is geen hellingcorrectie toegepast.

Aangezien de geluidbelasting bij de woning van inspreker met maatregelen nog hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB, moet de cumulatieve geluidbelasting worden getoetst. Hieruit is gebleken dat de bijdrage van de Betuweroute, in vergelijking met die van de A15, gering is en niet leidt tot een hogere cumulatieve geluidbelasting. Er is dus geen aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen vanwege samenloop met de Betuweroute.

- 4.7.44 *In hoeverre is bij de verwachte geluidniveaus rekening gehouden met de toekomstige situatie, als er geen tol meer wordt geheven?*

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit zijn verkeerscijfers voor 2033 gehanteerd waarbij tol wordt geheven. Op basis van deze situatie zijn de geluidmaatregelen bepaald en worden de geluidproductieplafonds vastgesteld die door Rijkswaterstaat moeten worden gehandhaafd. Als er meer verkeer over de A15 gaat rijden dan nu is voorzien, bijvoorbeeld door het afschaffen van de tolheffing, zal de geluidproductie van de weg de geluidproductieplafonds sneller naderen. Rijkswaterstaat zal dan eerder een afweging moeten maken over maatregelen om een overschrijding van deze geluidproductieplafonds te voorkomen.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de jaarlijkse naleving van GPP's.

- 4.7.45 *Vervuild zoab geeft veel meer geluidoverlast. Hoe gaat Rijkswaterstaat om met schoonmaak en onderhoud?*

Rijkswaterstaat maakt bij normaal gebruik het tweelaags zoab niet schoon. Door de zuigende werking van het contact tussen de banden en het wegdek worden de holle ruimtes schoon gehouden. De weinig bereden vluchtstroken worden volgens een vast regime schoongemaakt. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen.

- 4.7.46 *Woning van participant komt in aanmerking voor nader onderzoek naar de binnenwaarde geluidoverlast. Bij de geluidberekening is uitgegaan van de zuidgevel. Bovendien is de meting gedaan op een moment waarop de mais hoog stond en een soort natuurlijke barrière vormde. Om een realistisch beeld te krijgen zou opnieuw een meting moeten worden uitgevoerd aan de zuid- en de oostgevel. Participant woont namelijk precies in de bocht waar de A12 en de A18 op elkaar aansluiten. Aan de oostzijde ligt de weg dicht bij de woning en de afstand wordt straks, na verbreding, nog korter. Participant verwacht dat de metingen hoger zullen uitvallen en dat aanpassingen aan de woning alleen niet voldoende zullen zijn.*

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is de geluidbelasting bij de woning van inspreker getoetst op de gevel met de hoogste geluidbelasting. Dit bleek de zuidgevel te zijn op basis van het geluid van alle rijkswegen. De geluidbelasting is berekend. Daarbij zijn de effecten van beplanting niet meegenomen. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder een verklaring waarom in dergelijke onderzoeken wordt gerekend en het effect van beplanting op geluid.

Uit het onderzoek is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker maximaal 58 dB bedraagt, dit is gelijk aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Aanvullende maatregelen worden voor de woning daarom niet overwogen.

- 4.7.47 *Participant woont langs de A15 tussen afslag 38 en knooppunt Ressen. Hij ervaart nu ook al veel geluidoverlast. Het geluidproductieplafond wordt al overschreden. Participant merkt op dat de windturbines die langs dit deel van de A15 komen niet in de berekeningen zijn meegenomen. Datzelfde geldt voor de zonnepanelen, die een negatief effect zullen hebben op de geluidsabsorptie. Participant vraagt zich ook af wat de geluideffecten zullen zijn van het door de gemeente Nijmegen geplande industriegebied langs de A15.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan bij de woning van inspreker 56 dB bedraagt. Op dit moment worden de geldende geluidproductieplafonds niet overschreden. Bij de berekening van deze geluidbelasting is het effect van alle voor geluid relevante elementen in de omgeving meegenomen. Met de toepassing van tweelaags zoab op de A15 wordt de geluidbelasting bij de woning van inspreker teruggebracht naar 54 dB. Het door de gemeente Nijmegen vastgestelde bestemmingsplan en de wijziging van de aansluiting Oosterhout zijn in het onderzoek meegenomen.

- 4.7.48 *Bij het verwachte verkeersaantal kan een zoab-wegdek de geluidsdruk niet voldoende laten afnemen.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan bij de woning van inspreker 56 dB bedraagt. Met de toepassing van tweelaags zoab op de A15 kan de geluidbelasting bij de woning van inspreker worden teruggebracht naar 54 dB. De toepassing van dit stille wegdek kan de toename van de geluidbelasting als gevolg van de groei van het verkeer compenseren.

- 4.7.49 *Het uitgangspunt dat het verkeer steeds stiller wordt, is onterecht.*

In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is in artikel 3.5 een aftrek voorgeschreven die mag worden toegepast vanwege de verwachting dat het verkeer stiller zal worden door de ontwikkeling van stillere banden. Deze 'stille banden- aftrek' is

gebaseerd op de eisen die vanuit de Europese richtlijnen aan banden worden gesteld, en bedraagt 1 dB bij wegdekverhardingen van tweelaags zoab.

4.7.50 *Participant maakt bezwaar tegen de manier van berekenen van de gecumuleerde geluidbelasting op locatie Rijnstrangenvweg:*

- *Daarbij is uitgegaan van de ontwerpwaarde van de Betuwelijn met volledige belasting met elektrische treinen en aangepast materieel. De werkelijke waarden liggen veel hoger door de (deels) dieseltreinen en het lawaaierig materieel. Deze zorgen voor hoge waarden en grote overlast. De openbare nalevingsverslagen die RWS jaarlijks moet maken voor het betreffende Betuwelijn tracé zijn er niet. In het ontwerptracébesluit wordt bovendien uitgegaan van een gemiddelde geluidsbelasting en stelt geen piekbelasting vast.*
- *De brug over Pannerdens kanaal zal tot veel extra geluid leiden, vooral bij westenwind. Het geluid is ook afhankelijk van het materiaal van de brug. Dat kan nog niet in metingen worden meegenomen, omdat het materiaal nog niet bekend is.*
- *De muur van de Betuwelijn veroorzaakt een klankkast i.c.m. de Leuwendijk.*

Participant wil gedegen onderzoek, waarbij geluidwaarden worden onderzocht, rekening houdend met de werkelijke situatie, reële prognoses en cumulatie van huidige en toekomstige geluidbronnen.

Bij het berekenen van de cumulatieve geluidbelasting wordt voor de Betuweroute uitgegaan van de maximaal vergunde situatie voor de spoorlijn, zoals die is vastgelegd in het geluidregister voor spoorwegen. Jaarlijks toetst de beheerder van de Betuweroute, ProRail, de geluidproductie van deze spoorlijn. Daarbij wordt gecontroleerd of de geluidproductie, op basis van de treinen die het afgelopen jaar over de spoorlijn hebben gereden, de geldende geluidproductieplafonds overschrijden. Dit onderzoek wordt jaarlijks gepubliceerd, het verslag over 2015 is te vinden op <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/jaarverslagen/2016/12/12/prorail-nalevingsverslag-geluidproductieplafonds-2015>

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit zijn voor de brug uitgangspunten gehanteerd, waar ook de aannemer bij de bouw van de brug aan moet voldoen, zoals de hoogte. Op die manier is geborgd dat de berekende geluidbelastingen in lijn zijn met de werkelijke geluidproductie van de brug.

Ter hoogte van de woning van inspreker is in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen met een hoogte van 1 meter op de wal van 2 meter hoog. In het onderzoek is rekening gehouden met de reflecties van het geluid van de A15 tegen de schermen die langs de Betuweroute zijn geplaatst. Vanwege de ligging van de woning zal deze reflectie met het scherm langs de A15 ook worden verminderd. door het plaatsen van deze wal en scherm

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd onder het wettelijk kader van de Wet milieubeheer en de bijbehorende voorschriften en voldoet daarmee aan de normen.

De verkeersprognoses bij het ontwerptracébesluit zijn gebaseerd op het hoge economische groeiscenario (Global Economy) van het Centraal Planbureau. Voor het opstellen van het tracébesluit zijn de verkeersprognoses geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten rond de economische en bevolkingsontwikkeling in Nederland. Daarmee zijn de meest recente prognoses en inzichten gehanteerd in dit onderzoek.

4.7.51 *Participant heeft een aantal vragen over de toename van geluid in Groessen en specifiek de wijk Diesfeldt:*

- *Hoeveel neemt het geluid toe ten opzichte van het huidige niveau?*
- *Wat is het effect van de brug over het Pannerdensch Kanaal op het verkeersgeluid bij zijn woning?*
- *Wat is het effect van het later dalen van de A15 op het verkeersgeluid bij zijn woning?*
- *Wat is het effect van het verhogen van de maximale snelheid naar 130 kilometer op het verkeersgeluid bij zijn woning?*

In de huidige situatie is de rijksweg A15 nog niet aanwezig, de geluidbelasting bij de woning van inspreker zal als gevolg van de aanleg van de A15 toenemen. Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting ten gevolge van de A15 niet hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Dit is een gevolg van de verdiepte ligging van de A15 ter plaatse.

In de huidige situatie wordt de geluidbelasting bij de woning van inspreker met name bepaald door het verkeer over de Achtergaardsestraat. De geluidbelasting als gevolg van deze weg bij woning van inspreker is lager dan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder (48 dB).

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken is het niet mogelijk om een inschatting te geven van de toename van de geluidbelasting bij de woning van inspreker. De geluidbelasting als gevolg van zowel de A15 als de Achtergaardsestraat zijn echter lager dan de voorkeurswaarden, zodat aanvullende maatregelen niet nodig zijn.

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de hoge ligging van de A15 op de brug, de lange toeritten en de verdiepte ligging bij Helhoek. De hoge ligging van de brug leidt tot een hogere geluidbelasting dan een ligging op maaiveld, de verdiepte ligging bij Helhoek leidt tot een lager geluidbelasting. Rekening houdend met de effecten van deze ligging, blijkt de geluidbelasting bij woning van inspreker niet hoger te zijn dan de voorkeurswaarde van 50 dB.

Op dit deel van de A15 is de landelijke maximumsnelheid van 130 km/u als uitgangspunt gehanteerd in het akoestisch onderzoek. Ter hoogte van de woning van inspreker blijkt de geluidbelasting met 130 km/u ca. 0,3 dB hoger te zijn dan met 120 km/u. Maar: ook een maximumsnelheid van 130 km/u leidt bij de woning van participant niet tot een overschrijding van de voorkeurswaarde van 50 dB. Er is dan ook geen aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder de punten die door deze inspreker zijn aangehaald.

- 4.7.52 *De cumulatieve geluidseffecten van de A15, A12, Betuweroute, spoor Arnhem – Doetinchem en onderliggend wegennet zouden volgens de Startnotitie berekend worden. Die toezegging moet gestand worden gedaan.*

In het wettelijk kader van de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat de cumulatieve geluidbelasting in beeld moet worden gebracht, op het moment dat de toetswaarde ook na het treffen van maatregelen wordt overschreden. Voor de woningen waar de toekomstige geluidbelasting ook na maatregelen nog hoger is dan 50 dB, is in het akoestisch onderzoek de cumulatieve geluidbelasting in beeld gebracht. Deze cumulatieve geluidbelasting is geen aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen.

- 4.7.53 *Met de aanleg van de Betuweroute is een deel van het stiltegebied Weide Oude Strangen verloren gegaan. Het verlies aan areaal stiltegebied is echter beperkt gebleven door de tunnel van de Betuweroute. Beleid van de provincie Gelderland is gericht op ten minste conservering van het areaal stiltegebied. Het ontwerp tracébe-*

sluit is strijdig met dit beleid. Volgens het ontwerptracébesluit neemt het oppervlak met een geluidbelasting hoger dan 40 dB toe tot ongeveer 40%. Met het gebruik van dubbellaags zoab neemt dit weer af tot 20%. Het effect van dubbellaags zoab is echter niet permanent en tolheffing is nog onzeker. Hierdoor kan niet worden uitgesloten dat de geluidbelasting van het stiltegebied Weide Oude Strangen nog verder toeneemt. Deze toenemende geluidbelasting is strijdig met de Omgevingsverordening Gelderland. Zowel het Regiocombi-alternatief als de inpassingsvariant met een tunnel onder het Pannerdensch kanaal leiden niet tot nauwelijks tot aantasting van het stiltegebied.

Als gevolg van de aanleg van de A15 zal de geluidbelasting in het stiltegebied toenemen, het gebied met een geluidbelasting van 40 dB of lager zal afnemen. Deze afname is niet in strijd met de provinciale verordening. Vanuit de regelgeving is er dan ook geen aanleiding om specifiek voor het stiltegebied geluidbeperkende maatregelen te treffen. Door op het gehele tracé van de A15 een verharding van tweelaags zoab toe te passen, wordt de impact van de A15 op het stiltegebied beperkt ten opzichte van de wegdekverharding die normaal gesproken wordt toegepast op rijkswegen. Een verdere beperking van de impact op het stiltegebied zou alleen kunnen worden bereikt door plaatsing van een geluidscherm over een lengte van circa 3.300 meter aan de zuidzijde van de A15 en circa 1.500 meter aan de noordzijde. De kosten van dergelijke voorzieningen met deze afmetingen en de invloed ervan op het landschap, staan niet in verhouding tot het doel en het toepassingsbereik van de verordening.

Gegeven het feit dat noch de Wet milieubeheer noch de Omgevingsverordening Gelderland een verplichting oplegt om maatregelen te treffen, wordt volstaan met de toepassing van tweelaags zoab op het gehele tracé.

- 4.7.54 *Participant maakt zich zorgen over de verhoogde geluidbelasting en heeft samen met de VGGM een ingenieursbureau opdracht gegeven het akoestisch onderzoek als onderdeel van het ontwerptracébesluit te beoordelen. Centraal stond de vraag of het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform geldende wet- en regelgeving en of het inhoudelijk correct is. Het ingenieursbureau doet in het document (als bijlage bijgevoegd) ook aanbevelingen voor optimalisatie van het totale project, rekening houdend met de maatregelen uit de bestuursovereenkomst. Participant verzoekt RWS bevindingen en aanbevelingen in het akoestisch onderzoek te verwerken en gemaakte keuzes ten aanzien van en het niet realiseren van geluidswerende voorzieningen te heroverwegen.*

De opgestuurde beoordeling van participant is doorgenomen. Voor het tracébesluit relevante onderdelen uit de beoordeling zijn meegenomen in de actualisatie van het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit. Conform de wettelijke voorschriften is het treffen van geluidbeperkende maatregelen afgewogen met het doelmatigheidscriterium. In het tracébesluit zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen opgenomen, ten opzichte van het ontwerptracébesluit zijn op enkele locaties nu andere maatregelen doelmatig.

- 4.7.55 *Participant deelt de zorgen van inwoners uit Groessen en Loo rond de toename van geluidhinder. Dat geldt in het bijzonder voor het geluid vanaf de brug en het tracé tussen de brug en verdiepte ligging. De cumulatieve effecten van de Betuweroute en de A15 verdienen extra aandacht. Participant verzoekt RWS bij de verdere aanbestedingsprocedure creatieve en duurzame kansen te zoeken en waar mogelijk het geluidniveau te beperken. Bijvoorbeeld door slimme brugconstructies, extra stil asfalt en andere dilatatievoegen.*

De toekomstige geluidbelastingen in Groessen en Loo ten gevolge van de A15 zijn met het stille wegdek (tweelaags zoab) bij de meeste geluidgevoelige objecten niet

hoger dan 50 dB, de voorkeurswaarde uit de Wet milieubeheer. Voor de geluidgevoelige objecten die dichterbij de A15 liggen en een hogere geluidbelasting hebben, heeft een afweging van doelmatige maatregelen plaatsgevonden. Hieruit bleek dat tweelaags zoab op de A15 doelmatig is, aanvullende geluidschermen zijn dat niet.

Bij woningen waar de toekomstige geluidbelasting ook na maatregelen nog hoger was dan 50 dB, is de cumulatieve geluidbelasting in beeld gebracht. Dit gaf geen aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de hoge ligging van de A15 op de brug, de lange toeritten en de verdiepte ligging bij Helhoek.

- 4.7.56 *Participant maakt zich zorgen over de omgevingseffecten van de A15. Er is nu al sprake van geluidsoverlast in het gebied, en met een verwachte verkeerstoename van 70% zal de overlast in de buurtschappen Reeth en Eimeren en de kernen Valburg, Herveld, Slijk-Ewijk en Oosterhout verder stijgen. Diverse ruimtelijke projecten rond afslag 38 zorgen voor een verdere toename van de geluidbelasting. Toch worden ter plaatse geen geluidwerende voorzieningen gerealiseerd. Participant verzoekt om dit te heroverwegen.*

De doortrekking van de A15 leidt tot een toename van de geluidbelasting. Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met de voorgestelde maatregelen, tweelaags zoab op de A15 en de aanleg van een wal/scherm bij Bommel, in de genoemde kernen wordt voldaan aan de wettelijke toetswaarden.

De verkeersaantrekkende werking van de ontwikkelingen die in de nabijheid van afslag 38 worden voorzien, is in het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit meegenomen. De overige gevolgen wat betreft geluid maken geen deel uit van dit tracébesluit.

- 4.7.57 *Participant is eigenaar van een bedrijfspand langs de A12 in Zevenaar. Participant is verheugd dat er ter hoogte van zijn pand geen geluidafschermende maatregelen worden genomen. Dergelijke maatregelen zouden het pand aan het zicht onttrekken, met alle gevolgen van dien. Geluidreducerende maatregelen hebben dat negatieve effect niet.*

Uit het onderzoek blijkt dat er inderdaad geen geluidscherm ter hoogte van dit bedrijfspand wordt geplaatst.

- 4.7.58 *Uit het ontwerp-tracébesluit blijkt dat voor de woningen aan de Plak, Kampsestraat, Lodderhoeksestraat (ten noorden van de A15/Betuweroute) en in Baal (ten zuiden van de A15) geen geluidwerende voorzieningen worden gerealiseerd. Participant verzoekt om dit besluit, mede op basis van de in het akoestisch onderzoek verwachte geluidbelasting, te heroverwegen.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat op het nieuw aan te leggen traject tweelaags zoab als bronmaatregel een doelmatige maatregel is. Voor het gehele buurtschap Baal geldt dat de toetswaarde door het stillere wegdek (tweelaags zoab) niet meer overschreden wordt. Er is daarom wettelijk gezien geen verplichting om aanvullende maatregelen te treffen om de geluidbelasting verder te verlagen.

Voor de overige locaties geldt dat de geluidgevoelige objecten waarbij de toetswaarde ondanks toepassing van tweelaags zoab nog steeds overschreden wordt, verspreid liggen over het gebied. Het is dan mogelijk om voor deze woningen doelmatige maatregelen te treffen waar alle woningen profijt van hebben. Bij de Lodderhoeksestraat, aan de noordzijde van de A15, is uit een nadere afweging voor het tracébesluit gebleken dat een scherm op de brugrand doelmatig is.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder het doelmatigheidscriterium.

- 4.7.59 *Participant verzoekt om, mede op basis van de in het akoestisch onderzoek verwachte geluidsbelasting, de lengte van de voorziene geluidwerende voorzieningen ten behoeve van Ressen te heroverwegen: de voorziening zou verder in zuidelijke richting moeten worden doorgezet.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met de voorgestelde maatregelen, tweelaags zoab op de A15 en de aanleg van een wal/scherm bij Bommel in de kern Ressen wordt voldaan aan de wettelijke toetswaarden. Er is dus geen noodzaak om aanvullende maatregelen te treffen.

- 4.7.60 *Participant is van mening dat had moeten worden onderzocht in hoeverre sprake is van een geluidoverschrijding bij zijn woning ten gevolge van het tracé van de A15. Echter: uit het 'overzicht geluidbelasting bij geluidgevoelige objecten – nieuwe weg-aanleg A15' komt niet naar voren dat de woning van participant in de onderzoeken is betrokken. Woningen in dezelfde straat op dezelfde afstand van het tracé zijn wél onderzocht. Door de korte afstand van de woning van participant tot het tracé (binnen 300 meter) voorziet participant een toename van de geluidhinder, mogelijk zelfs een overschrijding van de norm. Er staan namelijk weinig tot geen gebouwen tussen de woning en het tracé.*

De doortrekking van de A15 leidt tot een toename van de geluidbelasting in het gebied. Het onderzoeksgebied van het project is afgebakend door met een gedetailleerd rekenmodel te bepalen wat de geluidbelasting is zonder geluidbeperkende maatregelen bij alle geluidgevoelig objecten. In het vervolgonderzoek zijn alleen die geluidgevoelig objecten betrokken waarbij de geluidbelasting zonder maatregelen hoger is dan 50 dB. De toetsing van deze geluidgevoelig objecten is opgenomen in bijlage C van het deelrapport Specifiek en in de webviewer.

In het ontwerp-tracébesluit was de geluidbelasting bij woning van inspreker in alle situaties niet hoger dan de voorkeurswaarde van 50 dB. De woning was daarom niet in het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit opgenomen. Echter: de hoogteligging van de A15 is in het tracébesluit gewijzigd ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit. Door deze wijziging blijkt de geluidbelasting bij woning van inspreker in de situatie zonder aanvullende maatregelen 54 dB te bedragen.

Uit de afweging van maatregelen blijkt het doelmatig om op de A15 tweelaags zoab als bronmaatregel toe te passen en ten noorden van de A15 een scherm met een hoogte van 1 tot 3 meter te plaatsen. Daarmee bedraagt de geluidbelasting bij de woning van inspreker in de toekomstige situatie met het project maximaal 50 dB.

- 4.7.61 *Bewoners van Doornenburg genieten nu van de rust en het uitzicht, maar kijken straks uit op de toekomstige brug over het Pannerdens Kanaal. Het geluid van het verkeer op de brug zal, gedragen over het water, voor bewoners duidelijk hoorbaar zijn. Participant zou graag inzicht hebben in de te verwachten geluidniveaus. Zonder dit inzicht moet hij uitgaan van het ergste. De geluidbelasting voldoet dan misschien wel aan de wettelijke norm, de leefbaarheid voor Doornenburgers neemt sterk af.*

De aanleg van de A15 zal leiden tot een toename van de geluidbelasting. Er is sprake van een beperkte invloed op de leefbaarheid in het gebied Doornenburg. De geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer zal in dit gebied niet hoger zijn dan 50 dB, de voorkeurswaarde uit de Wet milieubeheer. Bij de berekening van de geluidbelastingen in het gebied is rekening gehouden met alle factoren die de geluidbelasting bepalen, zoals het wateroppervlak. Omdat er wordt voldaan aan de wettelijke normen, zijn aanvullende geluidbeperkende maatregelen niet nodig.

- 4.7.62 *Participant verwacht hogere geluidbelasting op hun woning aan het Hazenpad. Waarom is dit niet geconstateerd? Participant wil hierover graag meer en duidelijke informatie ontvangen.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting bij woning van inspreker maximaal 58 dB bedraagt. Dat is 2 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. (zie bijlage C van het deelrapport Specifiek). Deze verlaging is het gevolg van de toepassing van tweelaags zoab op de hoofdrijbaan van de A12. Deze maatregel weegt op tegen de geluidstoename vanwege de groei van het verkeer.

- 4.7.63 *Participanten verwachten toename van geluidoverlast op hun woningen aan de Kraaienstraat. Ook de geluidbelasting voor woningen aan de Kampsestraat en Lodderhoeksestraat zal toenemen. Participanten adviseren om meer geluidwerende voorzieningen aan te brengen.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat op het nieuw aan te leggen traject tweelaags zoab als bronmaatregel een doelmatige maatregel is. Uit het deelrapport Specifiek blijkt dat het bij de woningen van participant niet mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen. De geluidbelasting bij de woningen van insprekers is in de toekomstige situatie met maatregelen nog hoger dan 50 dB. Een onderzoek naar de geluidbelasting in de woningen is daarom nodig.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder het doelmatigheids criterium en het vervolgonderzoek naar de geluidbelasting binnen.

- 4.7.64 *Participanten verwachten toename van geluidoverlast op hun woning aan 't Veld. Ook wordt geluidoverlast verwacht voor de woningen in omgeving. Participanten adviseren om meer geluidwerende voorzieningen aan te brengen.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat op het nieuw aan te leggen traject tweelaags zoab als bronmaatregel een doelmatige maatregel is. Uit het deelrapport Specifiek blijkt dat het bij de woning van participant niet mogelijk is om doelmatige maatregelen te treffen. De geluidbelasting bij de woning van inspreker is in de toekomstige situatie met maatregelen nog hoger dan 50 dB. Een onderzoek naar de geluidbelasting in de woningen is daarom nodig.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder het doelmatigheids criterium en het vervolgonderzoek naar de geluidbelasting binnen.

- 4.7.65 *Participant vreest toename geluidoverlast, doordat de wegboog iets wordt verlegd en (daartoe) bomen worden verwijderd. Participant wil ook dat zijn twee schuren worden meegenomen als geluidsgevoelige objecten in het akoestisch onderzoek.*

De verlegging van de verbindingsweg zoals door inspreker bedoeld, start ongeveer ter hoogte van zijn terrein. Er zullen langs de verbindingsweg en de A15 in oostelijke richting geluidschermen en -wallen worden aangelegd tot een hoogte van 8 meter.

In de kern Ressen treedt door deze maatregelen en de toepassing van tweelaags zoab op de A15 geen overschrijding op van de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Op het terrein van inspreker zal de geluidbelasting vanwege de ligging direct achter de schermen waarschijnlijk nog lager worden.

Het verwijderen van de bomen speelt geen rol bij de toetsing van de geluidbelasting.

gen bij de woning van inspreker. Beplanting is in het akoestisch onderzoek niet meegenomen.

Schuren niet zijn bestemd voor permanente bewoning. Deze worden in de Wet milieubeheer dan ook niet als geluidgevoelige objecten aangemerkt; hiervoor gelden geen normen. De schuren van participant zijn daarom niet meegenomen in het onderzoek.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder het effect van beplanting op de geluidbelasting.

- 4.7.66 *Volgens participant biedt de in ontwerptracébesluit genoemde aarden wal van 2 meter niet voldoende bescherming tegen geluid en fijn stof. Zelfs als de wal hoger wordt, met dichte beplanting, dan is nog de vraag of dat afdoende is omdat het geluidscherm van de Betuwelijn als klankbord werkt. Participant wil daarom een geluidmeting door onafhankelijke instantie (TNO).*

Uit de afweging van de doelmatigheid blijkt een geluidwal een doelmatige maatregel. Er is geen budget beschikbaar voor een omvangrijkere maatregel. Met deze wal en de toepassing van tweelaags zoab op de A15 zal de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker 54 dB bedragen. Daarbij zijn mogelijke reflecties tegen het geluidscherm langs de Betuwelijn meegenomen.

Beplanting wordt in de berekening van de geluidbelasting niet meegenomen en speelt dus geen rol bij de toetsing van de geluidbelastingen bij de woning van inspreker.

Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op berekeningen, er worden geen metingen verricht. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de doelmatigheid van maatregelen en het effect van beplanting op de geluidbelasting. Ook wordt in deze paragraaf verklaard waarom in dergelijke onderzoeken wordt gerekend.

- 4.7.67 *Door de grote toename van personen- en vrachtverkeer nemen de trillingen in de bodem toe. Deze trillingen kunnen de woningen van participanten aantasten en daarbij kan schade ontstaan. Wat is het effect van de trillingen van de A15 op deze fundering? Mogelijk moeten muren en dak versterkt en geïsoleerd worden.*

Er zijn geen wettelijke normen waaraan het trillingniveau veroorzaakt door wegverkeer moet voldoen. Mogelijke hindereffecten van trillingen kunnen optreden in de directe nabijheid van kunstwerken (viaducten en bruggen). In algemene zin treedt trillingoverlast alleen op binnen een afstand van 50 meter tot de weg.

Ter hoogte van de woningen van participanten ligt de A15 op een aarden baan. Er is hier geen sprake van kruisende wegen en dus ook niet van kunstwerken. Het is dan ook niet aannemelijk dat vanwege het wegverkeer op deze locatie schadelijke trillingen zullen optreden.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden geldt voor de aannemer een verplichting om de bouwkundige staat van gevoelige gebouwen vast te leggen en maatregelen te treffen om schade te voorkomen. In de directe nabijheid van de woning van inspreker worden geen nieuwe kunstwerken gebouwd waarvoor geheid moet worden.

- 4.7.68 *Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de trillinghinder die door het verkeer (op de A15) zal worden veroorzaakt. Een dergelijk onderzoek is van groot belang voor de bebouwing én de wormenkwekerij van participant. De wormen en materialen*

waarmee in de kwekerij wordt gewerkt, zijn zeer trilling gevoelig. Volgens participant is hiermee helemaal geen rekening gehouden.

Er zijn geen wettelijke normen waaraan het trillingniveau veroorzaakt door wegverkeer moet voldoen. Mogelijke hindereffecten van trillingen kunnen optreden in de directe nabijheid van kunstwerken (viaducten en bruggen).

Op dit moment loopt er een onderzoek naar het mogelijke effect van eventuele trillingen op de bedrijfsvoering van participant. De uitkomsten hiervan worden meegenomen in het proces van (minnelijke) aankoop van de benodigde gronden van participant.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden geldt voor de aannemer een verplichting om de bouwkundige staat van gevoelige gebouwen vast te leggen en maatregelen te treffen om schade te voorkomen.

- 4.7.69 *Participant heeft zijn woning in zijn vrije tijd met zorg gebouwd. Wat gaat RWS doen om eventuele schade aan de woning te voorkomen? Bijvoorbeeld maatregelen als het opvangen van trillingen door transport en aanleg, maken van foto's voor aanvang van de werkzaamheden.*

Er zijn geen wettelijke normen waaraan het trillingniveau veroorzaakt door wegverkeer moet voldoen. Mogelijke hindereffecten van trillingen kunnen optreden in de directe nabijheid van kunstwerken (viaducten en bruggen). In algemene zin treedt trillingoverlast alleen op binnen een afstand van 50 meter tot de weg.

Vanwege de afstand van de woning van inspreker tot de nieuwe rijksweg, is het niet aannemelijk dat op schadelijke trillingen zullen optreden vanwege het wegverkeer.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden geldt voor de aannemer een verplichting om de bouwkundige staat van gevoelige gebouwen vast te leggen en maatregelen te treffen om schade te voorkomen. De aannemer heeft zich hierbij te houden aan het bouwbesluit, in samenspraak met de gemeente wordt hierop toezicht gehouden. Bij de selectie van de aannemer zal Rijkswaterstaat de mate waarin de aannemer aangeeft bouwhinder te kunnen beperken meewegen.

- 4.7.70 *Participant maakt zich zorgen over de gevolgen van trillingen voor zijn woning aan De Plak in Bemmelen (bouwjaar 1850). Hoe reëel is de kans dat dit leidt tot scheuren?*

Er zijn geen wettelijke normen waaraan het trillingniveau veroorzaakt door wegverkeer moet voldoen. Mogelijke hindereffecten van trillingen kunnen optreden in de directe nabijheid van kunstwerken (viaducten en bruggen). In algemene zin treedt trillingoverlast alleen op binnen een afstand van 50 meter tot de weg.

Ter hoogte van de woning van inspreker ligt de A15 op maaiveldhoogte. De Betuwe-route ligt tussen de woning en de A15. Een toename van de trillinghinder als gevolg van het verkeer op de A15 zal naar alle waarschijnlijkheid niet optreden.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden geldt voor de aannemer een verplichting om de bouwkundige staat van gevoelige gebouwen vast te leggen en maatregelen te treffen om schade te voorkomen.

- 4.7.71 *De geluidbelasting langs de A15 tussen Valburg en Ressen is nu al hoger dan toegestaan (68 Lden, gemeten 50 meter van de weg). Er wordt geen rekening gehouden met projecten die in uitvoering zijn, zoals de bouw van industriepanden aan de zuidzijde van de A15 en de te bouwen windturbines. In de geluidbepalingen wordt ook de verkeersdruk op 8 meter hoogte niet meegenomen. Zowel knooppunt*

Ressen als afslag 38 liggen 8 tot 10 meter boven maaiveld. Bovendien is in de berekeningen van de verkeersintensiteit geen rekening gehouden met het extra vrachtverkeer van en naar Park-15, industrieterrein De Grift en het Rail Overslag Punt. Dat verkeer wordt afgewikkeld via afslag 38 naar de A15. De enige geluidmaatregel die wordt genomen, is een extra laag zoab. Dat is ruim onvoldoende om de extra geluidsoverlast te dempen. Vreemd genoeg worden er verderop in Lingewaard, waar de verkeersintensiteit lager ligt, wel extra geluidwerende maatregelen genomen.

Voor het deel van het traject tussen de knooppunten Valburg en Ressen geldt als toetswaarde voor de geluidbelasting de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. De geluidbelasting bij de woning van participant bedraagt 54 dB. Dit is hoger dan de toetswaarde bij nieuwe wegaanleg, verderop in Lingewaard: deze bedraagt 50 dB.

De verwachte groei van het verkeer op dit deel van de A15 tot 2033 kan gecompenseerd worden door tweelaags zoab op de rijksweg toe te passen. Daarmee kan overal langs dit traject worden voldaan aan de toetswaarde en zijn aanvullende maatregelen niet nodig.

De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de toekomstige situatie van de weg en de omgeving. Daarbij is rekening gehouden met het effect van de hoge verbindingswegen en de nieuwe bebouwing op het bedrijventerrein ten zuiden van de A15. De gehanteerde verkeersprognoses zijn gebaseerd op bekende toekomstige ontwikkelingen.

4.7.72 *Het 3 meter hoge geluidscherm aan de noordzijde van de A15 zou volgens de berekeningen het geluid van de A15 dempen. In de praktijk zorgt het scherm er juist voor dat het geluid van de snelweg beter hoorbaar is. Logisch: geluid stijgt op, om verderop neer te komen. De 3 meter hoge schermen zijn dus helemaal niet functioneel voor het geluid van de A15.*

Langs de A15 staan ter hoogte van de Reethsestraat geen geluidschermen ten noorden van de A15. De door inspreker genoemde geluidschermen staan ten noorden van de Betuweroute, op een afstand van ongeveer 150 meter van de rijksweg. Daarmee is het effect van deze geluidschermen op de geluidbelasting als gevolg van de rijksweg beperkt.

Bij de toetsing van de toekomstige geluidbelasting aan de toetswaarden van de Wet milieubeheer is het effect van de afschermdende werking van deze geluidschermen in alle situaties meegenomen. De toetswaarde, de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan, en de geluidbelasting in de toekomstige situatie zijn bepaald inclusief het effect van deze geluidschermen.

Op basis van deze berekeningen is in het akoestisch onderzoek geconcludeerd dat met de toepassing van tweelaags zoab op de A15 wordt voldaan aan de toetswaarden.

4.7.73 *Participant wil dat de A15 bij wijk Diesfeldt in Groessen eerder wordt verdiept, zodat de geluidsoverlast wordt verminderd.*

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit zijn de gevolgen van de wijzigingen in het tracébesluit beschreven. Ten opzichte van het ontwerptracébesluit is de verdiepte ligging ter hoogte van de wijk Diesfeldt naar het oosten verschoven. Het maatregelenpakket bestaat uit het toepassen van tweelaags zoab op de A15 en het plaatsen van nieuwe geluidwallen en -schermen. Met deze maatregelen is de toekomstige geluidbelasting in de wijk Diesfeldt vrijwel nergens hoger dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Extra geluidreductie door de weg eerder verdiept aan te leggen is dus op basis van de wettelijke normen geen noodzaak.

4.7.74 *De brug over het Pannerdensch Kanaal leidt tot een toename van het verkeersgeluid in Groessen, specifiek de wijk Diesfeldt. Ook wordt de maximale snelheid verhoogd en wordt de daling van de A15 volgens de maatregelen later ingezet dan vermeld in het ontwerp tracébesluit. Participant stelt:*

- *Er heeft geen nulmeting plaatsgevonden. Het verkeersgeluid op de woning van participant is alleen met een akoestisch model ingeschat. De toename van het geluid is niet bekend.*
- *Er is geen inzicht gegeven in de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid.*

Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op berekeningen, er worden geen metingen verricht. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de doelmatigheid van maatregelen. Ook wordt verklaard waarom in dergelijke onderzoeken wordt gerekend. Er is rekening gehouden met de maximumsnelheid van 130 km/u; hierop zijn de berekende geluidbelastingen en de uitgevoerde toetsen gebaseerd.

4.7.75 *Participant maakt ernstig bezwaar tegen de hoogte en uitvoering van het geluidscherm aan de Kamerstraat in Ressen. Zijn uitzicht wordt hierdoor ernstig aangetast. De afstand van het scherm tot zijn woning is 50 meter; de participant vraagt zich af of deze afstand definitief is. Zo nee, wat zijn de marges?*

In het ontwerp tracébesluit was ter plaatse van Boerenhoek nog sprake van een verdiepte ligging met een geluidscherm op de rand van de bak. In het tracébesluit is er naar aanleiding van bestuurlijk overleg voor gekozen om een deksel op de bak bij Helhoek te maken. Er is in het tracébesluit dan ook geen sprake meer van een geluidscherm dat het uitzicht van inspreker belemmert.

4.7.76 *Er is volgens participant voornamelijk geen rekening gehouden met de cumulatieve geluidsoverlast en de impact hiervan op de leefomgeving in Helhoek. Waarom niet? Ook vraagt zij zich af: hoe wordt de geluidsoverlast bij de ingang en uitgang van de 'tunnel' tot een minimum beperkt?*

De woningen van participanten liggen op grote afstand van de kern Helhoek en hebben in de toekomstige situatie een geluidbelasting die lager is dan 50 dB, de voorkeurswaarde van de Wet milieubeheer. Voor Helhoek is in het tracébesluit een deksel op de bak opgenomen. Hierdoor wordt de impact van de aanleg van de A15 op de kern Helhoek aanzienlijk lager. Het deksel heeft tot gevolg dat de geluidbelasting in de directe omgeving wordt verlaagd. Bij veel woningen in Helhoek zal de toekomstige geluidbelasting ook niet hoger dan 50 dB zijn.

De cumulatieve geluidbelasting is, conform de wettelijke voorschriften, alleen beoordeeld op plekken waar de geluidbelasting als gevolg van de rijksweg met maatregelen nog hoger is dan 50 dB. Bij de woningen waar dat het geval is, is de cumulatieve geluidbelasting beschouwd. Vanwege de relatief lage cumulatieve geluidbelasting is geoordeeld dat er geen aanleiding bestaat om aanvullende maatregelen te treffen.

Het effect van de tunnelingangen, onder het deksel, is beperkt. De wanden van de bak zullen absorberend worden uitgevoerd en de geluidproductie in de tunnel zal vanwege het deksel weinig invloed hebben op de totale geluidbelasting in de omgeving.

4.7.77 *Participant zal dagelijks worden blootgesteld aan geluidsoverlast.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij woning van inspreker maximaal 48 dB bedraagt. Daarmee wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van de Wet milieubeheer, 50 dB. De aanwezigheid

van de A15 zal zeker leiden tot een toename van het geluid, maar deze blijft binnen de wettelijke grenzen.

- 4.7.78 *De berekende geluidsoverlast in buurtschap 't Veld in Angeren zit op en over de grens van toelaatbaarheid. De afremmende treinen voor de tunnel geven enorme geluidsoverlast, die nog meer zal toenemen door de aanleg van de snelweg. Hier moet rekening worden gehouden, de geluidsoverlast krijgt nog grotere pieken en dalen en zal het slaapritme nog meer verstoren.*

De geluidbelasting in de omgeving van 't Veld zal met de aanleg van de A15 toenemen. De toekomstige geluidbelasting zal in deze omgeving maximaal 52 dB bedragen, dat is iets hoger dan de voorkeurswaarde van 50 dB uit de Wet milieubeheer. De ervaren geluidsoverlast is uiteraard subjectief, maar op basis van de beperkte overschrijding van de voorkeurswaarde is het niet aannemelijk dat de aanleg van de A15 leidt tot een grote verstoring van het slaapritme.

De aanleg van de rijksweg heeft geen negatieve invloed op de geluidbelasting die door spoorwegverkeer wordt ondervonden. Ter hoogte van 't Veld wordt de A15 aan de zuidkant van de spoorlijn aangelegd; het baanlichaam van de A15 heeft een afschermdende werking.

- 4.7.79 *Participant wil dat een onafhankelijk onderzoeksbureau de geluidwaarde gaat meten, omdat in de metingen door RWS de Betuweroute niet is ingecalculiseerd. Dit is volgens participant niet correct. Ook is het feit dat op de Betuweroute ook oude elektrische locomotieven en ernstig vervuilende dieseltreinen rijden, niet meegenomen in de metingen. Dit materieel veroorzaakt veel geluid- en fijn stofoverlast.*

Het akoestisch onderzoek is verricht door een onafhankelijk adviesbureau en gebaseerd op berekeningen, er worden geen metingen verricht. In het akoestisch onderzoek wordt in eerste instantie de geluidbelasting als gevolg van de A15 getoetst aan de wettelijke normen. Pas als blijkt dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie ook met geluidbeperkende maatregelen de toetswaarde overschrijdt, moet de cumulatieve geluidssituatie nader worden beschouwd en moet worden afgewogen of aanvullende maatregelen getroffen moeten worden. Bij de woning van inspreker is de toekomstige geluidbelasting, met tweelaags zoab op de A15 en de verhoging van de bestaande wal, maximaal 47 dB. Dat is 2 dB lager dan de toetswaarde. Er bestaat dus geen aanleiding om de cumulatieve geluidbelasting te beoordelen.

Bij het berekenen van de geluidbelasting als gevolg van de Betuweroute wordt uitgegaan van de maximaal vergunde situatie voor de spoorlijn, zoals die is vastgelegd in het geluidregister. Jaarlijks toetst de beheerder van de Betuweroute, ProRail, de geluidproductie van deze spoorlijn. Daarbij wordt gecontroleerd of de geluidproductie, op basis van de treinen die het voorgaande jaar over de spoorlijn hebben gereden, de geldende geluidproductieplafonds dreigt te overschrijden. Uit het laatste verslag bleek dat met het materieel dat in werkelijkheid over de lijn heeft gereden, de geluidproductieplafonds niet worden overschreden.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder een verklaring waarom in dergelijke onderzoeken wordt gerekend en het betrekken van de cumulatieve geluidbelasting in het onderzoek.

- 4.7.80 *Voor de aanleg van de A15 zal gebruik worden gemaakt van zoab. Dit type asfalt slijt echter na een aantal jaren dicht, waardoor er nog meer geluidsoverlast en wateroverlast ontstaat.*

In de berekeningen is rekening gehouden met een gemiddelde geluidemissie van tweelaags zoab gedurende de levensperiode van deze verharding, in paragraaf 4.6 wordt het onderhoud van deze verharding nader toegelicht.

4.7.81 *Participant maakt bezwaar tegen mogelijke schade aan woning die door trillingen bij aanleg en later door het verkeer worden toegebracht.*

Er zijn geen wettelijke normen waaraan het trillingniveau veroorzaakt door wegverkeer moet voldoen. Mogelijke hindereffecten van trillingen kunnen optreden in de directe nabijheid van kunstwerken (viaducten en bruggen). In algemene zin treedt trillingoverlast alleen op binnen een afstand van 50 meter tot de weg.

Ter hoogte van de woning van inspreker ligt de A15 op maaiveldhoogte. De Betuwe-route ligt tussen de woning en de A15 in. Een toename van de trillinghinder ten gevolge van het verkeer op de A15 zal naar alle waarschijnlijkheid niet optreden.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden geldt voor de aannemer een verplichting om de bouwkundige staat van gevoelige gebouwen vast te leggen en maatregelen te treffen om schade te voorkomen.

4.7.82 *Volgens het ontwerp tracébesluit is afstand van woning participant tot geluidscherm A15 50 meter. Is dit de definitieve afstand? Mag de uitvoerende aannemer hiervan afwijken? Zo ja, wat zijn hierin de marges?*

In principe is de ligging van de weg in het tracébesluit leidend. Echter: er is in het tracébesluit sprake van een flexibiliteitsbeginsel, waardoor de ligging beperkt (maximaal 4 meter) kan afwijken van de ligging zoals nu is aangegeven in het tracébesluit. Dit is alleen mogelijk als aangetoond is dat wordt voldaan aan het vierde lid van artikel 17 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling van het tracébesluit, zoals dat met een alternatieve ligging geen overschrijdingen optreden van de geluidproductieplafonds zoals in het tracébesluit vastgelegd. Dit zal aangetoond moeten worden.

4.7.83 *De verkeersbelasting neemt toe op de wegen in de omgeving die aansluiten op de A15, zoals de N325 en de A325. Dat zorgt voor een extra toename in geluidbelasting op de woning van participant aan de Woerdsestraat in Ressen. De geluidbelasting op de woning komt boven het wettelijk toegestane niveau. Participant maakt bezwaar tegen deze overschrijding en wil dat er wordt gekeken naar de toename van de geluidbelasting van de N325 en A325. Hij ziet graag een passende oplossing tegemoet.*

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit zijn de toekomstige geluidbelastingen van de A15 getoetst aan de wettelijke grenswaarden. In Ressen zijn dat de geluidbelastingen die op basis van het huidige geluidproductieplafond zijn toegestaan.

Bij het bepalen van de geluidbelastingen zijn alleen de parallelbanen en de verbindingbogen van de A325 meegenomen. Deze zijn in beheer bij Rijkswaterstaat. De hoofdrijbaan is in beheer van de provincie. Wettelijk gezien is de hoofdrijbaan een andere geluidbron met een ander wettelijk kader.

Er is geen wettelijke verplichting om de effecten van de N325 op de geluidbelasting bij de woning van inspreker te onderzoeken. Deze weg wordt immers niet aangepast in het project.

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker 49 dB bedraagt, na toepassing van tweelaags zoab op de A15 en het uitbreiden van de wal bij Bemmelen. Dat is 2 dB lager dan de

geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. De cumulatieve geluidbelasting hoeft niet beoordeeld te worden, omdat wordt voldaan aan de toetswaarden uit de Wet milieubeheer.

- 4.7.84 *De doortrekking van de A15 hoog boven het maaiveld en het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 kilometer zorgen voor een zeer grote geluidverspreiding in een stiltegebied. Hiervan zullen mensen (en dieren) in de wijde omtrek direct last ondervinden. Het planten van fruitbomen heeft hierop nauwelijks effect.*

De geluidbelasting in de omgeving van de woning van inspreker zal na doortrekking van de A15 toenemen. Het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit heeft de gevolgen voor de geluidbelasting in de omgeving van de woningen van insprekers in beeld gebracht. Op basis van de gehanteerde uitgangspunten, zoals een maximumsnelheid van 130 km/u op de rijksweg en de hoge ligging van de weg bij een groot wateroppervlak, is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker niet hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke normen en zijn aanvullende maatregelen niet noodzakelijk. In deze berekeningen is het effect van mogelijk te plaatsen fruitbomen niet meegenomen.

In paragraaf 4.6 wordt ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de situatie rond het stiltegebied.

- 4.7.85 *Participant maakt zich zorgen over geluidoverlast. En vraagt om de binnenwaarde van de woning en bedrijfsruimten in Groessen te onderzoeken en ook oog te hebben voor de buitenwaarde. Het ontwerp-tracébesluit bevat geen geluidbeperkende maatregelen langs het deel van de A15 waar participant woont. Tussen de oostelijke aanlanding van de brug en de start van de verdiepte ligging is in het eerste deel groen-aanplant opgenomen. Participant vraagt zich af of dat voldoende is om de overlast tegen te gaan. Participant wil degelijke maatregelen op de brug en tussen de brug en de plaats waar de weg verdiept gaat.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker 51 dB bedraagt. Deze geluidbelasting is gebaseerd op de doelmatige maatregelen die bij deze locatie worden getroffen: een stiller wegdek (tweelaags zoab) op de A15 en de aanleg van een wal van 2 meter hoog ten noorden van de A15, deels voorzien van een extra geluidscherm met een hoogte van 1 meter. Aanvullende maatregelen zijn niet doelmatig gebleken en worden daarom niet getroffen.

De geluidbelasting bij de woning van inspreker is in de toekomstige situatie ondanks de maatregelen hoger dan 50 dB. Een onderzoek naar de geluidbelasting in de woning is daarom nodig. Dit onderzoek beperkt zich tot de geluidgevoelige objecten, bedrijfsruimten vallen daar niet onder.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder het doelmatigheidscriterium en het vervolgonderzoek naar de geluidbelasting binnen.

- 4.7.86 *De woning van participant in Doornenburg staat op ongeveer 500 meter van de brug. De weg en brug geven een geluidniveau van 49 dB bij zijn huis. Er zijn geen maatregelen gepland om dit niveau lager te krijgen.*

In de Wet milieubeheer geldt een voorkeurswaarde van 50 dB. Dit is de maximaal toelaatbare geluidbelasting bij geluidgevoelige objecten als gevolg van de aanleg van een nieuwe weg. Als de geluidbelasting hoger is, dan moet onderzocht worden of deze met doelmatige maatregelen kan worden teruggebracht tot 50 dB of lager.

Bij de woning van participant is de geluidbelasting door het project ViA15 maximaal 49 dB. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke normen, aanvullende maatregelen zijn niet nodig.

- 4.7.87 *Participant vindt dat er te weinig wordt gedaan tegen geluidsoverlast op het gedeelte Karstraat-Rijndijk in Angeren. De spoorlijn geeft al meer geluidsoverlast dan verwacht. Daarom graag geluidschermen/-wallen.*

Het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit richt zich primair op de geluidbelasting als gevolg van de rijksweg A15. Het streven is om de geluidbelasting met doelmatige maatregelen zoveel mogelijk terug te brengen tot maximaal 50 dB, de voorkeurswaarde uit de Wet milieubeheer. Met tweelaags zoab op de A15 kan bij veel geluidgevoelige objecten, bijvoorbeeld bij de woning van inspreker, al worden voldaan aan deze voorkeurswaarde. Maatregelen om resterende overschrijdingen weg te nemen zijn wel onderzocht, maar blijken vanwege het beperkte aantal woningen niet doelmatig. Bij geluidgevoelige objecten waar niet kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde van 50 dB, is de cumulatieve geluidbelasting met de Betuweroute in beeld gebracht. Dit is bij de woning van inspreker niet het geval.

- 4.7.88 *Er is niet voor alle panden in het gebied een berekening gemaakt in verband met geluidbelasting. Ze zijn daardoor mogelijk onbetrouwbaar. Zij moeten opnieuw worden doorgerekend. Dat geldt ook voor de woning van participant in Groessen. Participant wijst er verder op dat het model om contouren/geluidbelasting te berekenen geen rekening houdt met diverse aspecten en effecten. Hij noemt onder meer de hogere verkeersintensiteit wanneer tolheffing niet zou doorgaan, het onvoldoende rekening houden met de heersende windrichting en het uitgangspunt van slechts één keer geluidreflectie terwijl dit in de praktijk vaker zal voorkomen. Ook de vormgeving van de brug zal invloed hebben op de geluidsoverlast.*

Het akoestisch onderzoek in het tracébesluit richt zich op woningen die een geluidbelasting hebben die hoger is dan 50 dB. Op basis van de verwachte verkeersintensiteit voor het jaar 2033 is de 50 dB geluidcontour bepaald. Alle woningen binnen deze contour zijn onderzocht. Woningen die buiten deze contour liggen hebben een geluidbelasting van 50 dB of lager en voldoen daarmee aan de voorkeurswaarde.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens het wettelijk kader van de Wet milieubeheer en de bijbehorende voorschriften, waaronder een meteocorrectie voor de gemiddelde windrichting. In het akoestisch onderzoek wordt, conform de regelgeving, uitgegaan van het effect van één reflectie. Dit kan in complexe situaties, bijvoorbeeld met korte reflectiepaden, tot een onderschatting van de geluidbelasting leiden. Bij de woning van inspreker, met vrij zicht op de A15, zal daarvan geen sprake zijn. De toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker bedraagt maximaal 50 dB. Hierbij is rekening gehouden met de hoge ligging van de A15 en met tweelaags zoab als bronmaatregel.

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit zijn verkeerscijfers voor 2033 gehanteerd, waarbij tol wordt geheven. Op basis van deze situatie zijn de maatregelen bepaald en worden de geluidproductieplafonds vastgesteld die Rijkswaterstaat moet naleven. Gaat er meer verkeer over de A15 rijden dan nu voorzien, bijvoorbeeld door het afschaffen van de tolheffing, dan zal de geluidproductie van de weg de geluidproductieplafonds sneller naderen. Rijkswaterstaat zal dan eerder maatregelen moeten treffen om een overschrijding van deze geluidproductieplafonds te voorkomen. In paragraaf 4.6 is deze werkwijze nader toegelicht. Op dit moment wordt ingeschat dat er over een periode van 25 jaar tol zal worden geheven.

- 4.7.89 *ViA15 past naar believen cumulatie van geluid wel en niet toe. Het tracé doorkruist een officieel door de provincie Gelderland aangewezen stiltegebied. ViA15 stelt op*

de inloopbijeenvakkomsten dat er géén sprake is van een stiltegebied omdat er sprake is van gebied gebonden geluid in de vorm van scheepvaartverkeer, agrarisch verkeer, steenfabriek bij Angeren etc. Al deze geluidbronnen worden cumulatief opgeteld om aan te tonen dat er geen sprake is van een echt stiltegebied. Echter: op het moment dat bewoners verzoeken rekening te houden met cumulatie van het geluid van de Betuweroute, wordt dit niet gedaan. Volgens participant is dat meten met 2 maten. Hij verzoekt RWS de contourencalculaties te herzien en cumulatie in het model op te nemen.

De cumulatie van verschillende geluidbronnen wordt in het akoestisch onderzoek op verschillende manieren in beeld gebracht.

Bij de beoordeling van het stiltegebied zijn er geen wettelijke kaders waaraan moet worden voldaan. Voor de besluitvorming door de provincie en de omgevingsdienst wordt het akoestisch ruimtebeslag (het oppervlak met een geluidbelasting die hoger is dan 40 dB) in beeld gebracht. Om een goed beeld van het effect van de aanleg van de A15 te krijgen, is voor dit gebied de cumulatieve geluidbelasting in beeld gebracht.

Bij de beoordeling van de geluidbelasting bij geluidgevoelige objecten zoals woningen wordt in eerste instantie gekeken naar de geluidbelasting van de rijksweg. Pas als niet kan worden voldaan aan de wettelijke toetswaarde, geldt de verplichting om de cumulatieve geluidbelasting te beoordelen. In het onderzoek is deze cumulatieve geluidbelasting in beeld gebracht bij alle geluidgevoelige objecten waar niet aan de toetswaarde kan worden voldaan. Daarmee is voldaan aan de wettelijke verplichting en is een herziening niet aan de orde. De cumulatieve geluidbelasting is geen aanleiding om aanvullende maatregelen in het tracébesluit op te nemen.

4.7.90 *Geluidswering is in Angeren over het hoofd gezien.*

Het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is erop gericht om de geluidbelasting in Angeren met doelmatige maatregelen zoveel mogelijk terug te brengen tot maximaal 50 dB, de voorkeurswaarde uit de Wet milieubeheer. Met tweelaags zoab op de A15 kan bij veel geluidgevoelige objecten, zoals bij de woning van inspreker, al worden voldaan aan deze voorkeurswaarde. Maatregelen om de resterende overschrijdingen weg te nemen zijn wel onderzocht, maar zijn vanwege het beperkte aantal woningen niet doelmatig.

4.7.91 *De geluidbelasting was en is fors voor grote delen van de wijk Lommerweide in Duiven. Dat blijft zo, onder meer voor de woning van participant. Daar komt bij dat door de recente aanpak van de provinciale weg naast de wijk de geluidbelasting er niet beter op is geworden. Participant is voorstander van aanvullende geluidmaatregelen voor Lommerweide zoals geluidarm asfalt en vraagt zich af of een geluidscherm naast de te verbreden A12 geen noodzaak is. Ook is hij vóór een bestuurlijk gecombineerde actie, waarbij de beperking van de geluidbelasting van de provinciale weg wordt meegenomen.*

Voor de woning van participant geldt als toetswaarde voor rijkswegen de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. In het ontwerptracébesluit was nog sprake van een overschrijding van deze toetswaarde, die met toepassing van een stiller wegdek (tweelaags zoab) kon worden weggenomen. In het tracébesluit is een lagere verkeersprognose gehanteerd, waardoor er geen overschrijding van de toetswaarde meer optreedt en er geen verdere geluidbeperkende maatregelen meer nodig zijn.

De doelmatige maatregel die al in het ontwerptracébesluit was opgenomen, wordt ook in het tracébesluit opgenomen. In verband met de aanwezigheid van de sane-

ringswoning aan de Broekweg wordt het tweelaags zoab over een afstand van 280 meter verder naar het westen doorgetrokken. Met deze maatregelen zal de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker kunnen worden teruggebracht naar 55 dB.

Omdat de geluidbelasting ten gevolge van de rijksweg wordt verlaagd, is er geen verplichting om de cumulatieve geluidbelasting te toetsen. Er is in het kader van dit project dan ook geen aanleiding om de suggestie van inspreker voor een integraal onderzoek te volgen.

- 4.7.92 *Participant heeft altijd geluidoverlast door verkeer van brug over Pannerdensch kanaal én van hellingbaan die het (vracht)verkeer moet maken om op maaiveldniveau te komen. De hellingbaan is veel te steil. De geluidoverlast zou met een andere aanleg niet nodig zijn.*

De toerit van de brug over het Pannerdensch kanaal heeft een flauwe helling van minder dan 3%. Uit onderzoek is gebleken dat het berijden van een dergelijke helling niet leidt tot een merkbare toename van de geluidemissie. In de berekeningen is daarom, conform de voorschriften, geen toeslag toegepast.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder de vraag met betrekking tot de hellingen van de brug.

- 4.7.93 *De geluidsbelasting is modelmatig bepaald, waarbij uitgegaan is van zoab wegdek. Hieruit volgt geluidbelasting van 66 dB op de gevel, waarbij dus sprake is van normoverschrijding. Participant betwijfelt of het realistisch is om op bochtige af- en opritten uit te gaan van zoab. Bovendien doet een modelmatige bepaling geen recht aan zijn specifieke woonsituatie. Zijn woning staat solitair en pal tegen een op- en afrit met veel vrachtverkeer.*

In het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker zonder geluidbeperkende maatregelen maximaal 66 dB bedraagt. Als gevolg van lagere verkeersprognoses in het tracébesluit neemt deze af tot 65 dB.

Op de hoofdrijbanen van de A12 wordt tweelaags zoab als geluidbeperkende maatregel toegepast, waardoor de toekomstige geluidbelasting afneemt tot 64 dB. Op de nieuwe toe- en afrit Zevenaar kan dit stillere wegdek niet worden toegepast: vanwege de krappe boogstralen is er sprake van versnelde slijtage. Uit het oogpunt van beheer en onderhoud is toepassing van tweelaags zoab niet wenselijk.

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is de situatie bij de woning van inspreker nader beschouwd. Hieruit is gebleken dat een scherm met een lengte van 130 meter en een hoogte van 2 meter bij deze woning doelmatig is. Hiermee kan de toekomstige geluidbelasting bij de woning worden teruggebracht naar 62 dB.

De Wet milieubeheer schrijft voor dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd op basis van berekeningen. De akoestische situatie bij woning van inspreker is daarmee goed te beoordelen; er zijn geen specifieke omstandigheden die aanvullend onderzoek noodzakelijk maken.

- 4.7.94 *Participant verwacht trillinghinder, door de aanleg van op- en afritten op de A12 vlakbij zijn woning. Hij vreest dat dit gevolgen heeft voor de stabiliteit van het hoofdgebouw, dat is gefundeerd op de oorspronkelijke fundering (gestapelde stenen). Kan tot zettingsconsequenties en scheurvorming leiden.*

Er zijn geen wettelijke normen waaraan het trillingniveau veroorzaakt door wegverkeer moet voldoen. Mogelijke hindereffecten van trillingen kunnen optreden in de directe nabijheid van kunstwerken (viaducten en bruggen). In algemene zin treedt trillingoverlast alleen op binnen een afstand van 50 meter tot de weg.

Ter hoogte van de woning van inspreker ligt de A15 op een aarden baan. Er is geen sprake van kruisende wegen en dus niet van kunstwerken. Het is niet aannemelijk dat vanwege het wegverkeer op deze locatie schadelijke trillingen zullen optreden.

Bij de uitvoering zal de aannemer de opdracht krijgen om de staat van gevoelige gebouwen in de nabijheid van het tracé vast te leggen en maatregelen te treffen om schade te voorkomen. In de directe nabijheid van de woning van inspreker worden geen nieuwe kunstwerken gebouwd waarvoor geheid moet worden.

- 4.7.95 *Door trilling van bouwverkeer en verkeer dat straks over de A15 gaat rijden, kan schade ontstaan aan woning participant (Den Oldenhoek, Groessen). Woning staat op zandplaat, heeft geen fundering.*

Er zijn geen wettelijke normen waaraan de trillingniveaus veroorzaakt door wegverkeer moet voldoen. Mogelijke hindereffecten van trillingen kunnen optreden in de directe nabijheid van kunstwerken (viaducten en bruggen). In algemene zin treedt trillingoverlast alleen op binnen een afstand van 50 meter tot de weg. Vanwege de aard van de constructie is het niet aannemelijk dat op andere locaties trillingen zullen optreden als gevolg van wegverkeer. Voordat met de aanleg van de weg wordt begonnen, zal de aannemer bij risicovolle panden een bouwkundige opname uitvoeren die bij eventuele schade door bouwwerkzaamheden als referentie kan worden gebruikt.

- 4.7.96 *De geluidbelasting heeft een negatief effect op het (woon)genot van de woning én het buitenverblijf bij de woning van participant. Dit is niet alleen het gevolg van de min of meer constante geluidbelasting, maar –vooral – ook van de variërende geluidbelasting door afremmend en optrekkend vrachtverkeer.*

De aanleg van de nieuwe toe- en afrit Zevenaar bij de woning van inspreker zal leiden tot een toename van de geluidbelasting. Met de geluidbeperkende maatregelen langs de toerit kan de toekomstige geluidbelasting bij woning van inspreker worden teruggebracht tot 62 dB. Dat is lager dan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Het effect van optrekkend en afremmend verkeer op de toe- en afrit is niet meegenomen in de rekenmethodiek. Het Reken- en meetvoorschrift 2012 (Rmg 2012) schrijft voor alleen het gemiddelde geluidniveau van het wegverkeer in beeld te brengen. Alleen voor woningen in de directe nabijheid van een obstakel of een kruispunt wordt een correctie voor optrekkend en afremmend verkeer in rekening gebracht. De woning van inspreker ligt op grote afstand van het kruispunt en is in deze situatie dus niet toegepast.

- 4.7.97 *Er geldt een wettelijk maximum voor de geluidproductie van een nieuwe snelweg. De mate hiervan wordt berekend via zeer complexe berekeningen en modellen die enkel door specialisten met geavanceerde apparatuur op hun precieze juistheid getoetst kunnen worden. Participant moet/wil uitgaan van de betrouwbaarheid van de berekeningen van RWS. Participant vraagt zich wel af of op basis van de beste, thans beschikbare technieken de meest optimale maatregelen worden getroffen. Is dat niet het geval, dan wil participant graag van RWS weten welke technische mogelijkheden beschikbaar zijn en waarom RWS niet bereid is deze toe te passen.*

De berekeningen zijn uitgevoerd met akoestische rekenmodellen die met speciale software kunnen worden ingezien. In de inspraakprocedure bestond de mogelijkheid om de modellen in te zien. De uitgangspunten en de uitkomsten van de berekenin-

gen zijn gepubliceerd in de rapportages van het akoestisch onderzoek en in de webviewer.

Op basis van de berekeningen heeft een afweging voor doelmatige maatregelen plaatsgevonden, waarbij een keuze is gemaakt uit de op dit moment toepasbare maatregelen. In vrijwel het gehele projectgebied wordt tweelaags zoab als stiller wegdek toegepast, op diverse plaatsen worden nieuwe geluidschermen geplaatst.

Er zijn op dit moment ontwikkelingen gaande rond nog stillere wegdekken en anderssoortige maatregelen. Deze ontwikkelingen zijn echter nog niet breed inzetbaar. Er lopen voor die maatregelen nog onderzoeken naar de geluidreducerende effecten en de kosten voor het onderhoud. In het project ViA15 zijn daarom de meest optimale, toepasbare maatregelen getroffen die zich in de praktijk hebben bewezen.

- 4.7.98 *Participant vindt het lastig om op basis van de geluidnormen en gemeten waarden te bepalen welke waarden maatgevend moeten worden geacht. Participant gaat er in algemene zin van uit dat in de verschillende meetrapportages, behorende bij het ontwerp tracébesluit, de hoogst gemeten geluidwaarden bepalend zullen zijn voor het bepalen van mogelijke saneringen. Zo geldt voor Helhoek 31 volgens het deelrapport specifiek kaartblad 6.5 een geluidbelasting tussen de 46-50 dB. In bijlage 2k van het deelrapport Onderliggend Wegennet kent dit adres een geluidbelasting van 55,68 dB. Is de conclusie gerechtvaardigd dat de hoogst gemeten waarde bepalend is voor saneringsmaatregelen? Zo nee: waarom niet? En is een dergelijke vergelijking ook te maken op andere adressen?*

Participant doelt op twee afzonderlijke onderzoeken die elk gericht zijn op een verschillende geluidbron; de A15 en de N810/Helhoek. In het aangehaalde voorbeeld voor Helhoek 32 is dus sprake van twee afzonderlijke toetsen aan de geldende wettelijk kaders, elk met hun eigen toetswaarden en eigen berekende geluidbelastingen.

Allereerst dient de geluidbelasting als gevolg van de A15 te voldoen aan de wettelijke toetswaarde. Deze bedraagt bij Helhoek vanwege nieuwe wegaanleg 50 dB. Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de geluidbelasting door de A15 bij deze woning niet hoger is dan deze voorkeurswaarde. Aanvullende maatregelen zijn voor deze woning dan niet vereist.

Als tweede wordt een onderzoek voor het onderliggend wegennet uitgevoerd. In het ontwerp tracébesluit werden zowel de N810 als de Helhoek aangepast, wat een onderzoek naar de geluideffecten noodzakelijk maakte. Voor deze bronnen geldt de heersende geluidbelasting vanwege de N810 en de Helhoek voor elke weg afzonderlijk als voorkeurswaarde.

Het is dus niet zo dat de hoogste geluidbelasting maatgevend is voor de maatregelen. Er is sprake van twee afzonderlijke onderzoeken met hun eigen wettelijke kaders en normen.

Uit het verkeersonderzoek is overigens gebleken dat de aanleg van de A15 niet leidt tot grotere verkeersstromen over de Helhoek. Als dergelijke effecten toch optreden, heeft de gemeente Duiven aangegeven passende maatregelen te zullen nemen.

- 4.7.99 *De geluidwaarden in de verschillende onderdelen van het ontwerp tracébesluit laten soms afwijkende waarden zien. Zo kent adres Helhoek 32 volgens de toelichting ontwerp tracébesluit een vast te stellen hogere waarde van Lcum 57. Het akoestisch rapport van het OWN spreekt over een Lcum-waarde van 61,74 voor hetzelfde adres. Helhoek 34 kent waarden van Lcum 61 en 58,97. Vanwaar deze afwijkingen?*

De door insprekers genoemde verschillen in geluidbelasting bij Helhoek 32 zijn afkomstig uit verschillende delen van het akoestisch onderzoek Reconstructie-onderzoek Onderliggend wegennet. Het gaat hier om twee afzonderlijke onderzoeken die elk gericht zijn op een verschillende geluidbron: de A15 en de N810/Helhoek. In het aangehaalde voorbeeld voor Helhoek 32 is dus sprake van twee afzonderlijke toetsen aan de geldende wettelijk kaders, elk met hun eigen toetswaarden en eigen berekende geluidbelastingen.

Allereerst dient de geluidbelasting ten gevolge van de A15 te voldoen aan de wettelijke toetswaarde. Deze bedraagt bij Helhoek vanwege nieuwe wegaanleg 50 dB. Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de geluidbelasting bij deze woning niet hoger is dan deze voorkeurswaarde. Aanvullende maatregelen zijn voor deze woning dan niet vereist.

Als tweede wordt een onderzoek voor het onderliggend wegennet uitgevoerd. In het ontwerptracébesluit werden zowel de N810 als de Helhoek aangepast, wat een onderzoek naar de geluideffecten noodzakelijk maakte. Voor deze bronnen geldt de heersende geluidbelasting vanwege de N810 en de Helhoek voor elke weg afzonderlijk als voorkeurswaarde.

Bij het aangehaalde voorbeeld Helhoek 32 is in het ontwerptracébesluit sprake van drie afzonderlijke wegen die getoetst moeten worden aan het wettelijk kader. Hierbij wordt getoetst op de maatgevende gevel, die kan per weg verschillen. Voor de rijksweg A15 en de Helhoek treedt de hoogste geluidbelasting op de westgevel op. Voor de N810 (Oostsingel) is dat de noordgevel.

In het ontwerptracébesluit kon vanwege de reconstructie van de Helhoek op de oostgevel niet worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden; er moest een zogenaamde hogere waarde worden vastgesteld. In dat geval is het wettelijk verplicht om de cumulatieve geluidbelasting in beeld te brengen. Deze cumulatieve geluidbelasting is altijd hoger dan de geluidbelasting van één weg. Dat komt deels vanwege het cumuleren van verschillende bijdragen, maar ook vanwege het niet toepassen van de wettelijke aftrek van artikel 110g Wet geluidhinder. Deze aftrek wordt toegepast op de afzonderlijke geluidbelastingen van de afzonderlijke wegen, maar niet op de cumulatieve geluidbelasting. Daardoor is die per definitie enkele dB's hoger. Deze hoge cumulatieve geluidbelasting wordt gehanteerd om te bepalen of het geluidniveau in de woning voldoet aan de normen. Bij een onderzoek naar de geluidbelasting in de woning wordt deze aftrek ook niet gehanteerd. De eventueel benodigde isolerende maatregelen worden dus bepaald aan de hand van de hoge geluidbelasting.

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is als uitgangspunt opgenomen dat de Helhoek afgesloten wordt voor doorgaand verkeer. Als gevolg daarvan is de bijdrage van de Helhoek aan de totale geluidbelasting verwaarloosbaar. De cumulatieve geluidbelasting op de gevels neemt dan sterk af, voor Helhoek 32 hoeft geen hogere waarde meer te worden vastgesteld.

4.7.100 *De nieuwe snelweg passeert Helhoek 15 op een afstand van slechts 50 meter. De gemeten geluidbelasting is 50 dB. Helhoek 10, eveneens gelegen op 50 meter afstand van de weg, kent een gemeten geluidwaarde van ten minste 52 dB. Participant twijfelt op grond van bovenstaande aan de exactheid/juistheid van de uitgevoerde metingen en de op basis daarvan getrokken conclusies. Participant vraagt om verduidelijking en behoudt zich dienaangaande zijn rechten voor .*

Bij de berekening van de geluidbelasting op geluidgevoelige objecten wordt het effect van alle kenmerken van de omgeving meegenomen. Bebouwing tussen de woning kan leiden tot een lagere geluidbelasting als gevolg van afscherming. Er kunnen ook negatieve effect optreden door reflectie van het geluid tegen deze bebou-

wing. Zo kan de geluidbelasting van twee woningen die op het oog dezelfde ligging hebben toch anders zijn.

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is de geluidbelasting bij beide woningen gelijk: 49 dB. Dit is het gevolg van de gewijzigde wegligging, met name door het plaatsen van een deksel op de bak ter hoogte van Helhoek.

- 4.7.101 *Het uitgangspunt van het ontwerptractébesluit is kennelijk dat de woning van participant aan de Schoepikstraat in Duiven niet aan meer geluidbelasting onderhevig zal zijn. Dat vindt participant onbegrijpelijk. Hij heeft niet alleen te maken met de verbreding van de A12, maar ook met een nog dichterbij gelegen op- en afrit naar en van de A15 op de A12. Daarom zijn een nader onderzoek en een toelichting op de voor zijn woning geldende geluidbelasting noodzakelijk.*

Ten zuiden van woning van inspreker wordt het knooppunt Oudbroeken aangelegd. Daarbij komt de verbindingsweg vanaf de A15 richting Arnhem verdiept te liggen en wordt de verbindingsweg vanaf A12 vanuit Zevenaar richting de A15 op een talud aangelegd. Door de verdiepte ligging van de verbindingsoog richting Arnhem is de bijdrage van deze verbindingsweg, met een geringe verkeersintensiteit, gering ten opzichte van de bijdrage van de drukke hoofdrijbaan van de A12. De hoge verbindingsweg heeft ook een geringe bijdrage aan de totale geluidbelasting, maar schermt met zijn hoge ligging een groot deel van de hoofdrijbaan van de A12 af. Deze factoren bepalen de totale toekomstige geluidbelasting bij woning van inspreker: 60 dB. Dat is 4 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan.

- 4.7.102 *Participant vindt het onbegrijpelijk dat volgens kaartblad 6.5 van het deelrapport Specifiek een afname van het geluid zou plaatsvinden, terwijl de weg dichterbij komt te liggen.*

Bij woning van participant neemt de geluidbelasting in de toekomstige situatie af ten opzichte van de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan, ook in de situatie vóór maatregelen. Hierbij is de verbreding van de weg meegenomen. De verbindingsoog naar de A15 gaat hier over de A12 heen. Aan de noordkant van de verbindingsoog worden taluds gerealiseerd. Deze taluds zorgen voor afscherming van de doorgaande rijbaan van de A12.

- 4.7.103 *Voor Huis Rijkswijk, een rijksmonument dat al in bezit is van de Staat, wordt een geluidscherm aangebracht om te voorkomen dat het geluid de maximale waarde van 65 dB overschrijdt. Deze maatregel is volgens het deelrapport Specifiek niet doelmatig, maar wordt toch uitgevoerd. Bij woning van participant wordt de maximale waarde van 65 dB ruimschoots overschreden, maar hier wordt geen geluidscherm geplaatst. Dit is een vorm van rechtsongelijkheid. Participant verzoekt RWS om ter hoogte van zijn woning alsnog geluidschermen aan te brengen.*

Bij het Huis Rijkswijk is sprake van nieuwe wegaanleg. In die situatie geldt een geluidbelasting van 65 dB als absoluut maximum voor de geluidbelasting die in geen geval mag worden overschreden.

Bij de woning van inspreker, langs de A12, is sprake van een verbreding van een bestaande weg. In deze situatie mag de toekomstige geluidbelasting wettelijk bij voorkeur niet hoger worden dan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Als de geluidbelasting bij de woning in die situatie al hoger is dan 65 dB, dan is dat de wettelijke toetswaarde. De wet stelt in dergelijke gevallen dat de geluidbelasting dan niet verder mag toenemen. Bij de woning van inspreker is de toetswaarde gelijk aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan: 69 dB. De woning is daarmee

een saneringsobject. Dat betekent dat ernaar gestreefd wordt om de toekomstige geluidbelasting met doelmatige maatregelen te verlagen naar 60 dB.

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting, bij toepassing van tweelaags zoab als stiller wegdek, 3 dB lager is dan deze toetswaarde. Het is niet doelmatig gebleken om voor deze woning aanvullende maatregelen te treffen, zoals geluidschermen. Omdat er bij de woning niet kan worden voldaan aan de wettelijke toetswaarde, zal er een onderzoek naar de geluidbelasting in de woning worden uitgevoerd.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder het doelmatigheids criterium en het vervolgonderzoek naar de geluidbelasting in de woning.

4.7.104 *Voor Huis Rijkswijk, een rijksmonument dat al in bezit is van de Staat, wordt een geluidscherm aangebracht, om te voorkomen dat het geluid de maximale waarde van 65 dB overschrijdt. Deze maatregel is volgens het deelrapport Specifiek niet doelmatig, maar wordt toch uitgevoerd. Bij woning van participant wordt de maximale waarde van 65 dB ruimschoots overschreden, maar hier wordt geen geluidscherm geplaatst. Dit is een vorm van rechtsongelijkheid. Participant verzoekt RWS om ter hoogte van zijn woning alsnog geluidschermen aan te brengen.*

Bij Huis Rijkswijk is sprake van nieuwe wegaanleg. In die situatie geldt een geluidbelasting van 65 dB als absoluut maximum voor de geluidbelasting die in geen geval mag worden overschreden.

Bij de woning van inspreker, langs de A12, is sprake van een verbreding van een bestaande weg. In deze situatie mag de toekomstige geluidbelasting wettelijk bij voorkeur niet hoger worden dan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Als de geluidbelasting bij de woning in die situatie al hoger is dan 65 dB, dan is dat de wettelijke toetswaarde. De wet stelt in dergelijke gevallen dat de geluidbelasting dan niet verder mag toenemen.

De geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan bedraagt bij woning van inspreker 73 dB. Dit houdt in dat er sprake is van een saneringssituatie en dat ernaar gestreefd wordt om de geluidbelasting met doelmatige maatregelen terug te brengen naar 60 dB.

Uit de doelmatigheidsafweging is gebleken dat met het beschikbare budget voor deze locatie een geluidscherm met een lengte van 320 meter en een hoogte van 1 meter op het hoge baanlichaam aan de noordzijde van de A12 doelmatig is. In combinatie met het tweelaags zoab dat op de A12 wordt aangelegd zal de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker maximaal 64 dB bedragen. Omdat er bij de woning niet kan worden voldaan aan de wettelijke toetswaarde, zal er een onderzoek naar de geluidbelasting in de woning worden uitgevoerd.

In paragraaf 4.6 is dit onderzoek nader toegelicht.

4.7.105 *Participant vindt het onbegrijpelijk dat volgens kaartblad 6.5 van het deelrapport Specifiek een afname van het geluid zou plaatsvinden, terwijl de weg dichterbij komt te liggen. Hetzelfde kaartblad laat zien dat de norm bij de Kleine Matenweg 3 wel wordt overschreden en de norm bij de woning van participant, die dichterbij de A12 ligt, niet.*

Er is bij woning van inspreker en de woning aan de Kleine Matenweg 3 sprake van een verschil in de te hanteren toetswaarde. De woning aan de Kleine Matenweg 3 lag tot voor kort veel dichterbij de A12 en had daarmee een geluidbelasting die vergelijkbaar was aan die van de woning op nummer 1. Vanwege de hoge geluidbe-

lastig waren beide woningen aangemeld als een zogenoemde saneringswoning. Vanwege deze status geldt voor deze woningen een toetswaarde van 60 dB. Ondanks het feit dat de woning op nummer 3 is herbouwd op een grotere afstand van de rijksweg en een lagere geluidbelasting heeft (maar nog steeds hoger dan 60 dB), blijft deze strengere toetswaarde van kracht.

De geluidbelasting bij de woning van inspreker was ten tijde van het aanmelden van woningen voor sanering en ook nu nog lager dan de wettelijke norm. Woning van participant is dan ook geen saneringswoning. Voor deze woning geldt als toetswaarde de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan (64 dB) in plaats van 60 dB.

De verbreding van de A12 en de verwachte groei van het verkeer worden gecompenseerd door de aanleg van een stiller wegdek, tweelaags zoab. Met deze maatregel wordt de toekomstige geluidbelasting bij woning van inspreker met 3 dB verlaagd tot 61 dB.

- 4.7.106 *Participant vindt het onbegrijpelijk dat volgens kaartblad 6.5 van het deelrapport Specifiek een afname van het geluid zou plaatsvinden, terwijl de weg dichterbij komt te liggen, de zoutopslag verdwijnt er en een scherm met een hoogte van 1 meter wordt teruggeplaatst.*

De afweging van doelmatige maatregelen is uitgevoerd op basis van akoestische rekenmodellen. Bij alle berekeningen is de werkelijke situatie meegenomen in de beoordeling. Dat geldt ook voor de afwezigheid van te slopen gebouwen. De afweging heeft geleid tot het doelmatige scherm van 1 meter hoog en 320 meter lang ter hoogte van woning van inspreker.

- 4.7.107 *Het is participant niet duidelijk hoe de kruising tussen het bestaande spoorwegtracé Arnhem – Zevenaar en de nieuwe snelweg feitelijk uitgevoerd gaat worden en wat dit betekent voor de geluidbelasting. Een passerende trein over een tunnelbak zal mogelijk een meer dan gemiddeld geluidversterkend effect hebben. Participant hoort graag de visie van RWS in deze.*

Woning van inspreker ligt in de direct nabijheid van de kruising van de A15, in een diepe bak, en de spoorlijn Arnhem – Zevenaar. Voor de kruising van de spoorlijn wordt een viaduct over de bak gemaakt, het spoor wordt hierin op ballastbed gelegd. Als gevolg van deze constructie en de verhoging van de bakrand van de A15 zal de geluidbelasting bij de woning van inspreker niet toenemen ten opzichte van de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan.

- 4.7.108 *Participant stelt dat voor zijn woning in Groessen geen nulmeting van het geluidniveau heeft plaatsgevonden, maar alleen met een akoestisch model een inschatting van het verkeersgeluid op zijn woning is gemaakt. Ook is geen inzicht gegeven in de consequenties van verhoging van de maximum snelheid naar 130 km/u. Participant wil graag antwoord op de volgende vragen:*

- *Wat is de toename van geluidniveau ten opzichte van huidige situatie?*
- *Wat is het (geluid)effect van:*
- *een brug over het Pannerdensch kanaal;*
- *het later laten dalen van de A15;*
- *het 130 kilometer per uur regime;*
- *voor het verkeersgeluid op zijn woning?*

In de huidige situatie is de rijksweg A15 nog niet aanwezig. Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting ten ge-

volge van de A15 niet hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Dit is een gevolg van de verdiepte ligging van de A15 ter plaatse.

In de huidige situatie wordt de geluidbelasting bij de woning van inspreker met name bepaald door het verkeer over de Achtergaardsestraat. De geluidbelasting als gevolg van deze weg bij woning van inspreker is lager dan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder (48 dB). De geluidbelastingen als gevolg van zowel de A15 als de Achtergaardsestraat zijn lager dan de voorkeurswaarden, zodat aanvullende maatregelen niet nodig zijn.

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de hoge ligging van de A15 op de brug, de lange toeritten en de verdiepte ligging bij Helhoek. De hoge ligging van de brug leidt tot een hogere geluidbelasting dan een weg op maaiveld, de verdiepte ligging tot een lagere geluidbelasting dan een weg op maaiveld. Rekening houdend met de effecten van deze ligging, blijkt de geluidbelasting bij woning van inspreker niet hoger te zijn dan de voorkeurswaarde van 50 dB.

Op dit deel van de A15 is de landelijke maximumsnelheid van 130 km/u als uitgangspunt gehanteerd in het akoestisch onderzoek. Ter hoogte van de woning van inspreker blijkt de geluidbelasting met 130 km/u ca. 0,3 dB hoger te zijn dan met 120 km/u. Met een maximumsnelheid van 130 km/u is de geluidbelasting bij woning van inspreker niet hoger dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Er is dan ook geen aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder de punten die door deze inspreker zijn aangehaald.

- 4.7.109 *Het is participant niet duidelijk of de parameter van geluid aan de wettelijke maximumeisen voldoen. Zeker met het oog op de cumulatie die kan optreden omdat het tracé parallel ligt aan de overheersende windrichting. De bewoners die in het verlengde van het tracé wonen kunnen daarom meer last krijgen van geluidoverlast dan de genormeerde berekening aangeeft. Participant wil hiervoor aandacht en graag meer uitleg.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker niet hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Deze geluidbelasting is bepaald volgens een in de wet voorgeschreven rekenmethode.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder een verduidelijking hoe wordt omgegaan met het effect van de wind in de rekenmodellen.

- 4.7.110 *In het rapport is voor het berekenen van de gecumuleerde geluidbelasting uitgegaan van de ontwerpwaarden van de Betuwelijn. De werkelijke waarden liggen veel hoger, aangezien het ontwerp Betuwelijn uitgaat van volledige belasting met elektrische treinen en aangepast materiaal. Uit gegevens van RWS zelf blijkt dat 10% van de treinen op de lijn bestaat uit dieseltreinen, welke zorgen voor torenhoge waarden en grote overlast. Behalve dat het ontwerptracébesluit uitgaat van incomplete gegevens, is de geluidberekening zelf erg vaag. Er wordt uitgegaan van een gemiddelde geluidbelasting, terwijl er in de praktijk sprake zal zijn van pieken. Zeker bij de woning/bedrijfsopstallen van participanten, vlak bij de tunnel over het Pannerdensch Kanaal. Bij de metingen is ook nog geen rekening gehouden met het materiaal dat voor de brug gebruikt wordt. Dat materiaal heeft ook effect op de mate van geluidoverlast. Participant verzoekt de berekeningen voor zijn (be-*

drijfs)gebouwen over te doen en te baseren op de juiste uitgangspunten, waarbij ook rekening wordt gehouden met piekbelastingen.

Bij het berekenen van de cumulatieve geluidbelasting wordt voor de Betuwelijn uitgegaan van de maximaal vergunde situatie voor de spoorlijn, zoals die is vastgelegd in het geluidregister voor spoorwegen. Jaarlijks toetst de beheerder van de Betuweroute, ProRail, de geluidproductie van deze spoorlijn. Daarbij wordt gecontroleerd of de geluidproductie, op basis van de treinen die het voorgaande jaar over de spoorlijn hebben gereden, de geldende geluidproductieplafonds dreigt te overschrijden. Hieruit bleek dat met het materieel dat in werkelijkheid over de lijn heeft gereden, de geluidproductieplafonds niet worden overschreden.

De Wet milieubeheer stelt dat de geluidbelasting bij geluidgevoelige objecten moet worden berekend op basis van gemiddelde waarden. Piekbelastingen worden in dit gemiddelde verwerkt. In paragraaf 4.6 is het wettelijk kader en de toepaste rekenmethodiek nader toegelicht.

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit zijn voor de brug uitgangspunten gehanteerd. De aannemer zal deze bij de bouw van de brug moeten aanhouden. Op die manier is geborgd dat de berekende geluidbelastingen in lijn zijn met de werkelijke geluidproductie van de brug.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd onder het wettelijk kader van de Wet milieubeheer en de bijbehorende voorschriften. Daarmee voldoet het onderzoek aan de wettelijke eisen. Voor het tracébesluit heeft een actualisatie van het onderzoek plaatsgevonden. Op basis van de gewijzigde uitgangspunten is de toekomstige geluidbelasting bij woning van inspreker bepaald op 61 dB. Daarbij is rekening gehouden met de toepassing van tweelaags zoab op de A15 en een geluidwal met een hoogte van 2 meter.

4.7.111 *Voldoen de parameters van geluid aan de wettelijke parameters? Op welke wijze vindt financiële compensatie plaats?*

De akoestische berekeningen zijn uitgevoerd conform het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 en de regels zoals gesteld in de Wet milieubeheer.

4.7.112 *Doortrekking van de A15 leidt onherroepelijk tot ernstige geluidoverlast, zeker als de maximumsnelheid wordt opgeschroefd naar 130 km/u en de spitsstrook permanent open blijft. Gedragen door het water zal het verkeerslawaaï nog extra te horen zijn. Het effect van de voorziene fruitbomen ter hoogte van Boerenhoek op geluid- en lichtoverlast zal zeer beperkt zijn.*

De geluidbelasting zal als gevolg van de doortrekking van de A15 toenemen. Het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit heeft de gevolgen voor de geluidbelasting in de omgeving van de woning van inspreker in beeld gebracht. Op basis van de gehanteerde uitgangspunten, zoals een maximumsnelheid van 130 km/u op de rijksweg en de ligging van de weg bij een groot wateroppervlak, is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij deze woning niet hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Daarmee kan worden voldaan aan de wettelijke normen; aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk.

In de berekeningen is het effect van mogelijk te plaatsen fruitbomen niet meegenomen. Van de door inspreker genoemde spitsstrook is op de A15 geen sprake. De weg bestaat uit 2x2 rijstroken die gedurende de gehele dag geopend zijn.

4.7.113 *In het rapport is voor het berekenen van de gecumuleerde geluidbelasting uitgegaan van de ontwerpwaarden van de Betuwelijn. De werkelijke waarden liggen*

veel hoger, aangezien het ontwerp Betuwelijn uitgaat van volledige belasting met elektrische treinen en aangepast materiaal. Uit gegevens van RWS zelf blijkt dat 10% van de treinen op de lijn bestaat uit dieseltreinen, welke zorgen voor torenhoge waarden en grote overlast. Behalve dat het ontwerptracébesluit uitgaat van incomplete gegevens, is de geluidberekening zelf erg vaag. Er wordt uitgegaan van een gemiddelde geluidbelasting, terwijl er in de praktijk sprake zal zijn van pieken. Zeker bij de woning van participant, waar een viaduct over de snelweg heen wordt aangebracht. Dat viaduct zal straks als een soort klankkast gaan werken. Bij de metingen is ook nog geen rekening gehouden met het materiaal dat voor de brug gebruikt wordt. Dat materiaal heeft ook effect op de mate van geluidoverlast. Participant verzoekt de berekeningen voor zijn woning over te doen en te baseren op de juiste uitgangspunten, waarbij ook rekening wordt gehouden met piekbelastingen. Wanneer nieuw onderzoek wordt uitgevoerd, zal worden vastgesteld dat de maximale waarde van 65 dB fors zal worden overschreden en dat uitkoop van de woning met schuren, tuin en weiland door RWS de enige oplossing is.

Bij het berekenen van de cumulatieve geluidbelasting wordt voor de Betuwelijn uitgegaan van de maximaal vergunde situatie voor de spoorlijn, zoals die is vastgelegd in het geluidregister voor spoorwegen. Jaarlijks toetst de beheerder van de Betuwe-route, ProRail, de geluidproductie van deze spoorlijn. Daarbij wordt gecontroleerd of de geluidproductie, op basis van de treinen die het voorgaande jaar over de spoorlijn hebben gereden, de geldende geluidproductieplafonds dreigt te overschrijden. Hieruit bleek dat met het materieel dat in werkelijkheid over de lijn heeft gereden, de geluidproductieplafonds niet worden overschreden.

De Wet milieubeheer stelt dat de geluidbelasting bij geluidgevoelige objecten moet worden berekend op basis van gemiddelde waarden. Piekbelastingen worden in dit gemiddelde verwerkt. In paragraaf 4.6 is het wettelijk kader en de toepaste rekenmethodiek nader toegelicht.

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit zijn voor de brug uitgangspunten gehanteerd, die de aannemer bij de bouw van de brug zal moeten aanhouden. Op die manier is geborgd dat de berekende geluidbelastingen in lijn zijn met de werkelijke geluidproductie van de brug.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd onder het wettelijk kader van de Wet milieubeheer en de bijbehorende voorschriften en voldoet daarmee aan de wettelijke eisen. Voor het tracébesluit heeft een actualisatie van het onderzoek plaatsgevonden. Op basis van de gewijzigde uitgangspunten is de toekomstige geluidbelasting bij woning van inspreker bepaald op 61 dB. Daarbij is rekening gehouden met de toepassing van tweelaags zoab op de A15 en een geluidwal met een hoogte van 2 meter.

Ter hoogte van de woning van inspreker ligt op dit moment al een viaduct over de Betuwelijn. Dit viaduct wordt voor de aanleg van de A15 verlengd. De breedte van het viaduct is gering, zodat het vermeende 'klankkast-effect' beperkt zal optreden. Bovendien worden er ter plaatse van de woning van inspreker geluidwallen en -schermen geplaatst, die het mogelijke effect zullen mitigeren.

4.7.114 *De brug over Pannerdensch kanaal zal tot veel extra geluid leiden, vooral bij westenwind.*

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de hoge ligging van de A15 op de brug, de lange toeritten en de verdiepte ligging bij Helhoek. Vanwege de ligging van de woning van deze inspreker, op korte afstand van de nieuw aan te leggen rijksweg zal de bijdrage van het wegdeel op de brug van geringe invloed zijn op de totale geluidbelasting.

- 4.7.115 *Er is geen onderzoek gedaan naar het risico van trillingen. Participanten hebben nu al veel last van trillingen die worden veroorzaakt door de zware dieseltreinen op de Betuweroute. Door de komst van de snelweg en het verkeer zal cumulatie optreden, wat is het effect daarvan?*

Er zijn geen wettelijke normen waaraan het trillingniveau veroorzaakt door wegverkeer moet voldoen. Mogelijke hindereffecten van trillingen kunnen optreden in de directe nabijheid van kunstwerken (viaducten en bruggen). In algemene zin treedt trillingoverlast alleen op binnen een afstand van 50 meter tot de weg. Vanwege de aard van de constructie is het niet aannemelijk dat op andere locaties trillingen zullen optreden als gevolg van wegverkeer.

- 4.7.116 *Er is geen geluidbelemmerende voorziening gepland tussen Bemmelen en Angeren. Hierdoor zal Angeren bij een bepaalde windrichting dagelijks geluidhinder ondervinden van het verkeer. Het geluid van de Betuwelijn is nu al duidelijk hoorbaar en storend. Door aanleg van de A15 zal dit alleen maar toenemen, 24 uur per dag. Dit wordt nog extra versterkt door het open gebied en de windrichting. Het toenemend geluid zal het woongenot van participant ernstig aantasten, zowel binnen de woning als daarbuiten. Geluidmaatregelen zijn noodzakelijk, zowel schermen als beplanting. Bij het tracébesluit is onvoldoende gekeken naar het woongenot van alle bewoners die evenwijdig aan de A15 wonen.*

De geluidbelasting zal als gevolg van de doortrekking van de A15 toenemen. Uit de afweging van maatregelen is gebleken dat op het wegdeel tussen Bemmelen en Angeren de toepassing van tweelaags zoab als bronmaatregel doelmatig is. Aanvullende maatregelen zijn als niet doelmatig beoordeeld. Met de maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke normen die gelden bij de aanleg van een nieuwe weg. In een groot deel van het gebied, zoals de kern Angeren, is de toekomstige geluidbelasting niet hoger dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Dat neemt niet weg dat het geluid van de weg, afhankelijk van de weersomstandigheden, in meer of mindere mate hoorbaar zal zijn. In de berekeningen is het effect van de wind meegenomen, dit is nader toegelicht in paragraaf 4.6.

- 4.7.117 *Participant wil dat, na realisatie van het project, minimaal één jaar lang de geluidbelasting op en om zijn woning gemeten wordt. Mocht blijken dat er teveel geluid wordt geproduceerd, dan moeten daartegen maatregelen genomen worden. De norm moet niet verder opgetrokken worden.*

In het huidige wettelijk kader is geen verplichting opgenomen in om de berekende waarden uit het akoestisch onderzoek te verifiëren met metingen. Rijkswaterstaat heeft wel de plicht om de geluidproductie van de weg te monitoren. Na het nemen van het tracébesluit zal de projectsituatie worden opgenomen in het geluidregister en zullen de geluidproductieplafonds in het projectgebied worden vastgesteld op basis van de informatie uit het akoestisch onderzoek bij het besluit.

Na realisatie van ViA15 zal Rijkswaterstaat jaarlijks moeten nagaan of met de verkeersgegevens van het jaar ervoor de geluidproductieplafonds (dreigen te) worden overschreden. Als dit het geval is zal Rijkswaterstaat moeten onderzoeken of deze overschrijdingen met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kunnen worden teruggebracht. Bij gebleken doelmatigheid zal Rijkswaterstaat deze maatregelen moeten treffen.

- 4.7.118 *Door de gekozen oplossing zullen bewoners van Groessen dagelijks hinder ondervinden van de autoweg. Het verkeersgeluid zal het geluid van de ganzen in de Jezuïtenwaai ver overstemmen, zeker bij mooi weer (westenwind). Hierdoor verslechtert de leefbaarheid in het gebied.*

De gekozen oplossing voor Groessen is ten opzichte van het ontwerptraacébesluit gewijzigd. Er wordt nu een 2 meter hoge wal gerealiseerd met op enkele locaties een verhoging van de wal met 1 tot 3 meter. Vanwege de weg zal de geluidhinder in Groessen beperkt worden. Bij de woningen in de kern Groessen is sprake van een geluidbelasting onder de 50 dB.

- 4.7.119 *De belangen van Ressen zijn onvoldoende gewaarborgd. Voor het hele tracé A15 worden maatregelen getroffen om geluids- en fijn stof overlast te beperken. Voor de kern Ressen gebeurt er niets. Participanten gaan hiermee niet akkoord. Het verhoogde talud en het hoge A15 viaduct leiden tot nog meer geluidsoverlast. Een groot deel van Ressen heeft al te maken met een (cumulatieve) geluidsbelasting van meer dan 60dB. Destijds is de A325 dwars door Ressen aangelegd, zonder geluids- en fijn stof maatregelen. Daarna kwam de Betuwelijn. Nu wordt Ressen geconfronteerd met doortrekking A15, opnieuw zonder geluids- en fijn stof maatregelen. De leefbaarheid voor het dorp neemt hierdoor nog verder af. Participanten stellen voor de grondwal vanaf het Laantje in westelijke richting door te trekken tot de N325. Tweede optie is plaatsen van een scherm direct naast de bron.*

Voor het deel van het traject tussen knooppunt Ressen en de aansluiting Bommel geldt de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan als de toetswaarde waaraan moet worden voldaan. Bij dit deel is het mogelijk om de verwachte groei van het verkeer tot 2033 te compenseren met de toepassing van tweelaags zoab op de rijksweg en de aanleg van een geluidwal/scherm langs de verbindingsweg A325 Nijmegen – A15 Zevenaar. Daarmee kan overal in het achterliggende gebied, zoals de kern Ressen, worden voldaan aan de toetswaarde.

Bij het bepalen van de geluidbelasting zijn alleen de parallelbanen en de verbindingbogen van de A325 meegenomen. Deze zijn in beheer bij Rijkswaterstaat. De hoofdrijbaan is in beheer van de provincie en is wettelijk gezien een andere geluidbron met een ander wettelijk kader. Aangezien in de kern Ressen overal wordt voldaan aan de wettelijke norm, is er geen verplichting om de cumulatieve geluidbelasting te beoordelen.

- 4.7.120 *Zienswijze heeft betrekking op het tracé deel A15 tussen afslag 38 en knooppunt Ressen (wegvak 20). Participant woont daar (aan Wolfhoeksestraat 7 in Elst) en heeft nu al veel last van geluid en fijn stof. In de geplande bestuursmaatregelen ontbreekt een geluidscherm langs de A15, ter hoogte van wegvak 20 aan noordzijde. Participant stelt voor om van woning te ruilen met de bedenker van deze bestuursmaatregel, zodat hij de overlast van het project viA15 niet hoeft te incasseren.*

Voor het deel van het traject tussen de knooppunten Valburg en Ressen geldt de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan als de toetswaarde waaraan moet worden voldaan. Deze ligt hoger dan de toetswaarde bij nieuwe wegaanleg, verderop in Lingewaard. Hier bedraagt de toetswaarde 50 dB, terwijl de toetswaarde bij de woning van inspreker 54 dB bedraagt. Bij dit deel is het mogelijk om de verwachte groei van het verkeer tot 2033 te compenseren met de toepassing van tweelaags zoab op de rijksweg. De geluidbelasting van de A15 zal naar verwachting tot 2033 niet toenemen tot een niveau dat hoger is dan op dit moment al is toegestaan op basis van de geldende geluidproductieplafonds.

- 4.7.121 *De verbreding van de A12/A15 zal leiden tot nog meer geluidsoverlast. Ter hoogte van de woning en camping van participant zijn geen geluidwerende maatregelen*

voorzien. Voor dit probleem moet een oplossing gevonden worden. Bijvoorbeeld door de bestaande grondwal door te trekken.

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker maximaal 56 dB bedraagt, na toepassing van tweelaags zoab op de A15. Dat is 2 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Er wordt voldaan aan de wettelijke normen, aanvullende maatregelen zoals schermen zijn dus niet nodig.

4.7.122 *Participant heeft vraagtekens bij de door RWS uitgevoerde geluidmeting en wil t.z.t. een nieuwe meting. Het geluid van de A15 weerkaatst tegen de geluidwal van de Betuwelijn terug naar omliggende tuinbouwkassen, met een klankkast als gevolg. Hier komt nog het geluid van de Betuwelijn bij.*

De schermen van de Betuweroute en de omliggende gebouwen die gehandhaafd blijven na realisatie van het tracé zijn in de geluidmodellen opgenomen, reflecties worden in het geluidmodel meegenomen. Ter hoogte van woning van participant wordt een 2 meter hoge geluidwal, met daarop over een lengte van 250 meter een 1 meter hoog scherm gerealiseerd. Deze maatregelen zorgen voor een reductie van het geluid dat direct, of indirect via reflecties, tegen het geluidscherm langs de Betuweroute terechtkomt.

4.7.123 *De geluidscontouren/akoestische berekeningen zijn berekend op basis van tolheffing en kennen een groot aantal tekortkomingen. Participant vraagt RWS deze tekortkomingen door middel van een contra-expertise van TNO nogmaals door te rekenen.*

- *De berekeningen zijn gebaseerd op het GE-scenario met bijpassende niet-realistische verkeersvolume.*
- *Niet voor alle panden in het gebied is een calculatie gemaakt. De calculaties zijn derhalve mogelijk onbetrouwbaar en moeten opnieuw doorgerekend worden.*
- *Geluidgevoelige objecten met 50 dB of lager doen niet mee*
- *Het gehanteerde model houdt geen rekening met bijvoorbeeld de overheersende windrichting, de begroeiing en wisseling van seizoenen, de lassen in het wegdek, het op- en afremmend verkeer, cumulatief effect van andere geluidsbronnen (scheepvaart, steenfabriek), het geluid veroorzaakt door transportbewegingen en bouwactiviteiten, de kwaliteit van het asfalt (veroudering), het feit dat geluid over water verder draagt dan over land en een tracé zonder tolheffing.*
- *Er is geen rekening gehouden met de vorm van de brug. Afhankelijk van de vormgeving zal de brug in meer of mindere mate zelf geluid produceren doordat de wind eroverheen blaast.*

De verkeersprognoses bij het ontwerp-tracébesluit zijn altijd gebaseerd op het hoge economische groeiscenario (Global Economy) van het Centraal Planbureau. Voor het opstellen van het tracébesluit zijn de verkeersprognoses geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten rond de economische en bevolkingsontwikkeling in Nederland.

Voor een deel van de panden in het gebied gelden geluidbelastingen lager dan 50 dB. De geluidbelastingen zijn dan niet hoger dan de voorkeurswaarde. Bij deze geluidgevoelige objecten is geen verder onderzoek noodzakelijk.

De hier genoemde onderwerpen worden in paragraaf 4.6 (veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen) nader toegelicht. Verder maakt het geluid veroorzaakt door transportbewegingen en bouwactiviteiten geen deel uit van het akoestisch onderzoek. Dit gaat spelen in de realisatiefase, hierover worden afspraken gemaakt tussen gemeente en de aannemer. Ten slotte zal het tracé niet worden gerealiseerd zonder tolheffing.

Het is nog niet bekend of en in welke mate de nieuwe brug vanwege de wind geluid zal produceren. Dit is sterk afhankelijk van de vormgeving van de brug. Bij Rijkswaterstaat zijn tot op heden geen klachten bekend met betrekking tot het 'fluiten' van bruggen in rijkswegen.

- 4.7.124 *Ter hoogte van Boerenhoek komt een geluidscherm van 7 meter lang en 2 meter hoog. Wat voor effect heeft een geluidscherm van slechts 7 meter? 'Krult' het geluid uiteindelijk niet achter dit scherm vandaan?*

In het ontwerptractébesluit is ter hoogte van Boerenhoek een scherm voorzien met een lengte van 620 meter en een hoogte van 2 meter. Een scherm van 7 meter zou inderdaad zeer weinig effect hebben.

- 4.7.125 *In het ontwerptractébesluit wordt de indruk gewekt dat het beschikbare budget voor geluidschermen wordt verdeeld naar rato van aantal inwoners. Zo wordt bij de aanlanding van de brug bij Loo geen geluidscherm geplaatst. Is het zo dat bewoners worden 'ingedeeld' in categorieën en dat op basis daarvan wordt bepaald wie wel een scherm krijgt en wie niet? Is dat geen discriminatie?*

Het beschikbare budget voor maatregelen is gebaseerd op de geluidbelasting bij de woningen zonder aanvullende maatregelen. Er is dus geen sprake van een indeling in categorieën. De hoogte van de geluidbelasting en het aantal objecten bepalen hoeveel budget er beschikbaar is. Bij grotere aantallen woningen, of enkele woningen dicht bij de weg, is er meer budget beschikbaar conform het wettelijk vastgestelde doelmatigheidscriterium.

- 4.7.126 *Dubbellaags zoab heeft een levensduur van 10, 11 jaar. Participant wil de garantie dat na het bereiken van die levensduur het zoab wordt vervangen door hetzelfde asfalt of een beter alternatief.*

Bij het onderhoud van tweelaags zoab wordt in eerste instantie uitgegaan van de theoretische levensduur. Op basis daarvan wordt gedurende de levensduur de kwaliteit van het wegdek beoordeeld. Doorgaans wordt uit het oogpunt van verkeersveiligheid besloten om het wegdek te vervangen: het is dan niet vlak genoeg meer of heeft onvoldoende stroefheid. Dit moment ligt eerder dan een vervanging door een teruglopend geluidreducerend effect.

Binnen de systematiek van de Wet milieubeheer is het niet mogelijk om de verharding te vervangen door een wegdek dat minder stil is. De geluidproductie van de weg is vastgelegd in de te handhaven geluidproductieplafonds en een minder stil wegdek zou kunnen leiden tot een overschrijding van deze plafonds.

- 4.7.127 *Bij de aanleg van de Betuwelijn was sprake van een maximale geluidbelasting van 40 dB in een stiltegebied. Bij dezelfde doorsnijding van het stiltegebied geldt nu een maximale geluidbelasting van 60 dB. Participant is van mening dat het niet uitmaakt welke bron het geluid veroorzaakt; het gaat om de geluidbelasting. Zeker in een stiltegebied. Participant wenst nadere onderbouwing.*

Als gevolg van de aanleg van de A15 zal de geluidbelasting in het stiltegebied toenemen, het gebied met een geluidbelasting van 40 dB of lager neemt af. Deze afname is niet in strijd met de provinciale verordening. Vanuit de regelgeving is er dan ook geen aanleiding om specifiek voor het stiltegebied geluidbeperkende maatregelen te treffen. Door op het gehele tracé van de A15 een verharding van tweelaags zoab toe te passen, wordt de impact van de A15 op het stiltegebied beperkt ten opzichte van de wegdekverharding die normaal gesproken wordt toegepast op rijkswegen. Een verdere beperking van de impact op het stiltegebied zou alleen kunnen worden bereikt door plaatsing van een geluidscherm over een lengte

van circa 3.300 meter aan de zuidzijde van de A15 en circa 1.500 meter aan de noordzijde. De kosten van dergelijke voorzieningen met deze afmetingen en de invloed ervan op het landschap, staan niet in verhouding tot het doel en het toepassingsbereik van de verordening.

Gegeven het feit dat noch de Wet milieubeheer noch de Omgevingsverordening Gelderland een verplichting oplegt om maatregelen te treffen, wordt volstaan met de toepassing van tweelaags zoab op het gehele tracé.

- 4.7.128 *Volgens de wet mag een stiltegebied alleen doorsneden worden, als er geen alternatieven voorhanden zijn. Volgens participant zijn de alternatieven wel degelijk beschikbaar, ze zijn alleen niet uitgewerkt. Ministerie, RWS en de provincie onttrekken zich aan de wet.*

In de Trajectnota/MER zijn alternatieve tracés onderzocht in een eerdere fase van het onderzoek. In deze fase staat het tracé vast en worden geen alternatieven meer onderzocht. Na een zorgvuldig onderbouwde afweging van belangen is de voorkeursvariant vastgesteld, die verder uitgewerkt is tot een tracébesluit.

- 4.7.129 *Het gehanteerde model houdt geen rekening met de overheersende windrichting, de lassen in het wegdek, cumulatief effect van andere geluidbronnen (scheepvaart, steenfabriek), het ontwerp van de brug, het feit dat geluid over water verder draagt dan over land en de mogelijkheid dat er in de toekomst wellicht meer verkeer over de brug gaat.*

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht. De paragraaf bevat onder meer een verduidelijking over de wijze waarop in de rekenmodellen wordt omgegaan met het effect van wind en het gegeven dat geluid over water verder draagt dan over land. Ook wordt in paragraaf 4.6 ingegaan op het systeem van naleving waarmee bij een te sterke stijging van verkeer wordt geborgd dat er opnieuw onderzoek naar maatregelen plaats zal vinden. De scheepvaart is meegenomen in de cumulatie, maar zorgt bij geluidgevoelige bestemmingen nergens voor een bijdrage boven de voorkeurswaarde. De steenfabriek maakt geen deel uit van de berekeningen. Alleen gezonde industrieterreinen worden in de cumulatie meegenomen; de steenfabriek maakt geen deel uit van een gezonde industrieterrein.

- 4.7.130 *Bemmel krijgt een grondwal, Helhoek een deksel, maar aan de geluidoverlast in kern Ressen wordt niets gedaan. Het verhoogde talud en het hoge A15-viaduct zullen leiden tot een verdere toename van geluid in een gebied waar de bewoners al veel geluidoverlast ondervinden van de Betuwelijn en de A325/N325. Dit alles zorgt ervoor dat een deel van de kern Ressen nu al te maken heeft met een (cumulatieve) geluidbelasting van 60 dB of meer. De argumenten die RWS geeft voor het achterwege laten van geluidmaatregelen in Ressen – voldoen aan het doelmatigheidseis en behoud van open karakter – zijn voor participant onacceptabel.*

Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met de voorgestelde maatregelen bij Bemmel, tweelaags zoab op de A15 en de aanleg van een wal/scherm, ook in de kern Ressen wordt voldaan aan de wettelijke toetswaarden. Er is dus geen noodzaak om aanvullende maatregelen te treffen. Het deksel bij Helhoek is geen doelmatige maatregel in de zin van de Wet milieubeheer. Het is een aanvullende maatregel die op basis van de bestuurlijke overeenkomst wordt getroffen.

4.7.131 *Het doortrekken van de A15 met aansluiting op de A12 heeft grote gevolgen voor de verkeersinfrastructuur in Zevenaar. Volgens participant wordt in het ontwerptracébesluit onvoldoende rekening gehouden met:*

- *Aansluiting Arnhemseweg: de aansluiting van de Arnhemseweg op de A15 in combinatie met de verbreding van de Arnhemseweg leidt tot een vierbaans verkeersweg door het centrum van Zevenaar. Dit zorgt voor (nog meer) geluids- en fijn stofoverlast voor bewoners.*
- *Verkeersafwikkeling aansluiting A12/Zevenaar-Oost: het verkeersknooppunt moet de verkeersstromen van bedrijventerrein Hengelder en bedrijventerrein 7-Poort, de verkeersstromen van het (te realiseren) outletcenter, het verkeer richting centrum Zevenaar en bedrijventerrein Zuidspoor (via Hengelderweg) en de verkeersstromen uit de Rijnwaarden (via Witte Kruis) verwerken. Het ontwerptracébesluit richt zich nu uitsluitend op de op- en afritten van de A12. Participant vraagt een toelichting op een integraal plan van de verkeersafwikkeling op dit knooppunt dat rekening houdt met het te verwachten verkeersaanbod.*
- *De mogelijkheid een rondweg aan te leggen: door de aanleg van een rondweg beginnend parallel aan het tracé A15/A12 via bedrijventerrein Helhoek en bedrijventerrein Mercurion naar de Doesburgsestraat wordt extra overlast voorkomen. Dit vraagt om een optimale integratie van de op- en afritten en aansluitingen op de Arnhemseweg en de Helhoek/Helstraat. Het ontwerptracébesluit voorziet hier niet in.*
- *Om bovengenoemde rondweg mogelijk te maken – ten zuiden van Mercurion – moet de verbreding van de A12 vanaf knooppunt De Liemers richting Duitse grens geheel aan de noordkant van het tracé worden uitgevoerd. De huidige uitvoegstroken en afrit Griethse Poort moeten hiervoor beschikbaar komen. De verkeersafwikkeling naar bedrijventerrein Mercurion en Hengelder wordt verkregen door de eerder aangegeven rondweg over Mercurion voort te zetten via de Edisonstraat over bedrijventerrein Hengelder naar de op- en afritstructuur bij 7-Poort.*
- *Daarnaast moet verbreding van het viaduct bij Griethse Poort uitsluitend aan de noordzijde plaatsvinden zodat er voldoende ruimte beschikbaar blijft voor een rotonde in de Doesburgseweg die de verbinding vormt met: de rondweg richting Mercurion, de rondweg richting Hengelder, de toegang tot het centrum, de toegang tot het buitengebied (Angerlo/Giesbeek).*

In de aanvullende bestuursovereenkomst van 5 november 2015 zijn afspraken gemaakt over aanpassingen aan het onderliggende wegennet in Zevenaar, zodat een goede afwikkeling van het verkeer gewaarborgd is. De exacte effecten op de verkeersintensiteiten en eventuele maatregelen bij de woonwijken Zevenaar West worden opgenomen in het provinciaal inpassingsplan en worden nog nader uitgewerkt (Bijlage 2 aanvullende bestuursovereenkomst). Dat geldt ook voor de effecten op de verkeersintensiteiten en aanpassingen aan de weginfrastructuur nabij aansluiting Zevenaar Oost. Van een beoogde rondweg zoals participant aangeeft, is vanuit het tracébesluit of vanuit de provinciale inpassingsplannen geen sprake.

In de aanvullende bestuursovereenkomst zijn maatregelen rondom de aansluiting A12 Zevenaar Oost, onder andere verdubbeling van de Hengelderweg naar 2x2 rijstroken. In de Wet milieubeheer zijn normen voor de luchtkwaliteit opgenomen. Die normen (waaronder de normen voor fijn stof) zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen. Ze zijn gebaseerd op Europese richtlijnen. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Met dit programma wordt geregeld dat vanaf 2015 overal in Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Dat voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit wil niet zeggen dat niet enige mate van overlast

kan worden ervaren door bijvoorbeeld zwart stof op ramen en kozijnen, of stof in huis.

- 4.7.132 *Participant heeft al regelmatig hinder en een verstoorde nachtrust als gevolg van de Betuwelijn. Participant maakt bezwaar tegen doortrekken A15 als afdoende maatregelen ontbreken om geluidoverlast binnen én buiten de woning te voorkomen. Participant verwacht dat deze geluidoverlast continue zal zijn. Dit wordt versterkt door het open terrein in combinatie met NO-wind.*

Als gevolg van de doortrekking van de A15 zal de geluidbelasting bij de woning van inspreker toenemen, maar zal in de toekomstige situatie vanwege de toepassing van een stiller wegdek, tweelaags zoab, lager zijn dan de voorkeurswaarde van 50 dB. In de berekening van deze geluidbelasting zijn de effecten van het open terrein en de windrichting meegenomen. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder een beschrijving van de uitgangspunten van het rekenmodel.

- 4.7.133 *Participant, eigenaar van een woonboerderij aan de Arnhemseweg in Zevenaar, plaatst vraagtekens bij de benadering van de geluidproblematiek. Woning van participant is in eerste instantie niet meegenomen in het akoestisch onderzoek, terwijl woningen in de buurt die verder liggen van de A15/A12 wél zijn onderzocht. Na ommekomst van de inloopdagen stond er ineens wel een geluidbelasting voor het betreffende pand op de website. De geluidbelasting zou onder alle omstandigheden minder dan 50 dB bedragen, terwijl uit onderzoek van de gemeente Zevenaar blijkt dat de geluidbelasting op de voorgevel nu al 63 dB is. Kennelijk is alleen de geluidbelasting van de A15/A12 meegenomen, terwijl participant juist een sterke toename ondervindt van geluidhinder door de aanpassingen aan de Arnhemseweg. Moge het zo zijn dat dit aspect formeel buiten beschouwing wordt gelaten omdat (dit deel van) de Arnhemseweg geen deel zou uitmaken van het ontwerptractébesluit, dan valt participant terug op de stelling dat de stukken uitwijzen dat onder andere via de bestuursovereenkomst de situatie rond de Arnhemseweg onder Zevenaar wel deel uitmaakt van het ontwerptractébesluit, en, zo dit bestreden wordt, alsnog daarvan deel behoort uit te maken.*

De woning van inspreker is vanaf het begin van het project meegenomen in het akoestisch onderzoek. Aangezien de toekomstige geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen niet hoger was dan 50 dB, gold er voor de woning geen wettelijke onderzoeksplicht. Bij de inloopdagen bleek al snel dat dit de suggestie wekte dat veel woningen niet onderzocht waren. Daarom is de website ter verduidelijking aangevuld met de woningen waar de geluidbelasting 50 dB of lager is.

De woning van inspreker ligt buiten het onderzoeksgebied van de Arnhemseweg (N810) waarvan de reconstructie voor de aanleg van de aansluiting op de A15 in het tractébesluit is onderzocht. Het deel van de N810 waarlangs de woning ligt zal worden gereconstrueerd in het kader van het provinciale inpassingsplan.

In het kader van het tractébesluit was er geen wettelijke verplichting om de cumulatieve geluidbelasting bij woning van inspreker te onderzoeken. Bij de woning van inspreker zal de Arnhemseweg de bepalende bron zijn voor de cumulatieve geluidbelasting en zal het effect van de A15 niet bepalend zijn.

- 4.7.134 *De nieuwe snelweg A15 komt tussen woning van participanten en de Betuwelijn te liggen. Bij totstandkoming Tracébesluit Betuwelijn is rekening gehouden met een voorkeurswaarde van 57 dBa. De grenslijn lag toen al bijna op de voorgevel van de woning. De geluidbelasting van de nieuwe snelweg ligt nog wat hoger. Onduidelijk is met welke geluidwaarden in het kader van cumulatie is gerekend. En of er rekening*

is gehouden met de geluidreflecterende werking van de geluidschermen langs de Betuwelijn.

Ter hoogte van de woning van inspreker is in het tracébesluit een wal opgenomen vanuit landschappelijke inpassing. Deze wal sluit aan de westzijde aan op een 1 meter hoog scherm ter hoogte van manege Landsmaat, aan de oostzijde loopt de wal tot het viaduct van de Schraleweidsestraat. Gelet op de ligging van de woning zal een mogelijk reflecterend effect vanwege de Betuweroute door de wal sterk worden verminderd. De optredende reflecties zijn meegenomen in het geluidmodel. De geluidbelasting bij woning van participant bedraagt 56 dB in de toekomstige situatie.

Het is niet correct om deze geluidbelasting te vergelijken met de geluidbelasting die in het verleden voor de Betuwelijn is bepaald. Er gold voor dit besluit een ander wettelijke kader met andere toetswaarden.

Voor de woning van inspreker is in de toekomstige situatie ondanks de geluidbeperkende maatregelen sprake van een overschrijding van de toetswaarde. Er is daarom nader beschouwd of de cumulatieve geluidbelasting aanleiding gaf tot het treffen van aanvullende maatregelen. Gebleken is dat de bijdrage van de Betuweroute niet leidt tot een hogere cumulatieve geluidbelasting. Het oordeel is dan ook dat er geen aanvullende maatregelen getroffen hoeven te worden.

4.7.135 *In het ontwerptracébesluit ontbreekt een gedegen en onafhankelijk geluidonderzoek.*

Het geluidsonderzoek is uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau, conform de wettelijk voorgeschreven Meet- en Rekenvoorschriften.

4.7.136 *Er is onderzoek gedaan naar de geluidoverlast voor de regio en de woningen van participant, maar het is een zeer theoretische benadering. Er is op geen enkele wijze rekening gehouden met de omgevingsfactoren die ook al geluid produceren. In het gebied loopt de Betuwelijn. Ook zal de geplande brug over het Pannerdensch Kanaal extra geluidhinder geven. Dit zijn gedegen punten om mee te nemen in het onderzoek. De geluidoverlast wordt berekend vanaf de gevel van de woning. Participant woont buitenaf en vrij, wat betekent dat het leven vaak buiten de woning afspeelt. Het geluidonderzoek moet rekening houden met alle factoren die bij het dorpsleven horen en niet alleen een theoretische benadering hebben.*

Als gevolg van de doortrekking van de A15 zal de geluidbelasting bij de woning van inspreker toenemen. De gevolgde aanpak is de wettelijk voorgeschreven aanpak van de Wet milieubeheer. Deze richt zich primair op de geluidbelasting op de gevel, wat meteen een indicatie is voor het geluidniveau buiten de woning. Bij een resterende overschrijding van de toetswaarden dient nader onderzocht te worden of de geluidbelasting in de woning voldoet aan de wettelijke normen. Cumulatie wordt pas in de overweging betrokken als in de toekomstige situatie met geluidbeperkende maatregelen nog sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. Bij de woning van inspreker is deze geluidbelasting lager dan de voorkeurswaarde van 50 dB.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen. De paragraaf bevat onder meer een verklaring van de wijze hoe Rijkswaterstaat omgaat met het extra geluid dat wordt veroorzaakt door de brug.

4.7.137 *Er zijn schadelijke gevolgen van de plannen te verwachten, namelijk geluidoverlast. Waarschijnlijk zijn de definities van participant van 'schadelijk' en 'overlast' anders dan wettelijk is bepaald. Nu is het een zeer stil gebied. Elke decibel toename van omgevingsgeluid is voor participant wel degelijk een schadelijk gevolg.*

Voor de woning van participant geldt een geluidbelasting lager dan 50 dB. Daarmee ligt de geluidbelasting onder de voorkeurswaarde. De woning wordt verder dan ook niet meegenomen in het onderzoek. Dat neemt niet weg dat de snelweg ook bij participant, op iets meer dan 2 km afstand, hoorbaar zal zijn.

- 4.7.138 *De brug over het Pannerdensch Kanaal zal zorgen voor geluidoverlast. Blijkbaar is besloten om geen geluidschermen toe te passen. De automobilist moet uitzicht hebben naar links en rechts. Dat is gevaarlijk met een mogelijke snelheid van 130 kilometer per uur. Los daarvan is de dagelijkse geluidoverlast voor omwonenden toch ernstiger dan het incidentele gebruik van automobilisten. Mochten er alsnog tolpoorten komen, dan neemt de geluidoverlast nog meer toe. Er lijkt besloten te zijn tot het toepassen van dubbellaags zoab in plaats van poro-elastisch asfalt dat minder geluidoverlast veroorzaakt.*

Het uitzicht op de brug naar links en rechts is geen eis of wens die prevaleert boven veiligheid of eventuele (aanvullende) maatregelen voor geluid. Het zicht dat voor verkeersveiligheid belangrijk is, is het zicht op het verloop van de weg en op het overige verkeer (stroomafwaarts). In het akoestisch onderzoek is gebleken dat maatregelen bij de brug over het Pannerdensch kanaal conform het wettelijk vastgestelde doelmatigheids criterium niet doelmatig zijn. Er komen geen tolpoorten op de A15. Het poro-elastisch asfalt bevindt zich nog in de onderzoeksfase en kan om die reden nog niet als maatregel worden ingezet in geluidsonderzoeken.

- 4.7.139 *Het tracé bevindt zich op een zodanige afstand van het bedrijf en de bijbehorende woning van participant in Angeren, dat er sprake zal zijn van een toename van geluid die niet acceptabel is voor een rustig en ongestoord woongenot. Het maximaal toegestane geluidniveau zal worden overschreden. Participant maakt zich ernstige zorgen over de speciale maatregelen die worden getroffen. Hij wil meer informatie ontvangen over de wijze waarop akoestische onderzoeken zijn uitgevoerd. In de stukken die nu ter visie liggen, wordt niets gezegd over de maatregelen die de overheid in dit kader neemt. Dat is niet zorgvuldig en in strijd met de rechtszekerheid. Participant weet immers niet waar hij aan toe is. Daaruit vloeit voort dat een rustig en ongestoord woon- en leefklimaat niet is geborgd. Er kan hierdoor geen sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening waarin de belangen van de omwonenden voldoende zijn gewogen. Ook dit is bestuurlijk onzorgvuldig.*

Bij het ontwerp-tracébesluit, dat gedurende 6 weken ter visie heeft gelegen, is het akoestisch onderzoek opgenomen. In dit akoestisch onderzoek is beschreven welke maatregelen in het kader van het project zijn voorgesteld.

De geluidbelasting bij de woning van inspreker zal als gevolg van de doortrekking van de A15 toenemen. Ter hoogte van de kruising van het viaduct van de Kampsestraat met de A15 zijn geluidschermen niet doelmatig. Als bronmaatregel wordt daar tweelaags zoab aangelegd. De maximale geluidbelasting bij de woning van participant bedraagt 52 dB. Dat betekent dat de woning in aanmerking komt voor onderzoek naar gevelisolatie.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder het doelmatigheids criterium en het vervolgonderzoek naar de geluidbelasting binnen. In het deelrapport Algemeen wordt verder uitleg gegeven over de gevolgde werkwijze bij het uitvoeren van het akoestische onderzoek.

- 4.7.140 *De impact van de brug over het Pannerdensch Kanaal voor aanwonenden is over het hoofd gezien. Het verkeersgeluid zal toenemen. Dat leidt tot verlies van woongenot.*

Participant wil de garantie dat de geluidnormen niet worden overschreden. Er moet een aarden geluidwal worden geplaatst.

De geluidbelasting bij de woning van inspreker zal als gevolg van de doortrekking van de A15 toenemen. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de hoge ligging van de A15 op de brug, de lange toeritten en de verdiepte ligging bij Helhoek. Ook is vanuit landschappelijke inpassing een wal voorzien met een hoogte van 2 meter. Met deze wal en het stiller wegdek, t weelaags zoab, is bij participant sprake van een geluidbelasting van 53 dB. Dat betekent dat de toetswaarde bij de woning nog steeds overschreden wordt. Er zal onderzoek naar gevelisolatie plaatsvinden. In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder het vervolgonderzoek naar gevelisolatie.

4.7.141 *Participant, woonachtig in Helhoek, maakt zich zorgen over het lawaai van de weg zodra deze klaar is.*

De geluidbelasting bij de woning van inspreker zal als gevolg van de doortrekking van de A15 toenemen. Vanwege de verdiepte ligging van de A15 ter hoogte van Helhoek en het deksel dat daar op de bak is voorzien, zal toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker lager zijn dan 50 dB, de voorkeurswaarde uit de Wet milieubeheer.

4.7.142 *Woning van participant ligt aan de oostkant van Groessen, ter hoogte van kilometer 175. Tussen 174.7 en 175.4 wordt de A15 in een open bak aangelegd, circa 4 meter onder maaiveld. Het gedeelte tussen 175.11 en 175.16 wordt 6 meter verdiept in een dichte bak aangelegd. Participant kijkt vanuit zijn woning rechtstreeks op het tracé, hemelsbreed is de afstand tussen woning en weg zo'n 350 meter. Participant vreest geluidoverlast; de geplande geluidmaatregelen zullen het verkeersgeluid niet wegnemen. Zeker bij oostenwind zal het geraas van het verkeer duidelijk hoorbaar zijn. Participant vreest dat het geluid extra zal worden versterkt door de resonantie vanuit de tunnelbak en pleit voor extra geluidmaatregelen om deze resonantie tegen te gaan. Daarbij zouden de nieuwste technieken moeten worden toegepast, en dan bij voorkeur voor het hele gedeelte van de verdiepte A15. Veel geluidoverlast voor de kern Groessen wordt hiermee voorkomen.*

De geluidbelasting bij de woning van inspreker zal als gevolg van de doortrekking van de A15 toenemen. Vanwege de verdiepte ligging van de A15 ter hoogte van Helhoek en het deksel dat daar op de bak is voorzien, zal toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker lager zijn dan 50 dB, de voorkeurswaarde uit de Wet milieubeheer. Om te voorkomen dat het geluid in de open bak gaat reflecteren tussen de wanden, worden deze wanden absorberend uitgevoerd.

4.7.143 *Participant woont aan De Plak in Bemmels, langs de huidige A15. Op deze plek is een geluidscherm voorzien. Participant vreest desondanks een verdere toename van de geluidoverlast. Op de doorgetrokken A15 (een doorgaande route) zal dag en nacht (vracht) verkeer rijden, met hoge snelheid. Er zullen voor participant dan geen stiltemomenten meer zijn. Participant plaatst vraagtekens bij de bewering dat door het geluidscherm de geluidoverlast zal dalen.*

Vanuit het project is niet inzichtelijk gemaakt wat de heersende geluidbelasting is op de locatie van participant. Wel is bekend wat de maximale toegestane geluidbelasting op basis van het huidige geluidproductieplafond mag zijn, namelijk 61 dB. Zonder maatregelen zou de geluidbelasting ter hoogte van de woning van participant als gevolg van het project ViA15 circa 70 dB bedragen. Vanwege de 8 meter hoge geluidvoorziening langs de A15, een combinatie van wal met scherm, wordt de geluidbelasting gereduceerd tot maximaal 59 dB. Deze aarde is lager dan de huidige maximale toelaatbare geluidbelasting.

4.7.144 *De berekeningen van akoestiek bij het ontwerptractébesluit kennen een groot aantal tekortkomingen. Participant stelt dat deze berekeningen gedetailleerd door TNO moeten worden overgedaan. De tekortkomingen zijn:*

- *De berekeningen zijn gebaseerd op het hoogste economische groeiscenario. Zij zijn uitgevoerd vanachter een bureau zonder dat medewerkers zich op locatie hebben georiënteerd op de lokale omstandigheden.*
- *Er is niet voor alle panden in het gebied een calculatie gemaakt. Huis Loowaard is niet meegenomen. De calculaties zijn mogelijk onbetrouwbaar en moeten daarom opnieuw worden doorgerekend.*
- *Het gehanteerde model voor akoestische berekeningen houdt geen rekening met:*
 - *ode overheersende zuidwestelijke richting van de wind;*
 - *ohet verder dragen van geluid over water;*
 - *ode begroeiing;*
 - *ode lassen in het wegdek van de brug;*
 - *omeer dan één keer geluidsreflectie;*
 - *ohet op- en afremmen bij af- en opritten;*
 - *ohet cumulatief effect;*
 - *ohet fluiten van de brug;*
 - *ohet geluid door transportbewegingen en bouwactiviteiten.*

Geluid draagt verder over water dan over land. In combinatie met de heersende windrichting heeft Loo het meeste te lijden van het geluid door verkeer op de brug. Dus een tunnel!

De verkeersprognoses bij het ontwerptractébesluit zijn gebaseerd op het hoge economische groeiscenario (Global Economy) van het Centraal Planbureau. Voor het opstellen van het tractébesluit zijn de verkeersprognoses geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten rond de economische en bevolkingsontwikkeling in Nederland. Als na realisatie van het project blijkt dat de prognoses lager zijn dan de werkelijke verkeersgroei, dan wordt dit ondervangen door de 'naleving'. Hierin wordt jaarlijks na realisatie bezien of de geluidproductie van de weg nog binnen de geldende geluidproductieplafonds blijft. Is dat niet het geval, dan zal onderzoek naar maatregelen plaatsvinden. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de jaarlijkse naleving van GPP's.

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting bij de geluidgevoelig objecten in de Loowaard niet hoger is dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Er was dus geen aanleiding om voor deze objecten maatregelen af te wegen.

De berekeningen zijn volgens het geldende Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 uitgevoerd, de uitgangspunten zijn nader toegelicht in paragraaf 4.6. In het gehanteerde rekenmodel is de toekomstige situatie gemodelleerd en is het effect van het terrein, zoals het verder dragen van geluid over wateroppervlaktes, meegenomen.

Vanwege de lengte van de brug is het onvermijdelijk dat er in de brug en bij de overgang tussen de brug en het aansluitende baanlichaam dilatatievoegen moeten worden gemaakt. De brug moet namelijk ruimte hebben om te kunnen 'werken' bij wisselende klimatologische omstandigheden. Op de overgang van het baanlichaam naar de brug wordt de stilste voegovergang toegepast die op dit moment vanwege bewezen effect en duurzaamheid bij bruggen in Nederland kan worden toegepast.

Bij de aanbesteding van het werk worden specifiek voor voegovergangen geluidseisen gesteld. Het is technisch echter niet mogelijk om het geluid van voegovergangen helemaal weg te nemen. Een voegovergang is nu eenmaal altijd een onderbeking van het wegdek. De geluideis zorgt weliswaar voor de meest duurzaam stille oplossing, maar die kan nog wel hoorbaar zijn. Het geluid als gevolg van de voeg-

overgang is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. De reden hiervoor is dat het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg 2012) hierin niet voorziet. Het Rmg 2012 schrijft voor alleen het gemiddelde geluidsniveau van het wegverkeer in beeld te brengen.

Het is nog niet bekend of en in welke mate de nieuwe brug vanwege de wind geluid zal produceren. Dit is sterk afhankelijk van de vormgeving van de brug. Bij Rijkswaterstaat zijn tot op heden geen klachten bekend met betrekking tot het 'fluiten' van bruggen in rijkswegen.

Het geluid door transportbewegingen is niet aan normen gebonden. Aan de aannemer zullen rond de uitvoering eisen gesteld worden om de overlast tot een minimum te beperken.

Bij bouwactiviteiten dient de aannemer zich te houden aan het bouwbesluit en de voorschriften in de gemeentelijke APV. In samenspraak met de gemeente wordt hierop toezicht gehouden.

Het akoestisch onderzoek richt zich primair op het toetsen van de geluidbelasting van de A15 aan de wettelijke normen. Als niet aan de toetswaarden kan worden voldaan, wordt de cumulatieve geluidbelasting nader beschouwd.

In de berekeningen is rekening gehouden met een gemiddelde geluidemissie van tweelaags zoab gedurende de levensperiode van deze verharding. In paragraaf 4.6 wordt het onderhoud van deze verharding nader toegelicht. Het door inspreker genoemde poro-elastisch asfalt bevindt zich nog in de onderzoeksfase en kan om die reden nog niet als maatregel worden ingezet in geluidsonderzoeken.

4.7.145 *De norm van geluidsoverlast is te hoog en het stiltegebied is genegeerd. De A15 zal goed hoorbaar zijn in het stiltegebied. Daarom is overal een kunstmatige geluidwering nodig. En ook een tunnel in plaats van een brug, naar het voorbeeld van de spoortunnel voor de Betuweroute. De demping die geldt voor dubbellaags zoab is ontoereikend in een stiltegebied. Bovendien neemt de demping na verloop van tijd af. De brug moet worden voorzien van een poro-elastische deklaag met een demping van minimaal 10 dB. Bij vervanging moet de nieuwe slijtlaag bestaan uit een vergelijkbaar of beter materiaal. Daarnaast zou de brug direct bij aanleg moeten worden voorzien van geluidschermen.*

Participant verwijst naar het stiltegebied 'Weide Oude Rijnstrangen'. Regels omtrent het stiltegebied vallen onder de bevoegdheid van de Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland, zie ook de Omgevingsverordening Gelderland. In deze verordening is aangegeven welke regels voor de stiltegebieden wordt gehanteerd.

Ten gevolge van de aanleg van de A15 zal de geluidbelasting in het stiltegebied toenemen, het gebied met een geluidbelasting van 40 dB of lager neemt af. Deze afname is niet in strijd met de provinciale verordening. Vanuit de regelgeving is er dan ook geen aanleiding om specifiek voor het stiltegebied geluidbeperkende maatregelen te treffen.

Door op het gehele tracé van de A15 een verharding van tweelaags zoab toe te passen, wordt de impact van de A15 op het stiltegebied beperkt ten opzichte van de wegdekverharding die normaal gesproken wordt toegepast op rijkswegen. Een verdere beperking van de impact op het stiltegebied zou alleen kunnen worden bereikt door plaatsing van een geluidscherm over een lengte van circa 3.300 meter aan de zuidzijde van de A15 en circa 1.500 meter aan de noordzijde van de A15. De kosten van dergelijke voorzieningen met deze afmetingen en de invloed ervan op het landschap, staan niet in verhouding tot het doel en het toepassingsbereik van de verordening.

Gegeven het feit dat noch de Wet milieubeheer noch de Omgevingsverordening Gelderland een verplichting oplegt om maatregelen te treffen, wordt volstaan met de toepassing van tweelaags zoab op het gehele tracé.

Het door inspreker genoemde poro-elastisch asfalt verkeert nog in onderzoeksfase en kan nog daardoor nog niet als maatregel worden ingezet in geluidonderzoeken.

- 4.7.146 *De A15 zal worden voorzien van dubbellaags zoab. Hiervan neemt het geluidreducerend effect op termijn sterk af. Om geluidsbelasting zo beperkt mogelijk te houden, moet gekozen worden voor een type asfalt dat ook op langere termijn een geluid reducerend effect heeft. Participant pleit voor gebruik van asfalt dat meest duurzaam en geluidsarm is, bijvoorbeeld fluisterasfalt. Dat geldt zeker voor de brug. De brug leidt tot geluidoverlast, waardoor het woongenot vermindert. Waarom geen geluidschermen op de brug? Waarom geen fluisterasfalt maar slechts zoab? Is er voldoende rekening gehouden met de windrichting (meestal zuidwest)?*

Fluisterasfalt is de informele benaming voor tweelaags zoab . Op de brug over het Pannerdensch kanaal wordt over de hele lengte tweelaags zoab aangelegd.

Tweelaags zoab is het stilste wegdek dat vanuit het oogpunt van effect en duurzaamheid op dit moment op de rijkswegen kan worden toegepast. Uit de afweging van maatregelen is gebleken dat het niet doelmatig is om geluidschermen op de brug te plaatsen.

De hoge ligging van de brug leidt tot een hogere geluidbelasting in de directe omgeving dan een weg op maaiveld of een tunnel. De toekomstige geluidbelasting op basis van deze hoge ligging zijn getoetst aan de normen van de Wet milieubeheer. In de gehanteerde rekenmethodieken is ook rekening gehouden met het effect van de wind.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder meer geluid door de hoge ligging van de brug, de stiltegebieden het doelmatigheidscriterium en de invloed van de wind in de modellen.

- 4.7.147 *Geluidschermen zijn over het hoofd gezien. Datzelfde geldt overigens voor groen langs het tracé.*

Over het gehele onderzoeksgebied zijn maatregelen beschouwd. Daarbij is het wettelijk vastgestelde doelmatigheidscriterium is gehanteerd. Het doortrekken van de A15 heeft impact op het landschap. Met de landschappelijke inpassing zijn de negatieve effecten op de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit zoveel mogelijk verzacht en waar mogelijk verbeterd. Daarbij is, waar mogelijk, ook zo veel mogelijk rekening gehouden met effecten van zichtverstoring als gevolg van de aanleg en het gebruik van de A15. Het open houden van het landschap en het verbergen van de snelweg zijn echter tegenstrijdig met elkaar. Hierdoor is het niet op alle trajecten mogelijk geweest om de weg uit het zicht te halen. In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder het doelmatigheidscriterium.

- 4.7.148 *Participant, woonachtig in Groessen, vreest dat er zowel binnen de woning als buiten geluidoverlast zal zijn. Participant woont ook dicht bij de spoorbaan.*

De geluidbelasting bij de woning van inspreker zal als gevolg van de doortrekking van de A15 toenemen. In het tracébesluit komt er een deksel op de bak bij Helhoek en op de A15 wordt tweelaags zoab als bronmaatregel toegepast. De toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker bedraagt daarmee 50 dB. Dat is lager

dan de wettelijke voorkeurswaarde. Er is dus geen wettelijke aanleiding om bij de woning van participant te onderzoeken wat de cumulatieve geluidbelasting is.

- 4.7.149 *De aansluiting van de A15 op de A12 komt in nabijheid van woning van participant (Boleemweg Zevenaar) te liggen. Ter hoogte van referentiepunt 50368 is de geluidbelasting zeer fors: 76,4 dB. Dit is 5,4 dB boven het GPP (bijlage 2 Akoestisch onderzoek Deelrapport Specifiek C). Is deze geluidtoename wel meegewogen? Er is sprake van zeer open terrein. Ook de afrit van de A12 komt dicht bij woning van participant te liggen. Is hiermee wel in voldoende mate rekening gehouden, in het kader van geluidhinder?*

De geluidtoename is hoog op dit specifieke referentiepunt. Voor het onderzoek op woningniveau wordt het gehele nieuwe ontwerp, inclusief nieuwe verkeerscijfers, in het rekenmodel gezet. Dan wordt bij de woning bepaald wat de verschillen zijn ten opzichte van de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Het nieuwe knooppunt Oudbroeken is in de berekeningen meegenomen. De verbindingsboog van de A15 naar de A12 wordt ten zuidenwesten van de woning van participant verdiept aangelegd. Het geluid dat van deze boog af komt zal minder zijn dan het geluid van de hoofdrijbanen. De verbindingsboog van de A12 naar de A15 vanaf oostelijke zijde gaat juist omhoog. Met het talud van de weg wordt het geluid van de hoofdrijbanen daar juist afgeschermd. In het rekenmodel zijn al deze hoogteverschillen meegenomen. Uit de berekeningen blijkt dat er ten opzichte van geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan er geen sprake is van een toename.

- 4.7.150 *De belangen van participanten zijn over het hoofd gezien. Zij wonen op 200 meter afstand (Grundel, Angeren) van de rode punten op de Interactieve Kaart Geluidbelasting. Aan de kant van Angeren worden geen geluidbeperkende maatregelen genomen. Het is voor participanten onbegrijpelijk waarom wel aan de kant van de Boerenhoek en niet aan de kant van de Angerenseweg een geluidswal wordt geplaatst. Er is geen rekening gehouden met de cumulatie van geluid van de Betuwelijn en uitbreiding van de A15. Uit het Akoestisch Hoofdrapport blijkt dat de Betuwelijn niet is meegenomen in het onderzoek. Participant verzoekt dit alsnog te doen en in samenspraak met de beheerder van de andere geluidbron (Betuwelijn) maatregelen te treffen bij of aan de woning van participant.*

De geluidbelasting bij de woning van inspreker zal als gevolg van de doortrekking van de A15 toenemen. Bij een groot deel van de woningen in Angeren geldt dat de toekomstige geluidbelasting onder de voorkeurswaarde van 50 dB ligt.

Voor de woningen aan de Lodderhoeksestraat is in het tracébesluit ook ten noorden van de A15 een maatregel doelmatig bevonden. Bij de woning van inspreker is de geluidbelasting lager dan de voorkeurswaarde. Daarmee kan worden voldaan aan de wettelijke normen; aanvullende maatregelen zijn niet noodzakelijk.

Aangezien bij de woning van inspreker kan worden voldaan aan de wettelijke normen, is er geen wettelijke verplichting om de cumulatieve geluidbelasting te onderzoeken. Bij andere geluidgevoelig objecten, waar niet aan de wettelijke toetswaarde kan worden voldaan met de te treffen maatregelen, is de cumulatieve situatie wel in beeld gebracht.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder het doelmatigheidscriterium en de methodiek met betrekking tot cumulatie.

- 4.7.151 *Een snelweg op maaiveldhoogte produceert al veel geluid. Dit nadeel wordt nog eens exponentieel negatief beïnvloed door de extra verhoogde ligging, zoals bij de kruising over de Betuwelijn en de oprit naar de nieuwe Rijnbrug. De geluidproductie en de belasting daarvan op de lokale leefomgeving worden zwaar onderschat. Participant die binnen 500 meter afstand noordelijk van de Betuwelijn woont, weet dat uit ervaring. Bij slechts geringe sterkte van de wind uit de zuidwesthoek (die richting komt meer dan 70 procent van de tijd in Nederland voor) passeert de trein 'gehoormatig' vast langs zijn huis. Er wordt in de berekende geluidbelasting geen rekening gehouden met cumulatie van de effecten van de Betuwelijn. Dat is onacceptabel voor een woongemeenschap als Angeren. Chapeau dat een tunnel voor de Betuwelijn is aangelegd. Het nadeel is wel dat alle treinen die van west naar oost gaan, moeten afremmen voor de ingang van de tunnel. Dat leidt tot extra geluid (bijna niet hoorbare hoge tonen). Is dit effect inmiddels bekend?*

De geluidbelasting zal bij de woning van inspreker als gevolg van de doortrekking van de A15 toenemen. De hoge ligging van de weg op de brug zorgt ter hoogte van de Lodderhoeksestraat voor een hogere geluidbelasting dan een weg op maaiveldniveau. De berekende geluidbelastingen zijn gebaseerd op deze hoge ligging, zodat het effect daarvan is meegenomen in de toetsing. Aan beide zijden van de weg zijn op de rand van de brug schermen doelmatig gebleken. Door de hoge ligging van de weg zijn schermen op deze locatie al bij lage hoogte effectief. Met het stille wegdek (tweelaags zoab) en het 250 meter lange en 1 meter hoge geluidscherm is bij woning van participant in de toekomstige situatie geen sprake meer van een overschrijding van de toetswaarde. Omdat er wordt voldaan aan de wettelijke normen, is er geen wettelijke verplichting om de cumulatieve geluidbelasting te onderzoeken.

In hoofdstuk 7 van het deelrapport Specifiek is bij de woningen aan de Lodderhoeksestraat, waar ook na geluidbeperkende maatregelen nog sprake is van een overschrijding van de toetswaarde, nader ingegaan op de cumulatieve situatie. Daarvoor is voor de geluidbelasting veroorzaakt door de Betuweroute gebruikgemaakt van de gegevens zoals die zijn opgenomen in het geluidregister spoor. Het effect van remmende treinen voor de ingang van de tunnel is daarbij niet meegenomen. Mogelijk dat dit de overlast door de productie van extra geluid en hoge tonen veroorzaakt.

- 4.7.152 *Circa 90.000 auto's per 24 uur verbruiken dag en nacht extra brandstof, gaan sneller rijden om de brug op te gaan en remmen bij het dalen. Zij zorgen voor veel geluid. De windrichting die voornamelijk zuidwestelijk is, verergert dit.*

De circa 90.000 auto's per etmaal rijden over de A12. Op de brug over het Pannerdensch kanaal zit in de gehanteerde prognoses voor het tracébesluit een aantal van circa 32.000 per etmaal. Ook 32.000 auto's maken veel geluid, vandaar dat ook over de brug een stiller wegdek, tweelaags zoab, wordt toegepast.

- 4.7.153 *Participant, eigenaar van een boerderij in Didam, plaatst vraagtekens bij de benadering van de geluidproblematiek. Voor de woning van participant waren in eerste instantie geen geluidwaarden berekend, waarschijnlijk omdat er van werd uitgegaan dat de woning zou moeten verdwijnen. Na ommekomst van de inlooptijden volgde een e-mail van RWS en is de woning alsnog aan het geluidmodel van het ontwerp-tracébesluit toegevoegd. Uit de alsnog berekende geluidbelasting komt een maximale geluidproductie ter hoogte van de woning van cliënt van 65 dB. Het feit dat de exacte vorm van het woongebouw iets afwijkt van de vorm in het geluidmodel zou volgens RWS niets uitmaken. Participant vraagt zich af hoe het kan dat zijn woning die zo dicht op de A12 ligt, niet in het oorspronkelijke onderzoek is opgenomen. Zijn twijfel komt voort uit de modelmatige benadering. Participant begrijpt dat*

een dergelijke aanpak in algemene zin basaal wordt toegepast als basis voor verdere besluitvorming. Echter: in zijn situatie is sprake van een solitaire woning op zeer korte afstand van de A12, met kennelijk een afwijking tussen de werkelijke situatie en de uitgangspunten in de modelmatige toepassing. Participant vraagt om een meer specifieke benadering c.q. maatwerkonderzoek. De hoge geluidbelasting heeft veel impact op het woongenot maar ook op de bedrijfsvoering én de gezondheid van het pluimvee.

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit zijn alle woningen in detail in beeld gebracht. Als blijkt dat de toekomstige geluidbelasting, zonder geluidbeperkende maatregelen, hoger is dan 50 dB, dan dient voor de woning een toets aan de wettelijke normen uitgevoerd te worden.

De woning van participant was niet meegenomen in het onderzoek bij het ontwerptracébesluit. Dat had te maken met een verkeerde ligging van het adres in de digitale bestanden die ten grondslag hebben gelegen aan het onderzoek. Aan de hand van de zienswijze van participant is de correcte ligging van de woning achterhaald en is de toetsing uitgevoerd.

Uit de toetsing is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker na aanleg van tweelaags zoab op de A12 nog 62 dB bedraagt. Dit is 3 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan.

De ligging van de woning in het geactualiseerde onderzoek is opgenomen in de kaarten van het deelrapport Specifiek en de webviewer. In bijlage C van dat rapport zijn de geluidbelastingen bij de woning van inspreker opgenomen en het resultaat van de toetsing aan de wettelijke normen.

4.7.154 *De geluidberekeningen gaan uit van het wettelijk model, terwijl monitoring van geluid (2014) bij bestaande situaties al aangeeft dat deze berekeningen circa 2 decibel in positieve zin afwijken. Het geluid zal dus bijna twee keer zoveel bedragen als voorgeschoteld. De effecten van onder meer weersomstandigheden en piekbelastingen zijn in het geheel niet bekeken. Ook is alleen naar het geluid veroorzaakt door de A15 gekeken en geen cumulatieve berekening gemaakt. Participant heeft dus geen enkel idee hoe hoog het geluidniveau bij zijn woning zal bedragen. Misschien wel boven het wettelijk maximum? Wat is dan de zin van zo'n berekening? Alle berekeningen zijn gebaseerd op een verkeersintensiteit bij tolheffing. De ervaring leert dat zodra de heffing van de baan is, de weg steeds meer wordt gebruikt. Is hier naar gekeken en zo ja, wat zijn de negatieve effecten? Zo niet, waarom is hiermee geen rekening gehouden?*

In het kader van de naleving van geluidproductieplafonds wordt jaarlijks door RIVM een meting gedaan op een aantal locaties. De gemeten waarden worden vergeleken met de berekende geluidbelastingen. Op een aantal locaties is inderdaad een verschil tot 2 dB gesignaleerd, waarbij de gemeten waarden hoger waren dan de berekende waarden.

In het Nalevingsverslag over 2015 worden daarvoor als mogelijke oorzaak geduid:

- *de wettelijke aftrek conform artikel 5.11, vooruitlopend op het stiller worden van het verkeer;*
- *de meteorologische invloed van neerslag en temperatuur;*
- *lokale variaties in de geluidkwaliteit van de weg, bijvoorbeeld de verharding.*

Deze metingen zijn een momentopname, de geluidbelastingen in het tracébesluit

zijn gebaseerd op een (jaar)gemiddelde geluidbelasting. Er kan dan ook niet worden geconcludeerd dat er sprake is van een generieke onderschatting van de werkelijke geluidbelasting in het rekenmodel.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, waarin staat beschreven hoe met omgevingsfactoren moet worden omgegaan. Voor de berekening van de geluidbelasting moet worden uitgegaan van een gemiddelde uurintensiteit op jaarbasis.

Bij de toetsing in het kader van de Wet milieubeheer is primair gekeken naar de geluidbelasting van de A15. Pas als niet aan de wettelijke normen kan worden voldaan vanwege de A15, wordt de cumulatieve geluidbelasting in beeld gebracht en wordt beoordeeld of er aanvullende maatregelen worden getroffen. Bij de woning van inspreker is de geluidbelasting niet hoger dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Daarom is geen aandacht geschonken aan de cumulatieve situatie.

Inspreker vreest dat er meer verkeer over de A15 gaat rijden dan nu is voorzien, bijvoorbeeld door het afschaffen van de tolheffing. In dat geval zal de geluidproductie van de weg de geluidproductieplafonds die op basis van het tracébesluit zijn vastgelegd sneller naderen. Rijkswaterstaat zal dan eerder een afweging moeten maken over financieel doelmatige geluidbeperkende maatregelen om een overschrijding van deze geluidproductieplafonds te voorkomen. Op dit moment wordt uitgegaan van een tolheffing gedurende 25 jaar.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de jaarlijkse naleving van GPP's.

4.7.155 *Participant ondervindt flinke geluidsoverlast: volgens de berekeningen 6 decibel meer dan wettelijk toegestaan. Er komt aan zijn kant geen geluidswal. Hoe wordt het geluid dan gedempt? Is het nog mogelijk om rustig in de tuin te zitten? Participant gaat ervan uit dat een onafhankelijk bureau dit onderzoekt zoals eerder is aangegeven. En dat er waar nodig voorzieningen voor zijn huis en grond komen. Moet zijn huis meer worden geïsoleerd tegen extra geluidsoverlast?*

Uit bijlage C van het deelrapport Specifiek blijkt dat de geluidbelasting bij de woning van inspreker in de toekomstige situatie zonder geluidbeperkende maatregelen toeneemt tot 55 dB. Dat is 6 dB hoger dan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan.

Met de toepassing van stiller wegdek op de A15, tweelaags zoab, kan de geluidbelasting worden teruggebracht tot 54 dB. Dat is nog 4 dB hoger dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Er heeft daarom een afweging plaatsgevonden voor het treffen van aanvullende maatregelen zoals geluidschermen. Gebleken is dat het niet doelmatig is om een geluidscherm op deze locatie te plaatsen.

Vanwege het feit dat er in de toekomstige situatie een overschrijding van de toetswaarde optreedt, dient bij de woning van inspreker te worden onderzocht of kan worden voldaan aan de wettelijke normen voor de geluidbelasting in de woning. Als blijkt dat de geluidbelasting in de woning hoger is dan toegestaan, worden geluidbeperkende maatregelen aan de woning overwogen. Er is geen wettelijke norm voor de geluidbelasting in de tuin, zodat daarvoor geen maatregelen hoeven te worden getroffen.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder een toelichting op het doelmatigheidscriterium en het onderzoek naar de geluidbelasting in de woning.

4.7.156 *Cliënt woont in Zevenaar op circa 71 meter afstand van de A12. Door de verbreding zal de geluidbelasting op de woning toenemen. De woning is in het akoestisch onderzoek aangeduid als 'saneringsobject'. Niet geheel duidelijk wordt wat de gevolgen voor cliënt zijn. Het maakt wel duidelijk dat de woning blijkbaar zoveel negatieve invloed ontvangt dat er maatregelen getroffen moeten worden. In de praktijk blijkt de werkelijke geluidproductie van de rijkswegen vaak hoger te liggen dan de berekende waarde. Het RIVM geeft dit zelf aan in de het rapport Geluidmonitor 2014, Validatie geluidproductie rijkswegen en spoorwegen. Dat geldt ook voor de twee referentiepunten nabij de woning van de cliënt. De werkelijke waarden voor deze referentiepunten kunnen in de bestaande situatie aanzienlijk hoger liggen dan de maximale toegestane waarde van het geluidproductieplafond van 70,8 decibel dan wel 70,5 decibel. Wanneer de A12 hier verbreed wordt, zal dit alleen maar hoger worden. Om een verdere verslechtering van het woonklimaat te beperken, zullen dan ook aanvullende maatregelen moeten worden genomen. Zelfs na bronmaatregelen zoals stiller asfalt blijft het knelpunt bestaan. Het plaatsen van een geluidscherm van één meter hoog, zoals voorgesteld, is veel te weinig om het geluid tegen te houden. Uit het akoestisch rapport blijkt dat er onvoldoende budget is om het scherm hoger te maken bij handhaving van de lengte van 320 meter. Kortom, door te weinig budget wordt de woonkwaliteit van cliënt verder verslechterd.*

Woning van participant is een saneringswoning. Dit houdt in dat bij deze woning niet getoetst wordt aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan (70 dB), maar dat gestreefd wordt om de geluidbelasting terug te brengen naar 60 dB. Daartoe wordt onderzocht wat voor doelmatige maatregelen mogelijk zijn met het beschikbare budget. Omdat het hier gaat om drie saneringswoningen, zijn zowel stiller wegdek (tweelaags zoab) als een 1 meter hoog scherm doelmatig. Met deze maatregelen wordt de geluidbelasting teruggebracht tot 66 dB.

Overigens staat de kwalificatie als 'saneringswoning' los van het tracébesluit. Op grond van de wet heeft Rijkswaterstaat een verplichting om saneringsobjecten langs de rijkswegen op te sporen en maatregelen af te wegen om de geluidsbelasting bij die objecten te verlagen.

In het kader van de naleving van geluidproductieplafonds wordt jaarlijks door RIVM een meting gedaan op een aantal locaties. De gemeten waarden worden vergeleken met de berekende geluidbelastingen. Op een aantal locaties is inderdaad een verschil tot 2 dB gesignaleerd, waarbij de gemeten waarden hoger waren dan de berekende waarden.

In het Nalevingsverslag over 2015 worden daarvoor als mogelijke oorzaak geduid:

- *De wettelijke aftrek conform art. 5.11, vooruitlopend op het stiller worden van het verkeer;*
- *De meteorologische invloed van neerslag en temperatuur*
- *Lokale variaties in de geluidkwaliteit van de weg, bijvoorbeeld de verharding.*

Deze metingen zijn een momentopname, de geluidbelastingen in het tracébesluit zijn gebaseerd op een (jaar)gemiddelde geluidbelasting. Er kan dan ook niet worden geconcludeerd dat er sprake is van een generieke onderschatting van de werkelijke geluidbelasting in het rekenmodel.

De toekomstige situatie met het project en de daarbij horende geluidproductieplafonds zullen in het geluidregister worden vastgelegd. Ter hoogte van de woning van inspreker betekent dit een verlaging van de geluidproductieplafonds. Na realisatie van het project zal jaarlijks worden gemonitord of de geluidproductie van de weg nog binnen de geldende (lagere) geluidproductieplafonds blijft. Is dat niet het geval,

dan zal Rijkswaterstaat als beheerder opnieuw moeten onderzoeken of een overschrijding met doelmatige maatregelen kan worden voorkomen. Het is in het belang van de bewoners dat het GPP naar beneden wordt bijgesteld: daarmee wordt de toegestane geluidbelasting verlaagd en zal bij hogere geluidproductie van de weg eerder onderzoek naar maatregelen moeten worden uitgevoerd. De gemeten waarde bij het GPP is hierbij niet van belang, omdat in het nalevingsonderzoek jaarlijks op vergelijkbare manier wordt gerekend.

- 4.7.157 *Het gaat over de wijziging van de A15 tussen de knooppunten Valburg en Ressen, met name het deel tussen kilometer 159 en 160. De noordbaan van de A15 zal hier bestaan uit drie rijstroken en een vluchtstrook, wat leidt tot een toename van de verkeersstroom. Ook komt deze verkeersstroom dicht bij de woning van cliënten te liggen. Dat heeft vanzelfsprekend gevolgen voor de geluidssituatie. Hierbij worden geen meetgegevens maar berekeningen gebruikt. Cliënten twifelen aan de juistheid van de berekeningen van de huidige geluidbelasting. Het is onduidelijk op welke uitgangspunten zij zijn gebaseerd. Ook is de bestaande situatie aan verandering onderhevig. Zo heeft de geluidswal in verband met de aanleg van de Betuweroute juist het effect van het verkeersgeluid op de A15 versterkt. Wanneer het nodig is om bij de beoordeling van het toekomstige geluidniveau uit te gaan van een berekening, is het van zeer wezenlijk belang dat de juiste uitgangspunten worden gehanteerd. Zeker omdat cliënten in een gebied wonen waarin al sprake is van overschrijding van het geluidproductieplafond (GPP) als gevolg van het project. Volgens het ontwerptractébesluit zou het gebruik van zoab over de gehele lengte van de weg een afdoende maatregel zijn om deze overschrijding teniet te doen. Maar ook dan zitten cliënten op of net onder het GPP. Eens te meer reden om de geluidbelasting nauwkeurig vast te stellen door een daadwerkelijk onderzoek van de huidige situatie.*

Voor het wegvak tussen de knooppunten Valburg en Ressen geldt de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan als de wettelijke norm. Jaarlijks controleert Rijkswaterstaat of de geluidproductie van het wegvak, op basis van de werkelijke verkeersintensiteit, de geldende geluidproductieplafonds overschrijdt. Dat blijkt voor dit wegvak niet het geval.

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met de toepassing van een stiller wegdek op de A15 (tweelaags zoab) de geluidbelasting vanwege de A15 niet hoger is dan deze toetswaarde.

De toekomstige situatie met het project en de daarbij horende geluidproductieplafonds zullen in het geluidregister worden vastgelegd. Ter hoogte van de woning van inspreker betekent dit een verlaging van de geluidproductieplafonds. Na realisatie van het project zal weer jaarlijks worden gecontroleerd of de geluidproductie van de weg nog binnen de geldende (lagere) geluidproductieplafonds blijft. Is dit niet het geval, dan zal Rijkswaterstaat als beheerder opnieuw moeten onderzoeken of een overschrijding met doelmatige maatregelen kan worden voorkomen.

Het is in het belang van de bewoners dat het GPP naar beneden wordt bijgesteld: daarmee wordt de toegestane geluidbelasting verlaagd en zal bij hogere geluidproductie van de weg eerder onderzoek naar maatregelen moeten worden uitgevoerd.

- 4.7.158 *Wanneer de A12 naar Knooppunt Oud-Dijk is verbreed en de A15 naar Oudbroeken is voltooid, zal de verkeersdrukke sterk toenemen. Participant heeft nu 's nachts veel hinder van geluidsoverlast van het verkeer op de A12. Een geluidwal aan de noordkant van de A12 (in plaats van een rij bomen) is noodzakelijk om de geluidsoverlast in Didam te verminderen.*

Het project voorziet in de toepassing van stil wegdek (dubbellaags zoab). Hiermee is er in de toekomstige situatie geen sprake van een toename van de geluidbelasting ten gevolge van de A12, in vergelijking met de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Het tracébesluit voorziet niet in een geluidswal ter hoogte van Didam, omdat bij het uitblijven van een toename in geluidbelastingen geen aanvullende maatregelen worden afgewogen.

- 4.7.159 *Er worden geen geluidschermen geplaatst of andere maatregelen aangebracht in het gebied tussen Bommel en Boerenhoek. Hierdoor zullen de bewoners van Angeren, onder wie de bewoners van de Lodderhoeksestraat, veel geluidhinder van de doortrekking van de A15 ondervinden. Daarnaast zal het verkeer toenemen op de Lodderhoeksestraat, omdat de brug over het Pannerdensch Kanaal de dijk bij de Krakkedel bijna gaat raken. Ook hierdoor zal de geluidhinder voor bewoners aanzienlijk toenemen, evenals hinder door trillingen van vrachtverkeer. Dit komt bovenop de geluidoverlast van de Betuweroute. Participant verzoekt om extra maatregelen of aanpassing van het project, omdat de optelsom van de toename van geluid- en trillinghinder plus de bestaande overlast van de Betuweroute te veel is voor de Lodderhoeksestraat.*

In het gebied tussen Bommel en de Lodderhoeksestraat wordt een stil wegdek (tweelaags zoab) toegepast als geluidbeperkende maatregel. Bij de Lodderhoeksestraat, aan de noordzijde van de A15, en aan de overzijde (Boerenhoek) worden schermen gerealiseerd. De maatregelen zijn afgewogen conform het wettelijk vastgestelde doelmatigheidscriterium. Vanwege de dicht bij de weg gelegen woningen aan de Lodderhoeksestraat en in Boerenhoek zijn hier schermen doelmatig. Bij de geluidgevoelige objecten in Angeren ligt de geluidbelasting onder de voorkeurswaarde van 50 dB. Er is dus geen aanleiding om voor deze objecten geluidbeperkende maatregelen te onderzoeken.

Bij de woningen aan de Lodderhoeksestraat waarbij ook met geluidreducerende maatregelen nog sprake is van overschrijding van de toetswaarde is een afweging gemaakt voor de cumulatieve situatie. Gebleken is dat vooral de Lodderhoeksestraat bepalend is in de totale gecumuleerde geluidbelasting bij de woningen, zie hiervoor Bijlage B van het Hoofdrapport. Om deze geluidbelasting te reduceren, zou alleen een bronmaatregel op de Lodderhoeksestraat in aanmerking komen. De geluidbelastingen van beide bronnen zou dan ongeveer gelijk aan elkaar zijn. Zonder tweelaags zoab op de A15 zouden echter veel meer woningen een overschrijding van de voorkeurswaarde ondervinden. Daarbij gaat het zowel om meer woningen langs de Lodderhoeksestraat als om woningen aan de zuidzijde van de A15. Het rendement van geluidarm asfalt op de Lodderhoeksestraat in plaats van tweelaags zoab op de A15 zou daarmee veel lager zijn. Daarnaast is de cumulatieve geluidbelasting lager dan het wettelijk maximum, waardoor er geen aanleiding is om aanvullende maatregelen te treffen.

Er zijn geen wettelijke normen waaraan de trillingniveaus veroorzaakt door wegverkeer moet voldoen. Mogelijke hindereffecten van trillingen kunnen optreden in de directe nabijheid van kunstwerken (viaducten en bruggen). In algemene zin treedt trillingoverlast alleen op binnen een afstand van 50 meter tot de weg. Ter hoogte van de woning van inspreker ligt de A15 op een aarden baan. Er is geen sprake van kruisende wegen en dus ook niet van kunstwerken. Het is dan ook niet aannemelijk dat vanwege het wegverkeer op deze locatie schadelijke trillingen zullen.

Bij de uitvoering zal de aannemer de opdracht krijgen om de staat van gevoelige gebouwen in de nabijheid van het tracé vast te leggen en maatregelen te treffen om schade te voorkomen. In de directe nabijheid van het bedrijf van inspreker worden geen nieuwe kunstwerken gebouwd waarvoor geheid moet worden.

- 4.7.160 *Is al duidelijk hoe de geluidwal bij Boerenhoek eruit gaat zien? Welk materiaal wordt er gebruikt?*
- Bij Boerenhoek zal een 620 meter lang absorberend geluidscherm op de rand van de brug worden gerealiseerd. De exacte vorm en materiaal wordt in de uitvoeringsfase bepaald.
- 4.7.161 *Participant verwacht veel meer vrachtverkeer op de nieuwe route dan berekend. De verwachte geluiddruk zal dan ook beslist worden overschreden*
- De verkeersprognoses bij het ontwerptractébesluit zijn gebaseerd op het hoge economische groeiscenario (Global Economy) van het Centraal Planbureau. Voor het opstellen van het tracébesluit zijn de verkeersprognoses geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten rond de economische en bevolkingsontwikkeling in Nederland. Als na realisatie van het project blijkt dat de prognoses lager zijn dan de werkelijke verkeersgroei, dan wordt dit ondervangen door de 'naleving'. Hierin wordt jaarlijks na realisatie bezien of de geluidproductie van de weg nog binnen de geldende geluidproductieplafonds blijft. Wanneer dit niet het geval is zal onderzoek naar maatregelen plaatsvinden. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de jaarlijkse naleving van GPP's.
- 4.7.162 *Er is weliswaar een berekening gemaakt van de verwachte geluidsoverlast, maar er is niet per huis vastgesteld wat de precieze geluidsoverlast is.*
- Elke woning binnen het plangebied met een voorkeurswaarde van 50 dB of hoger is in het onderzoek meegenomen. De geluidbelasting bij de woning van participant in Diesfeldt ligt onder de 50 dB. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de vraag waarom niet alle woningen in het onderzoek zitten.
- 4.7.163 *De geluidbelasting in Angeren, specifiek rond De Steeg, is niet meegenomen in het ontwerptractébesluit. In het akoestisch onderzoek zijn wel metingen verricht in de Kampsestraat en Kamervoort en delen in Arnhem meer richting de Rijn. In De Steeg hadden op z'n minst ook metingen verricht moeten worden, om vast te stellen of hier straks sprake is van (een toename van) geluidbelasting. De Betuwelijn veroorzaakt nu al overlast, zowel binnenshuis als buitenshuis. Participant verkiest metingen boven berekeningen, omdat de praktijk vaak iets anders laat zien/horen dan modellen.*
- Het akoestisch onderzoek richt zich op alle geluidgevoelig objecten waar de geluidbelasting in de situatie zonder geluidbeperkende maatregelen hoger dan 50 dB is. De berekeningen zijn gebaseerd op een akoestisch rekenmodel waarin alle woningen uit de kern Angeren zijn opgenomen. Hieruit is gebleken dat de geluidbelasting niet hoger dan 50 dB is. Deze woningen zijn dan ook niet opgenomen in bijlage C van het deelrapport Specifiek. De geluidgevoelig objecten waar wel sprake is van een geluidbelasting hoger dan 50 dB, zoals de woningen aan de Kampsestraat, zijn wel in deze bijlage opgenomen.
- De Wet milieubeheer schrijft voor dat het akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd aan de hand van berekeningen en niet van metingen. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder een verklaring waarom in dergelijke onderzoeken wordt gerekend.
- 4.7.164 *De geluidcontouren/akoestische berekeningen zijn berekend op basis van tolheffing en kennen een groot aantal tekortkomingen. Participant vraagt RWS deze tekortkomingen door middel van een contra-expertise van TNO nogmaals door te rekenen.*

- *De berekeningen zijn gebaseerd op het GE-scenario met bijpassende niet-realistische verkeersvolume.*
- *Niet voor alle panden in het gebied is een calculatie gemaakt. Zo is de havezate Loowaard niet meegenomen. De calculaties zijn derhalve mogelijk onbetrouwbaar en moeten opnieuw doorgerekend worden.*
- *Het gehanteerde model houdt geen rekening met bijvoorbeeld de overheersende windrichting, de begroeiing en wisseling van seizoenen, de lassen in het wegdek, het op- en afremmend verkeer, cumulatief effect van andere geluidsbronnen (scheepvaart, steenfabriek), het geluid veroorzaakt door transportbewegingen en bouwactiviteiten, de kwaliteit van het asfalt (veroudering en een tracé zonder tolheffing).*
- *In het gehanteerde geluidmodel wordt buiten de factor 'meewind' geen rekening gehouden met de heersende windrichting.*
- *Geluid draagt over water verder dan over land. In combinatie met de heersende windrichting en het open gebied (waaien, zandafgraving) heeft Loo het meeste te lijden van het geluid van de brug. Dat effect wordt extra versterkt bij hoogwater, een situatie die gezien de klimaatverandering vaker zal voorkomen.*
- *Afhankelijk van de begroeiing zijn er in najaar, winter en voorjaar geen bladeren waardoor de demping van geluid afneemt.*
- *Heeft RWS rekening gehouden met het feit dat Loowaard aan de oostzijde nauwelijks begroeiing kent, waardoor het geluid minder wordt gedempt?*
- *Zijn de voegovergangen meegenomen in de geluidberekeningen? Deze veroorzaken veel geluidoverlast.*
- *In het gehanteerde geluidmodel is sprake van slechts 1 reflectie. In de praktijk zal het geluid veel vaker reflecteren, zoals tegen de geluidschermen van de Betuweroute.*
- *In het gehanteerde contourenmodel wordt geen rekening gehouden met cumulatieve effecten, zoals de Betuweroute, scheepvaart, steenfabriek e.d. Waarom niet? Heeft RWS rekening gehouden met het feit dat de Betuwelijn wordt gekoppeld aan het nieuwe Duitse spoortracé of met de realisatie van de Noordtak?*
- *De vorm van de brug is nog niet bekend. Afhankelijk van de vormgeving zal de brug in meer of mindere mate zelf ook geluid produceren doordat de wind eroverheen blaast.*

Hieronder zijn de antwoorden puntsgewijs weergegeven.

- Voor het opstellen van het tracébesluit zijn de verkeersprognoses geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten rond de economische en bevolkingsontwikkeling in Nederland.
- Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting bij de geluidgevoelig objecten in de Loowaard niet hoger is dan 50 dB. Er is geen aanleiding om geluidbeperkende maatregelen te onderzoeken voor deze locatie.
- Het gehanteerde model volgt de wettelijk vastgestelde rekenregels. Hierin zijn de windrichting en de kwaliteit van het asfalt op een generieke wijze meegenomen. Onderdelen als begroeiing, voegen in het wegdek en optrekkend en remmend verkeer zijn niet in de berekeningen meegenomen.
- Tweelaags zoab kent een onderhoudsregime; vervanging van de toplaag en van de gehele deklaag maken daarvan deel uit.
- Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de voorschriften voor de modellering zoals vastgelegd in het RMG2012. Hoogwater is niet in de modellen meegenomen, omdat de modellen een (jaar)gemiddelde geluidbelasting bepalen, waarbij niet kan worden uitgegaan van mogelijke effecten van klimaatverandering op het Pannerdensch kanaal voor heel 2033.
- Vanwege de lengte van de brug is het onvermijdelijk dat er in de brug en bij de overgang tussen de brug en het aansluitende baanlichaam dilatatievoegen moeten worden gemaakt. De brug moet immers ruimte hebben om te kunnen 'werken' bij wisselende klimatologische omstandigheden. Op de overgang van het

baanlichaam naar de brug wordt de stilste voegovergang toegepast die op dit moment vanwege bewezen effect en duurzaamheid bij bruggen in Nederland kan worden toegepast.

- Bij de aanbesteding van het werk zullen geluideisen ten aanzien van de voegovergangen worden gesteld. Het is technisch echter onmogelijk om het geluid van de voegovergangen helemaal weg te nemen; een voegovergang is immers altijd een onderbreking van het wegdek. De geluideis zorgt weliswaar voor de meest duurzaam stille oplossing, maar die kan wel hoorbaar zijn. Het geluid als gevolg van de voegovergang is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. De reden hiervoor is dat het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg 2012) hierin niet voorziet. Het Rmg 2012 schrijft voor alleen het gemiddelde geluidsniveau van het wegverkeer in beeld te brengen.
- In de modellen wordt conform het RMG2012 gerekend met 1 reflectie. Reflecties van het geluid tegen bijvoorbeeld gebouwen aan de overzijde van de weg worden meegenomen.
- Contouren zijn bepaald ten behoeve van ecologie en opgenomen in het tracébesluit. Hierbij is rekening gehouden met geluidbelasting vanwege spoor, industrie en scheepvaart. De steenfabriek is niet meegenomen, omdat dit bedrijf geen onderdeel is van een gezondeer industrieterrein.
- Het produceren van lawaai door de brug vanwege de wind is niet in het akoestisch onderzoek meegenomen en kent geen plek in het Reken- en Meetvoorschrift geluid.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de omvang van het onderzoeksgebied, de effecten van beplanting op geluid en de gehanteerde modellering en voorschriften.

- 4.7.165 *Bij de doortrekking van de A15 wordt een aanzienlijk aantal bewoners getroffen door additionele geluidbelasting. In hoeverre is bij ViA15 bekend of er onderzoek is gedaan naar het aantal mensen met een slaapstoornis en/of ploegendiensten? Hoe komt ViA15 deze mensen tegemoet?*

Het aantal mensen dat slaapgestoord of ernstig slaapgestoord wordt, is gerelateerd aan de hoogte van de geluidbelastingen die in de nacht worden ervaren. Onderzoek hiernaar is in deze fase (tracébesluit) en in de eerdere fases van de ViA15 niet verricht. Er is geen speciaal kader waarmee tegemoet kan worden gekomen aan mensen met een slaapstoornis en/of ploegendiensten.

- 4.7.166 *In het Hoofdrapport voor het akoestisch onderzoek oppert RWS om onderzoek te doen naar nieuwe/andere stiltegebieden. Wat wordt hiermee gesuggereerd?*

- *Wordt het huidige stiltegebied zodanig belast met geluid dat er geen sprake meer is van een stiltegebied?*
- *Bevestigt ViA15 hiermee dat er een zodanige geluidbelasting van toepassing is dat aanvullende maatregelen nodig zijn om enige vorm van stilte te kunnen waarborgen?*
- *Waarom maken additionele maatregelen om de geluidbelasting voor bewoners in het gebied te minimaliseren dan nu geen onderdeel uit van het OTB?*
- *Indien de geluidbelasting zo hoog is en er geen nieuw 'stiltegebied' gevonden wordt, wordt het project dan stilgelegd? Kan dan worden uitgeweken naar een andere variant, zoals Regiocombi 1?*
- *Zijn de eisen voor een stiltegebied gelijk aan de eisen van Natura 2000 voor wat betreft verlies en compensatie?*

Als gevolg van de aanleg van de A15 zal de geluidbelasting in het stiltegebied toenemen, het gebied met een geluidbelasting van 40 dB of lager neemt af. Deze afname is niet in strijd met de provinciale verordening. Vanuit de regelgeving is er

dan ook geen aanleiding om specifiek voor het stiltegebied geluidbeperkende maatregelen te treffen. Door op het gehele tracé van de A15 een verharding van tweelaags zoab toe te passen, wordt de impact van de A15 op het stiltegebied beperkt ten opzichte van de wegdekverharding die normaal gesproken wordt toegepast op rijkswegen. Een verdere beperking van de impact op het stiltegebied zou alleen kunnen worden bereikt door de plaatsing van een geluidscherm over een lengte van circa 3.300 meter aan de zuidzijde van de A15 en circa 1.500 meter aan de noordzijde. De kosten van dergelijke voorzieningen met deze afmetingen en de invloed er van op het landschap, staan niet in verhouding tot het doel en het toepassingsbereik van de verordening.

Gegeven het feit dat noch de Wet milieubeheer noch de Omgevingsverordening Gelderland een verplichting oplegt om maatregelen te treffen, wordt volstaan met de toepassing van tweelaags zoab op het gehele tracé.

Het is aan de provincie om de aanwijzing van het stiltegebied al dan niet te laten vervallen of om een nieuw stiltegebied aan te wijzen. De procedures hiervoor maken geen deel uit van het tracébesluit.

In de wetgeving zijn geen eisen opgenomen voor compensatie van een stiltegebied. Het streven is om een stiltegebied te realiseren in gebieden waar de geluidbelasting 40 dB of lager bedraagt.

4.7.167 *Participant verzoekt ter beperking van de geluidsoverlast de volgende maatregelen te nemen indien de A15 wordt doorgetrokken met een brug:*

- *plaatsen van geluidschermen over de hele lengte van de brug inclusief de oprit-ten;*
- *aanbrengen van poro-elastisch wegdek met een permanente demping van 10 dB in plaats van dubbellaags zoab;*
- *plaatsen van schermen bij aanlanding vanaf de dijk tot aan de aarden wal;*
- *plaatsen van uitgebreide en diepe begroeiing langs het hele tracé.*

Op de brug wordt tweelaags zoab als stiller wegdek aangelegd. Uit de afweging van maatregelen is gebleken dat er geen aanvullende doelmatige maatregelen kunnen worden getroffen.

Dit wegdek bevindt zich nog in de onderzoeksfase en kan om die reden nog niet worden toegepast.

Voor dit deel van het tracé heeft in het tracébesluit een maatregelafweging plaatsgevonden. Naast het stiller wegdek (tweelaags zoab) is geen aanvullende maatregel doelmatig.

Begroeiing zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsoverlast moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Het geluidreducerend effect van beplanting is gering en ook afhankelijk van het type beplanting. Daarom wordt hiermee in de rekenmethodieken geen rekening gehouden en wordt dit ook niet als maatregel overwogen.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder het effect van beplanting op geluid.

4.7.168 *Participant is blij dat de A15 halfverdiept bij de wijken Diesfeldt en Bloemendaal komt te liggen. Een volledig verdiepte ligging zou helemaal mooi zijn. Wat zou dat specifiek voor deze wijken betekenen voor de geluidsoverlast?*

In het tracébesluit ligt de A15 voor de wijk Diesfeldt en Bloemendaal nog niet of nauwelijks verdiept. Wel komt er voor deze wijken een 2 meter hoge geluidwal, met daarop een 1 tot 3 meter hoog scherm. In het tracébesluit houdt dit in dat de geluidbelastingen in Bloemendaal onder de voorkeurswaarde van 50 dB liggen. In de wijk Diesfeldt is nog wel bij 4 woningen aan de Kerkkackers sprake van een overschrijding van de toetswaarde. De geluidbelasting bedraagt maximaal 54 dB. Een volledig verdiepte ligging is voor deze locatie niet doorgerekend. In het geval van een verdiepte ligging zou het nu bepaalde maatregelpakket in ieder geval minder omvangrijk zijn.

- 4.7.169 *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.*

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

- *financiële doelmatigheid van maatregelen;*
- *de vraag of de financieel doelmatige maatregelen op grond van overwegend bezwaren moeten worden beperkt;*
- *de vraag of financieel doelmatige maatregelen uit oogpunt van beheer/onderhoud en/of landschappelijke inpassing juist moeten worden uitgebreid;*
- *de maximale waarde van 65 dB die in het uiterste geval kan worden toegestaan*

Op locaties waar maatregelen worden getroffen langs rijkswegen is onderzocht of een maatregel langs een andere bron tot een lagere cumulatieve geluidsbelasting zou leiden. Uit onderzoek blijkt dat er geen locaties zijn waar dit het geval is. Bovendien is gebleken dat bij de woningen waar de toetswaarde ook na maatregelen wordt overschreden, zich geen onaanvaardbare (toenames) van cumulatieve geluidsbelastingen zullen voordoen. De Wet geluidhinder is van toepassing op de delen van het onderzoek waar het onderliggende wegennet wordt behandeld. De passage die wordt aangehaald is aangehouden in het tracébesluit bij de maatregelafweging langs de rijkswegen.

- 4.7.170 *In de passende beoordeling worden geen aanvullende maatregelen geadviseerd ten behoeve van mitigatie van geluid. De vraag is wat in deze context de waarde is van natuurgebieden als Natura 2000 en stiltegebieden.*

Vanuit natuur wordt met de berekeningen van geluid bezien wat er aan mitigatie kan worden gedaan. Dit wordt uitsluitend gedaan in Natura2000-gebied of andere natuurgebieden. Voor de stiltegebieden wordt in het kader van het tracébesluit ook onderzoek gedaan. De provincie of omgevingsdienst kan, ook als er geen aanvullende maatregelen worden getroffen, aan de hand van deze berekeningen besluiten om tot aanwijzing van een ander stiltegebied over te gaan.

- 4.7.171 *Participant vraagt zich af of het klopt dat er eerder maatregelen worden getroffen in gebieden waar mensen dicht bij elkaar en dicht bij een autoweg wonen dan wanneer mensen op afstand van elkaar wonen omdat ze hebben gekozen (en betaald) voor rust en ruimte. Is dat niet gewoon discriminatie?*

Voor het afwegen van maatregelen wordt het zogenaamde doelmatigheidscriterium gehanteerd. Daarbij wordt per locatie een afweging gemaakt tussen de opbrengsten van de maatregel en de kosten. Aan de hand van de aanwezige woningen wordt het maximaal beschikbare budget voor maatregelen bepaald; de te treffen maatregelen moeten daaruit worden bekostigd.

Daar waar weinig woningen staan, is er weinig budget en kunnen er maar beperkt maatregelen worden getroffen. Aangezien er in de afweging ook eisen worden gesteld aan het effect van een maatregelen (tenminste 5 dB reductie), is een maatregel voor dergelijke locaties vaker niet doelmatig. Zijn er veel woningen, dan zijn de mogelijkheden om maatregelen te treffen groter. Er is dan meer budget, zodat er voldoende effect kan worden bereikt. Op deze manier wordt landelijk bereikt dat er op basis van een afweging van kosten en baten een maatschappelijk verantwoorde keuze wordt gemaakt.

4.7.172 *Op welke wijze zijn de geluidproductieplafonds bepaald in combinatie met de Betuweroute? Participant is toegezegd dat de cumulatieve effecten berekend zouden worden. In het ontwerptracébesluit is dat slechts voor een paar woningen gedaan, alleen de woningen die door de A15 boven de toegestane geluidsnorm komen. Hier dienen aanvullende gegevens verstrekt te worden, met werking van de resultaten van de bestuursovereenkomst en verwachte effecten na beëindiging van tolheffing. Het valt participant op dat nergens in de berekeningen rekening wordt gehouden met de geluideffecten van de heersende windrichting en verslechtering van zoab. Dit permanente gegeven moet volgens participant worden meegenomen.*

De geluidproductieplafonds worden per brontype bepaald. Dus voor alle hoofdwegen samen als geluidproductieplafonds langs de hoofdwegen. Hierbij wordt geluid van andere bronnen niet meegenomen. In het tracébesluit zijn de afspraken uit de bestuursovereenkomst meegenomen. Er is geen wettelijke verplichting om cumulatie in beeld te brengen op locaties waar aan de normen wordt voldaan.

De verwachte effecten na beëindiging van tolheffing zullen worden ondervangen door de naleving van geluidproductieplafonds. Daarbij wordt jaarlijks na realisatie bezien of de geluidproductie van de weg nog binnen de geldende geluidproductieplafonds blijft. Is dit niet het geval, dan zal onderzoek naar maatregelen plaatsvinden. Op dit moment wordt uitgegaan van tolheffing over een periode van 25 jaar.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de meteorologische omstandigheden, het onderhoud van tweelaags zoab en de betrouwbaarheid van de akoestische rekenmodellen.

4.7.173 *De geluidscontouren bijlage 2 akoestisch onderzoek geven een ander beeld van de beschermde gebieden (Weide Oude Rijnstrangen) dan de kaart van de provincie Gelderland (<https://flamingo.prvgld.nl/viewer/app/Stiltegebieden>). Participant vraagt zich af in welke mate een gedegen onderzoek heeft plaatsgevonden en of het is toegestaan dit gebied met een weg te doorsnijden en in welke mate aan de bescherming van dit gebied wordt voldaan. Participant verwijst naar een uitspraak van de Raad van State (met link).*

Voor de begrenzing van het stiltegebied is gebruikgemaakt van gegevens van de provincie. Het gebied waar de geluidbelasting 40 dB of lager is, is in de autonome situatie al iets kleiner dan de begrenzing van dit gebied. Na aanleg van de nieuwe snelweg zal het gebied met een geluidbelasting van 40 dB of lager nog verder afnemen.

Op basis van het akoestisch onderzoek met daarin de effecten op het stiltegebied, kunnen provincie en omgevingsdiensten een besluit nemen over wat met het stiltegebied moet gebeuren. Dit kan inhouden dat de begrenzing van het stiltegebied wordt aangepast, of dat een nieuw stiltegebied wordt aangewezen. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op de geluidssituatie in het stiltegebied.

In de door participant aangehaalde uitspraak van de Raad van State wordt niet ingegaan op het doorsnijden van stiltegebieden maar op andere natuurgebieden. In de passende beoordeling (zie bijlage 4 van het tracébesluit) zijn de effecten van de

ViA15 voor de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied in beeld gebracht en getoetst. Hieruit volgt dat er geen sprake is van aantasting van de natuurlijke kenmerken in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen.

- 4.7.174 *Participant woont aan de Lodderhoeksestraat in Angeren en verwacht aanzienlijke geluidsoverlast als gevolg van het project.*

De geluidbelasting bij de woning van inspreker zal na aanleg van de A15 toenemen, maar de geluidbelasting aan de Lodderhoeksestraat is met de toepassing van tweelaags zoab en de aanleg van een 2 meter hoog scherm bij de kern Boerenhoek, niet hoger dan 50 dB. Aangezien met de geluidbeperkende maatregelen in het tracébesluit kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde, kan de mogelijke overlast tot een minimum worden beperkt.

- 4.7.175 *In het ontwerptractébesluit is onvoldoende dan wel helemaal geen rekening gehouden met de terugkaatsing van geluid door de geluidschermen langs de Betuweroute.*

In het ontwerptractébesluit is aangesloten op de wijze waarop de geluidschermen zijn opgenomen in het geluidregister spoor. Voor het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is een inventarisatie uitgevoerd en is gerekend met de reflecties van de werkelijke situatie. Op die manier zijn de geluidbelastingen in de toetsing gebaseerd op de werkelijke situatie buiten en is het effect van mogelijke reflecties meegenomen.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de weerkaatsing van geluid tegen geluidschermen.

- 4.7.176 *Participant vindt het vreemd dat bij de aanleg van de Betuweroute geluidschermen zijn geplaatst en er bij de snelweg – die dicht langs de woning van participant is voorzien dan het spoor – geen geluidwerende maatregelen worden genomen. In de maatregelenkaart zijn voor de woning van participant (Lijkweg, Groessen) geen voorzieningen gepland. Participant twijfelt ernstig aan de uitkomsten van het model en vraagt mede op basis van ervaringsgegevens met de Betuweroute om een objectieve meting en vaststelling. Hierin moet volgens participant ook de cumulatieve meting en vaststelling van het geluid dat de brug veroorzaakt worden meegenomen. Participant leest in het ontwerptractébesluit niets over de geluidsoverlast van de brug. Gezien het feit dat de te verwachten constructie van de brug hierbij een grote rol speelt, moet ook deze in de nieuwe berekening worden meegenomen.*

Vanuit de bestuurlijke overeenkomst is in het tracébesluit een inpassingswal opgenomen. Deze loopt vanaf circa 250 meter ten oosten van de Kandiastraat tot het begin van de verdiepte ligging. Deze wal heeft een hoogte van ongeveer 2 meter. Op deze wal zijn in het tracébesluit voor 2 locaties schermen opgenomen, waaronder een scherm met een hoogte van 1 meter op de wal ter hoogte van de manege Landmaat.

Met deze maatregelen en tweelaags zoab op de A15 komt de geluidbelasting bij participant onder de voorkeurswaarde van 50 dB. Er is dus geen aanleiding om een onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen uit te voeren en de cumulatieve situatie nader te beschouwen.

De berekende geluidbelasting is gebaseerd op het ontwerp, met de hoge ligging van de brug en de toeleidende wegen.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de betrouwbaarheid van het akoestische rekenmodel en het extra geluid door de hoge ligging van de brug.

- 4.7.177 *Participant vraagt zich af wat de maximale snelheid wordt op de A15 en in hoeverre de geluidsbelasting daaraan is gerelateerd.*

In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een maximumsnelheid op de A15 van 130 km/u, zie paragraaf 2.7 van het deelrapport Specifiek. De berekende geluidbelastingen zijn daarop gebaseerd.

- 4.7.178 *In de Nota van Antwoord TN/MER is expliciet toegezegd dat er in het ontwerptracébesluit cumulatieve geluidsberekeningen gehanteerd zouden worden. Participant had hier in zijn reactie op de TN/MER op aangedrongen. Tijdens de informatieavond bij Van der Valk is participant door een geluiddeskundige verteld dat zijn woning (Rijnstrangenweg, Groessen) onder de maximale geluidnorm voor de A15 valt en dat er daarom geen cumulatieve geluidberekening heeft plaatsgevonden. De wet zou dat volgens de deskundige niet vereisen. Participant verwacht dat de toezegging uit de NvA TN/MER gestand wordt gedaan en dat voor het hele gebied aan de hand van duidelijke geluidcontouren inzichtelijk wordt gemaakt wat de cumulatieve geluideffecten zijn. Hierbij moeten ook de (milieu)effecten die voortvloeien uit de bestuursovereenkomst worden meegenomen. Participant verwacht dat hij tijdig de gelegenheid krijgt om zijn zienswijze te geven op de complete berekeningen en effecten.*

In het akoestisch onderzoek zijn het spoor, het onderliggend wegennet en de scheepvaart meegenomen in de cumulatieve berekeningen. De berekeningen zijn uitgevoerd, in het tracébesluit zijn contouren gepresenteerd voor de natuurgebieden en het stiltegebied. Op woningniveau is echter vastgehouden aan de wettelijke verplichting om cumulatieve effecten in beeld te brengen bij geluidgevoelige objecten waarbij sprake is van een overschrijding van de toetswaarde. Dat is bij de woning van participant niet aan de orde.

Rijkswaterstaat is zich niet bewust van een toezegging in de Nota van Antwoord op de TN/MER dat in het (ontwerp)tracébesluit voor het gehele gebied de cumulatieve effecten met geluidcontouren inzichtelijk zouden worden gemaakt. Het wettelijk kader voorziet hier ook niet in.

- 4.7.179 *Met de doortrekking van de A15 worden de geluidproductieplafonds overschreden. Daarom heeft de minister gewijzigde GPP's vastgesteld. Volgens de Interactieve Kaart Geluidbelasting zal de A15 langs buurtschap Baal worden voorzien van tweelaags zoab. Dat geldt echter niet voor de op- en afritten bij aansluiting Bemmel: deze bestaan uit asfaltbeton. Asfaltbeton geeft meer geluidoverlast. Bovendien zijn deze op- en afritten niet meegenomen in de geluidberekeningen. Op de interactieve kaart is verder te lezen dat er bij de geluidberekeningen op de gevel van woning van participant (Baalsestraat, Haalderen) is gerekend met een model woning bestaande uit één bouwlaag met een kap. Echter, woning van participant bestaat uit een souterrain met daarop twee bouwlagen afgedekt met een kap. Bij de geluidberekeningen is dus niet met de juiste getallen doorgerekend. De geluidwaarde zal hoger uitvallen, zo is participant tijdens de inloopbijeenkomst ook verteld. Voor de hogere geluidbelasting worden geen geluidbeperkende maatregelen getroffen, zo blijkt uit het akoestisch onderzoek en deelrapport Specifiek. Er zou 'geen budget meer zijn' voor een schermmaatregel. Volgens participant kan het niet zo zijn dat er allerlei maatregelen worden geclusterd waardoor er voor buurtschap Baal geen maatregelen meer getroffen kunnen worden terwijl de voorkeurswaarde wordt overschreden. Met het oog op het zorgvuldigheidsbeginsel stelt participant zich op het standpunt dat er meer maatwerk moet worden verricht. Participant pleit voor een groene geluidwal*

De op- afritten bij aansluiting Bommel zijn in de rekenmodellen opgenomen. Ook de extra emissie vanwege dicht asfaltbeton op de toe- en afritten is meegenomen in de geluidbelastingen. In het ontwerptractébesluit is de woning van participant ten onrechte met slechts één geluidgevoelige bouwlaag meegenomen. In het tractébesluit is dit hersteld en zijn twee bouwlagen meegenomen. De geluidbelastingen bij de woning en de toetsing aan de wettelijke normen is geactualiseerd en terug te vinden in de webviewer en bijlage C van het deelrapport Specifiek. Op beide verdiepingen van uw woning blijkt de geluidbelasting in de toekomstige situatie lager dan 50 dB.

Voor het gehele buurtschap Baal geldt dat er door toepassing van het stillere wegdek (tweelaags zoab), geen overschrijdingen van de toetswaarde meer optreden. Er is wettelijk gezien dan ook geen verplichting om aanvullende maatregelen te treffen om de geluidbelastingen verder te verlagen.

- 4.7.180 *Het feit dat er bij de berekening van de geluidproductieplafonds en de geluidwaarden geen rekening is gehouden met de geluidbelasting vanwege de Betuweroute, toont aan dat niet wordt voldaan aan artikel 11.41 van de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder. Aan het ontwerptractébesluit kleeft dus ook op dit punt een gebrek.*

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd onder het wettelijk kader van de Wet milieubeheer en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en is op een correcte manier uitgevoerd. Het door inspreker genoemde artikel 11.41 is van toepassing op geluidproductie vanwege een spoorwegemplacement; het is niet van toepassing op geluidbelasting bij de woning van participant vanwege spoorweglawaai (Betuweroute).

In het onderzoek is bij het onderzoek naar de cumulatieve geluidbelasting bij geluidgevoelig objecten waar niet kan worden voldaan aan de toetswaarde, de geluidbelasting Betuweroute betrokken.

- 4.7.181 *Bij beoordeling van de geluidsbelasting van de A15 op woning van participant in Ressen moet het geluid van de A325 wel degelijk meegenomen worden. Hier is sprake van een opeenhoping van geluid waardoor er straks een geluidoverschrijding boven 65 dB plaatsvindt, ondanks de aanleg van zoab op de A15. Participant is van mening dat de mogelijke geluidoverschrijding voor zijn woonsituatie onvoldoende en niet nauwkeurig is onderzocht. Participant heeft ook al meerdere malen contact gehad met provincie Gelderland over de geluidproblematiek. Hij heeft formeel een klacht ingediend n.a.v. de realisatie van de A325. Hij ervaart de geluidbelasting nu al, nog vóór realisatie van de plannen voor de A15, als zeer belastend. Participant heeft het college van B&W en GS Gelderland verzocht zijn woonsituatie in het bestuurlijk overleg tussen gemeente, provincie en ViA15 mee te nemen. Het gaat om een ernstige situatie en er is nog geen duidelijkheid over een mogelijke oplossing voor de geluidsbelasting. Hij verwijst hiervoor naar 3 bijlagen: 1. Een brief van 11-11-2014 van college van B&W gemeente Lingewaard aan GS Gelderland. 2. De reactie van participant naar de gemeente op deze brief. 3. Rapport van Royal HaskoningDHV over geluidbelasting voor woning participant. Uit dit rapport blijkt dat de geluidbelasting in het huis van participant nu al 51dB is. RWS hanteert voor binnen een maximaal geluidniveau van 41 dB. Er moeten voor zijn woning voorzieningen worden getroffen, om de bovengrens van 41 dB te waarborgen. Participant wil weten hoe hiervoor gezorgd gaat worden. Te denken valt aan gevelisolatie en/of een geluidwal of geluidscherm. Aan de noordkant van de woning is beperkte ruimte voor een geluidwal. Participant verwijst naar een gesprek dat in juli 2015 heeft plaatsgevonden tussen RWS en provincie over zijn woonsituatie. Hieruit is naar voren gekomen dat vanuit*

project ViA5 een definitieve oplossing moet komen voor de geluidbelasting op woning van participant. Participant benadrukt dat voor zijn woning een goede oplossing gevonden moet worden, zoals ook is besproken.

In het tracébesluit zijn uitsluitend de parallelbanen en verbindingbogen van de A325 in de wettelijke toetsing meegenomen. Deze delen van de A325 zijn in beheer van Rijkswaterstaat. De hoofdrijbaan is in beheer van de provincie. Bij de woning van participant is geen sprake van een overschrijding van de toetswaarde, omdat er vanwege de A325 geen sprake is van een toename van de geluidbelasting na realisatie van het project.

Aangezien er geen sprake is van een overschrijding van de toetswaarde bij de woning van inspreker, is er wettelijk gezien geen aanleiding om een onderzoek naar de cumulatieve geluidssituatie te doen. Er zal ook geen onderzoek naar de geluidbelasting in de woning worden uitgevoerd, omdat voldaan kan worden aan de toetswaarde op de gevel.

De geluidbelasting in de woning van inspreker is, ten gevolge van de geluidbelasting vanwege de A325, zeer hoog. Deze hoge geluidbelasting wordt veroorzaakt door de A325, die in beheer is bij de provincie. Wettelijk gezien is er geen verplichting voor Rijkswaterstaat om maatregelen voor deze woning te treffen

In het door inspreker genoemde rapport zijn de geluidbelastingen duidelijk in beeld gebracht. Vanwege de geluidbelasting van andere bronnen is de geluidbelasting in de woning volgens inspreker hoger dan het wettelijk maximum. Participant is in overleg met de provincie. De provincie heeft toegezegd om een meting uit te laten voeren om de geluidssituatie in beeld te brengen.

4.7.182 *Ongeveer op 200 meter vanaf de woning van participant in Ressen wordt een grondwal aangebracht, die in oostelijke richting doorloopt langs wijk Klein Rome. Deze woningen worden daardoor voldoende beschermd tegen het geluid van de A15. Participant vraagt zich af waarom de wal niet kan doorlopen tot aan A325. Dan zijn ook de bewoners van Ressen, waaronder hijzelf, beter beschermd tegen het geluid.*

Met de ten opzichte van het ontwerptracébesluit verhoogde grondwal wordt in het tracébesluit voor alle woningen in Bemmelen en Ressen voldaan aan de voorkeurswaarde. Er is daardoor geen wettelijke aanleiding om de grondwal verder te verlengen. Bij de woning van inspreker vormt de A325 overigens de maatgevende geluidbelasting. Een maatregel die in het kader van het tracébesluit wordt genomen, zal geen effect hebben op de hoogst belaste gevel van de woning.

4.7.183 *Participant verhuurt een woning aan de Baalsestraat in Haalderen. De voorkeurswaarde voor deze woning wordt ook met het maatregelenpakket overschreden. De geluidbelasting komt uit op 52 dB. Participant vraagt zich af of met de juiste nokhoogte is gerekend. Voor cluster 22 (tracé Bemmelen – de Linge) is volgens het deelrapport Specifiek geen budget meer voor een schermmaatregel. Gezien de overschrijding van de voorkeurswaarde stelt participant dat er meer maatwerk moet worden verricht. Participant pleit voor een groene grondwal, in combinatie met geluidreducerende maatregelen aan/in de woning.*

De op- afritten bij aansluiting Bemmelen zijn in de rekenmodellen opgenomen. Ook de extra emissie vanwege dicht asfaltbeton op de toe- en afritten is meegenomen in de geluidbelastingen. De geluidbelastingen bij de woning van participant en de toetsing aan de wettelijke normen is geactualiseerd en terug te vinden in de webviewer en bijlage C van het deelrapport Specifiek. Bij de woning van participant blijkt de geluidbelasting in de toekomstige situatie niet hoger dan 50 dB.

Voor het gehele buurtschap Baal geldt dat er met het stillere wegdek, tweelaags zoab, geen overschrijdingen van de toetswaarde meer optreden. Er is wettelijk gezien geen verplichting om aanvullende maatregelen te treffen om de geluidbelastingen verder te verlagen.

- 4.7.184 *De snelweg zal zorgen voor geluidoverlast. Bijvoorbeeld door zwaar verkeer dat over zogeheten voegovergangen rijdt. Participant zal de snelweg, bij een bepaalde windrichting, zeker horen als hij buiten zit of ramen open heeft staan. Als er geen afdoende maatregelen worden genomen op en rond de brug, zal participant overlast gaan ervaren. En dan is het te laat om er nog iets aan te doen.*

De nieuw aan te leggen snelweg zal op grote afstand, vooral bij ongunstige wind, te horen zijn. De toekomstige geluidbelastingen bij participant in het dorp Loo ten gevolge van de A15 zijn met het stille wegdek (tweelaags zoab) niet hoger dan 50 dB, de voorkeurswaarde uit de Wet milieubeheer. Er is wettelijk gezien geen verplichting om aanvullende maatregelen te treffen om de geluidbelastingen verder te verlagen. Op de overgang van het baanlichaam naar de brug wordt de stilste voegovergang toegepast die op dit moment vanwege bewezen effect en duurzaamheid bij bruggen in Nederland kan worden toegepast.

Bij de aanbesteding van het werk zullen geluideisen ten aanzien van de voegovergangen worden gesteld. Het is echter technisch onmogelijk om het geluid van voegovergangen helemaal weg te nemen. Immers, een voegovergang betekent altijd een onderbreking van het wegdek. De geluideis zorgt weliswaar voor de meest duurzaam stille oplossing, maar die kan nog wel hoorbaar zijn. Het geluid als gevolg van de voegovergang is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. De reden hiervoor is dat het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg 2012) hierin niet voorziet. Het Rmg 2012 schrijft voor alleen het gemiddelde geluidsniveau van het wegverkeer in beeld te brengen.

- 4.7.185 *De extra geluidbelasting en luchtvervuiling die bewoners van Angeren zullen moeten ondergaan worden volgens participant 'opgevangen' met een rekenmodel. Participant noemt het onacceptabel dat er geen metingen achteraf worden uitgevoerd om de cumulatieve geluidbelasting (A15+Betuwelijn+verkeerstoename+windmolens Lingewaard) te meten. Er dient na indienstneming van de A15 een geluidmeting te worden uitgevoerd ter verifiëring van de uitkomsten van rekenmodellen in vergelijking met de nieuw ontstane praktijksituatie. Participant verwacht dat over een aantal jaar, als de A15 in gebruik wordt genomen, de op dit moment gebruikte rekenmodellen niet het resultaat geven waarop in het ontwerp-tracébesluit neergelegde maatregelen gebaseerd zijn. Meting achteraf is geïndiceerd en vereist.*

De akoestische berekeningen zijn uitgevoerd conform het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 en de regels zoals gesteld in de Wet milieubeheer. Hierin is voorgescreven dat de geluidbelastingen in dit onderzoek moeten worden berekend. Het is praktisch onmogelijk om de geluidbelasting van een nieuw aan te leggen weg te meten.

De cumulatieve geluidbelasting wordt in de rekenmodellen meegenomen op locaties waar sprake is van een overschrijding van de toetswaarde vanwege wegverkeer. Ook deze cumulatie vindt plaats op basis van modelberekeningen.

Bij het nemen van het tracébesluit worden de geluidproductieplafonds vastgesteld en wordt de projectsituatie opgenomen in het geluidregister op basis van de informatie uit het akoestisch onderzoek bij het besluit. Een meting van de geluidbelasting na aanleg van de ViA15 is niet vereist. Na realisatie van de ViA15 zal jaarlijks moeten worden nagegaan of de geluidproductieplafonds dreigen te worden over-

schreden. Is dat het geval, dan zal Rijkswaterstaat moeten onderzoeken of deze overschrijdingen met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kunnen worden voorkomen. Bij gebleken doelmatigheid zal Rijkswaterstaat deze maatregelen moeten treffen.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder een toelichting op het niet meten maar berekenen van de geluidbelasting en de handhaving van de geluidproductieplafonds.

4.7.186 *Is de geluidtoename die het gevolg is van het feit dat verkeer de helling bij de brug op moet rijden meegenomen in de rekenmodellen?*

In het RMG2012 is opgenomen dat de extra geluidemissie van verkeer dat tegen een helling op rijdt, de zogenaamde hellingcorrectie, in rekening moet worden gebracht als de weg over tenminste 6 meter stijgt met een helling van 3% of meer. In het ontwerp van de rijksweg komen nergens hellingen voor die 3% of meer bedragen, is de hellingcorrectie in dit akoestisch onderzoek niet in rekening gebracht.

4.7.187 *Participant wil informatie over de individuele en cumulatieve geluideffecten op zijn woning aan Kerkakkers:*

- *met verwerking van de effecten van de bestuursovereenkomst;*
- *voor de situaties met en zonder tolheffing;*
- *tijdens en na de aanleg;*
- *Participant gaat ervan uit dat er passend bij de situatie en het historisch karakter van het huis compenserende maatregelen worden getroffen.*

De geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer op de A15 bij de woning van inspreker is in het tracébesluit lager dan 50 dB. Deze geluidbelasting is gebaseerd op de aanwezigheid van tweelaags zoab op de A15 en de maatregelen die in het kader van bestuursovereenkomst worden getroffen. Dit betekent dat wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van de Wet milieubeheer. Er is dan ook geen wettelijke aanleiding om de cumulatieve geluidbelasting nader te beschouwen.

De effecten in het akoestisch onderzoek zijn uitsluitend bepaald in de situatie met tolheffing. Op dit moment wordt uitgegaan van tolheffing over een periode van 25 jaar. Als zich in de toekomst een situatie zonder tolheffing voor zal doen, dan zal het verkeer naar verwachting toenemen. Na realisatie van het tracé, zal jaarlijks het geluid van de rijkswegen worden gemonitord. Als uit de monitoring blijkt dat de GPP's door een toename van het verkeer worden overschreden, zal aanvullend onderzoek plaatsvinden. Er moet dan worden onderzocht of deze overschrijdingen met doelmatige maatregelen kunnen worden weggenomen. Op deze manier is de geluidsituatie na het tracébesluit ViA15 vastgelegd en zorgt de jaarlijkse monitoring ervoor dat er geen ongecontroleerde groei van het verkeer kan plaatsvinden en de geluidbelastingen bij de woning van inspreker zonder gevolgen kunnen toenemen.

Er gelden geen wettelijke normen voor geluidhinder tijdens de aanleg van de weg. Bij bouwactiviteiten dient de aannemer zich te houden aan het bouwbesluit en de voorschriften in de gemeentelijke APV. In samenspraak met de gemeente wordt hierop toezicht gehouden.

4.7.188 *Participant maakt zich zorgen om trillingen die het pand van participant kunnen beschadigen tijdens de aanlegperiode en de gebruiksfase. Bijvoorbeeld door werk in uitvoering en omleidingen. Participant wenst extra duidelijkheid/informatie en risicobeheersing.*

Er zijn geen wettelijke normen waaraan het trillingniveau veroorzaakt door wegverkeer moet voldoen. Mogelijke hindereffecten van trillingen kunnen optreden in de directe nabijheid van kunstwerken (viaducten en bruggen). In algemene zin treedt trillingoverlast alleen op binnen een afstand van 50 meter tot de weg.

Ter hoogte van de woning van inspreker ligt de A15 op maaiveld; de Betuweroute ligt tussen de woning en de A15. Een toename van de trillinghinder als gevolg van het verkeer op de A15 zal naar alle waarschijnlijkheid niet optreden.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden geldt voor de aannemer een verplichting om de bouwkundige staat van gevoelige gebouwen vast te leggen en maatregelen te treffen om schade te voorkomen. Tijdens de uitvoering van het project kunt u met de projectleiding in contact treden, mocht er onverhoopt schade aan uw woning optreden.

4.7.189 *RWS heeft steeds aangegeven dat de brug niet wordt voorzien van geluidschermen, een wens van bewoners. Waarom is de derde Waalbrug in Nijmegen wel voorzien van geluidschermen? En waarom geldt hier wél een snelheidsbeperking (50 km/u) en is de brug voorzien van fluisterasfalt? Waarom kunnen deze maatregelen in een industriegebied wel worden genomen en in een stiltegebied en bewoond gebied niet?*

De achtergrond van de maatregelen aan de derde Waalbrug is in dit onderzoek niet bekend. Voor het akoestisch onderzoek dat voor de aanleg van de stadsbrug is uitgevoerd, geldt in ieder geval een ander wettelijk kader dan voor de A15 en er zal waarschijnlijk een andere afweging van de te treffen maatregelen zijn uitgevoerd.

Fluisterasfalt is de informele benaming voor tweelaags zoab dat op de hoofdrijbanen van de A15 en dus ook op de brug over het Pannerdensch kanaal zal worden toegepast.

Na toepassing van deze maatregelen is er bij de geluidgevoelig objecten nog sprake van een kleine overschrijding van de toetswaarde van 50 dB. Het blijkt niet doelmatig te zijn om voor de woning van inspreker aanvullende maatregelen in de vorm van geluidschermen te treffen. Bij deze afweging wordt een vergelijking gemaakt tussen de kosten van de maatregel en de opbrengsten: de gerealiseerde geluidreductie. Als er weinig woningen zijn, is er beperkt budget voor maatregelen.

Gegeven het feit dat noch de Wet milieubeheer noch de Omgevingsverordening Gelderland een verplichting oplegt om maatregelen te treffen voor een stiltegebied, wordt volstaan met de toepassing van tweelaags zoab op het gehele tracé.

4.7.190 *Perceel van participant aan de Vossendel in Groessen krijgt te maken met aanzienlijke geluidoverlast. Dat staat in schril contrast met de geluidmaatregelen die destijds zijn genomen bij de aanleg van de Betuwelijn. Voor de aanleg van de A15 geldt dat er geen budget beschikbaar is om woning van participant te isoleren (zo is participant tijdens de inloopavond verteld). Participant kan dat niet rijmen met het feit dat a) voor de duurste oplossing gekozen is en b) verderop een aarden wal van 2 meter wordt aangelegd in dunbevolkt gebied.*

De geluidbelasting bij de woning van participant bedraagt in de eindsituatie met maatregelen nog 58 dB. Daarmee is bij de woning sprake van een overschrijding van de toetswaarde. De woning komt in aanmerking voor onderzoek naar gevelisolatie. Hierbij zal worden onderzocht of maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn om het vereiste binnenniveau in de woning te garanderen. Als uit onderzoek blijkt dat maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn, dan is Rijkswaterstaat verplicht de kosten te betalen ongeacht de hoogte daarvan. Dit is vastgelegd in de Wet milieue-

beheer.

De keuze voor een brug in het tracé is vastgelegd in de voorkeursvariant, zoals die door de minister van I&M is vastgesteld op basis van de Trajectnota/MER. Deze voorkeursvariant is gekozen na een zorgvuldig onderbouwde afweging van belangen.

De aarden wal een stukje verderop wordt aangelegd vanuit landschappelijke inpassing. De maatregelen die in Groessen worden getroffen liggen bij manege Landsmaat en de woningen aan den Oldenhoek, dicht bij de weg. En even verderop, bij de woningen aan de Kerkakkers en de wijk Diesfeldt in Groessen. Hier is de woningconcentratie hoger dan in de Vossendel.

4.7.191 *Er is in het ontwerptractébesluit nauwelijks aandacht voor de geluidschermen ter hoogte van de Vossendel in Groessen.*

De cluster Groessen is beschreven in het specifiek bijlagerapport bij het akoestisch onderzoek, hoofdstuk 5.

Op de hoofdrijbanen van de A15 en dus ook op de brug over het Pannerdensch kanaal zal een stiller wegdek worden toegepast: tweelaags zoab. Na toepassing van deze maatregel is er bij de geluidgevoelig objecten aan de Vossendel nog sprake van een kleine overschrijding van de toetswaarde van 50 dB. Het blijkt niet doelmatig te zijn om voor de woning van inspreker aanvullende maatregelen in de vorm van geluidschermen te treffen.

Bij deze afweging wordt een vergelijking gemaakt tussen de kosten van de maatregel en de opbrengsten: de gerealiseerde geluidreductie. Voor de Vossendel geldt dat er betrekkelijk weinig woningen zijn. Het budget voor maatregelen is daardoor beperkt en te laag voor een effectieve afscherming.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder het doelmatigheidscriterium.

4.7.192 *De geluidoverlast zal drastisch toenemen. Akoestisch onderzoek wijst uit dat straks de toetswaarde wordt overschreden bij de woning van participant in Groessen. De woning zal dan ook na het onherroepelijk worden van het tracébesluit in aanmerking komen voor nader onderzoek naar geluidsisolatie. Op de gehele benedenverdieping is er enkel glas.*

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker met maatregelen maximaal 51 dB bedraagt, zie bijlage C van het deelrapport Specifiek. Vanwege de resterende overschrijding van de voorkeurswaarde komt de woning in aanmerking voor een onderzoek naar de geluidbelasting in de woning. Gelet op de kleine overschrijding (1 dB) is het niet zeker dat dit leidt tot aanvullende isolerende maatregelen.

In paragraaf 4.6 zijn veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen nader toegelicht, waaronder een toelichting op het onderzoek naar de geluidbelasting in de woning.

4.7.193 *De geluidoverdracht is immens in een stiltegebied waarbij de brug hoog over het landschap wordt aangebracht. De omgeving zal substantieel worden belast. Daarbij worden geluidnormen gebruikt die te weinig rekening houden met natuur en bewoning. Geluidarm asfalt heeft als probleem dat het snel slijt door vorstschade. Daardoor zullen zich in het gebied eerder hinder en geluidoverlast voordoen. Op de brug worden geen geluidschermen aangebracht. Juist de spreiding van het geluid over water draagt erg ver. In het ontwerptractébesluit wordt erkend dat de geluidniveaus*

toenemen maar binnen de normen blijven. Hinderlijk achtergrondgeluid voor de omwonenden in het stiltegebied zijn niet met de standaardnormen te beoordelen. De situatie gaat van vrijwel geen achtergrondgeluid naar substantieel tot zeer storend geluid. De slaap zal zeker worden verstoord op de momenten dat geluid door de wind nog verder zal worden verspreid. De omwonenden zullen schade ondervinden in verband met slaapproblemen en continue achtergrondruis. Als het tracé in de huidige vorm wordt aangelegd, wenst participant dan ook dat er over het hele tracé (ook op de brug) geluidschermen worden geplaatst.

Voor de begrenzing van het stiltegebied is gebruikgemaakt van gegevens van de provincie. Het gebied waar de geluidbelasting 40 dB of lager is, is in de autonome situatie al iets kleiner dan de begrenzing van dit gebied. Na aanleg van de nieuwe snelweg zal het gebied met een geluidbelasting van 40 dB of lager worden verkleind.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd onder het wettelijk kader van de Wet milieubeheer en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke normen; er is dan ook geen aanleiding om strengere normen te hanteren. In het akoestisch onderzoek is onderbouwd welke geluidbeperkende maatregelen zijn getroffen om te kunnen voldoen aan de normen. Hierbij is het zogenaamde doelmatigheids criterium gehanteerd. Hierin is een afweging gemaakt tussen de kosten en de baten van de maatregelen.

Langs het tracé van de A15 zijn er diverse locaties waar met de aanleg van tweelaags zoab kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde. Er is dan geen wettelijke noodzaak om geluidschermen te plaatsen.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, bijvoorbeeld rond het doelmatigheids criterium en het extra geluid door de hoge ligging van de brug.

- 4.7.194 *De woning van participant aan de Helhoek staat niet vermeld op de 'interactieve geluidkaart'. Weliswaar wordt een gebouw als zodanig aangemerkt, maar dat is in werkelijkheid een ander object. Participant verzoekt om op dit punt de kaart aan te passen.*

In het tracébesluit is de ligging van de woning van inspreker aangepast aan de hand van recente digitale bestanden en aanvullende informatie. In het akoestisch onderzoek is de ligging van de woning nu correct opgenomen en zijn de juiste geluidbelastingen berekend, zie bijlage C van het deelrapport Specifiek.

- 4.7.195 *Alle metingen en eventuele maatregelen zijn gericht op geluidhinder binnenshuis. In dit buitengebied wordt echter veel buiten geleefd. Een brug zal hier zorgen voor veel geluidhinder. De geluidoverlast is bij een brug aanzienlijk veel hoger dan bij onder-tunneling.*

Het wettelijk kader en de te treffen geluidbeperkende maatregelen zijn gebaseerd op de toetsing van de berekende geluidbelasting op de gevel, niet binnenshuis. De aanleg van de A15 leidt tot een toename van de geluidbelasting in het gebied: de hoge ligging van de brug leidt daarbij tot een hogere geluidbelasting dan een weg op maaiveldniveau of een weg in een tunnel.

Bij de toetsing aan de wettelijke normen is uitgegaan van de situatie met de hoge ligging van de brug, op basis daarvan en is bepaald welke maatregelen doelmatig zijn. Deze afweging heeft geleid tot het pakket aan geluidbeperkende maatregelen in het tracébesluit: tweelaags zoab op de hoofdrijbanen maar geen geluidschermen op de brug.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, bijvoorbeeld rond het extra geluid door de hoge ligging van de brug.

- 4.7.196 *Bij de bepaling van de geluidbelasting op de gevels is geen rekening gehouden met de geluidwal die langs de N810-oost (langs Shell) loopt. De geluidwal bestaat uit een aarden wal van 3 meter hoog met daarop een hardhouten scherm van 2 meter. De geluidwal weerkaatst het geluid van de A12, waardoor de geluidbelasting in de wijk Ploen-Zuid en Ploen-Noord mogelijk hoger is dan nu berekend. Participant verzoekt om nieuwe berekeningen waarin de effecten van de geluidwal worden meegenomen. Participant stelt voor om de A12 vanaf de afslag Westervoort tot aan de aansluiting met de A12 te voorzien van dubbellaags zoab.*

De geluidwal met scherm langs de N810 oost is inderdaad niet in het geluidmodel opgenomen. Uit aanvullend onderzoek is gebleken dat de geluidwal in het gebied achter de wal leidt tot een lagere geluidbelasting en niet tot een verhoging door reflecties. Bij de woningen tegenover de wal treden kleine toenames op, deze hebben echter geen gevolgen voor de toetsing van de geluidbelastingen aan de wettelijke normen. De toetsing aan de wettelijke normen is namelijk gebaseerd op het bepalen van de toename ten opzichte van de wettelijke toetswaarde.

De wettelijke toetswaarde bij de geluidgevoelig objecten wordt in deze wijk gevormd door de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Als daarin het geluidscherm was meegenomen, zou deze toetswaarde lager zijn dan nu in het onderzoek is gehanteerd.

Bij de berekening van de toekomstige geluidbelasting als gevolg van de A12 is de geluidwal ook niet meegenomen in de toetsing. Als de wal wel was meegenomen dan zou deze geluidbelasting ook lager zijn en was er ook geen sprake van een overschrijding van de wettelijke toetswaarde.

In dit gebied zal met de toepassing van tweelaags zoab op de A12 de geluidbelastingen lager zijn dan de wettelijke toetswaarde. Er is dan ook geen aanleiding om te onderzoeken of dit over grotere lengte kan worden aangelegd.

- 4.7.197 *Participant reageert op Nota van Antwoord 6.8.30 en vindt dat cumulatieve effecten van Betuweroute en A15 moeten worden meegenomen in het ontwerp. Er moet rekening worden gehouden met veelvoorkomende windrichtingen voor de belasting van fijn stof, stikstof, geluid, etc.*

In het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is in eerste instantie de geluidbelasting als gevolg van de A15 getoetst aan de wettelijke normen. Bij het ontwerp is geen rekening gehouden met cumulatieve effecten voor geluid. Deze komen pas aan de orde als ten gevolge van de A15 niet aan de wettelijke normen kan worden voldaan.

In het onderzoek is voor de geluidgevoelige objecten waar na het treffen van geluidbeperkende maatregelen de geluidbelasting nog hoger is dan de toetswaarde, de cumulatieve geluidbelasting nader beschouwd. Daarbij is de geluidbelasting als gevolg van de Betuweroute meegenomen.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, bijvoorbeeld rond de wijze waarop wordt omgegaan met de meteorologische omstandigheden zoals de windrichting.

- 4.7.198 *De keuze voor een brug brengt met zich mee dat de omgeving veel hinder zal ondervinden van geluid (en fijn stof). En dat in een stiltegebied en Natura 2000-*

gebied. Participant pleit voor geluidschermen op de brug aan de zijde van het dorp Loo. Bij de aanlanding van de brug aan de kant van de Liemers ontstaan een deel waar geen geluidbescherming komt. Participant zou graag zien dat de aarden wal met beplanting doorgetrokken wordt tot aan de aanlanding. Mocht dat niet mogelijk zijn, dan ziet participant graag geluidschermen.

De doortrekking van de A15 zal leiden tot een toename van de geluidbelasting. De toekomstige geluidbelasting in het dorp Loo als gevolg van de A15 zijn door de toepassing van het stille wegdek (tweelaags zoab) echter niet hoger dan 50 dB, de voorkeurswaarde uit de Wet milieubeheer. Verder zijn er solitair gelegen woningen waarbij de voorkeurswaarde wel wordt overschreden, maar waarvoor meer geluidbeperkende maatregelen financieel niet doelmatig zijn. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke normen en hoeven er geen geluidbeperkende maatregelen te worden getroffen.

Bij Natura 2000-gebieden wordt een beoordeling van de geluidbelasting gemaakt. Uit deze beoordeling volgt dat er geen aanvullende geluidbeperkende maatregelen getroffen hoeven te worden. Op grond van de provinciale milieuverordening is er geen verplichting tot het treffen van extra geluidbeperkende maatregelen.

4.7.199 *Het natuurgebied rond het Pannerdensch Kanaal stond tot voor kort aangemerkt als stiltegebied. Dat is nodig om kwetsbare diersoorten te beschermen. De bordjes 'stiltegebied' zijn echter geruisloos verdwenen. Tellen de kwetsbare dieren niet meer? Participant verzoekt RWS om extra maatregelen te treffen, zodat dit gebied weer als stiltegebied kan fungeren.*

Participant verwijst naar het stiltegebied 'Weide Oude Rijnstrangen' Regels omtrent het stiltegebied vallen onder de bevoegdheid van de Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland, zie ook de Omgevingsverordening Gelderland. In deze verordening is aangegeven welke regels voor de stiltegebieden wordt gehanteerd.

Als gevolg van de aanleg van de A15 zal de geluidbelasting in het stiltegebied toenemen, het gebied met een geluidbelasting van 40 dB of lager neemt af. Deze afname is niet in strijd met de provinciale verordening. Vanuit de regelgeving is er dan ook geen aanleiding om specifiek voor het stiltegebied geluidbeperkende maatregelen te treffen.

Door op het gehele tracé van de A15 een verharding van tweelaags zoab toe te passen, wordt de impact van de A15 op het stiltegebied beperkt ten opzichte van de wegdekverharding die normaal gesproken wordt toegepast op rijkswegen. Een verdere beperking van de impact op het stiltegebied zou alleen kunnen worden bereikt door de plaatsing van een geluidscherm over een lengte van circa 3.300 meter aan de zuidzijde van de A15 en circa 1.500 meter aan de noordzijde van de A15. De kosten van dergelijke voorzieningen met deze afmetingen en de invloed ervan op het landschap, staan niet in verhouding tot het doel en het toepassingsbereik van de verordening.

Gegeven het feit dat noch de Wet milieubeheer noch de Omgevingsverordening Gelderland een verplichting oplegt om maatregelen te treffen, wordt volstaan met de toepassing van tweelaags zoab op het gehele tracé.

Rijkswaterstaat weet overigens niet waarom de borden 'stiltegebied' zijn verwijderd. De bebording is geen zaak van Rijkswaterstaat.

4.7.200 *Bewoners op zoek naar rust en ruimte konden eerst dicht bij huis terecht. 'Dankzij' de brug komt er een einde aan het stiltegebied bij het Pannerdensch Kanaal. Dat betekent dat bewoners – met de auto – die rust en ruimte elders moeten gaan zoeken.*

Participant verwijst naar het stiltegebied 'Weide Oude Rijnstrangen' Regels omtrent het stiltegebied vallen onder de bevoegdheid van de Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland, zie ook de Omgevingsverordening Gelderland. In deze verordening is aangegeven welke regels voor de stiltegebieden wordt gehanteerd.

Als gevolg van de aanleg van de A15 zal de geluidbelasting in het stiltegebied toenemen, het gebied met een geluidbelasting van 40 dB of lager neemt af. Deze afname is niet in strijd met de provinciale verordening. Vanuit de regelgeving is er dan ook geen aanleiding om specifiek voor het stiltegebied geluidbeperkende maatregelen te treffen.

Door op het gehele tracé van de A15 een verharding van tweelaags zoab toe te passen, wordt de impact van de A15 op het stiltegebied beperkt ten opzichte van de wegdekverharding die normaal gesproken wordt toegepast op rijkswegen. Een verdere beperking van de impact op het stiltegebied zou alleen kunnen worden bereikt door de plaatsing van een geluidscherm over een lengte van circa 3.300 meter aan de zuidzijde van de A15 en circa 1.500 meter aan de noordzijde van de A15. De kosten van dergelijke voorzieningen met deze afmetingen en de invloed ervan op het landschap, staan niet in verhouding tot het doel en het toepassingsbereik van de verordening.

Gegeven het feit dat noch de Wet milieubeheer noch de Omgevingsverordening Gelderland een verplichting oplegt om maatregelen te treffen, wordt volstaan met de toepassing van tweelaags zoab op het gehele tracé.

4.7.201 *Participant reageert op de Nota van Antwoord 6.8.26 en maakt bezwaar tegen het beleid voor het stiltegebied bij het Pannerdensch Kanaal. Provincie Gelderland heeft besloten deze gebieden te handhaven.*

In het ontwerp-actualisatieplan omgevingsverordening (december 2016) is opgenomen dat er een herbegrenzing van de kaart met stiltegebieden plaatsvindt. Op basis van zienswijzen die hierop zijn ingebracht heeft de provincie aangegeven niet tot een herbegrenzing over te gaan. Het onderzoek voor het tracébesluit is daarom ook uitgegaan van het handhaven van het stiltegebied Weide Oude Rijnstrangen; het effect hierop is inzichtelijk gemaakt.

4.7.202 *Sinds 2015 monitort RWS geluid. Participant wil van RWS een duidelijke uitspraak over het onderscheid tussen gebiedseigen en gebiedsvreemd geluid en of dit geluid wel/niet cumulatief is*

Rijkswaterstaat voert elk jaar een onderzoek uit om te na te gaan of de geldende geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Hiervoor wordt de geluidproductie van de rijkswegen getoetst op een afstand van 50 meter uit de rijksweg. Er is geen directe relatie tussen deze toetsing en de geluidbelasting in het stiltegebied.

Gebiedseigen geluid is geluid dat in het stiltegebied wordt veroorzaakt, zoals werkzaamheden in het stiltegebied. Voor dergelijke bronnen zijn normen opgenomen in de provinciale verordening.

Het gebiedsvreemde geluid is het geluid van bronnen buiten het stiltegebied, zoals de A15. In het onderzoek Natuur zijn de cumulatieve effecten van de aanleg van de A15 in beeld gebracht en is geoordeeld dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn om de geluidhinder in het stiltegebied te beperken.

4.7.203 *RWS presenteert tzoab als fluisterstil asfalt, terwijl deze term eigenlijk betrekking heeft op poro-elastisch asfalt. Participanten vragen zich af waarom er geen gebruik*

wordt gemaakt van stiller asfalt. Door de onduidelijke terminologie worden mensen op het verkeerde been gezet en kunnen zij de impact van het project niet overzien.

De maatregelen die aan het wegdek worden getroffen op de A15 zijn in het akoestisch onderzoek beschreven als tweelaags zoab. Dit is niet hetzelfde als het door inspreker genoemde poro-elastisch asfalt, dat mogelijk nog stiller is. Dit type asfalt verkeert echter nog in onderzoeksfase en kan nog daardoor nog niet als maatregel worden ingezet in geluidonderzoeken.

- 4.7.204 *Geluidoverlast kan grote gevolgen hebben. Duits onderzoek laat bijvoorbeeld zien dat geluid hart- en herseninfarcten kan veroorzaken.*

Het aspect geluid is in het tracébesluit getoetst aan alle wet- en regelgeving die daarvoor geldt. Het wettelijk kader van de Wet milieubeheer is mede gebaseerd op mogelijke gezondheidsrisico's en kent daarom bij de aanleg van nieuwe wegen een voorkeurswaarde van 50 dB voor de geluidbelasting veroorzaakt door rijkswegen. Als deze waarde wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze met doelmatige maatregelen kan worden teruggebracht tot de voorkeurswaarde.

Bij de woning van participant zal na aanleg van de A15 de geluidbelasting de voorkeurswaarde niet overschrijden; het risico op een verhoogd gezondheidsrisico wordt daarmee zoveel mogelijk beperkt.

- 4.7.205 *Natuurlijk zijn al jullie metingen al virtueel gedaan en zijn deze binnen de (steeds verder opgerekte) normen zoals die gelden. Er wordt gerekend over 24 uur per dag, dus op drukke momenten (tijdens de spits) moeten mensen niet klagen, het wordt immers 's nachts weer minder druk. Dat er de hele dag en nacht geluid is door deze weg is voor jullie die hier niet wonen geen probleem. Voor Lingewaard wel. Ook zijn de windrichting en windsnelheid niet meegenomen.*

In tegenstelling tot wat inspreker beweert, worden de normen niet zomaar opgerekt. In het wettelijk kader van de Wet milieubeheer zijn de toetswaarden vastgelegd en de mogelijkheden om deze te overschrijden als er geen doelmatige geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen.

De toetsing in de wet is zoals inspreker aangeeft gebaseerd op een gemiddelde etmaalintensiteit en niet op basis van drukke periodes. Op die manier kan overal op een objectieve manier een beoordeling van de geluidssituatie worden gemaakt en kunnen maatregelen worden getroffen.

In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op veelvoorkomende vragen en opmerkingen uit de zienswijzen, waaronder de meteorologische omstandigheden.

- 4.7.206 *Participant verwacht veel geluidoverlast van vrachtverkeer, ook 's nachts. Dit heeft grote gevolgen voor met name jonge kinderen.*

Bij de woning van participant wordt langs de A15 de bestaande grondwal verhoogd en voorzien van een geluidscherm tot een hoogte van 8 meter. Met deze maatregelen neemt de toekomstige geluidbelasting bij de woning van inspreker aanzienlijk af ten opzichte van de huidige situatie; deze is straks lager dan de voorkeurswaarde van 50 dB.

- 4.7.207 *Er moet worden aangetoond dat de geluidnormen niet worden overschreden. Zorg in dat verband in de gebieden zonder geluidafscherming ervoor dat:*

- *burgers in die gebieden bij allerlei plannen op beperkingen stuiten;*

- *elke ontwikkeling op het gebied van woningbouw in die gebieden voor de eeuwigheid wordt geblokkeerd.*

Na realisatie van de nieuwe A15 zijn er voldoende mogelijkheden om in de nabijheid van de weg te bouwen. In het geval van geluidgevoelig objecten dienen de plannen getoetst te worden aan het wettelijk kader, in dit geval de Wet geluidhinder. Er geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB, met de mogelijkheid om een ontheffing te krijgen tot maximaal 53 dB. Als het niet mogelijk is om te voldoen aan deze grenswaarden, kan de geluidbelasting in toekomstige bouwplannen omlaag worden gebracht met geluidbeperkende maatregelen zoals geluidschermen.

Te allen tijde zal aan alle relevante regels/eisen/procedures moeten worden voldaan, zoals gangbaar is binnen de ruimtelijke planvorming in Nederland

- 4.7.208 *De aarden wal ten zuiden van de A15 wordt onderbroken ter hoogte van de woning van participant. Het hier voorziene kunststof scherm absorbeert veel minder geluid, waardoor het geluidniveau niet onder de 53 dB komt.*

Het transparante scherm ter hoogte van de woning van participant in Bemmelen wordt onder 15 graden achteroverhellend (gezien vanaf de weg) geplaatst. Hierdoor verstrooit het geluid en komt een groot deel van het geluid niet via reflecties bij de woning van inspreker terecht. Bovendien beslaat het transparante deel slechts een klein deel van het wegvak dat bepalend is voor de geluidbelasting bij de woning. De overige geluidbeperkende voorzieningen bestaan uit een combinatie van een absorberende wal en een laag geluidscherm.

De toename van de geluidbelasting bij de woning van inspreker wordt met name bepaald door het directe geluid van de A15, zodat reflecties als gevolg van het transparante scherm niet merkbaar zijn.

- 4.7.209 *Er worden te weinig maatregelen genomen voor, tijdens en na de aanleg van de A15, onder meer op het gebied van geluid.*

Het akoestisch onderzoek is erop gericht om na realisatie van de rijksweg te kunnen voldoen aan de wettelijke normen van de Wet milieubeheer. Daar waar de toetswaarden worden overschreden, is onderzocht of het treffen van maatregelen doelmatig is.

Bij bouwactiviteiten dient de aannemer zich te houden aan het bouwbesluit en de voorschriften in de gemeentelijke APV. In samenspraak met de gemeente wordt hierop toezicht gehouden.

- 4.7.210 *Participant verzoekt om nadere onderzoeken te doen naar de gevolgen van geluid voor zijn woning.*

De woning van participant is betrokken in het akoestisch onderzoek, zie bijlage C van het deelrapport Specifiek. Hierin is opgenomen dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning van participant na realisatie van het project 54 dB bedraagt.

- 4.7.211 *Participanten wensen geïnformeerd te worden over de mate van de te verwachten trillingen als gevolg van aanleg en gebruik van de weg. Ook hiernaar heeft geen nader onderzoek plaatsgevonden, participanten achten het ontwerptracébesluit onvolledig.*

Er zijn geen wettelijke normen waaraan het trillingsniveau veroorzaakt door wegverkeer moet voldoen. Mogelijke hindereffecten van trillingen kunnen optreden in de directe nabijheid van kunstwerken (viaducten en bruggen). Over het algemeen treden de effecten alleen op binnen een afstand van 50 meter tot de weg.

Bij de uitvoering zal de aannemer de opdracht krijgen om de staat van gevoelige gebouwen in de nabijheid van het tracé vast te leggen en maatregelen te treffen om schade te voorkomen.

4.8 Natuur

4.8.1 *De brug gaat door de Gelderse Poort, een Europees beschermd natuurgebied. Het zal er nooit meer stil en donker zijn. Voor veel dieren is het dan geen acceptabel leefgebied meer. Ook voor omwonenden zijn er negatieve gevolgen, zoals lichtvervuiling.*

Het is onvermijdelijk dat een nieuwe snelweg verstoring van de omgeving met zich meebrengt. De ecologische gevolgen door de aanleg en ingebruikname van de A15 zijn voor wat betreft het Europees beschermde Natura 2000-gebied Rijntakken, waarvan Gelderse Poort onderdeel is, beschreven en beoordeeld in bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling). De toetsing heeft volgens een wettelijk kader plaatsgevonden. Daaruit is gebleken dat significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten als met aantal maatregelen rekening wordt gehouden. Zie hiervoor ook artikel 10 van de Besluittekst.

Het is onvermijdelijk dat de recreatieve belevingswaarde van de omgeving door de aanleg van de snelweg wordt verminderd. Door een goede vormgeving en inpassing van het wegontwerp worden negatieve effecten op de beleving zoveel mogelijk beperkt. Hiervoor is het Landschapsplan opgesteld (bijlage 5). Voor een antwoord met betrekking tot stiltegebieden wordt verwezen naar de paragraaf geluid (4.6 en 4.7).

4.8.2 *Het projectgebied is nu een fijne plek om te vertoeven. Het is er groen, het is er rustig. Een lawaaiige snelweg verpest dit alles. De schade aan de natuur wordt onderschat. Het is onvoldoende duidelijk op welke manier geprobeerd wordt 'de planten en dieren in het gebied zoveel mogelijk te ontzien'.*

Ten behoeve van het (ontwerp)tracebesluit zijn effectonderzoeken uitgevoerd en deze zijn opgenomen in bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland) en bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling). Hierin is beschreven wat de effecten zijn en hoe daarmee omgegaan wordt.

4.8.3 *Participant begrijpt dat het gebied tussen beide kunstwerken wordt ingericht als natuurproject, maar vraagt zich af hoe groot dit gebied dan nog is. Is het niet simpelweg een opvang van verontreinigd regenwater dat van de brug af komt? Participant vraagt zich ook af of dit de enige maatregel van dien aard is, is er ook een landschappelijke of ecologische paragraaf?*

Waarschijnlijk doelt participant op het gebied ter hoogte van Kandia. Hier wordt de zone tussen de Betuwelijn en de A15 onder andere ingericht als leefgebied voor de kamsalamander en rugstreeppad. Voor het afstromend wegwater wordt een voorziening getroffen die voldoet aan de juridische kaders van het Besluit lozen buiten inrichtingen (Blbi). Het afstromend brugwater wordt met een leiding afgevoerd naar de landhoofden en komt daar uit in een droogvallende voorziening. Het water kan daar infiltreren, waarbij de bodempassage zuiverend werkt. Bij grote hoeveelheden komt het water vertraagd in het oppervlaktewatersysteem nadat het vuil bezonken is. Verontreiniging van de omgeving wordt hiermee voorkomen. Dit is beschreven in bijlage 6 (Waterplan). In bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland), bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling) en bijlage 5 (Landschapsplan) is meer informatie opgenomen over de ecologische en landschappelijke maatregelen.

- 4.8.4 *Doortrekking van de A15 doorsnijdt een belangrijk leefgebied van de rugstreeppad. Bij aanleg Betuweroute zijn 20 faunapassages gerealiseerd, bestemd voor de migratie van rugstreeppadden tussen hun voortplantings- en overwinteringsgebied. Met doortrekking van de A15 is uitwisseling niet meer mogelijk, omdat Betuweroute én A15 moeten worden gepasseerd. In de voorgestelde oplossing moet de rugstreeppad vanaf het middendeel bij de Schraleweidsestraat eerst helemaal naar Kandia lopen om hier onder de A15 door te gaan en vervolgens aan de noordzijde weer helemaal teruglopen. Dit is volgens participant geen reële oplossing. Met doortrekking van de A15 worden ook de compensatiepoelen ten noorden van de Betuweroute vernietigd. Het leefgebied van de rugstreeppad wordt drastisch verkleind. De in het ontwerptracébesluit voorgestelde compensatie is voor de instandhouding van de populatie rugstreeppadden volstrekt onvoldoende. Als compenserende maatregel voorziet het project in de aanleg van één poel (ter hoogte van Kandia) voor de kamsalamander, poelkikker en rugstreeppad. Participant stelt voor om voor deze diersoorten een habitat te creëren waarin zij zich gunstig kunnen ontwikkelen. Kan eigenlijk wel een ontheffing i.k.v. Flora- en faunawet worden verleend?*

Deskundigen van het RAVON en Bureau Waardenburg hebben aangegeven dat de duurzaamheid van de populatie amfibieën (rugstreeppad, poelkikker, kamsalamander) door de aanleg van de ViA15 niet in het geding is. De maatregelen om het leefgebied van de amfibieën ter hoogte van Kandia te versterken zijn in samenwerking met deskundigen nader uitgewerkt in bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland). Op hoofdlijnen bestaan de maatregelen uit de aanleg van 2 faunapassages en uitbreiding en aanleg van voortplantingswater ten noorden en zuiden van de A15. Op deze wijze wordt het leefgebied en de uitwisseling tussen populaties ten noorden en zuiden van de A15 verbeterd. Daarmee is voldoende geborgd dat een ontheffing op de Flora- en faunawet verleend kan worden.

Ter hoogte van de poelen bij Kandia komt de rugstreeppad sporadisch voor. Tijdens recente inventarisaties van de poelen in 2016 is overigens in geen van de poelen bij Kandia de rugstreeppad aangetroffen. Door het dichtgroeien van de poelen nemen de aantallen sinds 2010 af. Ook in de poelen ten zuiden van Kandia zijn in 2016 geen rugstreeppadden aangetroffen. Op deze locaties is dan ook geen sprake van een leefgebied. De rugstreeppad wordt nog wel incidenteel aangetroffen in de Loowaard. De A15 zal deze met een brug passeren, daarmee blijft uitwisseling tussen de populaties aan de noord- en zuidkant mogelijk. De aanleg van de ViA15 heeft daarmee geen invloed op de populatie van de rugstreeppad.

In bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland), bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling) en bijlage 5 (Landschapsplan) is meer informatie opgenomen over de ecologische en landschappelijke maatregelen. Het ligt buiten de scope van dit tracébesluit om situaties die zijn ontstaan als gevolg van de Betuweroute op te lossen.

- 4.8.5 *De waterdoorgang die onder de A12 doorgaat zou bij realisatie direct geschikt gemaakt moeten worden als ecologische verbinding. Dit is een goedkopere oplossing dan bij de Betuweroute na realisatie is uitgevoerd.*

De duiker wordt aangepast zodat ook kleine zoogdieren de A12 via de duiker kunnen passeren.

- 4.8.6 *Participant geeft aan dat er voldoende maatregelen zijn ten behoeve van het leefgebied van de steenuil, de kerkuil etc. Participant wil graag inzicht in deze maatregelen en waar ze worden uitgevoerd.*

In bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland) is uitgewerkt op welke wijze effecten op nestlocaties en daarmee samenhangende territoria worden gecompenseerd. Die uitwerking is onder andere gebaseerd op de soortenstandaards van het ministerie van EZ. Maatregelen zijn onder meer het (ver)plaatsen van nestkasten en het verbeteren van de voedselbeschikbaarheid in de omgeving van de nestkasten. Het doel van de maatregelen is om de omvang van het leefgebied van de steenuil te behouden, ondanks de aanleg van de ViA15. De locaties worden in samenwerking met Landschapsbeheer Gelderland verder uitgewerkt.

- 4.8.7 *Het deelrapport Ecologie concludeert dat 'significante negatieve effecten als gevolg van het project A15 met zekerheid worden uitgesloten' en dat de passende beoordeling laat zien dat 'cumulatie met effecten van andere plannen en projecten evenmin tot significante effecten leidt'. Participant is van mening dat de passende beoordeling onvoldoende zekerheid biedt dat de aanleg en het gebruik van de A15 in samenhang met andere projecten en plannen niet leiden tot significante effecten op de Natura 2000-gebieden.*

De effecten van de aanleg en ingebruikname van de ViA15 zijn nauwkeurig bepaald en beoordeeld in het kader van de Natuurbeschermingswet. Hieruit volgt dat er geen significant negatieve effecten optreden. De effecten zijn ook cumulatief, dus in samenhang met andere plannen en projecten, beschouwd. Volledigheidshalve is deze cumulatieve beschouwing uitgebreid tot het gehele Natura 2000-gebied Rijn-takken. Ook hieruit volgt dat er geen significante negatieve effecten optreden. Het project voldoet daarmee aan de vereisten uit de Natuurbeschermingswet.

- 4.8.8 *Aanleg van de A15, zoals opgenomen in het ontwerp tracébesluit, leidt 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. Aantasting van de kernkwaliteiten is alleen mogelijk bij groot maatschappelijk belang en als er geen reële alternatieven zijn. Voor het project ViA15 is zowel een tracéalternatief, het Regiocombi-alternatief, als een inpassingsalternatief, de tunnel onder het Pannerdensch kanaal. In het ontwerp tracébesluit is veel te weinig gewicht toegekend aan de 'nee, tenzij'-regel en is de noodzaak van de aantasting onvoldoende gemotiveerd.*

De minister heeft op basis van het onderzoek in de TN/MER, de zienswijzen en de adviezen van verschillende betrokken instanties in het Standpunt van 16 januari 2012 gekozen voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal. Meer informatie hierover is te vinden in het standpunt van de minister en de Nota van Antwoord Trajectnota/MER (bijlage 10 van het ontwerp tracébesluit).

In bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland) is onderbouwd dat er sprake is van een groot maatschappelijk belang en dat er geen reële alternatieven voorhanden zijn. De bereikbaarheid en veiligheid van inwoners en bedrijven in het projectgebied is nu niet op orde. Dit gegeven maakt dat het maatschappelijk belang voor doortrekking van de A15 als groot genoeg beschouwd kan worden. De projectdoelstelling sluit daarbij aan. Wel moeten er (natuur)waarden gecompenseerd worden. Ook dit is uitgewerkt in bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland). De kernkwaliteiten voor deelgebied 176 Gelderse Poort worden daarnaast grotendeels gedekt door de Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen. Dit regime is strenger dan het provinciale GNN-beleid; de afweging heeft in dit kader plaatsgevonden. Daar waar kernkwaliteiten niet worden gedekt door de Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen, zoals weidevogelpopulaties, is dit apart beoordeeld. De effectbepaling en -beoordeling van de GNN is afgestemd met provincie Gelderland.

- 4.8.9 *Participant gaat in op de toetsing van de ecologische gevolgen in bijlage 3 van het ontwerptracébesluit. Hetzelfde geldt voor het ontwerp aanwijzingsbesluit rustgebieden van de provincie Gelderland, waarbij het totale oppervlak van rustgebieden wordt vergroot. Participant wijst erop dat er geen rekening is gehouden met de cumulatie van effecten van ViA15 met effecten van andere plannen en projecten. Dat zou wel moeten bij een passende beoordeling. Hij noemt het plan van de gemeente Rijnwaarden voor de aanleg van een nieuwe overnachtingshaven Tuindorp in het Natura 2000-gebied Rijntakken. Ook wordt de Bijlandse Waard in deze gemeente afgegraven. In verband daarmee wordt een aantal toeristische voorzieningen gerealiseerd. Deze plannen zijn in het ontwerptracébesluit niet terug te vinden, noch is cumulatie betrokken.*

De effecten van de aanleg en ingebruikname van de ViA15 zijn nauwkeurig bepaald en beoordeeld in het kader van de Natuurbeschermingswet. Hieruit volgt dat er geen significant negatieve effecten optreden. De effecten zijn ook cumulatief, dus in samenhang met andere plannen en projecten, beschouwd. Volledigheidshalve is deze cumulatieve beschouwing uitgebreid tot het gehele Natura 2000-gebied Rijntakken. Ook hieruit volgt dat er geen significante negatieve effecten optreden. Het project voldoet daarmee aan de vereisten uit de Natuurbeschermingswet.

- 4.8.10 *Participant merkt op dat de nieuwe Wet Natuurbescherming niet is ingepast. In de nieuwe Wet Natuurbescherming zijn 37 vogelsoorten in Rijntakken gedetailleerd besproken. Vooral de 'zangers' zijn niet terug te vinden in het ontwerptracébesluit. Gezien de instandhoudingsdoelen van het Natura 2000-gebied valt de balans negatief uit voor 24 van de 37 soorten. Ook de aanleg van de tunnelhoek bij de Helhoek heeft mogelijk nadelige gevolgen voor vogels. Wanneer het niet lukt om daling van de waterstand te voorkomen met technische maatregelen, is er een bedreiging voor broedende watervogels. Verdere schade aan flora en fauna dreigt.*

In het tracébesluit wordt rekening gehouden met de nieuwe Wet Natuurbescherming. Van alle aanwezige vogelsoorten is bepaald of er sprake is van een overtreding van de verbodsbepaling. Dat geldt dus ook voor de vogelsoorten van de Rijntakken. Er is geen sprake van een overtreding, soms na het nemen van mitigerende maatregelen. De rustgebieden zijn gericht op het bieden van rust aan winterganzen en het terugdringen van schade door standganzen. De aanwezigheid van rustgebieden is meegenomen in de toetsing van de effecten aan het GNN-beleid (bijlage 3).

Rijkswaterstaat onderschrijft het belang van een goede grondwaterstand voor broedende watervogels. Om omgevingsschade te voorkomen wordt een uitvoeringsmethode met beperkte beïnvloeding van de grondwaterstand voorgeschreven. Hiermee kunnen grondwaterstands dalingen in de Rijntakken worden uitgesloten.

In bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling) zijn de vogelrichtlijnsoorten opgenomen waarvoor in het Natura 2000-gebied instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd. Toetsing heeft plaatsgevonden aan de instandhoudingsdoelstellingen. In dit deelrapport is geconstateerd dat significant negatieve effecten als gevolg van het project ViA15 met zekerheid kunnen worden uitgesloten, mits mitigerende maatregelen worden genomen.

- 4.8.11 *Bij de aanleg van de brug over het Pannerdensch Kanaal dreigt vervuiling van de bergingsgebieden en daarmee aantasting van flora en fauna. Dit geldt ook voor de aanleg van de verdiepte wegliggingen. Daarom moet geringe of ernstige vervuiling altijd worden voorkomen.*

Bij het ontwerp is rekening gehouden met een goede afvoer van regenwater naar de bergingsgebieden. Daarbij wordt het Natura 2000-gebied ontzien. Voor het afstromend wegwater bij zowel de brug als de verdiepte ligging worden voorzieningen getroffen die voldoen aan de juridische kaders van het Besluit lozen buiten inrichtin-

gen (Blbi). Het afstromend wegwater wordt gezuiverd via een bodempassage of wordt afgevoerd via het riool. Verontreiniging van de omgeving wordt hiermee voorkomen. Meer informatie staat in het Waterplan (bijlage 6).

- 4.8.12 *De nieuwe brug komt naast de hoogspanningsleiding te liggen. Het ontwerp tracébesluit beschrijft niet wat het effect op vogels is van deze twee gigantische obstakels die op korte afstand van elkaar staan. Volgens participant verliest Rijntakken steeds meer zijn betekenis als Natura 2000-gebied.*

De mogelijke barrièrewerking van de brug is meegenomen in de passende beoordeling (bijlage 4). Hierbij is aangesloten bij de meest recente wetenschappelijke kennis over de barrièrewerking van bruggen in belangrijke trekgebieden van vogels. Uit de toetsing is gebleken dat een brug geen aantoonbaar effect heeft. Wel liggen op ruime afstand van de brug over het Pannerdensch Kanaal (circa 500 meter) hoogspanningsleidingen. Aangenomen kan worden dat het aantal aanvaringen met de brug over het Pannerdensch Kanaal ook in combinatie met de hoogspanningsleidingen veel minder zal zijn dan in het geval van de Sontbrug en dat deze aantallen verwaarloosbaar zullen zijn. In bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling) paragraaf 6.2 zijn de effecten van de Sontbrug op het aantal aanvaringen met de brug verder toegelicht.

- 4.8.13 *Als gevolg van de aanleg van de A15 neemt de depositie van stikstof in de Natura 2000-gebieden Rijntakken en Veluwe toe op meerdere habitattypes. Voor al deze habitattypes vindt overschrijding plaats van de kritische depositiewaarden. De benodigde ontwikkelruimte voor de ViA15 is gereserveerd door opname van de viA15 in de Regeling Programmatische Aanpak (PAS). Volgens de PAS is voor 2020 een tijdige uitvoering van de benodigde herstelmaatregelen binnen het Natura 2000-gebied geborgd. De PAS gaat ervan uit dat naast de herstelmaatregelen ook de N-achtergronddepositie zal afnemen door de verdere afname van de N-emissie door verkeer en veehouderij. Deze ontwikkeling wordt echter te gunstig ingeschat. Er is een discrepantie tussen de te verwachte afname van de emissie en de gemeten afname van de concentratie, met alle negatieve gevolgen voor de depositie. Ook mag als gevolg van sjoemelpraktijken van Volkswagen en wellicht ook andere autofabrikanten 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/u draagt niet bij aan vermindering van de N-concentratie en N-depositie.*

Er wordt ontwikkelruimte beschikbaar gesteld op grond van de PAS. Voor zover deze ontwikkelruimte beschikbaar wordt gesteld voor habitatten waarbij de stikstofdepositie al plaatsvindt bij een overbelaste situatie en tegelijkertijd die depositie nog niet is gedaald, is het benutten van de ontwikkelruimte in strijd met de Habitatrichtlijn. De betreffende bepalingen van de PAS en de wet zijn daardoor onverbindend.

De stikstofdepositie in de Rijntakken neemt inderdaad toe door de ingebruikname van de ViA15. Deze effecten zijn beoordeeld binnen het op dit moment geldende wettelijk kader (Natuurbeschermingswet/Wet natuurbescherming en bijbehorend PAS) in de passende beoordeling (bijlage 4). De ViA15 is een prioritair project. De voor het project benodigde ontwikkelruimte past binnen de gereserveerde ontwikkelruimte en zal bij het tracébesluit worden toegedeeld. Het PAS is per gebied en op generiek niveau passend beoordeeld. In de gebiedsanalyse van Natura 2000-gebied Rijntakken¹ is onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de ontwikkeling van de stikstofdepositie, de effecten van de generieke brongerichte maatregelen en de ge-

¹ http://pas.Natura.2000.nl/files/038_rijntakken_gebiedsanalyse_12-11-2015_gl.pdf

biedspecifieke herstelmaatregelen, het toedelen van de in het programma opgenomen depositie- en ontwikkelingsruimte niet leidt tot verslechtering of aantasting van de natuurlijke kenmerken. Dit gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor dit gebied.

De resultaten van de PAS worden nauwkeurig gevolgd. Waar nodig vindt bijsturing van de PAS plaats, zodanig dat de natuurdoelen te allen tijde worden gehaald. Daarvoor zijn diverse maatregelen opgenomen. Het PAS is dan ook niet in strijd met de Habitatrichtlijn.

- 4.8.14 *De theoretische calculaties uit de PAS komen mogelijkerwijs niet overeen met de werkelijkheid. Denk aan sjoemelsoftware. Ook de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u leidt tot een hogere uitstoot.*

De stikstofdepositie neemt door de ingebruikname van de ViA15 inderdaad toe ten opzichte van de situatie zonder ViA15. Deze effecten zijn beoordeeld binnen het op dit moment geldende wettelijk kader (PAS) in de passende beoordeling. Jaarlijks worden metingen van de concentratie en depositie van stikstof gebruikt voor de validatie en ijking van (de berekeningen met) het rekeninstrument AERIUS. In de gehanteerde cijfers voor de A15-A12 is gerekend met de meest actuele inzichten. De generieke emissiefactoren voor wegverkeer waarmee in AERIUS wordt gerekend, zijn gebaseerd op praktijkomstandigheden en worden jaarlijks door TNO, in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek, geactualiseerd. Zo wordt dus in de berekeningen in het kader van het PAS de hogere uitstoot in de praktijk (ten opzichte van de typegoedkeuringseisen) van voertuigen meegenomen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de antwoorden van de minister op Kamervragen over dit onderwerp, onder andere op 30 september 2015 (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/09/30/softwarefraude-dieselauto-s-volkswagen>).

Bij het bepalen van de ontwikkeling van de stikstofdepositie door het wegverkeer op het hoofdwegennet is in het PAS een maximumsnelheid van 130 km/u als uitgangspunt gehanteerd.

- 4.8.15 *Doortrekking van de A15 met brug leidt tot een areaalvernietiging van minimaal 5,4 hectare. Een significant negatief effect voor zachthoutoibos, leef- en verblijfgebied van bevers en broedlocaties van de ijsvogels, is hierdoor niet uit te sluiten. Het is niet uitgesloten dat tenminste 2 ha zachthoutoibos verdwijnt. In de passende beoordeling staat weliswaar dat in de Millingerwaard 9 ha zachthoutoibos wordt ontwikkeld, maar er wordt niet aangegeven hoeveel hectare zachthoutoibos in het gehele Natura 2000-gebied Rijntakken mogelijk nog verdwijnt. In het Natura 2000-gebied Rijntakken zullen ook alle mogelijke negatieve effecten voor zachthoutoibos in beeld moeten worden gebracht. Ook moet bij het compenseren van zachthoutoibos tenminste de ADC-criteria worden doorlopen.*

In zowel de aanleg- als de gebruiksfase van de A15 neemt de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie nog verder boven de drempelwaarde toe. Hierdoor mag een groter negatief effect worden verwacht en is een significant negatief effect (verstoring) op de broedlocaties van de ijsvogel niet uit te sluiten is. Dit effect wordt versterkt door cumulatie van areaalaantasting en toename geluidbelasting.

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

De effecten van de aanleg en ingebruikname van de ViA15 zijn nauwkeurig bepaald en beoordeeld in het kader van de Natuurbeschermingswet. De brug overspant 5,4 ha binnen het Natura 2000-gebied. Dit wordt als ruimtebeslag beschouwd, gezien de verwachte veranderingen in neerslag en schaduwwerking door de brug. De 5,4 ha bestaat vooral uit graslanden en open water en heeft een functie als leefgebied van verschillende niet-broedvogels. Als gevolg van de brug gaat maximaal 0,8 ha zachthoutoibos verloren van het totale areaal zachthoutoibos van circa 440 ha in de Rijntakken die ruim boven de instandhoudingsdoelstelling van 420 ha ligt. Ook neemt de geluidbelasting toe.

In de passende beoordeling zijn de gevolgen van deze gecombineerde effecten voor de instandhoudingsdoelstellingen beschreven. Het zachthoutoibos maakt deel uit van het leefgebied van soorten als ijsvogel en bever. In de omgeving resteert voldoende zachthoutoibos voor de lokale bevers en voor de ijsvogel. Wel zal als gevolg van de brug één broedlocatie van de ijsvogel verloren gaan. Gezien de aantallen ijsvogels binnen het Natura 2000-gebied, is dit geen significant effect. De ijsvogel en bever ondervinden niet-significante negatieve effecten; deze worden waar mogelijk voorkomen door het nemen van mitigerende maatregelen.

In de passende beoordeling is ook bepaald of en op welke wijze het verlies van 0,8 ha zachthoutoibos van matig kwaliteit leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Rijntakken. Hiervoor is een uitgebreide analyse uitgevoerd van de verleende Natuurbeschermingswetvergunningen, waarbij de meest recente wetenschappelijke kennis is meegenomen. Uit deze analyse volgt dat er geen sprake is van aantasting van de natuurlijke kenmerken. De effecten zijn ook cumulatief, dus in samenhang met andere plannen en projecten, beschouwd. Volledigheidshalve is deze cumulatieve beschouwing uitgebreid tot de gehele Rijntakken. Hiermee is voldaan aan de vereisten uit de Natuurbeschermingswet. Omdat er geen sprake is van een significant negatief effect ontbreekt de noodzaak van het doorlopen van de ADC-toets.

- 4.8.16 *De geluidcontouren, en het effect daarvan op broed- en zangvogels, zijn gebaseerd op tolheffing. Tolheffing is nog onzeker. In een worst case scenario kan zonder tolheffing de verkeersintensiteit inclusief het geluidbelast oppervlak toenemen. Ook wordt, bij de ligging van de 42 dB- en 47 dB-contour, ten onrechte geen onderscheid gemaakt in het soort geluid. Trein en scheepvaart hebben mogelijk een veel minder verstoringseffect op broed- en zangvogels dan autoverkeer. Ook de lussen in de brug leiden tot extra verstoring. Om significante verstoringseffecten op de kwalificerende soorten van het Natura 2000-gebied Rijntakken uit te sluiten, moet worden uitgegaan van een worst case-scenario waarin al deze effecten in de geluidcontouren worden meegenomen. Dit is niet meegenomen in de passende beoordeling.*

Voor niet-broedvogels wordt in de passende beoordeling uitgegaan van een contour van 50 dB met verwijzing naar andere passende beoordelingen. Waarom wordt hier uitgegaan van een hogere drempelwaarde? In diverse andere passende beoordelingen, zoals verbreding A50 en A12 en Tweede Stadsbrug Nijmegen, wordt dit onderscheid niet gemaakt. De effecten van ViA15 op niet-broedvogels zoals de kolgans worden onderschat, waardoor een significant effect niet is uit te sluiten. De doortrekking van de A15 heeft, door direct ruimtebeslag, verstoring door geluid, afname openheid en barrièrewerking, een negatief effect op de slaap- en foerageerplaatsen van vogels. De cumulatie van effecten leidt tot een onaantrekkelijk slaap- en foerageergebied. Ook ganzen worden binnendijks al verjaagd, dit onderstreept nog een extra het belang van rust- en foerageergebieden buitendijks.

Uitgangspunt voor het tracébesluit is dat er op het wegvak Ressen - Oudbroeken conform artikel 4 van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15

tol wordt geheven. De Eerste Kamer heeft op 1 december 2015 ingestemd met het wetsvoorstel. Deze wet is op 15 december 2015 in het Staatsblad gepubliceerd en op 8 februari 2016 in werking getreden. Hiermee bestaat er geen onzekerheid meer rond het heffen van tol en is terecht uitgegaan van verkeerscijfers waarin het effect van tolheffing is opgenomen.

Voor de bepaling van de geluidcontour is het wegverkeer (op ViA15, hoofdwegen en onderliggend wegennet), het spoorwegverkeer en het scheepvaartverkeer in cumulatie met elkaar beschouwd. Tevens is rekening gehouden met geluidbeperkende maatregelen die voor de omwonenden genomen worden. Op basis hiervan zijn de effecten op de kwalificerende soorten van de Rijntakken bepaald zoals beschreven in de passende beoordeling (bijlage 4).

De voegovergangen moeten voldoen aan de geluideisen uit het RTD (Rijkswaterstaat Technisch Document) Geluideisen voegovergangen (d.d. 26-3-2013). Daarmee gaat de geluidemissie van deze overgangen op in de totale geluidemissie van de weg. Er is geen sprake van een geluidtoename als gevolg van deze voegovergangen die tot extra verstoring van vogels leidt.

Zoals beschreven in de passende beoordeling blijkt uit verschillende onderzoeken dat niet-broedvogels minder gevoelig zijn voor verstoring dan broedvogels. Daarom is aangesloten bij de in de passende beoordeling (bijlage 4) genoemde studies en is gebruikgemaakt van een drempelwaarde van 50 dB(A). Vervolgens zijn de effecten van verstoring, ruimtebeslag, afname openheid en barrièrewerking gezamenlijk beoordeeld en is bepaald hoeveel vogels het gebied mogelijk niet meer zullen gebruiken. Uit de toetsing volgt dat weliswaar verschillende soorten negatieve effecten ondervinden, maar dat deze niet significant zijn. Ook in cumulatie met andere projecten zijn de effecten niet significant.

4.8.17 *Trekvogels gebruiken de rivier (kanaal) inclusief uiterwaarden, in het voor- en najaar als trekroute. De Gelderse Poort is dan ook een belangrijk 'knooppunt'. Uit het ontwerptracébesluit is de vormgeving van de toekomstige brug nog onbekend. Alleen is bekend dat de vrije hoogte boven de vaargeul van het Pannerdensch kanaal 9,10 meter is boven de maatgevende hoogste waterstand van 15,30 meer NAP. Het is niet uitgesloten dat de combinatie van brug en 380 kV hoogspanningsleiding, die op geringe afstand van de brug ook het kanaal kruist, een negatief effect veroorzaakt op de diverse kwalificerende vogelsoorten. De lichtvervuiling van autokoplampen kan via reflectie ook bijdragen aan barrièrewerking voor soorten die gevoelig zijn voor lichtvervuiling, zoals de meervleermuis.*

Rijkswaterstaat onderkent de functie van het gebied als trekroute. De mogelijke barrièrewerking van de brug is meegenomen in de passende beoordeling (bijlage 4). Hierbij is aangesloten bij de meest recente wetenschappelijke kennis over barrièrewerking van bruggen in belangrijke trekgebieden van vogels. De informatie die al wel bekend is over de vormgeving van de brug is hierin meegenomen. Uit de toetsing is gebleken dat de voorgestelde brug geen aantoonbaar effect heeft. Wel liggen op ruime afstand van de brug over het Pannerdensch Kanaal (circa 500 meter) hoogspanningsleidingen. Aangenomen kan worden dat het aantal aanvaringen met de brug over het Pannerdensch Kanaal ook in combinatie met de hoogspanningsleidingen veel minder zal zijn dan in het geval van de Sontbrug en dat deze aantallen verwaarloosbaar zullen zijn.

In bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling) paragraaf 6.2 zijn de effecten van de Sontbrug op het aantal aanvaringen met de brug verder toegelicht. Wat betreft de negatieve effecten van verlichting vanaf de brug: hiervoor wordt een mitigerende maatregel genomen. De opgaande rand van de brug wordt zodanig vormgegeven dat uitstraling wordt voorkomen en verstoring door licht van het wegverkeer wordt tegengegaan. Dit wordt geborgd in het tracébesluit.

- 4.8.18 *Aanleg van de verdiepte ligging van de A15 bij Groessen kan tot waterstandsdeling leiden in het Natura 2000-gebied Rijntakken, met mogelijk grote negatieve gevolgen voor de Jezuitenwaay. Met damwanden en retourmaling of gebruik van onderwaterbeton kan dit worden voorkomen. Zal deze methode worden toegepast? Uit geohydrologisch onderzoek (bijlage 12) kan ook niet met zekerheid worden geconcludeerd er dan geen negatief effect zal ontstaan.*

Een belangrijke randvoorwaarde richting de toekomstige aannemer is dat er geen waterstandverlagend effect binnen het Natura 2000-gebied Rijntakken mag optreden. Hierdoor kunnen grondwaterstandsdingen in de Rijntakken worden uitgesloten. Zie voor meer informatie paragraaf 5.5 van bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling) en paragraaf 2.9 van de toelichting op de besluitteksten.

- 4.8.19 *De nestplaatsen (van steenuil, kerkuil, ransuil, huismus, gierzwaluw, ooievaar) die worden verwijderd moeten opnieuw worden gerealiseerd. Uit het ontwerptractébesluit wordt niet duidelijk of dit daadwerkelijk mogelijk is. Daarom is op voorhand niet na te gaan of een ontheffing i.k.v. Flora- en faunawet kan worden verleend. Participant mist ook de mitigerende en compenserende maatregelen voor de kleine dwergvleermuis, die in het oosten van het Pannerdensch kanaal voorkomt.*

In bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland) paragraaf 4.4.4 is uitgewerkt op welke wijze effecten op vogels en vleermuizen kunnen worden gemitigeerd dan wel gecompenseerd. De nestplaatsen van de vogels worden gecompenseerd. Maatregelen die worden genomen zijn het(ver)plaatsen van nestkasten en het verbeteren van de voedselbeschikbaarheid in de omgeving van de nestkasten. Het doel van de maatregelen is om de omvang van het leefgebied van de steenuil te behouden, ondanks de aanleg van de ViA15. Voor vleermuizen zijn ook maatregelen opgenomen.

- 4.8.20 *Participant gaat ervan uit dat als er mitigatie/compensatie in het kader van de natuurwetgeving dient plaats te vinden, deze plaatsvindt in de gemeente waar de mitigatie/compensatie noodzakelijk is. Mocht dat in overleg met betrokken gemeente niet mogelijk blijken, dan zal in overleg met overige gemeenten de mitigatie/compensatie in ieder geval in de regio plaats moeten vinden.*

Bij de keuze voor locaties van de maatregelen staat het ecologisch functioneren voorop. Hierbij heeft het de voorkeur om de maatregel nabij de ruimtelijke ingreep te realiseren. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan wordt uitgeweken naar de dichtstbijzijnde geschikte locatie. Hierbij wordt ernaar gestreefd dat de maatregelen uiteindelijk in dezelfde regio plaatsvinden. Dit is nader uitgewerkt in bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland). Compensatie zoals bedoeld in de Natuurbeschermingwet 1998 / Wet natuurbescherming is niet aan de orde, mitigatie wel. Zie hiervoor bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling) waarin de mitigerende maatregelen voor het Natura 2000-gebied staan beschreven.

- 4.8.21 *Het project ViA15 is opgenomen in de bijlage van artikel 6 van de Regeling Programmatische Aanpak Stikstof. De gereserveerde 'ontwikkelingsruimte' zal er voor moeten zorgen dat mitigerende milieumaatregelen kunnen worden genomen zodat er geen significant negatieve effecten in de Natura 2000-gebieden optreden. Door de uitvoering van de herstelmaatregelen wordt gewaarborgd dat de kwaliteit van een aantal habitattypen en stikstofgevoelige leefgebieden niet verslechtert (deelrapport Ecologie). Hiervoor zouden met particuliere terreineigenaren uitvoeringsovereenkomsten zijn afgesloten, worden met bestuursorganen overeenkomsten gesloten en zal de provincie indien nodig onteigenen. Echter: een verdere onderbouwing van afspraken, acties, maatregelen en overeenkomsten wordt niet gege-*

ven. Door ontbreken van informatie is een tijdige uitvoering van de benodigde herstelmaatregelen op dit moment niet geborgd. Ook blijft onduidelijk welke percelen door de provincie alsnog onteigend zouden moeten worden. Participanten zijn van mening dat een dergelijk ultiem (onteigenings)middel onderdeel zou moeten zijn van het ontwerptracébesluit, nu realisatie van de PAS-maatregelen een harde voorwaarde is om tot uiteindelijke aanleg van de snelweg te geraken. Het arrest van het Hof van Justitie, d.d. 01-07-2015 (C-461/13) geldt mutatis mutandis ook voor dit zienswijzeonderdeel.

De stikstofdepositie neemt inderdaad toe door de ingebruikname van de ViA15. Deze effecten zijn beoordeeld binnen het op dit moment geldende wettelijk kader (PAS) in de passende beoordeling (bijlage 4). De ViA15 is een prioritair project. De voor het project benodigde ontwikkelruimte past binnen de gereserveerde ontwikkelruimte en zal bij het tracébesluit worden toegedeeld. Het PAS is per gebied en op generiek niveau passend beoordeeld. In de gebiedsanalyse van Natura 2000-gebied Rijntakken² is onderbouwd dat tegen de achtergrond van de ontwikkeling van de stikstofdepositie de effecten van de generieke brongerichte maatregelen en de gebiedspecifieke herstelmaatregelen, het toedelen van de in het programma opgenomen depositie- en ontwikkelingsruimte niet leidt tot verslechtering of aantasting van de natuurlijke kenmerken. Dit gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor dit gebied.

De resultaten van de PAS worden nauwkeurig gevolgd. Waar nodig vindt bijsturing van de PAS plaats, zodanig dat de natuurdoelen te allen tijde worden gehaald. Daartoe zijn diverse maatregelen opgenomen. De herstelmaatregelen van het PAS worden in het kader van dat programma geborgd en vormen geen onderdeel van het tracébesluit.

4.8.22

De nieuwe snelweg doorsnijdt het thans landelijke, agrarische gebied tussen Groessen en Duiven aan de westzijde en Zevenaar aan de oostzijde. Door deze definitieve fysieke grens (absolute barrière) wordt het voor diverse diersoorten onmogelijk om te migreren naar andere natuurlijke habitats, waaronder Natura 2000-gebieden. Hierbij gaat het niet alleen om wettelijk beschermde diersoorten zoals de steenmarter en bepaalde amfibieën, maar ook om andere diersoorten zoals de vos, de haas, de ree en ander kleinwild. De brug over het Pannerdensch Kanaal kan een barrière vormen voor (trek)vogels en vleermuizen, met risico op botsingen met de brug. Er ontstaat een ernstige barrière voor vleermuizen en ook de steenuil daar waar de A15 langs de Betuweroute gaat, bij de spoorlijn Arnhem - Emmerik en bij de verbreding van de A12. De migratie van vleermuizen kan gehinderd worden door het licht. Barrièrewerking en versnippering zijn een permanent effect, waarbij in de aanlegfase sprake kan zijn van extra barrièrewerking. Diverse vliegroutes, die belangrijk zijn voor het behoud van vleermuizen (en steenuil), zullen verdwijnen of worden verstoord. In het ontwerptracébesluit wordt niet of nauwelijks aandacht geschonken aan oplossingen die het voor alle dieren mogelijk maken te migreren naar gebieden aan de overzijde van de snelweg. Participant ziet hiertoe zeker mogelijkheden. Er worden verschillende maatregelen voorgesteld:

- *aanleg groene voorzieningen rondom viaducten;*
- *als de kans bestaat dat tijdens de uitvoering/aanleg de barrièrewerking negatieve effecten heeft, dan moeten randvoorwaarden worden gesteld om dit te voorkomen;*
- *bij de verbreding van de A12 moet een droge en natte ecologische verbinding onder de A12 door worden gemaakt. Een combinatie hiervan is mogelijk door de*

² http://pas.Natura2000.nl/files/038_rijntakken_gebiedsanalyse_12-11-2015_gl.pdf

aanleg van een brede duiker. Dit wordt mogelijk door het omleggen van de Zevenaarse wetering;

- *maatregelen om verdwijning en versnippering van de leefgebieden van amfibieën te voorkomen*

Het is onvermijdelijk dat een nieuwe snelweg een nieuwe barrière vormt voor verschillende diersoorten. In het ontwerp zijn op verschillende locaties maatregelen opgenomen om de weg voor dieren passeerbaar te maken. Het gaat om de doorgetrokken oevers langs de Linge, de uiterwaarden van het Pannerdensch Kanaal, de faunapassages ter hoogte van Kandia en het 'deksel' bij Helhoek (tussen aantakking van Kamerstraat op de Helhoek en het spoor). De passages bij Kandia zijn specifiek aangelegd voor amfibieën, maar ook andere diersoorten kunnen hiervan gebruikmaken. Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling) en bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden). Bij de A12 wordt de nieuwe duiker ook passeerbaar gemaakt voor kleine zoogdieren. Aan het deelrapport Ecologie is een extra paragraaf (4.4.9) toegevoegd waarin nader wordt ingegaan op de ecopassages en geleidende rasters.

De mogelijke barrièrewerking van de brug is meegenomen in de passende beoordeling (bijlage 4). Hierbij is aangesloten bij de meest recente wetenschappelijke kennis over barrièrewerking van bruggen in belangrijke trekgebieden van vogels. Uit de toetsing is gebleken dat een brug geen aantoonbaar effect heeft. Daarmee vervalt de noodzaak om het effect in cumulatie te beschouwen.

Het Landschapsplan laat zien waar groenvoorzieningen worden getroffen. Daarbij is zowel landschappelijke als ecologische inpassing afgewogen. In bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling) staat beschreven dat er algemene randvoorwaarden zijn geformuleerd voor werkwegen en het werkgebied in de aanlegfase.

- 4.8.23 *De effecten die lichtvervuiling heeft op Natura 2000-gebieden worden sterk onderschat. De lichten vanaf de nieuw aan te leggen brug zullen het gebied zeker verstoren. Participant ziet hiervan niets gereflecteerd in de afwegingen.*

Verstoring door verlichting is onder andere beschreven in paragraaf 5.3.4 en paragraaf 6.6. van de passende beoordeling. De effecten van verlichting op de meervleermuis zijn in beeld gebracht in paragraaf 6.8.2. Er worden mitigerende maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat het gebied de functie van foerageergebied en vliegrouete behoudt. Zo moet de opgaande rand op de brug zo ontworpen worden dat verstoring door licht van het wegverkeer wordt tegengegaan. Tijdens de werkzaamheden dient het werkgebied afgeschermd te worden. Ook wordt verlichting goed gericht om verlichting van het Pannerdensch Kanaal te voorkomen. Verder wordt er geen wegverlichting op de brug aangelegd. Voor de overige soorten en soortgroepen zijn geluid en afname van openheid de leidende effecten. Het gebied dat door geluid en afname van openheid beïnvloed wordt, is namelijk groter dan het gebied dat beïnvloed wordt door licht. Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling).

- 4.8.24 *Waarom mogen boeren in het buitengebied van Groessen vanwege de uitstoot hun bedrijf niet uitbreiden, maar mag er wel een schadelijke weg worden aangelegd?*

In het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is het tracébesluit aange-merkt als prioritair project. Hiervoor is ontwikkelruimte gereserveerd in het zogenaamde segment 1. Voor landbouwbedrijven is ontwikkelruimte gereserveerd in segment 2 van het PAS. Zij kunnen hier bij uitbreiding een beroep op doen.

- 4.8.25 *De waarde van het natuurgebied (Natura 2000, Gelderse Poort, Vogelhabitatgebied) wordt in het ontwerp tracébesluit volledig genegeerd.*

De ecologische gevolgen door de aanleg en ingebruikname van de A15 zijn voor het Europees beschermd Natura 2000-gebied Rijntakken, waar de Gelderse Poort onderdeel van is, beschreven en beoordeeld in bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling). De toetsing heeft volgens het wettelijk kader van de Wet natuurbescherming plaatsgevonden. Daaruit is gebleken dat significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten indien met aantal maatregelen rekening wordt gehouden. Zie hiervoor ook artikel 10 van de Besluittekst.

- 4.8.26 *Is getoetst of er geen schade ontstaat voor de Natura 2000-gebieden? Mogelijk is sprake van cumulatieve effecten. Als daardoor onnodige schade voor de natuur ontstaat, kan de realisatie van het tracé niet doorgaan.*

Het is onvermijdelijk dat een nieuwe snelweg verstoring van de omgeving met zich meebrengt. De ecologische gevolgen door de aanleg en ingebruikname van de A15 zijn voor wat betreft het Europees beschermd Natura 2000-gebied Rijntakken beschreven en beoordeeld in bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling). De effecten zijn ook cumulatief, dus in samenhang met andere plannen en projecten beschouwd. Volledigheidshalve is deze cumulatieve beschouwing uitgebreid tot de gehele Rijntakken. Hiermee is voldaan aan de vereiste uit de Wet natuurbescherming. Het is gebleken dat significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten indien met een aantal maatregelen rekening wordt gehouden. Zie hiervoor ook artikel 10 van de Besluittekst.

- 4.8.27 *Er wordt 15 hectare gecompenseerd in het kader van het Gelders Natuurnetwerk en 28 hectare in het kader van de Boswet. Hoe wordt dit gecompenseerd en op welke locaties exact? Er zullen geen werkzaamheden tijdens het broedseizoen zijn. Wanneer is dit broedseizoen en om welke diersoorten gaat het? Hoe wordt omgegaan met beschermde diersoorten, zoals steenmarters, uilen en salamanders? In het rapport van Royal Haskoning Ecologie wordt duidelijk gesproken over 'een permanent effect' en 'in strijd met de verbodsbepalingen'. Hoe wordt dit opgelost?*

De boscompensatie vanuit de Wet natuurbescherming (H4 houtopstanden) kan geheel worden gerealiseerd langs de snelweg binnen de grenzen van het tracébesluit. Zie hiervoor ook het Landschapsplan (bijlage 5). De compensatie van het GNN is in samenwerking met de provincie uitgewerkt en wordt gerealiseerd in de Rijnstrangen en Park Lingezege.

Werkzaamheden in het broedseizoen zijn alleen mogelijk als hiermee niet de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden overtreden. Om overtreding te voorkomen zijn maatregelen voorgeschreven, ook voor steenmarters, uilen en salamanders. Op hoofdlijnen gaat het om het uitvoeren van werkzaamheden buiten een voor die soort gevoelige periode, het eventueel wegvangen van soorten van het werkterrein en het realiseren van nieuw leefgebied of verbeteren van bestaand leefgebied. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden wordt tevens een soortenonthefing op grond van de Wet natuurbescherming aangevraagd. Alle maatregelen die in het kader van de Wet natuurbescherming worden genomen zijn uitwerkt in bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland).

- 4.8.28 *De slaapplaatsen van tienduizenden vogels in de Rijnstrangen worden ernstig verstoord door de weg met brug, in combinatie met de hoogspanningsleiding. Dit geldt onder meer voor kolganzen, grote zilverreigers en nieuwe vogelsoorten als zeearenden. Vogels zijn belangrijk, maar het hele ecosysteem moet worden bekeken. De neerslag van stikstof in de natuur neemt toe. Dat is slecht voor natuurlijke graslanden en waterplanten.*

De effecten van de aanleg en ingebruikname van de ViA15 zijn nauwkeurig bepaald en beoordeeld in het kader van de Wet natuurbescherming. Hieruit volgt dat er geen

significant negatieve effecten optreden. De mogelijke barrièrewerking van de brug is hierbij meegenomen in de passende beoordeling. Hierbij is aangesloten bij de meest recente wetenschappelijke kennis over barrièrewerking van bruggen in belangrijke trekgebieden van vogels. Uit de toetsing is gebleken dat een brug geen aantoonbaar effect heeft. Wel liggen op ruime afstand van de brug over het Pannerdensch Kanaal (circa 500 meter) hoogspanningsleidingen. Aangenomen kan worden dat het aantal aanvaringen met de brug over het Pannerdensch Kanaal ook in combinatie met de hoogspanningsleidingen veel minder zal zijn dan in het geval van de Sontbrug en dat deze aantallen verwaarloosbaar zullen zijn. In bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling) paragraaf 6.2 zijn de effecten van de Sontbrug op het aantal aanvaringen met de brug verder toegelicht.

De stikstofdepositie neemt inderdaad toe door de ingebruikname van de ViA15. Het effect hiervan op de natuur is beoordeeld binnen het wettelijk kader (PAS). Voor meer informatie wordt verwezen naar de passende beoordeling (bijlage 4). Voor een antwoord met betrekking tot stiltegebieden wordt verwezen naar de algemene beantwoording bij geluid (paragraaf 4.6 bij deze Nota van Antwoord).

De minister heeft op basis van het onderzoek in de TN/MER, de zienswijzen en de adviezen van verschillende betrokken instanties in het Standpunt van 16 januari 2012 gekozen voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal. Meer informatie hierover is te vinden in de Nota van Antwoord Trajectnota/MER (bijlage 10 van het ontwerptractébesluit).

4.8.29 *De gevolgen van het project voor de kamsalamander en rugstreepad zijn compleet over het hoofd gezien.*

Het is onvermijdelijk dat door de aanleg van een nieuwe snelweg flora en fauna worden aangetast. De effecten van de aanleg en ingebruikname van de ViA15 zijn nauwkeurig bepaald en beoordeeld in het kader van de Wet natuurbescherming. Ter hoogte van de poelen bij Kandia komt de rugstreepad sporadisch voor. De poelen bij Kandia zijn in 2016 geïventariseerd, hierbij is overigens geen rugstreepad aangetroffen. Door het dichtgroeien van de poelen nemen de aantallen sinds 2010 af. Ook in de poelen ten zuiden van Kandia zijn in 2016 geen rugstreepadden meer aangetroffen. Op deze locaties is dan ook geen sprake van een leefgebied. De rugstreepad wordt nog wel incidenteel aangetroffen in de Loowaard. De A15 zal deze met een brug passeren; daarmee blijft uitwisseling tussen de populaties aan de noord- en zuidkant mogelijk. De aanleg van de ViA15 heeft dus geen invloed op de populatie van de rugstreepad.

Deskundigen van het RAVON en Bureau Waardenburg hebben aangegeven dat de duurzaamheid van de populatie kamsalamanders en poelkickers door de aanleg van de ViA15 niet in het geding is. De maatregelen om het leefgebied van deze amfibieën ter hoogte van Kandia te versterken zijn in samenwerking met deskundigen nader uitgewerkt in bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland). Op hoofdlijnen bestaan de maatregelen uit de aanleg van 2 ecopassages en de aanleg en uitbreiding van voortplantingswater ten noorden en zuiden van de A15. Op deze wijze wordt het leefgebied en de uitwisseling tussen populaties ten noorden en zuiden van de A15 verbeterd. In bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland), bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling) en bijlage 5 (Landschapsplan) is meer informatie opgenomen over de ecologische en landschappelijke maatregelen.

4.8.30 *Het voorgenomen tracé doorkruist een Natura 2000-gebied en een provinciaal aangewezen stiltegebied. Volgens het ontwerptractébesluit gaat 5,4 ha grond direct verloren door de aanleg van een brug in het buitendijks gebied. Participant merkt hierover op:*

- *Hoe groot is de totale oppervlakte die uiteindelijk wordt aangetast (verdroging, schaduwwerking e.d) door de aanleg van de brug?*
- *De verdiepte ligging van de A15 tussen Loo en Groessen leidt tot daling van de grondwaterstand in het Natura 2000-gebied. Deze daling kan negatieve gevolgen hebben voor bijvoorbeeld de Waai en de Jezuitenwaay*
- *De aanleg van de A15 vernietigt het habitat van de bever, de otter en de ijsvogel, maar ook van de bladpootkreeft. Hiervoor moeten nieuwe plaatsen worden gerealiseerd. Onduidelijk is hoe en waar dat gebeurt.*
- *Op voorhand is niet duidelijk of ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet verleend kan worden voor doortrekking van de A15 met brug.*
- *Recent is een otter terechtgekomen in een val voor een muskusrat. De meeste otters overlijden bij het oversteken van de weg. Welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat otters worden doodgereden?*

De diverse onderdelen van de zienswijze worden puntsgewijs beantwoord:

- *In de passende beoordeling (bijlage 4) is beschreven dat 5,4 ha binnen het Natura 2000-gebied Rijntakken als gevolg van de overspanning door de brug effecten zal ondervinden (schaduwwerking en minder neerslag). Hierdoor kan de vegetatie veranderen. Het oppervlak wordt zekerheidshalve als verloren beschouwd. De 5,4 ha bestaat vooral uit graslanden en open water en heeft een functie als leefgebied van verschillende niet-broedvogels. Hierbinnen ligt ook 0,4 ha zachthoutoibos. Voor de effectbepaling is uitgegaan van een afname van het areaal zachthoutoibos met 0,8 ha, rekening houdend met de benodigde werkruimte. De effecten zijn beoordeeld als niet-significant. Compensatie is daarmee niet aan de orde.*
- *De gevolgen van de aanleg en ingebruikname van de brug voor alle kwalificerende soorten, waaronder de ijsvogel en bever, beoordeeld. Deze soorten ondervinden weliswaar negatieve effecten, maar geen significant negatieve effecten. Negatieve effecten worden waar mogelijk gemitigeerd. Compensatie is niet aan de orde. Voor een antwoord met betrekking tot de uitvoering en de brug en stiltegebieden wordt verwezen naar paragraaf geluid (4.6 en 4.7 van deze Nota van Antwoord) . De brug krijgt een opstaande rand om uitstraling van licht te beperken. Bijlage 3 en 4 geven aan welke maatregelen voor de verschillende soorten getroffen worden.*
- *De bladpootkreeft heeft geen wettelijke beschermingsstatus en zal deels meelifen met de maatregelen voor de amfibieën voor wat betreft het vergroten van voortplantingswater.*
- *Het is aannemelijk dat voldoende maatregelen voorhanden zijn om het functionele leefgebied van soorten niet aan te tasten, de verwachting is daarom dat een ontheffing verkregen kan worden.*
- *De bestrijding van muskusratten is een verantwoordelijkheid van het waterschap en staat los van het opgestelde tracébesluit. Tot nu toe zijn nog geen sporen van otters gevonden in de omgeving van Kandia of de onderdoorgangen bij de A12. Desalniettemin is de populatie otters groeiende en zal rekening worden gehouden met de passeerbaarheid voor otters van de nieuwe weg.*

4.8.31 *Het voorgenomen tracé doorkruist een Natura 2000-gebied, bij de aanlanding van de brug aan de oostkant. Participant merkt hierover op:*

- *Met welke gebieden en waar wordt het verlies van ruim 5 ha grond gecompenseerd? Participant gaat ervan uit dat compensatie binnen de gemeente zelf wordt uitgevoerd.*

- *Is het niet mogelijk de compensatie in het kader van Natura 2000 binnen de gemeente te realiseren, dan moet de doortrekking worden stopgezet en moet gekozen worden voor een van de andere varianten.*

In de passende beoordeling (bijlage 4) is beschreven dat 5,4 ha binnen het Natura 2000-gebied als gevolg van de overspanning door de brug effecten zal ondervinden (schaduwwerking en minder neerslag). Hierdoor kan de vegetatie veranderen, zekerheidshalve wordt dit oppervlak daarom als verloren beschouwd. Deze 5,4 ha bestaat vooral uit graslanden en open water en heeft een functie als leefgebied van verschillende niet-broedvogels. Hierbinnen ligt ook 0,4 ha zachthoutoobos. Voor de effectbepaling is uitgegaan van een afname van het areaal zachthoutoobos met 0,8 ha, rekening houdend met de benodigde werkruimte. De effecten zijn beoordeeld als niet-significant. Compensatie in het kader van de Wet natuurbescherming is daarmee niet aan de orde.

Bij de keuze van locaties van de maatregelen staat het ecologisch functioneren voorop. Hierbij heeft het de voorkeur om de maatregel nabij de ruimtelijke ingreep te realiseren. Daar waar dit niet mogelijk is, zal naar de dichtstbijzijnde geschikte locatie uitgeweken worden. Hierbij wordt er naar gestreefd dat uiteindelijk de maatregelen in dezelfde regio plaatsvinden. Dit is nader uitgewerkt in bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland). Compensatie zoals bedoeld in de Wet natuurbescherming is niet aan de orde, zie hiervoor bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling) waarin de mitigerende maatregelen voor het Natura 2000-gebied Rijntakken staan beschreven.

- 4.8.32 *In het ontwerp tracébesluit wordt een aantal locatiespecifieke maatregelen genoemd, onder meer rond de kruising met de Linge. In de toelichting staat dat wordt ingezet op 'een brede kruising met natuurvriendelijke oevers en voldoende ruimte voor recreanten'. Participant ziet geen verband tussen de te nemen maatregelen en (de doelstelling van) de doortrekking van de A15. Dit wordt onvoldoende onderbouwd in het Landschapsplan. Participant stelt, dat het erop lijkt dat de maatregelen hun oorsprong vinden in de plannen voor de aanleg van Park Lingezegen. Participant voorziet met de komst van meer natte natuur problemen met ganzen (die nu al een plaag vormen) en risico's voor de verkeersveiligheid. Participant verwijst naar de problemen op de A15 bij Ochten en de A2 bij Beesd. Participant stelt dat dit besluit in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel is genomen.*

Met de voorgestelde landschappelijke inpassing wordt invulling gegeven aan de noodzakelijke waterbergingsopgave en aangesloten bij de kernkwaliteiten en ontwikkeldoelen van de GNN inzake de Linge. De inpassing zorgt niet voor een extra aantrekkelijke omgeving voor ganzen dan de huidige situatie van grasland en akkerbouw. Risico's voor de verkeersveiligheid worden op deze locatie(s) niet verwacht.

- 4.8.33 *Natuurbeheer is niet gediend met het voorgenomen tracébesluit. Het leefgebied waarin participant woont, is een Natura 2000- en stiltegebied. De doortrekking van het tracé is hierbij op een slechte manier geprojecteerd vanwege de bovengrondse ligging van de weg en de brug.*

De minister heeft op basis van het onderzoek in de TN/MER, de zienswijzen en de adviezen van verschillende betrokken instanties in het Standpunt van 16 januari 2012 gekozen voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord met een brug over het Pannerdensch Kanaal. In het gewijzigd standpunt en de aanvullende bestuursovereenkomst zijn inpassingsmaatregelen geformuleerd die in het tracébesluit zijn opgenomen. In het kader van een zorgvuldige belangenafweging is gekeken naar onder andere, de impact op het Natura 2000- en stiltegebied na realisatie van het

project. Hierbij is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving waaraan wordt voldaan.

- 4.8.34 *Door de aanleg en aanpassing van wegen zal een stuk natuurgebied verdwijnen. Door de aanleg van een brug over het Pannerdensch Kanaal zal de ruimte onder de toekomstige brug veranderen en nauwelijks geschikt zijn als leefgebied en/of standplaats voor diersoorten. Compensatie als gevolg van het verdwijnen van leefgebieden en/of standplaatsen van diersoorten in het Natura 2000-gebied is noodzakelijk. Participant wil weten wat het areaal aan oppervlakte is dat wordt gecompenseerd? Worden hiervoor cultuurgronden aangekocht en omgevormd tot natuurgebieden? Ook wenst participant een brug met opstaande rand zónder verlichting.*

Compensatie voor het Natura 2000-gebied is niet aan de orde. Wel worden er mitigerende maatregelen genomen in het kader van het Natura 2000-gebied en in het kader van de soortenbescherming. Deze zijn beschreven in bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland) en bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling). Op de brug over het Pannerdensch Kanaal zal geen wegverlichting aangebracht worden. De verlichting voor langzaam verkeer, nodig om een sociaal veilige passage mogelijk te maken, wordt in het ontwerp geïntegreerd in het brugontwerp. Er komen dus geen masten. De rand wordt geïntegreerd ontworpen in combinatie met schermen (zie Landschapsplan).

- 4.8.35 *Het gebied onder de aan te leggen brug over het Pannerdensch Kanaal is nauwelijks geschikt als leefgebied voor (met name zeldzame) plantensoorten. Hierdoor zullen plantensoorten achteruitgaan of verdwijnen. Uit het Programma Aanpak Stikstof (PAS) blijkt een stikstofbedreiging voor plantensoorten. Het verlies van planten en diersoorten kan tot gevolg hebben dat het gebied zijn ecologische functie verliest. Participant verzoekt om voldoende nazorg door permanente monitoring van de stikstofdepositie door de aanleg en het gebruik van de A15.*

Monitoring is voorzien in het Programma Aanpak Stikstofdepositie en wordt landelijk uitgevoerd binnen dat programma. Daarbij is zowel voorzien in de monitoring van de uitvoering van maatregelen voor natuur en het resultaat daarvan als de ontwikkeling van stikstofdepositie. Het is praktisch niet mogelijk om effecten van alleen de A15 te monitoren.

- 4.8.36 *De aan te leggen brug over het Pannerdensch Kanaal heeft een blijvend effect op de kwaliteit van het leefgebied en de aanwezige diersoorten. Wie gaat dit effect monitoren tijdens en na de werkzaamheden? Om het nadelige effect te minimaliseren, stelt participant voor de kleur van het licht aan te passen, waardoor er een minder nadelig effect is voor vleermuizen en vogels. Door het licht (tijdelijk) uit te schakelen, ontstaan donkere periodes.*

Op de brug over het Pannerdensch Kanaal zal geen wegverlichting aangebracht worden. De verlichting voor langzaam verkeer, nodig om een sociaal veilige passage mogelijk te maken, wordt geïntegreerd in het brugontwerp. Er komen dus geen masten. De verlichting van de werkerreinen zal voor zover het de veiligheid van de werknemers niet schaadt, worden aangepast om verstoring van fauna te voorkomen.

- 4.8.37 *Aanleg van de brug over het Pannerdensch Kanaal kan verstoring opleveren voor de steenmarter, beverburchten en vliegrouetes van vleermuizen. Participant geeft aan dat zorgvuldige monitoring noodzakelijk is. Zo nodig zal moeten worden ingegrepen om nadelige effecten voor deze dieren te voorkomen. Specifiek voor vogels geldt*

dat nestbomen worden gekapt, waardoor nest-, rust- en foerageplaatsen van buizerd, havik, ransuil, ooievaar, roek, havik, mus, steen/kerkuil en overige broedvogels worden verstoord. Participant wil weten wie toezicht houdt op de maatregelen die in het ontwerp-tracébesluit zijn gepland voor genoemde vogelsoorten. Participant verwacht monitoring op de effecten voor genoemde vogelsoorten als gevolg van doortrekking A15/A12.

De aannemer zal een ecologisch werkprotocol moeten maken voor de uitvoering, waarin de zorgplicht en de door hem uit te voeren mitigerende maatregelen nader worden uitgewerkt en uitgevoerd onder leiding van een ter zake kundig ecooloog. Ingeval van overtreding van de verboden van de Wet natuurbescherming zal een ontheffing moeten worden aangevraagd. Eventuele maatregelen zullen dan als voorwaarde in de ontheffing worden opgenomen.

4.8.38 *Verlichting langs de weg en verlichting van verkeer kan verstrend werken op diersoorten; het kan leiden tot stress of verstoring van hun dag- en seizoen ritme. Dit effect kan zowel tijdens de aanleg- als gebruiksfase optreden. Participant heeft hierover de volgende vragen:*

- *Op welke wijze wordt het effect van indirecte verlichting naar de omgeving door koplampen en verlichting langs het fietspad voorkomen?*
- *In hoeverre wordt het uitstralings-effect van verlichting van richtingaanwijzing- en matrixborden onttrokken aan de omgeving*

De brug over het Pannerdensch Kanaal is voorzien van een opstaande rand die zo ontworpen zal worden dat lichtverstrooiing naar de omgeving wordt voorkomen. Bij het fietspad zal gebruikgemaakt worden van armaturen die uitstraling naar de omgeving beperken. Matrixborden en richtingaanwijzingborden zijn gericht op de rijbaan en hebben een zeer geringe uitstraling naar de omgeving. Deze uitstraling leidt niet tot effecten op natuurwaarden. Zij zijn noodzakelijk voor de veiligheid. Hiervoor worden geen specifieke maatregelen genomen.

4.8.39 *Participant wil op de hoogte worden gehouden van aard, omvang en voortgang van passende maatregelen die RWS moet nemen bij overschrijding van de stikstofdepositie in PAS-gebied 057 (Veluwe). Het is aannemelijk dat deze norm wordt overschreden door de te lage inschatting van de verkeerintensiteit op het traject A15/A12.*

In het kader van het project en de PAS zijn geen maatregelen nodig. Het project maakt als prioritair project onderdeel uit van de PAS. Maatregelen ten behoeve van de Veluwe worden in het kader van de PAS getroffen, niet specifiek in het kader van de ViA15.

4.8.40 *De verbinding doorkruist waardevol gebied in de sfeer van natuurwetenschappelijke waarden. Initiatiefnemers en lokale overheid moeten bij elke ontwikkeling aantonen dat flora en fauna niet worden verstoord.*

Het is onvermijdelijk dat door de aanleg van een nieuwe snelweg flora en fauna worden aangetast. De effecten van de aanleg en ingebruikname van de ViA15 zijn nauwkeurig bepaald en beoordeeld in het kader van de Wet natuurbescherming en het provinciale beleid rond het Gelders Natuurnetwerk. Maatregelen die noodzakelijk zijn om effecten op beschermde flora en fauna zoveel mogelijk te voorkomen zijn opgenomen in bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland) en bijlage 4 (Ecologie: passende beoordeling), het tracébesluit met bijbehorende toelichting.

- 4.8.41 *Hoe wordt voorkomen dat diverse vogels, knaagdieren, vlinder en reptielen, die zich kunnen vestigen in de aan te leggen groene strook, bosjes en houtwallen tussen Betuwelijn en A15, verkeersslachtoffer worden*

Op sommige plekken zullen verkeersslachtoffers onder dieren onvermijdelijk zijn. Wel geldt dat in het project maatregelen worden genomen ter verbetering van de passeerbaarheid van de A15 of de A12. Deze zijn beschreven in het tracébesluit en de deelrapporten Ecologie.

- 4.8.42 *De landschapswaarde verdwijnt door de onnodige doorsnijding van het buitengebied met een vierbaansweg. Dit heeft ook grote gevolgen voor de fauna. Kan er een wildpassage worden aangelegd?*

Het is onvermijdelijk dat door de aanleg van een nieuwe snelweg flora en fauna worden aangetast. De effecten van de aanleg en ingebruikname van de ViA15 zijn nauwkeurig bepaald en beoordeeld in het kader van de Wet natuurbescherming en het provinciale beleid omtrent het Gelders Natuurnetwerk. In dat kader is ook de barrièrewerking van de snelweg bepaald. Om dit op te heffen zijn verschillende fauna passages in het ontwerp opgenomen. Deze zijn uitgewerkt in het tracébesluit en bijbehorende deelrapporten Ecologie.

- 4.8.43 *Bij de keuze voor een brug is ook geen rekening gehouden met populaties van de kamsalamander en gele rugstreeppad aan de Groessense zijde van het kanaal. Participant heeft de indruk dat onvoldoende rekening is gehouden met 'rode lijstsoorten', waardoor bij de aanleg van de brug deze populaties geheel zullen verdwijnen. Participant verzoekt de hele ondertunneling van de A15 alsnog te onderzoeken, met name de milieueffecten. Mocht blijken dat de rode lijstsoorten door de brugvariant ernstig worden aangetast, dan zou RWS alsnog moeten kiezen voor een tunnel*

In de TN/MER is onderzoek gedaan naar de effecten op natuur voor brug en tunnel. In het Standpunt van de minister (onderdeel H) is vermeld dat deze analyse voldoende vertrouwen geeft dat een brug over het Pannerdensch Kanaal binnen de eisen van de wet valt te realiseren. Bij het ontwerptracébesluit en bij het tracébesluit is de keuze voor de brug gevalideerd op grond van het ecologisch onderzoek in bijlage 3 en 4. Hierin is het effect op de populaties van kamsalamander en de rugstreeppad beschreven en beoordeeld op basis van de geldende wet- en regelgeving. Ook is aangegeven in hoeverre maatregelen nodig zijn om effecten te voorkomen, te mitigeren of te compenseren.

4.9 Bodem en water

- 4.9.1 *In 1953 heeft de gemeente een vuilnisbelt van 1.700 vierkante meter aangelegd. Een deel van het tracé loopt over deze grond. Vanuit milieuoogpunt zou de volledige vuilnisbelt Helhoek/Kamerstraat verwijderd moeten worden.*

De voormalige vuilnisbelt Helhoek/Kamerstraat ligt in het onderzoeksgebied. Maar het tracé loopt niet over de voormalige vuilnisbelt. Bij de uitvoering wordt rekening gehouden met bodemverontreinigingen en waar nodig worden (deel)saneringen uitgevoerd. Genoemde locatie is een van de locaties waar dat aan de orde kan zijn. Een gehele sanering zal niet aan de orde zijn.

- 4.9.2 *Participant maakt zich ernstig zorgen over de hydrologische gevolgen van het project ViA15. De bemaling van het gebied tijdens en na de aanleg van de snelweg zal leiden tot grondwaterdaling. Dit heeft direct invloed op de bodemkwaliteit. Het is bovendien zeer wel denkbaar dat er zich verzakkingen/zettingen zullen voordoen aan woningen en (bedrijfs)gebouwen in de omgeving van de snelweg. In het gebied*

staan veel oude woningen en andere panden die niet of niet voldoende gefundeerd zijn. Hoe reëel is het risico op scheuren en verzakking, zowel tijdens de werkzaamheden als op lange termijn? Zijn er ook risico's rond kwelwater? Bij de aanleg van de Betuweroute zijn wel degelijk situaties van scheuren en verzakkingen ontstaan. Het is belangrijk dat de gevolgen van de verdiepte ligging in kaart worden gebracht door een extern bedrijf. Wordt er inderdaad een nulmeting gedaan? Door wie? Worden er voldoende grondwaterstandbuizen geplaatst om de grondwater fluctuatie te monitoren; voor, tijdens en na de aanleg A15? Zijn die metingen onafhankelijk en transparant, zijn de resultaten inzichtelijk voor alle belanghebbenden? Sommige participanten geven aan te twifelen aan de stelling van het Projectbureau dat er geen permanente effecten op het grondwater zullen zijn. Participant verzoekt RWS de gevolgen van zowel een droge als een natte methode door te rekenen voor de grondwaterstand, gedurende de bouw, bij oplevering en tijdens gebruik.

Er is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de Trajectnota/MER en het (ontwerp)tracébesluit. Hierin zijn de permanente en tijdelijke effecten van onder andere de (half)verdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar onderzocht. Geconcludeerd is dat het risico op zetting aanwezig is, afhankelijk van de uitvoeringsmethode. Het risico beperkt zich tot de directe omgeving van het tracé, tot maximaal circa 600 m. Gelet op de onzekerheid met betrekking tot fundering van bebouwing en aanwezigheid van samendrukbare lagen is het noodzakelijk om binnen de risicocontouren nader onderzoek te doen en/of tijdens de uitvoering te monitoren of zetting optreedt.

In het contract met de aannemer worden randvoorwaarden ten aanzien van de bemaling opgenomen. Gezien de te verwachte hoeveelheden te onttrekken grondwater is het toepassen van onder andere een retourbemaling vereist om binnen deze randvoorwaarden te kunnen blijven. De aannemer moet tijdens de aanbesteding aantonen hoe hij met effecten en risico's omgaat en moet binnen de kaders van de nog te verstrekken vergunningen een adequate uitvoeringsmethode ontwikkelen. Daarnaast worden standardeisen en aanvullende procesafspraken opgenomen in het contract met de aannemer die zorgen voor een adequate monitoring tijdens de realisatiefase, exploitatiefase en de wijze waarop wordt omgegaan met de eventuele schadeafwikkeling. De formele verantwoordelijkheid blijft liggen bij Rijkswaterstaat als initiatiefnemer.

Voor het verder inzichtelijk maken van de risico's met betrekking tot zetting en de maatregelen dan wel de te volgen aanpak die nodig zijn/is om deze risico's goed te beheersen, wordt in overleg met de betrokken overheden en deskundigen een vervolgonderzoek opgesteld. Op basis van het huidige onderzoek zijn er enkele aandachtspunten voor dit vervolgonderzoek: inzicht verkrijgen in de funderingen van woningen, aanvullend inzicht krijgen in de (lokale) bodemopbouw, opzetten van een monitoringsysteem en (bij de uitvoering) rekening houden met de zogenaamde hoekverdraaiing en de periode waarin de bemaling wordt uitgevoerd. De afstemming over deze onderwerpen loopt in voorbereiding op de uitvoering.

Rijkswaterstaat inventariseert voorafgaand aan de aanbesteding de (potentiële) effecten en risico's op de omgeving. Voor start van de werkzaamheden worden door een onafhankelijk, gecertificeerd expert de effecten en risico's op de omgeving van de werkzaamheden geïnventariseerd. Op basis van ten minste de gekozen bouwmethode (en wijze van onderhoud) en de bodemgesteldheid wordt een risicocontour bepaald en up-to-date gehouden. Gebouwen binnen de risicocontour krijgen een vooropname ('nulmeting'). Deze bestaat uit een beschrijving en foto's van de staat van het gebouw en wordt uitgevoerd door een onafhankelijk, gecertificeerd bureau. Het rapport van de bouwkundige vooropname, inclusief foto's, wordt beschikbaar gesteld aan belanghebbenden.

- 4.9.3 *Het tracé tussen Helhoek en de A12 wordt verdiept aangelegd. Bij een te dunne kleilaag onder de fundering van de weg zal er aanmerkelijke kwel kunnen optreden, mogelijk met gevolgen voor de grondwaterstand in Zevenaar. Participant vraagt om inzicht hieromtrent via een geohydrologische paragraaf.*

Er is geen structurele natuurlijke bodemlaag aanwezig die kan fungeren als waterscheiding. Daarom wordt de verdiepte ligging aangelegd met een waterdichte constructie zoals opgenomen in artikel 9 van het tracébesluit. Onderdeel van het tracébesluit is een geohydrologisch onderzoek.

- 4.9.4 *Participant heeft pompstukken op 11 meter diepte in de grond; in hoeverre kunnen deze gehandhaafd blijven? Kan participant de pompstukken blijven gebruiken, zowel tijdens het wegpompen van het grondwater als na afronding van het project?*

Na aanleg is de grondwaterstand nagenoeg ongewijzigd. Tijdens aanleg kan een verlaging optreden, maar niet tot 11 meter diepte. Zie Waterplan paragraaf 4.6 Effecten grondwaterverlaging bij aanleg (half)verdiepte ligging.

- 4.9.5 *Participant verwacht ernstige grondwateronttrekking door het verleggen van 3 grote gasbuizen en 1 grote waterleidingbuis.*

Waterschap Rijn en IJssel is bevoegd gezag voor tijdelijke grondwateronttrekkingen ten behoeve van de aanleg van bijvoorbeeld leidingen. Grondwateronttrekkingen moeten altijd gemeld worden; het waterschap zal vervolgens de gevolgen van de grondwateronttrekking beoordelen.

- 4.9.6 *Welke gevolgen heeft dit project voor de waterhuishouding c.q. afwatering in het gebied? Participant, partner van de landerijen ten zuiden van de Betuwelijn, realiseert zich dat afwatering in de naastgelegen sloot straks niet meer mogelijk zal zijn. Hij vraagt zich tevens af of er teelaarde beschikbaar is om eventuele hoogteverschillen op te lossen.*

Het herstel van een goede afwatering is voorzien door duikers aan te brengen onder het nieuwe tracé van de weg 't Veld door naar de watergang die tussen 't Veld en de A15 wordt aangelegd. Over de beschikbaarheid van teelaarde is in deze fase nog niets bekend.

- 4.9.7 *Perceel van participant grenst direct aan een sloot. Volgens de plannen komt er tussen het perceel en de sloot een weg te liggen. Daardoor kan het water vanaf het perceel van participant niet naar de sloot geleid worden. De nieuw aan te leggen calamiteitenweg langs de A15 ligt hoger dan het perceel van participant, waardoor afwatering onmogelijk wordt. Hiervoor moet een oplossing komen.*

Het herstel van een goede afwatering is voorzien door een nieuwe watergang te graven deels ten zuiden en deels ten noorden van het nieuwe tracé van de weg 't Veld. Waar nodig zijn duikers voorzien onder 't Veld door.

- 4.9.8 *Het grondwater loopt van Montferland naar de IJssel. De A15 zal deze watergang kruisen. Het is onvoldoende duidelijk wat de gevolgen hiervan zijn.*

In het geohydrologisch onderzoek bij het (ontwerp)tracébesluit voor zijn de permanente en tijdelijke effecten van onder andere de (half)verdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar onderzocht. Geconcludeerd is dat de permanente effecten van een (half)verdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar verwaarloosbaar zijn. Dit komt omdat de verdiepte ligging gelegen is in een grof zandig pakket en de regionale grondwaterstroming voornamelijk parallel loopt aan het nieuwe wegtracé van de A15.

- 4.9.9 *Participant geeft aan dat het grondwaterpeil bij zijn bedrijf in Groessen zal zakken. Daardoor komen de bronpompen droog te liggen.*

In het geohydrologisch onderzoek bij het (ontwerp)tracébesluit voor zijn de permanente en tijdelijke effecten van onder andere de (half)verdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar onderzocht. Geconcludeerd is dat de permanente effecten van een (half)verdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar verwaarloosbaar zijn. Dit komt omdat de verdiepte ligging gelegen is in een grof zandig pakket en de regionale grondwaterstroming voornamelijk parallel loopt aan het nieuwe wegtracé van de A15. Tijdens de uitvoering kunnen grondwaterstanden als gevolg van bemaling tijdelijk verlaagd worden. Of en zo ja binnen welke kaders deze grondwaterstanddaling mag optreden is onderwerp van afstemming tussen de betrokken overheden en deskundigen. Dit proces, dat ook is beschreven in het Waterplan en de toelichting op het tracébesluit, loopt nog en zal leiden tot duidelijke kaders waarbinnen de marktpartijen moeten werken. Met de aanwezigheid van de bronpompen moet de aannemer rekening houden; hij zal daarover mogelijk ook met participant in overleg treden.

- 4.9.10 *Door de klimaatverandering zal de intensiteit en duur van hevige buien en de omvang van het hemelwater toenemen. Op welke wijze is hierop in het ontwerptracébesluit geanticipeerd, gezien de verdiepte ligging van het tracé? Waterkeringen zijn niet aaneengesloten gepland.*

Er is voorzien in waterbergingsvoorzieningen om het water dat tijdens piekbuien van de weg afstroomt op te vangen. Na de bui wordt dit water geleidelijk door de watergangen afgevoerd. Hierbij is rekening gehouden met toekomstige grotere buien. Dit is beschreven in het Waterplan bij het tracébesluit.

- 4.9.11 *Participant vindt het belangrijk dat de huidige grondwaterstand rondom woning en op perceel participant gepeild wordt.*

- *Gebeurt dit nog vóór start werkzaamheden?*
- *Wie voert deze peiling uit?*
- *Wie is verantwoordelijk voor klachten en afhandeling daarvan over de grondwaterstand tijdens werkzaamheden?*

Voor het verder inzichtelijk maken van de risico's met betrekking tot zetting en de maatregelen dan wel de te volgen aanpak die nodig zijn/is om deze risico's goed te beheersen, wordt in overleg met de betrokken overheden en deskundigen een vervolgonderzoek opgesteld. Op basis van het huidige onderzoek zijn er enkele aandachtspunten voor dit vervolgonderzoek: inzicht verkrijgen in de funderingen van woningen, aanvullend inzicht krijgen in de (lokale) bodemopbouw, opzetten van een monitoringsysteem en (bij de uitvoering) rekening houden met de zogenaamde hoekverdraaiing en de periode waarin de bemaling wordt uitgevoerd. De afstemming over deze onderwerpen loopt in voorbereiding op de uitvoering. Rijkswaterstaat inventariseert voorafgaand aan de aanbesteding de (potentiële) effecten en risico's op de omgeving. Voor de start van de werkzaamheden worden door een onafhankelijk, gecertificeerd expert de effecten en risico's op de omgeving van de werkzaamheden geïnventariseerd. Op basis van ten minste de gekozen bouwmethode (en wijze van onderhoud) en de bodemgesteldheid wordt een risicocontour bepaald en up-to-date gehouden.

Gebouwen binnen de risicocontour krijgen een vooropname (nulmeting). Deze bestaat uit een beschrijving en foto's van de staat van het gebouw en wordt uitgevoerd door een onafhankelijk, gecertificeerd bureau. Het rapport van de bouwkundige vooropname, inclusief foto's, wordt beschikbaar gesteld aan belanghebbenden.

De aannemer moet tijdens de aanbesteding aantonen hoe hij met effecten en risi-

co's omgaat en hij moet binnen de kaders van de nog te verstrekken vergunningen een adequate uitvoeringsmethode ontwikkelen. Daarnaast worden standardeisen en aanvullende procesafspraken opgenomen in het contract met de aannemer. Deze zorgen voor een adequate monitoring tijdens de realisatiefase, exploitatiefase en over de wijze waarop wordt omgegaan met de eventuele schadeafwikkeling. De formele verantwoordelijkheid blijft liggen bij Rijkswaterstaat als initiatiefnemer.

4.9.12 *Waar wordt de compensatie van 26.000 m³ wateropvangplekken gerealiseerd? Dit zou als compensatie ook moeten gebeuren in de gebieden die te lijden hebben onder de aanleg van de A15. Gebeurt dit inderdaad ook?*

De waterberging wordt gerealiseerd in nieuwe watergangen en zakgreppels langs het tracé, te verbreden bestaande watergangen langs het tracé en waterbergingsgebieden. Deze zijn beschreven in artikel 9 van het tracébesluit en weergegeven op de plankaarten bij het tracébesluit en in het Waterplan, zie de kaarten in bijlage 5.

4.9.13 *Participant vraagt specifieke aandacht voor Nieuwe Steeg 6. Deze locatie is verdacht op het voorkomen van zout, en daarmee ook op de aanwezigheid van cyanide.*

Deze locatie valt buiten de scope van het project ViA15. Een eventuele vervuiling zal mogelijk in het project voor de verplaatsing van de zoutloods een plek hebben.

4.9.14 *Participant weet uit ervaring dat het wijzigen van grondwaterstanden grote effecten kan hebben. Participant voorziet grote risico's als gevolg van mogelijke wijzigingen in de grondwaterstand ten behoeve van verdiepte ligging bij Groessen en knooppunt Oudbroeken. Participant ziet ook risico's rond de waterdichtheid van de verdiepte ligging, mede vanwege voorgenomen combinatie van beton- en folieconstructies. Participant vraagt aandacht voor de risico's die het gevolg zijn van verdiepte ligging en verzoekt hem te informeren over de wijze waarop deze beheerst gaan worden en de voorzieningen die worden getroffen rond aansprakelijkheden bij schades. Datzelfde geldt voor risico's die het gevolg zijn van het zich verplaatsen van mobiele bodemverontreiniging door onttrekking van grondwater.*

Voor het verder inzichtelijk maken van de risico's als gevolg van grondwaterstanddaling is een werkgroep gestart met deskundigen en de betrokken overheden. Participanten zijn hier bij betrokken. In paragraaf 9.4 van de toelichting op het tracébesluit is uitleg gegeven over nadeelcompensatie en schadevergoedingen.

4.9.15 *In het ontwerptracébesluit wordt gesteld dat de berm gebruikt gaat worden als zuiverende voorziening voor vervuild hemelwater dat van de weg af stroomt. Onderzoek zou hebben uitgewezen dat bij dicht asfaltbeton een berm van 10 meter voldoende is om alle verontreiniging op te vangen. In het ontwerptracébesluit wordt ook gesteld dat zeer open asfalt beton schoner is dan dicht asfaltbeton en dat daarom een berm van 4 meter voldoende is. Participant is van mening dat de afmeting van de bermbreedte (4 meter) onvoldoende is onderbouwd en vraagt RWS een en ander te motiveren. Participant constateert ook dat in het ontwerptracébesluit geen eisen zijn gesteld aan de capaciteit en de inhoud van de zuiverende voorziening voor afstromend, vervuild regenwater. Op welke manier wordt geborgd dat er geen vervuild water in het milieu terecht komt?*

De effectzone (vervuilingen) van afstromend wegwater bij zoab is 2 meter. Dit blijkt uit onderzoeken en is opgenomen in het Kader afstromend wegwater. Dit is in het Waterplan bij het tracébesluit beter verwoord. De capaciteit en locatie van de zuiverende voorzieningen is afgestemd met de waterschappen; 4 meter is dan ook toereikend.

- 4.9.16 *Door de aanleg van de A15 kan de persleiding vanaf de Helhoek niet worden gehandhaafd. Sommige participanten stellen dat deze moet worden omgelegd langs de A15 naar het noorden, en aan moet sluiten op de persleiding van het waterschap langs de A12. Een andere participant wil graag dat deze persleiding bij vernieuwing opnieuw wordt gezien per aansluiting. Participant wil hierover ook graag overleg.*
- De A15 kruist of raakt verschillende gemeentelijke (riool)leidingen. Deze leidingen zijn in kaart gebracht en zullen in overleg met de betreffende gemeentes worden verlegd waar nodig.
- 4.9.17 *Bij de nieuwe parkeerplaats Aalburgen loopt een wetering onder de A12 door. Onduidelijk is hoe deze onder de parkeerplaats doorgaat.*
- De bestaande duiker onder de A12 wordt verlengd.
- 4.9.18 *Uit het ontwerp tracébesluit blijkt dat ter plaatse van de A-watergang een maatregelvlak waterhuishouding is. Als dit maatregelvlak tot gevolg heeft dat het waterpeil in de watergang wordt verhoogd, dan hebben participanten daar bezwaar tegen. Verhoging van het waterpeil tast de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende agrarische gronden aan.*
- Aan de noordzijde van de Betuweroute is op de peilscheiding een nieuw gemaal nodig (6 m³/min) om het water dat aangevoerd wordt vanuit de Linge op te pompen naar het hoger gelegen peilvak. Het gemaal is gesitueerd op de huidige peilscheiding en leidt niet tot een verhoging van het waterpeil.
- 4.9.19 *Participanten maken zich grote zorgen over de verandering van de waterhuishouding door de werkzaamheden. De A15 gaat kennelijk een waterscheiding vormen en het waterpeil in de watergang wordt fors verhoogd om, in geval van calamiteiten, te dienen als bluswater. Verhoging van het waterpeil tast de bedrijfsmatige gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende agrarische gronden ernstig aan.*
- De maatregelen ten aanzien van de waterhuishouding zijn in nauwe afstemming met het waterschap bepaald. De nieuwe A15 gaat inderdaad als scheiding tussen peilgebieden fungeren. Er treden hierbij echter geen nadelige effecten op voor de landbouw. Waterschap Rivierenland heeft overleg gevoerd met participanten aangaande dit onderwerp.
- 4.9.20 *In de maatregel tabellen staan de grotere duikers wel, maar de te realiseren peilregulerende kunstwerken (stuwen) niet. Participant adviseert om de 4 betreffende stuwen alsnog in de tabellen op te nemen.*
- In de waterplankaarten zijn alle kunstwerken opgenomen. In het besluit zijn alleen de grote kunstwerken opgenomen, ze zijn niet aan de tabel toegevoegd.
- 4.9.21 *De diameter van de duikers (KW49, KW50, KW52, KW55, KW56, KW57) in tabel 1 behorende bij artikel 2 van de besluittekst lijken niet te kloppen. Participant verzoekt om hier nog eens goed naar te kijken.*
- In de benoemde tabel zijn geen diameters opgenomen, wel is de locatie (hectometerringen) en het kaartbladnummer benoemd. De definitieve diameters worden door de aannemer die het werk gaat uitvoeren berekend en beoordeeld door het waterschap bij de vergunningaanvraag.

- 4.9.22 *In het Waterplan valt te lezen dat er vervuild water van de brug af kan stromen. Er wordt niet ingegaan op de gevolgen hiervan voor het bedrijfsterrein. Dat zou wel voor de hand hebben gelegen. De kleidepots die pal naast de brug worden gevormd, zijn namelijk zeer gevoelig voor vervuild water. Dit heeft grote gevolgen voor het productieproces.*

Het afstromend brugwater wordt met een leiding afgevoerd naar de landhoofden en komt daar uit in een droogvallende voorziening. Het water kan daar infiltreren waarbij de bodempassage zuiverend werkt. Vervuiling van naastgelegen percelen is niet aan de orde.

- 4.9.23 *Om de pijlers voor de brug te realiseren moet grondwater worden opgepompt. Het grondwater van de Loowaard (Kandiaplas) en de steenfabriek aan de overkant is vervuild met arseen. Dit water kan dus niet zomaar op een bergingsgebied worden geloosd.*

De aannemer die het werk uitvoert, is gehouden aan de wetgeving betreffende het onttrekken en lozen van bronneringswater. Het waterschap is daarbij bevoegd gezag.

- 4.9.24 *Uit de toelichting op het Besluit (p. 97) valt op te maken dat er op dit moment onvoldoende kennis en inzicht bestaat in de gevolgen van de bemaling c.q. wateronttrekking op grond en gebouwen. RWS geeft volgens participant niet alleen aan dat nog onduidelijk is of de kwaliteit van bestaande gebouwen door de werkzaamheden zal worden aangetast, maar maakt ook duidelijk dat er nog geen monitoring door RWS plaatsvindt, of thans onvoldoende. Participant is van mening dat per ommekeer dergelijke hydrologische onderzoeken opgestart moeten worden. Alleen op die manier kunnen bewoners in het gebied worden voorzien van langtijdige en gedetailleerde onderzoeksresultaten die hen inzicht bieden in de te verwachten gevolgen van de aanleg van de snelweg. Participant stelt dat een uitgebreide nulmeting van zijn eigendommen en beschrijving hiervan voorafgaand aan de werkzaamheden noodzakelijk is en wenst hiervan een afschrift te ontvangen. Deze metingen moeten onafhankelijk en transparant zijn, de resultaten moeten inzichtelijk zijn voor alle belanghebbenden.*

In de toelichting op het tracébesluit zijn de effecten beschreven en is tevens toegelicht hoe met de risico's in het verdere traject wordt omgegaan. Het risico op zetting is aanwezig, afhankelijk van de uitvoeringsmethode. Het risico beperkt zich tot de directe omgeving van het tracé, tot maximaal circa 600 m. Gelet op de onzekerheid met betrekking tot fundering van bebouwing en aanwezigheid van samendrukbare lagen is het noodzakelijk om binnen de risicocontouren zo snel mogelijk nader onderzoek te doen en/of tijdens de uitvoering te monitoren of zetting optreedt.

In het contract met de aannemer worden randvoorwaarden ten aanzien van de bemaling opgenomen. Gezien de te verwachte hoeveelheden te onttrekken grondwater is het toepassen van onder andere een retourbemaling vereist om binnen deze randvoorwaarden te kunnen blijven. De aannemer moet tijdens de aanbesteding aantonen hoe hij met effecten en risico's omgaat en hij moet binnen de kaders van de nog te verstrekken vergunningen een adequate uitvoeringsmethode ontwikkelen. Daarnaast worden standardeisen en aanvullende procesafspraken opgenomen in het contract met de aannemer. Deze zorgen voor een adequate monitoring tijdens de realisatiefase, exploitatiefase en de wijze waarop wordt omgegaan met de eventuele schadeafwikkeling. De formele verantwoordelijkheid blijft liggen bij Rijkswaterstaat als initiatiefnemer.

Voor het verder inzichtelijk maken van de risico's met betrekking tot zetting en de maatregelen dan wel de te volgen aanpak die nodig zijn/is om deze risico's goed te

beheersen, wordt in overleg met de betrokken overheden en deskundigen een vervolgonderzoek opgesteld. Op basis van het huidige onderzoek zijn er enkele aandachtspunten voor dit vervolgonderzoek: inzicht verkrijgen in de funderingen van woningen, aanvullend inzicht krijgen in de (lokale) bodemopbouw, opzetten van een monitoringsysteem en bij de uitvoering rekening houden met de zogenaamde hoekverdraaiing en de periode waarin de bemaling wordt uitgevoerd. De afstemming over deze onderwerpen loopt in voorbereiding op de uitvoering.

- 4.9.25 *Participanten maken zich zorgen over de afwatering. Ter plaatse van hun (akkerbouw) percelen zal de A15 de hoogte ingaan. Niet duidelijk is hoe de opvang van water vanaf weg en talud is geregeld. Hierdoor ontstaat het risico van wateroverlast en vuil, en daaruit voortkomende schade, op de grond van participanten.*

Daar waar de aansluiting van de A15 op de A12 de hoogte in gaat, is onderaan het talud een sloot voorzien voor de opvang van het water. Daarmee is het genoemde risico afgedekt.

- 4.9.26 *In de plannen wordt gesproken over aanbrengen van folieconstructie. Het is participanten niet duidelijk waar deze exact komt te liggen. En wat de mogelijke gevolgen zijn voor afwatering naar het (akkerbouw)perceel van participanten. Ook de samenstelling van de folie is hen niet bekend.*

Het gebied boven/binnen de waterdichte laag heeft een eigen watersysteem. De afvoer van water uit dit gebied is kleiner of gelijk aan de afvoer in de huidige situatie en zal dus geen nadelige gevolgen hebben voor het omliggende terrein. Zie Waterplan, paragraaf 4.2.3. De uitwerking van dit watersysteem wordt gedaan door de marktpartijen en is op dit moment nog niet bekend.

- 4.9.27 *De Kaderrichtlijn Water ziet onder meer toe op het in orde brengen van een goede chemische en ecologische kwaliteit van oppervlaktewateren. In het deelrapport Waterplan wordt een opsomming gegeven van de watergangen met een zogenaamde KRW-status. Echter: een beschrijving van de effecten van het ontwerp-tracébesluit op de chemische en ecologische kwaliteit van de KRW-lichamen ontbreekt. Op basis van het deelrapport Waterplan kan dan ook niet worden vastgesteld of het ontwerp-tracébesluit voldoet aan de KRW. Participant verwijst in dit verband naar het arrest van het Hof van Justitie, d.d. 01-07-2015 (C-461/13) en verzoekt RWS het ontwerp-tracébesluit te toetsen aan de KRW. Daarbij dient tevens rekening gehouden te worden met de voorwaarden zoals expliciet verwoord in voornoemd arrest.*

Het afstromend wegwater wordt nooit direct geloosd op watergangen. Er vindt altijd zuivering plaats via een bermassage of zuiverende voorziening. Van verslechtering van de kwaliteit van de (KRW)-waterlichamen is daarom geen sprake, het bereiken van de goede kwaliteit komt niet in gevaar. Dit is onderbouwd in het Waterplan bij het tracébesluit.

- 4.9.28 *Participant is van mening dat ook aan de westzijde van de snelweg een passende afwatering aangelegd zou moeten worden. Zonder een dergelijke afwatering is het participant niet duidelijk hoe de afwatering van zijn eigendomspercelen is voorzien.*

Dit is een terechte opmerking. De kavelsloten die in het ontwerp doodlopen op de A15 moeten kunnen afwateren richting het noordwesten naar de watergang die parallel ten oosten van de Heiliglandsestraat ligt. In het tracébesluit is daarom een parallelsloot opgenomen.

- 4.9.29 *Is een goede afwatering geborgd? Cliënt exploiteert een perceel tuinbouwgrond langs de A12. De specifieke teelt maakt dat er een grote kwetsbaarheid is als de waterhuishouding niet op orde is.*
- De watergang tussen dit perceel en de A12 behoudt zijn functie. De ontwatering van dit perceel zal daarom niet wijzigen.
- 4.9.30 *Verontreinigd regenwater vanaf de brug, fly-over A12 en de verdiepte ligging kan leiden tot grondverontreiniging. Klopt die aanname? Wat betekent dit voor de Natura 2000-gebieden? Wat doet RWS om verontreiniging te voorkomen?*
- Het afstromend brugwater wordt met een leiding afgevoerd naar de landhoofden en komt daar uit in een droogvallende voorziening. Het water kan daar infiltreren waarbij de bodempassage zuiverend werkt. De eventuele verontreiniging wordt dus afgevangen in de bodempassage en leidt niet tot verontreiniging van grond(water) of natuurgebieden. Dit is toegelicht in het Waterplan van het tracébesluit.
- 4.9.31 *Participant, ondernemer in Angeren, voorziet grote problemen met de waterafvoer. Het ontwerptractébesluit voorziet niet in waterafvoerende sloten die participant kan gebruiken om overtollig water te lozen.*
- De af- en aanvoerende functie van het watersysteem wordt met de maatregelen uit het tracébesluit hersteld. Het waterschap heeft dit ook getoetst en een positief wateradvies gegeven.
- 4.9.32 *Participant ziet in het ontwerptractébesluit niets terug over een te handhaven waterpeil. Dat is wel belangrijk, omdat er rond Angeren sprake is van verschillende peilgebieden.*
- Het peilgebied rondom perceel van participant aan de Lodderhoeksestraat blijft intact. De peilscheiding en nieuwe stuw is bij 't Veld op plankaart 6 aangegeven.
- 4.9.33 *Door de verdiepte aanleg van de A15 bij Groessen zal de grondwaterstand in het Natura 2000-gebied dalen, zowel tijdens de aanleg als na oplevering. Deze grondwaterdaling kan negatieve gevolgen hebben voor de verschillende waaien in het gebied.*
- Op basis van geohydrologisch onderzoek is geconcludeerd dat de permanente effecten van een (half)verdiepte ligging op de grondwaterstanden tussen Duiven en Zevenaar verwaarloosbaar zijn. Tijdens de aanleg is de duur en grootte van de verlaging van de grondwaterstand in de omgeving van de (half)verdiepte ligging afhankelijk van de uitvoeringswijze van de bemaling. De uitvoeringswijze staat niet vast, maar moet voldoen aan de kaders en randvoorwaarden die nog uitgewerkt gaan worden samen met betrokken overheden. Om omgevingschade te voorkomen zal bij de aanleg van de verdiepte ligging een uitvoeringsmethode met beperkte beïnvloeding van de grondwaterstand worden voorgeschreven. Hiermee kunnen grondwaterstands dalingen in het Natura 2000-gebied worden uitgesloten.
- 4.9.34 *Uit de kaart van het ontwerptractébesluit blijkt dat ter hoogte van de A-watergang (gemeente Angeren, sectie E, nr. 396 en 397) sprake is van een 'maatregelvlak waterhuishouding'. De begrenzingen van het ontwerptractébesluit zijn echter ruimer dan dit maatregelvlak. De witte ruimten wekken de indruk dat hiervoor geen formele ruimtelijke plannen bestaan. Participant ziet daarom geen noodzaak om de grenzen van het ontwerptractébesluit ruimer te maken dan het maatregelvlak. Anders zou er binnen het ontwerptractébesluit ruimte ontstaan voor ongewenste ruimtelijke invullingen.*

Langs de A-watgangen zijn (binnen de OTB-grens) onderhoudsstroken voorzien voor onderhoud aan de watergang door het waterschap. Bij A-watgangen is een dergelijke strook gereserveerd langs weerszijden van de watergang; de watergang is dusdanig breed dat deze van beide zijden benaderbaar moet zijn. Deze stroken zijn op de ontwerptractébesluit-detailkaarten ook niet aangeduid als 'Maatregelvlak landschappelijke inpassing', omdat deze stroken altijd toegankelijk moeten zijn voor onderhoudsmaterieel. Het planten van bomen is hier bestempeld als omgevingsmaatregel. Dit zijn inpassingsmaatregelen die wel gewenst zijn maar die niet binnen scope van het project ViA15 vallen. Deze maatregelen moeten beschouwd worden als aanbevelingen voor omgevingspartijen zoals gemeenten en waterschappen.

- 4.9.35 *In het ontwerptractébesluit wordt niet aangegeven op welke wijze de verdiepte ligging wordt gerealiseerd (damwanden, onderwaterbeton, retourbemaling); het geohydrologisch rapport stelt niet met zekerheid dat er geen negatieve neveneffecten zullen ontstaan. Bij Helhoek zullen damwandplaten van 18 meter nodig zijn. Een aanzienlijk deel van de panden en opstallen in en nabij het tracé zijn gebouwd op gemetselde funderingen.*

Er wordt aan de marktpartijen vooralsnog geen uitvoeringswijze voorgeschreven. Rijkswaterstaat inventariseert voorafgaand aan de aanbesteding de (potentiële) effecten en risico's op de omgeving. De geselecteerde aannemer laat voor start van de werkzaamheden door een onafhankelijk, gecertificeerd expert de effecten en risico's op de omgeving van de werkzaamheden inventariseren. Op basis van ten minste de gekozen bouwmethode (en wijze van onderhoud) en de bodemgesteldheid laat de aannemer een risicocontour bepalen en up-to-date houden door deze expert.

Gebouwen binnen de risicocontour krijgen een vooropname ('nulmeting'). Deze bestaat uit een beschrijving en foto's van de staat van het gebouw en wordt uitgevoerd door een onafhankelijk, gecertificeerd bureau. Het rapport van de bouwkundige vooropname, inclusief foto's, wordt beschikbaar gesteld aan belanghebbenden.

De aannemer moet tijdens de aanbesteding aantonen hoe hij met effecten en risico's omgaat en hij moet binnen de kaders van de nog te verstrekken vergunningen een adequate uitvoeringsmethode ontwikkelen. Daarnaast worden standardeisen en aanvullende procesafspraken opgenomen in het contract met de aannemer. Deze zorgen voor een adequate monitoring tijdens de realisatiefase, exploitatiefase en de wijze waarop wordt omgegaan met de eventuele schadeafwikkeling. De formele verantwoordelijkheid blijft liggen bij Rijkswaterstaat als initiatiefnemer.

- 4.9.36 *Bij de aanleg van tunnelbakken zijn verschillende technieken mogelijk, die allemaal een verschillend effect hebben op het grondwaterniveau. In hoeverre leidt de verdiepte ligging van de weg tot verlaagde grondwaterstand en verzakkingen/scheuren, bijvoorbeeld voor de bewoners van Diesfeldt?*

Het risico op zetting is aanwezig, afhankelijk van de uitvoeringsmethode. Het risico beperkt zich tot de directe omgeving van het tracé, tot maximaal circa 600 m. Gelet op de onzekerheid met betrekking tot fundering van bebouwing en aanwezigheid van samendrukbare lagen is het noodzakelijk om binnen de risicocontouren nader onderzoek te doen en/of tijdens de uitvoering te monitoren of zetting optreedt.

In het contract met de aannemer worden randvoorwaarden ten aanzien van de bemaling opgenomen. Gezien de te verwachte hoeveelheden te onttrekken grondwater is het toepassen van onder andere een retourbemaling vereist om binnen deze randvoorwaarden te kunnen blijven. De aannemer moet tijdens de aanbesteding aantonen hoe hij met effecten en risico's omgaat en moet binnen de kaders van de nog te verstrekken vergunningen een adequate uitvoeringsmethode ontwikkelen. Daarnaast worden standardeisen en aanvullende procesafspraken opgenomen in

het contract met de aannemer die zorgen voor een adequate monitoring tijdens de realisatiefase, exploitatiefase en de wijze waarop wordt omgegaan met de eventuele schadeafwikkeling. De formele verantwoordelijkheid blijft liggen bij Rijkswaterstaat als initiatiefnemer.

Rijkswaterstaat inventariseert voorafgaand aan de aanbesteding de (potentiële) effecten en risico's op de omgeving, samen met onder andere de betrokken gemeenten, waterschappen en Deltares (onafhankelijk adviesbureau). De geselecteerde aannemer laat voor start van de werkzaamheden door een onafhankelijk, gecertificeerd expert de effecten en risico's op de omgeving van de werkzaamheden inventariseren. Op basis van ten minste de gekozen bouwmethode (en wijze van onderhoud) en de bodemgesteldheid laat de aannemer een risicocontour bepalen en up-to-date houden door deze expert. Gebouwen binnen de risicocontour krijgen een vooropname (nulmeting). Deze bestaat uit een beschrijving en foto's van de staat van het gebouw en wordt uitgevoerd door een onafhankelijk, gecertificeerd bureau. Het rapport van de bouwkundige vooropname, inclusief foto's, wordt beschikbaar gesteld aan belanghebbenden.

Wanneer er tijdens de bouw schade ontstaat kan dit worden gemeld bij het in te richten schademeldpunt. Voor de start van de werkzaamheden wordt hierover meer bekendgemaakt.

- 4.9.37 *Het is participant niet duidelijk (uit onderzoek van Arcadis t.b.v. ontwerptracébesluit) hoe de weg, ter hoogte van Duiven en Zevenaar, wordt aangelegd: verdiept of halfverdiept. Deze onduidelijkheid komt ook door de combinatie van ontwerptracébesluit en bestuursovereenkomst.*

In het tracébesluit en de toelichting hierop is dit beschreven. Op de plankaarten is weergegeven hoe de verdieping van de A15 zich verhoudt tot het maaiveld.

- 4.9.38 *Er worden te weinig maatregelen genomen voor, tijdens en na de aanleg van de A15, onder meer op het gebied van water en waterhuishouding.*

In het Waterplan van het tracébesluit is beschreven op welke wijze de instandhouding van het watersysteem gehandhaafd wordt. De aanpassingen aan het watersysteem zijn afgestemd met de waterschappen.

- 4.9.39 *De A15 komt bij Groessen 6 meter verdiept te liggen, op relatief korte afstand van bebouwing. Zijn de geplande maatregelen (damwanden) voldoende om het waterpeil ten opzichte van de woningen tijdens de bouwperiode stabiel te houden?*

Het risico op zetting is aanwezig, afhankelijk van de uitvoeringsmethode. Het risico beperkt zich tot de directe omgeving van het tracé, tot maximaal circa 600 m. Gelet op de onzekerheid met betrekking tot fundering van bebouwing en aanwezigheid van samendrukbare lagen is het noodzakelijk om binnen de risicocontouren nader onderzoek te doen en/of tijdens de uitvoering te monitoren of zetting optreedt.

In het contract met de aannemer worden randvoorwaarden ten aanzien van de bemaling opgenomen. Gezien de te verwachte hoeveelheden te onttrekken grondwater is het toepassen van onder andere een retourbemaling vereist om binnen deze randvoorwaarden te kunnen blijven. De aannemer moet tijdens de aanbesteding aantonen hoe hij met effecten en risico's omgaat en hij moet binnen de kaders van de nog te verstrekken vergunningen een adequate uitvoeringsmethode ontwikkelen. Daarnaast worden standardeisen en aanvullende procesafspraken opgenomen in het contract met de aannemer die zorgen voor een adequate monitoring tijdens de realisatiefase, exploitatiefase en de wijze waarop wordt omgegaan met de eventuele schadeafwikkeling. De formele verantwoordelijkheid blijft liggen bij Rijkswaterstaat als initiatiefnemer.

4.10 Landschap en cultuurhistorie

4.10.1 *Het project ViA15 beweert oog te hebben voor inpassing van de snelweg in het landschap, onder meer door de openheid van het landschap zo veel mogelijk te behouden. Hoe past een grote brug die de visueel mooie, natuurlijke omgeving vervuult in deze bewering? Een tunnel zorgt er wél voor dat het open landschap behouden blijft. Een participant geeft aan dat er van tevoren een vastomlijnd plan of idee had moeten liggen voor de uitvoering van de brug.*

In het Standpunt is gemotiveerd waarom gekozen is voor doortrekking van de A15 met een brug. Deze keuze is een afweging van belangen en effecten. Openheid en het effect daarop was onderdeel van de Trajectnota/MER en is daarmee ook betrokken in deze besluitvorming. Bij de verdere uitwerking van het gekozen alternatief is wel degelijk rekening gehouden met de bestaande landschappelijke kwaliteiten, zoals de openheid van landschappen. Ook het ontwerp van de brug zal hierop zo veel als mogelijk worden afgestemd. Het beoogde ontwerp van de brug doet zoveel mogelijk recht aan de ligging in een kwetsbaar natuurgebied, zowel in ruimtelijk als functioneel opzicht. De horizontaliteit is dominant, de continuïteit van het onderliggende landschap staat voorop.

Voor het tracébesluit is door een landschapsarchitectenbureau een Landschapsplan opgesteld (bijlage 5 bij het tracébesluit). In het Landschapsplan zijn de ontwerpgegevens gedefinieerd en is op basis van een inpassingsvisie sturing gegeven aan de ruimtelijke opgave in het ontwerpproces. Deze inpassingsvisie is vertaald in concrete (inpassings)maatregelen en/of ontwerpaanpassingen. Deze zijn opgenomen in het tracébesluit (artikel 12).

In het project zijn tal van architectonische objecten opgenomen zoals een brug over het Pannerdensch Kanaal, vele kunstwerken (viaducten, onderdoorgangen), een verdiepte ligging (met keerwanden) en geluidwerende voorzieningen. Voor de vormgeving van deze beeldbepalende objecten is in het Landschapsplan een aanzet gegeven. De uitwerking van deze visie en ontwerpgegevens vindt plaats in een Esthetisch programma van eisen (EPVE). Hierin wordt de landschappelijke inpassing in samenhang met de vormgeving van de architectonische objecten en het wegmeubilair verder uitgewerkt tot eisen voor de ontwerpgegevens van de marktpartijen.

Voor het opstellen van het EPVE heeft Rijkswaterstaat één architect geselecteerd die de gewenste ambities op het gebied van ruimtelijke kwaliteit verwoordt op basis van het Landschapsplan. Hierbij is voor de A12 het bestaande Routeontwerp A12 leidend.

De vormgeving van de brug is een van de grootste vormgevingsopgaven van het project en in het EPVE. Daar wordt in de zienswijzen op het ontwerpbesluit ook veel aandacht voor gevraagd. In het Landschapsplan is in de inpassingsvisie en maatregeluitwerking uitgebreid stilgestaan bij deze opgave. Daarbij zijn ontwerpprincipes aangegeven die in het EPVE nader worden uitgewerkt tot architectonische randvoorwaarden en eisen. Deze ontwerpprincipes gaan onder andere over:

- *De brug als geheel van elementen (pergolaconstructie, aanlandingen, stijgpunten langzaam verkeer, aanbruggen en hoofdovertopping) die als eenheid moet worden vormgeven.*
- *Het ondergeschikt maken van de hoofdovertopping (ter hoogte van de rivier) aan het gegeven dat het gehele strangengebied wordt gekruist. De architectonische vormgeving en kleurstelling van de brugdelen is ingetogen: geen groots verticaal gebaar en/of opvallende kleur.*
- *Zoveel mogelijk rust en transparantie onder de brug zodat het landschap er zoveel mogelijk doorloopt.*

- *Aandacht voor de samenhang van de brug als technisch object en het omliggende dynamische natuurlandschap.*

Ook voor andere grotere opgaven zoals de verdiepte ligging geeft het Landschapsplan richting aan de uitwerking in het EPVE.

Het EPVE vormt het kader voor de vormgevings- en ontwerpogave van de marktpartij die het werk gaat ontwerpen en realiseren. Het EPVE is dus een contractstuk. De marktpartij dient op basis van dit EPVE een integraal ontwerp te maken en te realiseren waarbij alle onderdelen een samenhangend geheel vormen. Het wordt door Rijkswaterstaat gebruikt bij de beoordeling van de inschrijving van marktpartijen en bij het ontwerp- en realisatieproces na de gunning. De toetsing van de marktpartij en advisering naar Rijkswaterstaat over een juiste omgang met het EPVE gedurende dit proces wordt gedaan door een commissie voor de ruimtelijke kwaliteit.

In de commissie voor de ruimtelijke kwaliteit (CRK) zijn naast de architect en een onafhankelijk voorzitter tevens de gemeenten Lingewaard, Duiven, Zevenaar en de provincie Gelderland vertegenwoordigd. De CRK-leden van de gemeenten hebben een belangrijke rol in de afstemming met de Welstand. De gemeente behoudt namelijk haar publiekrechtelijke rol bij de beoordeling van de aanvraag voor een omgevingsvergunning; beoogd is dat het EPVE tevens als toetsingskader voor de welstand zal dienen. Daarvoor moet het EPVE formeel door de vergunningverlenende gemeenten worden vastgesteld als welstandsnota.

De gemeentelijke vertegenwoordigers in de CRK kunnen wensen van aanwonenden en bewoners van hun gemeente meewegen bij hun inbreng in het proces van het EPVE.

- 4.10.2 *Er komen (fruit)bomen tussen het geluidscherm en Boerenhoek. Is al duidelijk welke boomsoorten gekozen worden? Houden de bomen hun blad in de winter? Hoe voorkomen we (specifiek voor telers) ziektes?*

In het Landschapsplan is aangegeven dat er bij voorkeur walnoot en zoete kers worden aangeplant. De keuze van de boomsoorten is afgestemd op de lokale gebiedskenmerken. Het zouden dus ook andere boomsoorten kunnen zijn. De definitieve keuze van de boomsoorten wordt in een later stadium bepaald en met betrokkenen afgestemd. In het Landschapsplan wordt gesproken over de aanplant van walnoot. Volgroeid zijn deze bomen circa 20 – 30 meter hoog. Met een volle, dichte kroon onttrekken zij de weg grotendeels aan het zicht. Dit is een belangrijk aspect dat meespeelt bij de boomsoortkeuze. Mogelijk worden in houtwallen/boschages bladhoudende soorten opgenomen, zoals hulst en/of liguster.

- 4.10.3 *De landschappelijke inpassing op de kaart op pagina 73 van het Landschapsplan wijkt sterk af van de landschappelijke inpassing volgens de plankaart (plankaarten detail ontwerptracébesluit ViA15). De landschappelijke maatregelen liggen buiten het plangebied.*

Een deel van de gewenste inpassingsmaatregelen ligt buiten de projectgrens van het ontwerptracébesluit. Deze maatregelen zijn aangeduid als omgevingsmaatregelen. Deze maatregelen ter optimalisatie van de inpassing van de weg vallen niet binnen de scope van het project ViA15, maar moeten door omgevingspartijen zoals gemeenten en provincie opgepakt worden. Verder geldt dat de weergave van de plankaart per definitie een hoger abstractieniveau heeft dan de landschapsplankaarten.

4.10.4 *Huis Rijswijk mag geen sluitpost worden! De voorgestelde verdiepte ligging van de weg is positief, maar het behoudsaspect wordt niet sterk geformuleerd. Volgens die formulering worden alleen inrichtingsmaatregelen uitgevoerd als er geld over is. Als Huis Rijswijk fysiek en visueel beter in zijn context gehandhaafd c.q. geplaatst wordt, wordt een herbestemming van het complex aantrekkelijker en neemt de kans op behoud toe.*

Gemeente en provincie hebben aangegeven dat de inrichting van 'het erf' moet kunnen worden afgestemd op de toekomstige functie. Het inrichtingsvoorstel met 'slotgracht' is daarom niet bindend. Toekomstige gebruikers moeten de ruimte hebben om de inrichting van het terrein af te stemmen op de functie.

4.10.5 *Voor de aanleg van de A15 is het nodig om beplanting te kappen. Het gaat hier specifiek om de beplanting ten oosten van het Pannerdensch Kanaal, in de omgeving van Groessen, Duiven en Zevenaar. Volgens participant moet voor elke gekapte boom één nieuwe boom worden aangeplant. Wie controleert of dit gebeurt? Welke boomsoorten worden terug geplant? Participant stelt voor om hier te kiezen voor gebiedseigen soorten met een lange levensduur (langer dan 30 jaar).*

De compensatie van gekapte bomen is wettelijk gewaarborgd via de Boscompensatiewet. Uitgangspunt van het Landschapsplan is dat gewerkt wordt met gebiedseigen beplanting. In het rivierengebied zijn dit soorten zoals wilg, els, populier, zomereik en linde.

4.10.6 *Participant heeft een aantal vragen bij de compensatie van de bomen en beplanting die gekapt gaan worden voor de aanleg van de A15/verbreding A12:*

- *De periode van 10 jaar compensatie is te lang. Kan dit ook binnen 2 jaar na oplevering van het project gerealiseerd worden?*
- *Graag een overzicht waarop is aangegeven: op welke locaties wordt gecompenseerd, hoeveel oppervlakte per locatie, soorten en aantal te compenseren groen, wat het verwachte eindbeeld is en welke bijbehorende onderhoudsmaatregelen worden genomen.*

In bijlage 3 (Ecologie: Wet Natuurbescherming (soortenbescherming en houtopstanden) en Natuurnetwerk Nederland) is aangegeven hoeveel, waar en wat gecompenseerd wordt. De uitvoering en het moment van uitvoering is aan de aannemer. Wel is sinds kort de herbeplantingstermijn voor grote projecten (projecten die langer duren dan 2 jaar) 5 jaar geworden in plaats van 10 jaar. Omdat de aannemer het totale project moet realiseren binnen de beschikbare ruimte van de tracébesluitgrenzen, krijgt hij de vrijheid om zijn eigen werkplanning op te stellen.

4.10.7 *Participant vraagt aandacht voor het behoud van een waardevolle oude es (ter hoogte van Schraleweidsestraat, deel II plankaarten kaartblad 9 van 15, tussen 178400 en 178500). Deze boom zal verplaatst moeten worden, dit vraagt een goede voorbereiding. Projectbureau ViA15 heeft hierover een brief ontvangen van Stichting Milieuvrienden Duiven.*

Het projectbureau heeft hier aandacht voor. Hierover is contact gelegd met de gemeente Duiven.

4.10.8 *De nieuwe weg betekent een sterke aantasting van de beleving van het historisch landschap. Vanuit het oogpunt van een verbetering van de (historisch) ruimtelijke kwaliteit worden maatregelen genomen, om de weg landschappelijk en stedenbouwkundig zo goed mogelijk in te passen. Helaas blijkt uit het ontwerp-tracébesluit*

onvoldoende hoe wordt omgegaan met landschappelijk belangrijke relictten, zoals de bandijk, het middeleeuws landschap rond Bommel of de Groessensche Weide. Er zijn in de deelgebieden geen maatregelen voorzien die specifiek de cultuurhistorie versterken.

Cultuurhistorische waarden zijn integraal meegenomen bij de landschappelijke inpassing van de A15 en A12 (zie bijlage 5). Getracht is om de structuren en gebieden die worden doorsneden zoveel mogelijk te herstellen binnen de grenzen van het plangebied. Soms kan de inpassing van de weg worden geoptimaliseerd door versterking van het omliggende landschap, buiten de projectgrens. Voorstellen daarvoor zijn opgenomen in het Landschapsplan als omgevingsmaatregel. Bijvoorbeeld het aanzetten van oude landschapsstructuren met beplanting, zoals bomenrijen. Verdere uitwerking en realisatie van de omgevingsmaatregelen is de verantwoordelijkheid van derden. De genoemde voorbeelden (bandijk, het middeleeuws landschap rond Bommel of de Groessensche Weide) liggen buiten de projectgrens. De verantwoordelijkheid voor deze gebieden ligt bij de lokale overheden en grondeigenaren.

4.10.9 *Er is onvoldoende aandacht voor de havezate, een van de laatste oude rijksmonumenten in de Liemers. Het is mogelijk om meer erf en gracht rond de havezate te behouden. Daarvoor zou het tracé van de A15 verder richting het oosten moeten opschuiven. De aan te brengen waterstructuur zou dan een groter deel van de oorspronkelijke gracht kunnen volgen*

In het Landschapsplan (bijlage 5) is getracht om de cultuurhistorische elementen en structuren van de havezate zoveel mogelijk te herstellen en te versterken. Zowel op het erf als aan de zuidzijde van de weg zijn hiervoor inpassingsmaatregelen ingezet. Deze zijn in het Landschapsplan verder uitgewerkt. Daarbij moet vermeld worden dat op verzoek van provincie en gemeente de exacte inrichting 'nader te bepalen' is, zodat de inrichting afgestemd kan worden op het toekomstige gebruik. Er is nog geen bestemming gevonden voor het monument.

In de Trajectnota/MER fase is geprobeerd om de A15 een zo optimaal mogelijke ligging te geven tussen de verschillende 'dwangpunten' in de omgeving. Huis Rijswijk was een van de dwangpunten, net als bijvoorbeeld de hoofdtransportgasleidingen, de (midden)ligging tussen Zevenaar en Duiven en de locatie van de hoogspanningsleiding in het gebied. Een ligging van de A15 verder zuidelijk van het monument geeft een (nog) grotere impact op de bebouwing in Helhoek. Een ligging ten noorden van het monument geeft een groot conflict met de hoofdtransportgasleidingen en heeft een grotere impact op de wijk Diesfeldt. Met het gekozen tracé wordt beoogd optimaal tegemoet te komen aan alle verschillende belangen.

4.10.10 *Participant benoemt de volgende cultuurhistorische waarden: havezaten, boerderijen De Beerenclauw, Huis Loowaard en Huis Rijswijk. In Groessen zijn dat: het dorp Groessen, wegenstructuur, historische watergangen en de verkaveling en enkele doorbraakkolken, gemeentelijke monumenten, rijksmonumenten en de archeologische parel de Loowaard. Voor zover participant dit kan beoordelen in de rapporten, wordt niets gedaan met deze cultuurhistorische waarden. Participant wil een grondige analyse en extra bescherming van dit waardevolle gebied, vooral tijdens de aanlegfase en daarna.*

Cultuurhistorische waarden zijn integraal meegenomen bij de landschappelijke inpassing van de A15 en A12 (zie bijlage 5). Getracht is om de structuren en gebieden die worden doorsneden zoveel mogelijk te herstellen binnen de grenzen van het plangebied. Soms kan de inpassing van de weg worden geoptimaliseerd door versterking van het omliggende landschap, buiten de projectgrens. Voorstellen daarvoor zijn opgenomen in het Landschapsplan als omgevingsmaatregel. Verdere uit-

werking en realisatie van de omgevingsmaatregelen is de verantwoordelijkheid van derden. De verantwoordelijkheid voor genoemde gebieden ligt bij de lokale overheden en grondeigenaren.

- 4.10.11 *Parkeerplaats Aalburgen wordt verplaatst. In het Landschapsplan komt daar boscompensatie. Om de openheid ter plaatsen te borgen, moet deze compensatie minimaal zijn. Participant verzoekt om daar het uitzichtpunt, zoals verbeeld op pagina 89 van het Landschapsplan, te realiseren.*
- De inpassing van verzorgingsplaats Aalburgen met bosschages is gehandhaafd. Beplanting maakt hier deel uit van de functie van de voorziening. Beplanting zorgt voor een afscheiding van de A12 en biedt beschutting aan gebruikers van de voorziening. Daarbij richten de bosjes de blik op het landschap, richting de openheid van het Duivens Broek.
- 4.10.12 *Het duurzaam in stand houden van boomgaarden vraagt bijzondere aandacht. Op welke wijze is dat geborgd?*
- In de aanvullende bestuursovereenkomst is hierover bepaald dat er wordt gewerkt met beheerplannen.
- 4.10.13 *In het ontwerptractébesluit zijn voor de wegverbreding A15 in Overbetuwe geen maatregelen voor de landschappelijke inpassing opgenomen. Er wordt zelfs bosschage langs de A15 verwijderd. Diverse ruimtelijke ontwikkelingen rond afslag 38 vragen om een sterk landschappelijk raamwerk. Participant verlangt van RWS dat zij, net als andere ontwikkelaars, een bijdrage leveren aan de totstandkoming van dit landschappelijk raamwerk.*
- De wegverbreding kan geheel op rijksgrond verwezenlijkt worden, de inpassing hiervan is passend bij de landschapsvisie. Daarom worden er op dit deel van het traject van de A15 geen aanvullende maatregelen genomen. De bosschage langs de bestaande A15 behorend bij een verdwenen erf wordt verwijderd. Het bos wordt gecompenseerd in de oksel van de zuidelijke aansluiting 38 Elst.
- 4.10.14 *Wat wordt bedoeld met de opmerking in het ontwerptractébesluit dat 'de populierenrij bij de A12 wordt hersteld en dat de uitvoering van de maatregel via beheerovereenkomsten zal plaatsvinden'?*
- In het tractébesluit is voorzien in een bomenrij in de wegberm van de A12. Hiervoor is ruimte ontstaan door het vervallen van een onderhoudsstrook voor de parallelle watergang. Daarmee valt deze bomenrij onder het beheer van Rijkswaterstaat.
- 4.10.15 *In het Regiovoorstel A15/A12, de onderlegger voor de aanvullende bestuursovereenkomst, is veel aandacht voor een goede ruimtelijke inpassing van het project. Dit onderdeel zal nog worden verwerkt in het vervolgetraject. Het Regiovoorstel dient daarbij leidend te zijn voor de landschappelijke inrichting.*
- In de aanvullende bestuursovereenkomst zijn afspraken gemaakt over het regiovoorstel in samenhang met de doortrekking van de A15. De afspraken van bijlage 1 dan wel de wijzigingen die hierop bij de uitwerking overeengekomen zijn, zijn opgenomen in het tractébesluit.
- 4.10.16 *In het ontwerptractébesluit staat dat ter plaatse van de A-watergang sprake is van een maatregelvlak waterhuishouding. De grenzen van het ontwerptractébesluit zijn echter ruimer dan dit maatregelvlak. Participanten verzoeken RWS om de grenzen*

van het ontwerptracébesluit, ter plaatse van de A-watergang, in overeenstemming te brengen met het maatregelvlak, zodat er binnen het ontwerptracébesluit geen ruimte is voor ongewenste ruimtelijke invullingen. Het planten van bomen, zoals aangegeven in kwaliteitsplan, is ongewenste ruimtelijke invulling, omdat dit effecten heeft voor de omliggende agrarische cultuurgronden. Bovendien is het procedureel onjuist om het ontwerptracébesluit te benutten voor elementen uit het kwaliteitsplan, terwijl dit kwaliteitsplan niet in procedure is gebracht.

Langs de A-watergangen zijn (binnen de OTB-grens) onderhoudsstroken voorzien voor onderhoud aan de watergang door het waterschap. Bij A-watergangen is een dergelijke strook gereserveerd langs weerszijden van de watergang, omdat de watergang dusdanig breed is dat deze van beide zijden benaderbaar moet zijn. Deze stroken zijn op de ontwerptracébesluit-detailkaarten ook niet aangeduid als 'Maatregelvlak landschappelijke inpassing', omdat deze stroken altijd toegankelijk moeten zijn voor onderhoudsmaterieel. Het planten van bomen is hier bestempeld als omgevingsmaatregel. Dit zijn inpassingsmaatregelen die wel gewenst zijn maar die niet binnen de scope van het project ViA15 vallen. Deze maatregelen moeten beschouwd worden als aanbevelingen voor omgevingspartijen zoals gemeenten en waterschappen.

- 4.10.17 *Uit tekeningen blijkt van de beoogde aanplant van groenvoorzieningen, ook op eigendom van participant. De juridische status van deze tekeningen is participant niet duidelijk. Veel maatregelen worden gebracht binnen de kaders van de bestuursovereenkomst, maar maken via die route kennelijk wel deel uit van het ontwerptracébesluit. Hierdoor ontbreekt duidelijkheid over de beoogde en feitelijk juridisch afdwingbare planologische status en uitvoeringsstatus.*

De aanvullende bestuurlijke afspraken over de nadere inpassing van de A15 die binnen de grenzen van het tracébesluit vallen, zijn verwerkt in het tracébesluit. De bomenrij langs de A12 maakt hiervan onderdeel uit. Deze wordt dus niet, zoals in de aanvullende bestuursovereenkomst is opgenomen, buiten het tracébesluit gerealiseerd. In de nadere uitwerking van deze maatregelen bleek dat het mogelijk was om deze bomenrij op te nemen in de wegberm van de A12 zonder extra ruimtebeslag op de aanliggende percelen.

- 4.10.18 *In het ontwerptracébesluit staat dat 'bomenrijen en paden voor ommetjes' worden aangelegd naar woonwijk Diesfeldt (bijlage 05 Landschapsplan). Is dit ommetje een wandelpad of ook fietspad? Wat betekent dit voor het wandel- en fietspad dat nu al langs de Betuwelijn ligt?*

De wandel-fietsverbinding langs de Betuweroute tussen de Rijswijksestraat en de Schraleweidsestraat wordt gehandhaafd en komt aan de noordzijde van de A15 te liggen. In het Landschapsplan is verder aangegeven dat in dit gebied ook mogelijkheden liggen om paden aan te leggen, die ommetjes vanuit de wijk Diesfeldt naar bijvoorbeeld Huis Rijswijk mogelijk maken. Het aanleggen van paden en bijbehorende bomenrijen is bestempeld als omgevingsmaatregel. Dit zijn inpassingsmaatregelen die wel gewenst zijn maar die niet binnen scope van het project ViA15 vallen. Deze maatregelen moeten beschouwd worden als aanbevelingen voor omgevingspartijen zoals gemeenten en provincie.

- 4.10.19 *Participant vindt dat de wandelpaden, aangegeven als omgevingsmaatregel in het Landschapsplan, verwijderd moeten worden. Participant is wel bereid om mee te denken bij toekomstige planvorming voor deze wandelpaden, maar wenst geen wandelpaden kort langs woningen of boerderijen en geen wandelpaden die opengesteld zijn voor honden. Er moet een speciale wandelroute gemaakt worden waar*

honden mogen loslopen. Participant vindt dat hierover vooraf overleg met betrokken eigenaren en grondgebruikers nodig is.

Omgevingsmaatregelen zijn inpassingsmaatregelen die wel gewenst zijn, maar die niet binnen de scope van het project ViA15 vallen, en dus ook niet uitgevoerd gaan worden vanuit het project ViA15. Deze maatregelen moeten beschouwd worden als aanbevelingen voor omgevingspartijen zoals gemeenten en provincie.

- 4.10.20 *Participant is (voor een groot) deel eigenaar van de plas in de Loowaard, de Waaij en de belendende (agrarische) percelen. Deze gronden zijn bijzonder geschikt voor bijvoorbeeld ecologische verbindingzone. Participant is bereid hierover afspraken te maken.*

Indien de gronden van belang zijn voor de uitvoering van mitigerende en compenserende maatregelen om ecologische effecten te voorkomen of te verzachten zal contact gezocht worden. Rijkswaterstaat verkent momenteel samen met Stichting Landschapsbeheer Gelderland de mogelijkheden in het gebied.

- 4.10.21 *Het belang van de weggebruiker wordt in het ontwerptractébesluit boven het belang van bewoners en gebruikers van de omgeving geplaatst. Weggebruikers moeten in staat zijn om het rivierenlandschap goed te kunnen zien, net als de Veluwezoom bij de A12. Dit is de wereld op zijn kop. De brug wordt niet voorzien van geluidschermen en fluisterstil asfalt. In het ontwerptractébesluit staat dat de inrichting van de omgeving na de aanlanding van de brug bij Loo vanuit de weggebruiker aan bepaalde eisen moet voldoen. Wat is de motivatie hiervan? Participanten maken bezwaar tegen deze visie, omdat de weggebruiker al wordt bediend doordat de weg wordt aangelegd. Het is belangrijker dat de inrichtingseisen worden gezien vanuit de omwonenden en gebruikers en niet vanuit de weggebruikers. Anders worden niet alleen de leefbaarheid van bewoners en gebruikers maar ook het natuur- en stiltegebied ernstig aangetast voor komende generaties.*

Het belang van de weggebruiker telt, maar wordt zeker niet boven het belang van de gebruikers van de omgeving geplaatst. De eerste ambitie uit de visie is een optimaal landschapsbeeld: de ViA15 is een zo goed mogelijk ruimtelijk ingepaste weg. Vanuit de omgeving gezien is de weg zo min mogelijk aanwezig in het beeld/de beleving (dit impliceert onder andere zo min mogelijk zicht op de weg en bijbehorende zaken) dan wel versterkt de weg het landschapsbeeld of -karakter. De tweede ambitie is een optimale wegbeleving. De ViA15 is een fijne en rustige weg om op te rijden, de directe omgeving van de weg is een zorgvuldig ontworpen infra-landschap met een hoofdzakelijk groene signatuur en eenduidig/rustig wegbeeld en smaakvolle, zorgvuldig ontworpen maar ingetogen vormgegeven kunstwerken. Het omgevingslandschap wordt maximaal ingezet in de beleving van de weggebruiker, tenzij dit onverenigbaar is met ambitie 1. Dus: een goede inpassing, vanuit de omgeving gezien, is de eerste prioriteit. Ondergeschikt maar ook een belangrijke doelstelling is een fijne beleving voor de weggebruiker. Waar mogelijk worden beide gebruikers bediend.

- 4.10.22 *Volgens participant wordt in het rapport (ontwerptractébesluit) regelmatig verwezen naar marktpartijen, die worden gevraagd te zoeken naar diverse (creatieve) oplossingen voor inpassing van de A15/A12 in de omgeving. Het is participant niet duidelijk wie worden bedoeld met deze marktpartijen en wat dit concreet betekent. Hierdoor is het voor participant niet mogelijk een weloverwogen standpunt te formuleren over de gevolgen van de doortrekking van de A15 voor de landschappelijke inpassing. Participant wil niet dat er opdracht wordt gegeven voor de aanleg van de A15 voordat dit onderdeel van het ontwerptractébesluit goed is uitgewerkt en ter beoordeling is voorgelegd aan belanghebbenden.*

Voor het tracébesluit is door een landschapsarchitectenbureau een Landschapsplan opgesteld (bijlage 5 bij het tracebesluit). In het Landschapsplan zijn de ontwerpgegevens gedefinieerd en is op basis van een inpassingsvisie sturing gegeven aan de ruimtelijke opgave in het ontwerpproces. Deze inpassingsvisie is vertaald in concrete (inpassings)maatregelen en/of ontwerpaanpassingen. Deze zijn opgenomen in het tracébesluit (artikel 12).

In het project zijn tal van architectonische objecten opgenomen zoals een brug over het Pannerdensch Kanaal, vele kunstwerken (viaducten, onderdoorgangen), een verdiepte ligging (met keerwanden) en geluidwerende voorzieningen. Voor de vormgeving van deze beeldbepalende objecten is in het Landschapsplan een aanzet gegeven. De uitwerking van deze visie en ontwerpgegevens vindt plaats in een Esthetisch Programma van Eisen (EPVE). Hierin wordt de landschappelijke inpassing in samenhang met de vormgeving van de architectonische objecten en het wegmeubilair verder uitgewerkt tot eisen voor de ontwerpgegevens van de marktpartijen.

Het EPVE vormt het kader voor de vormgevings- en ontwerpgegevens van de marktpartij die het werk gaat ontwerpen en realiseren. Het EPVE is dus een contractstuk. Deze marktpartij dient op basis van dit EPVE een integraal ontwerp te maken en te realiseren waarbij alle onderdelen een samenhangend geheel vormen. Het wordt door Rijkswaterstaat gebruikt bij de beoordeling van de inschrijving van marktpartijen en bij het ontwerp- en realisatieproces na de gunning. De toetsing van de marktpartij en advisering naar Rijkswaterstaat over een juiste omgang met het EPVE gedurende dit proces wordt gedaan door een commissie voor de ruimtelijke kwaliteit.

In de commissie voor de ruimtelijke kwaliteit (CRK) zijn naast de architect en een onafhankelijk voorzitter tevens de gemeenten Lingewaard, Duiven, Zevenaar en de provincie Gelderland vertegenwoordigd. De CRK-leden van de gemeenten hebben een belangrijke rol in de afstemming met de Welstand. De gemeente behoudt namelijk haar publiekrechtelijke rol bij de beoordeling van de aanvraag voor een omgevingsvergunning, beoogd is dat het EPVE tevens als toetsingskader voor de welstand zal dienen. Daarvoor moet het EPVE formeel door de vergunningverlenende gemeenten worden vastgesteld als welstandsnota.

De gemeentelijke vertegenwoordigers in de CRK kunnen wensen van aanwonenden en bewoners van hun gemeente meewegen bij hun inbreng in het proces van het EPVE.

- 4.10.23 *Participant refereert aan het ontwerpprincipe (uit het ontwerptracébesluit) dat de aan te leggen A15 zoveel mogelijk aan het zicht wordt onttrokken. Daartoe worden uiteenlopende inpassingsmaatregelen genomen. Participant vraagt zich af wat er niet aan het zicht kan worden onttrokken.*

Binnen het beschikbare budget zijn in afstemming met de regionale overheden afspraken gemaakt over de inpassing van de weg. Het is niet mogelijk maar ook niet altijd nodig om de weg volledig aan het zicht te onttrekken. In het tracébesluit is de zichtbaarheid of het wegnemen daarvan nadrukkelijk onderwerp van inpassing. Dit is opgenomen in artikel 12 van het tracébesluit en beschreven in onder meer de toelichting bij het tracébesluit en het Landschapsplan.

- 4.10.24 *De A15 en de brug over het Pannerdensch Kanaal komen te liggen in een van de oudste binnendijkse polders van Nederland: de Angerense en Doornenburgse buitenpolder. De polder is bezaaid met sporen van het eeuwenlange leven bij de rivier en belangrijke historische gebeurtenissen. Participant verwijst in dit verband naar de plannen voor 'herinrichting van de Huissense Waarden en de Angerense en Doornenburgse Buitenpolder' en naar het Landschapsontwikkelingsplan van de ge-*

meente Lingewaard. Hieruit blijkt onder meer dat behoud van waardevolle landschappelijke en historische patronen zeer waardevol zijn voor de huidige identiteit van deze gebieden. In het project wordt de A15 doorgetrokken zonder rekening te houden met behoud van een zeer waardevol historisch cultuurlandschap. Het landschap tussen Angeren en Doornenburg wordt onder meer door de keuze voor een brug ernstig en voor altijd aangetast. Bovendien wordt nader onderzoek in archeologisch zeer oude gebieden en Angeren door het project onmogelijk gemaakt.

In de toelichting op het tracébesluit is beschreven hoe wordt omgegaan met cultuurhistorie en archeologie. In het Landschapsplan zijn de cultuurhistorische waarden nadrukkelijk meegenomen bij het bepalen van een goede inpassing. Ten aanzien van de archeologie is al uitvoerig onderzoek gedaan en zal er nog veel onderzoek volgen.

- 4.10.25 *Participant is blij dat er geen verlichting komt op de autobaan A15 (bij Groessen).*
Wordt voor kennisgeving aangenomen.
- 4.10.26 *De tekeningen van het ontwerptractébesluit (bijlage Deel II Plankaarten) en Landschapsplan (bijlage 5) verschillen op onderdelen. In plankaart 10 conflicteert het Landschapsplan met de technische OTB-tekeningen, waardoor de gemaakte technische afspraken ter discussie (lijken te) komen te staan. Participant gaat ervan uit dat de OTB-tekeningen in bijlage Deel II Plankaarten, leidend zijn.*
De plankaarten hebben per definitie een hoger abstractieniveau dan de Landschapsplankaarten. Op de Landschapsplankaarten is meer detail opgenomen. Bovendien bevatten zij zogenaamde omgevingsmaatregelen, maatregelen die geen onderdeel zijn van het tracébesluit, maar die wel goed zouden passen bij de inpassing van de A15. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij derden. De plankaarten bij het tracébesluit zijn bindend.
- 4.10.27 *Participant exploiteert een perceel in de buurt van de A12 als tuinbouwgrond. Participant wenst geen houtwal of bomen op of in de buurt van zijn eigendom vanwege schaduwwerking, bladval en insectendruk.*
Bestaande beplanting wordt vervangen als deze voor de verbreding van de A12 verwijderd moet worden.
- 4.10.28 *Er zal sprake zijn van visuele effecten die niet fraai zijn en de belevingswaarde van het gebied ernstig aantasten. Er is een intensivering van de gebruiksmogelijkheden van de gronden, die niet acceptabel zal kunnen zijn gelet op de omgevingsfactoren. Dit aspect is niet nader onderzocht.*
Het doortrekken van de A15 heeft impact op het landschap. Dit effect is onderzocht en beschreven in de Trajectnota/MER ten behoeve van de alternatievenafweging en verder uitgewerkt in het tracébesluit. Met de landschappelijke inpassing zijn de negatieve effecten op de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit zoveel mogelijk verzacht. Daarbij is, waar mogelijk, ook rekening gehouden met effecten van zichtverstoring als gevolg van de aanleg en het gebruik van de A15.
- 4.10.29 *Participant zou graag zien dat de bomenrij langs de Roodwilligenstraat langs de oprit naar het viaduct op gelijke hoogte blijft.*
In de huidige inpassing is ervoor gekozen om de bomenrij zo ver mogelijk door te laten lopen en de 'rechtstand' van de Roodwilligenstraat te respecteren. Dat betekent dat er bomen op het talud staan. Wordt ervoor gekozen om alleen bomen op

maaiveld te plaatsen, dat betekent dit ofwel dat de bomenrij eerder stopt, ofwel uitbuigt met de teen van het talud. Deze keuze is niet gemaakt.

4.10.30 *Participant is van mening dat het Landschapsplan, als onderdeel van het ontwerptracébesluit, op een aantal punten onvoldoende aansluit op de plannen en ambities van Park Lingezege. Participant verzoekt RWS om samen met gemeente Lingewaard en met Park Lingezege in overleg te treden, zodat een logische en voor alle partijen acceptabele inpassing wordt gerealiseerd. Concreet gaat het om:*

- *De geplande wal (kaartblad 4, Knooppunt Ressen) doorsnijdt een belangrijk plangebied van Park Lingezege. Participant gaat ervan uit dat in de afspraken naast inpassing van de wal óók het fietspad, beplanting en overige voorzieningen worden meegenomen. Zo kan een ontwerp worden gerealiseerd dat past binnen doelstellingen en uitstraling van Park Lingezege.*
- *De voorgestelde wal houdt onvoldoende rekening met het door participant gewenste ontwerp. De voorgestelde hellingen van de grondwal van 1:3 zijn erg steil. Dit is geen parkachtige wal. En is het betonnen muurtje wel noodzakelijk? Meer in het landschap passende oplossingen zijn hier mogelijk, bijvoorbeeld schanskorven.*
- *De voorgestelde wal is niet geschikt voor het planten van fruitbomen. De grond is daar te droog en de hellingen te steil. Beter is hier beplanting te kiezen die past bij de ontwerpbeplanting van Park Lingezege: een parkwal met bloemrijk grasland en groepen van eiken en haagbeuken en sleedoorn, hazelaar en kor-noelje struiken.*
- *De uitwerking van de kruising met het RijnWaalpad (blz. 65 Landschapsplan) is weinig ambitieus. Fietsers kijken hier tegen een metershoog scherm aan. Hier hoort een betere landschappelijke inpassing.*
- *Het Landschapsplan stelt dat de populierenrij aan de noordzijde van de A15, ter hoogte van Bommel, iets noordelijker, opnieuw wordt geplant (blz. 62, bijlage 5). Park Lingezege gaat ter plaatse, tussen A15 en Betuwespoorlijn, een bos en rietgebied aanleggen. Participant pleit ervoor de berm aan de noordkant vrij te houden, om zo zicht te houden op de nieuwe bosrand.*
- *Participant wenst graag op korte termijn overleg om sluitende afspraken te maken over bovengenoemde punten.*

Met de parkorganisatie is afstemming geweest over de uitwerking van de inpassing ter hoogte van Park Lingezege. Dat is opgenomen in het Landschapsplan van het tracébesluit:

- *De uitwerking van de (helling van de) grondwal aan de binnenzijde (zijde Bommel) is nog onderwerp van uitwerking. Deze maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit, maar wordt ook niet onmogelijk gemaakt. Dit is ook in het Landschapsplan verwoord. Hiervoor wordt een separaat proces doorlopen met participant.*
- *Het geluidscherm van 1 meter hoogte op de grondwal maakt onderdeel uit van de 'huisstijl' van inrichtingselementen van de ViA15. Dit wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen.*
- *Het type beplanting is afgestemd op de helling van de grondwal.*
- *Ter hoogte van de kruising van het RijnWaalpad stopt de wal en wordt er gewerkt met een scherm. Dit scherm wordt echter niet volledig doorgezet tot over de kruising, zodat er ook doorzicht is. Het scherm krijgt aan de Bommelse zijde een groene uitstraling. Met een hoogte van 8 meter is het een fors scherm, maar noodzakelijk vanwege beperking van geluidhinder.*

- *De dubbele populierenrijen uit het Landschapsplan aan de noordkant van de A15 conflicteren niet met de plannen voor Park Lingezege. Er kan onder de bomen doorgekeken worden en de bomen staan op voldoende afstand. De bomen zijn belangrijk in het wegbeeld: ze zorgen voor ruimtelijke continuïteit aan weerszijden van De Plak en verzachten de aanblik richting de Betuweroute.*

4.10.31 *De grondwal van 6 meter hoog bij Bommel zal het landschap voor eeuwig verpesten. De betonnen muur van de Betuwelijn heeft het gebied al geen goed gedaan.*

Vanwege de beperking van de geluidhinder zijn ter hoogte van Bommel geluidwerende voorzieningen nodig. Bestuurlijk is afgesproken om in plaats van geluidschermen te kiezen voor een landschappelijke inpassing door de aanleg van grondwallen. Deze kunnen tevens gebruikt worden als recreatief uitloopgebied voor de kern Bommel.

4.10.32 *Er is onvoldoende rekening gehouden met de impact van de doortrekking van de A15 in een landelijk gebied.*

Het doortrekken van de A15 heeft impact op het landschap. Met de landschappelijke inpassing zijn de negatieve effecten op de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit zoveel mogelijk verzacht.

4.10.33 *Op de plankaart bij het ontwerptractébesluit en in het Landschapsplan met bijbehorende kaarten is laanbeplanting ingetekend langs de Baalsestraat. Participant heeft deze beplanting eerder succesvol bestreden in het (ontwerp)bestemmingsplan Park Lingezege. Agrariërs van aangrenzende percelen ondervinden namelijk veel hinder en (schaduw)schade van deze laanbeplanting. Los daarvan vindt participant de noodzaak van een groene inpassing van de Baalsestraat onvoldoende onderbouwd. De doorgetrokken A15 moet zo goed mogelijk worden ingepast in het landschap, bijvoorbeeld met een grondwal of groene passages langs het tracé. Het open landschap is hier volgens participant al doorbroken door de Betuweroute.*

De laanbeplanting langs de Baalsestraat in het ontwerptractébesluit was gedefinieerd als omgevingsmaatregel. Dat is een maatregel die goed zou passen bij de inpassing, maar geen onderdeel is van het project. Het initiatief hiervoor ligt bij derden. De aansluiting van de Baalsestraat op de N839 is in de uitwerking van de aanvullende bestuursovereenkomst onderdeel geworden van het provinciaal inpassingsplan.

4.10.34 *Het is een pluspunt dat er grondwallen komen om geluid te reduceren en het aanzicht te verbeteren. Hoe worden deze grondwallen onderhouden, denk aan inklinken van klei en uitspoeling van grond door regenwater?*

In het aanbestedingscontract wordt ook het onderhoud voor een lange periode opgenomen. Eisen ten aanzien van het beheer krijgen daarom een plek in het contract.

4.10.35 *Ter hoogte van Zevenaar komt de A15 3 meter verdiept te liggen. In combinatie met het talud van 3 meter en de geplande begroeiing betekent dit dat participant het vrije uitzicht kwijtraakt. Is het mogelijk de begroeiing achterwege te laten?*

Zoals beschreven in het Landschapsplan worden de grondwallen op deze locatie niet beplant met opgaande begroeiing.

4.11 Landbouw en recreatie

- 4.11.1 *De invulling van het onderliggend wegennet richt zich zowel in ontwerptracébesluit als aanvullende bestuursovereenkomst met name op snelfietsroutes. Deze definitie zou verbreed moeten worden tot een netwerk van wegen en paden voor het langzame verkeer in brede zin. Daarbij is het belangrijk aandacht te besteden voor de verschillende gebruikersgroepen. Samenhang is alleen te bereiken wanneer bij planning en detaillering wordt uitgegaan van een integraal netwerk voor zowel fietsers als wandelaars. Belangrijke verbindingen verdienen een ontwerp waarbij met de uiteenlopende gebruikersgroepen rekening wordt gehouden.*

De invulling van het onderliggend wegennet richt zich niet primair op snelfietsroutes, maar op het continueren en verbeteren van de huidige functionaliteiten van het netwerk en een goede (landschappelijke) inpassing. In het tracébesluit wordt op meerdere locaties een fietsroute opgenomen waarbij de functie van een toekomstige snelfietsroute niet onmogelijk wordt gemaakt. De minister deelt de mening van participant betreffende het belang van de samenhang tussen de verschillende (verkeers)modaliteiten. Bij het ontwerpen van (nieuwe) verbindingen wordt rekening gehouden met de verschillende gebruiksgroepen, daarbij vindt afstemming plaats met de lokale overheden.

- 4.11.2 *De mogelijkheden tot recreatie in de directe omgeving van participant zullen ten gevolge van de aanleg van de A15 zoals beschreven in het ontwerptracébesluit sterk verminderen. Dit geldt zowel voor bewoners als voor bezoekende toeristen. Juist recreatie en toerisme bevorderen is speerpunt van beleid van de Stichting Leefbaar Doornenburg. De stichting wordt in het bereiken van deze doelstelling nu ernstig gehinderd.*

In het Standpunt zijn de overwegingen tot de keuze voor de doortrekking van de A15 nader toegelicht. In de daaraan ten grondslag liggende Trajectnota/MER zijn de effecten op recreatie onderzocht. Het tracé wordt zo aangelegd dat de effecten binnen de wettelijke (milieu)normen vallen. Ook zijn maatregelen voor een goede landschappelijke inpassing onderdeel van het tracébesluit. Het recreatieve routenetwerk dat bij doortrekking van de A15 wordt doorsneden wordt hersteld. Daarmee wordt de gebruikswaarde niet aangetast, tevens is er sprake van een versterking van het recreatienetwerk door de realisatie van een voetpad en voetbrug over de Linge en een fietspad tussen RijnWaalpad en De Plak. Wel wordt de belevingswaarde van het recreatienetwerk en -gebieden door de nieuwe weg nadelig beïnvloed, onder meer door zicht- en geluidhinder die niet volledig kan worden weggenomen.

- 4.11.3 *Welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat er onkruid vanaf de bermen/het talud van de nieuwe A15 op de land/akkerbouwpercelen van participanten terechtkomt? Dit geldt ook voor andere vormen van vervuiling op de percelen. Volgens participanten bevatten de plannen geen maatregelen om dergelijke (onkruid)vervuiling te voorkomen.*

Het Standaard Groenbeheerbeleid wordt toegepast. Dit betekent dat vóór het begin van de werkzaamheden een zogenaamd invloedgebied wordt vastgesteld. Binnen dit gebied is het mogelijk dat er schade aan bebouwing en/of gewassen ontstaat als gevolg van de werkzaamheden voor de ViA15. Er wordt een nulmeting uitgevoerd voor alle bebouwing en gewassen in het invloedgebied. De opnamerapporten voor deze nulmeting zullen aan de individuele eigenaren worden verstrekt. Ontstaat er schade aan bebouwing en/of gewassen als gevolg van de werkzaamheden aan de ViA15, dan wordt gesproken van 'bouwschade' en/of 'gewassenschade'. In het geval van schade kan de benadeelde een verzoek om schadevergoeding indienen.

- 4.11.4 *Participant verwacht dat mooie fietsroutes zullen verdwijnen.*

Als gevolg van de aanleg en wijziging van het hoofdwegennet en onderliggend weggennet wordt een aantal bestaande fietspaden doorkruist. De functionaliteit van het bestaande (fiets)netwerk blijft echter behouden, omdat deze (kruisende) verbindingen over dan wel onder het (nieuwe) weggennet wordt aangelegd. Uitgangspunt daarbij is om de nieuwe verbindingen qua vormgeving en uitstraling te laten aansluiten op de bestaande fietsroutes.

- 4.11.5 *Participant stelt dat in het Landschapsplan te veel nadruk ligt op het langzame verkeer (recreanten) en er onvoldoende rekening wordt gehouden met de belangen van de in dit gebied gevestigde agrariërs en de (landbouw)verkeersbewegingen die daarbij horen.*

In het ontwerp dat de basis is voor het Landschapsplan zijn bestaande verbindingen gehandhaafd; ook de ontsluiting van de landbouwpercelen is geborgd.

4.12 Gezondheid en cumulatie

- 4.12.1 *Het project heeft onherroepelijk een negatief effect op de gezondheid van mens, dier en natuur. Onderzoeken laten zien dat mensen die in de buurt van een snelweg wonen, gemiddeld 3 maanden korter leven.*

De gevolgen die de A15 heeft voor de luchtkwaliteit zijn ten behoeve van de Trajectnota/MER in kaart gebracht. Hierbij is gekeken naar de wettelijke eisen uit de Wet milieubeheer. Hoewel sprake is van toename van concentraties rondom het tracé van de nieuwe weg, blijven de concentraties (ruim) onder de normen van de Wet milieubeheer.

Te hoge concentraties fijn stof en andere verontreinigende stoffen zijn niet goed voor de gezondheid. In de Wet milieubeheer zijn daarom grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen ter bescherming van de menselijke gezondheid. Het project A12/A15 Ressen - Oudbroeken is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die in het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL ieder jaar gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat de grenswaarden overschreden (dreigen te) worden, worden binnen het NSL extra maatregelen getroffen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

- 4.12.2 *Naast geluidoverlast leidt de aanleg van de A15 tot een uitstoot van fijn stof en verbrandingsgassen, beide niet bevorderlijk voor de gezondheid, en tot lichtoverlast door verlichting langs de A15. De overheid heeft een zorgplicht ten opzichte van haar inwoners.*

Vanuit de taak die op de overheid rust om te zorgen voor het algemeen belang zijn diverse regels opgenomen in wetten die zien op leefomgeving en gezondheid. Bijvoorbeeld de Wet geluidhinder, Wet milieubeheer, Natuurbeschermingswet, Flora en Faunawet, wetgeving op het gebied van externe veiligheid, archeologie, bodem, water. De besluitvorming rondom het tracébesluit moet aan al deze regels voldoen. Doortrekking van de A15 biedt aan de ene kant grote voordelen voor verkeer, economie en ruimtelijke ontwikkeling. Aan de andere kant zijn er duidelijk gevolgen voor de omgeving.

Het is onvermijdelijk dat een nieuwe snelweg effecten op de omgeving met zich meebrengt. De milieugevolgen door de aanleg en ingebruikname van de A15 zijn voor de verschillende onderdelen beschreven en beoordeeld in diverse deelrapport-

ten, zie hiervoor de bijlagen bij het tracébesluit. De toetsing heeft volgens een wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken, zijn deze opgenomen in het Besluit. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur en realisatie van nieuwe infrastructuur op een verantwoorde wijze wordt gerealiseerd.

Het klopt dat te hoge concentraties fijn stof en andere verontreinigende stoffen niet goed zijn voor de gezondheid. In de Wet milieubeheer zijn daarom grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen ter bescherming van de menselijke gezondheid. Het project A12/A15 Ressen - Oudbroeken is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die in het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide voldoen aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL ieder jaar gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat de grenswaarden overschreden (dreigen te) worden, worden binnen het NSL extra maatregelen getroffen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Er wordt geen verlichting aangebracht op de nieuwe A15, behalve (vanwege de verkeersveiligheid) bij de aansluitingen en bij knooppunt Oudbroeken. Eventuele lichtoverlast wordt hierdoor tot een minimum beperkt.

- 4.12.3 *Participant heeft onregelmatige diensten en heeft voldoende rust nodig om optimaal te kunnen functioneren. Het geluid van de Betuweroute in combinatie met het verkeersgeluid van de nieuwe weg leidt tot meer gezondheidsklachten.*

Het tracébesluit voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken, zijn deze opgenomen in het tracébesluit. Met betrekking tot genoemde locatie zijn geen extra maatregelen noodzakelijk.

- 4.12.4 *Wat zijn de gevolgen van de geplande brug voor gezondheid, levensverwachting, geluid- en lichtoverlast van bewoners in Loo?*

Voor het tracébesluit zijn diverse onderzoeken verricht naar de effecten van de aanleg en wijziging van de A15 en A12. Er zijn geen aparte wettelijke normen ten aanzien van het thema gezondheid. Dergelijke normen zijn wel vastgesteld voor afzonderlijke milieuthema's als geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Op die thema's is ook in de TN/MER getoetst. Via de gezondheidseffectscreening (GES) is inzichtelijk gemaakt hoe deze effecten zich laten vertalen naar gezondheidseffecten.

Te hoge concentraties aan verontreinigende stoffen en langdurige blootstelling aan te hoge geluidbelasting is schadelijk voor de gezondheid. De gevolgen die de A15 heeft voor de luchtkwaliteit zijn tijdens de Trajectnota/MER-fase in kaart gebracht. Hierbij is gekeken naar de wettelijke eisen uit de Wet milieubeheer. Hoewel sprake is van toename van concentraties rondom het tracé van de nieuwe weg, blijven de concentraties (ruim) onder de normen van de Wet milieubeheer. Hetzelfde geldt voor het aspect geluid. Ook hierbij is de bijdrage van het verkeer als gevolg van het project in het tracébesluit getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. Een (beleving van de) toename van het geluid is voor inwoners van Loo niet uit te sluiten. Wel kan worden geconcludeerd dat de maximale grenswaarden die gelden voor zowel luchtkwaliteit als de geluidhinder niet worden overschreden.

- 4.12.5 *Er is onvoldoende gekeken naar de cumulatieve risico's van fijn stof en geluid, door de ligging van de A15 vlak bij de Betuweroute. De verwachting is, dat er in de toekomst nog veel meer treinen gebruik gaan maken van de Betuweroute.*

Ten behoeve van de Trajectnota/MER zijn de door participant genoemde onderwerpen in de gezondheidseffectscreening (GES) cumulatief beschouwd. Zowel de toekomstige groei van het wegverkeer als de groei van het spoorverkeer is hierin meegenomen. Uit de GES-analyse bleek dat de milieugezondheids situatie over het algemeen nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome ontwikkeling en dat er nauwelijks onderscheidende effecten waren tussen de verschillende alternatieven. De effecten voor het Doortrekkingsalternatief Noord, dat in 2012 door de minister van Infrastructuur en Milieu en haar regionale partners als voorkeursalternatief werd gekozen, werden als niet significant beoordeeld.

- 4.12.6 *Het sluiten van afslag Griethse Poort leidt tot geluid- en gezondheidsrisico's in Zevenaar. Daarnaast is Zevenaar straks ingesloten door Betuwelijn, A15 en A12, waardoor het effect van de overheersende windrichting nauwelijks uitmaakt. Bovenwettelijke maatregelen zijn nodig om de overlast te beperken.*

Het tracébesluit voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken, zijn deze opgenomen in het tracébesluit.

- 4.12.7 *Volgens het ontwerp tracébesluit hoeft voetbalvereniging SDZZ, gelegen aan de A12, niet verplaatst te worden. Echter: de verkeersintensiteit op de A12 neemt sterk toe, met allerlei gevolgen voor geluid, luchtkwaliteit en gezondheid van de sportleden. Participant verzoekt RWS om maatregelen te nemen om de negatieve effecten te beperken.*

Het tracébesluit voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken, zijn deze opgenomen in het tracébesluit. Met betrekking tot genoemde locatie zijn geen maatregelen noodzakelijk.

- 4.12.8 *Participant komt op circa 500 meter van de snelweg A15 te wonen en verwacht schadelijke gevolgen te ondervinden van geluid, fijn stof, CO₂, luchtkwaliteit, water en waterhuishouding. Gezien de hoofdzakelijke windrichting zullen fijn stof (kankerwekkend) en geluid (stressverhogend) de meeste gezondheidsschade geven.*

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Dat komt onder meer doordat de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden steeds schoner. Doordat het wagenpark continue vernieuwt, wordt het verkeer dus schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. De afgelopen jaren is de emissie door het wegverkeer van de meest relevante componenten van luchtverontreiniging, fijn stof en stikstofdioxide, sterk afgenomen.

De gevolgen die de A15 heeft voor de luchtkwaliteit zijn voor de Trajectnota/MER in kaart gebracht. Hierbij is gekeken naar de wettelijke eisen uit de Wet milieubeheer. Hoewel sprake is van toename van concentraties rondom het tracé van de nieuwe weg, blijven de concentraties (ruim) onder de normen van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit rond de betreffende wegvakken van het project ViA15 voldoen na realisatie van de nieuwe infrastructuur en uitbreiding van de bestaande infrastructuur aan de grenswaarden voor fijn stof uit de Wet milieubeheer. Het voldoen aan de wettelijke grenswaarden is een effectieve wijze om de gezondheid van mens en dier te beschermen. Bij het vaststellen van deze waarden zijn gezondheidsrisico's al meegenomen, zodat effecten op de gezondheid hiermee in belangrijke mate worden voorkomen.

Het project A12/A15 Ressen - Oudbroeken is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die in het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit wordt vanuit het NSL ieder jaar gemonitord. Wanneer uit de monitoring blijkt dat de grenswaarden overschreden (dreigen te) worden, worden binnen het NSL extra maatregelen getroffen, zodat in heel Nederland wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Het aspect geluid is in het tracébesluit getoetst aan alle wet- en regelgeving die daarvoor geldt. Indien geluidwerende maatregelen nodig zijn om de leefbaarheid voor omwonenden wettelijk te garanderen zijn deze in het tracébesluit opgenomen, voor de specifieke locatie van participant betreft dit geluidarm asfalt en een geheel verdiepte ligging inclusief deksel Helhoek.

4.12.9 *De zoevende en luchtverontreinigende auto's zullen onze leefomgeving ernstig aantasten.*

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Dat komt onder meer doordat de Europese Unie steeds strengere emissie-eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden steeds schoner. Doordat het wagenpark continue vernieuwt, wordt het verkeer dus schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. De afgelopen jaren is de emissie door het wegverkeer van de meest relevante componenten van luchtverontreiniging, fijn stof en stikstofdioxide, sterk afgenomen. Het project A12/A15 Ressen - Oudbroeken is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door de maatregelen die in het NSL worden genomen, zullen de concentraties fijn stof en stikstofdioxide binnen de wettelijke termijnen voldoen aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer.

4.12.10 *Het doortrekken van de A15 leidt tot toename van de luchtverontreiniging, het geluidniveau en de horizonvervuiling. Dat heeft onherroepelijk een negatief effect op de gezondheid van mensen, dieren en natuur. Uit onderzoeken blijkt dat mensen die in de buurt van een snelweg wonen, gemiddeld 3 maanden minder lang leven. Mogelijke gezondheidsproblemen waarvoor participant vreest, zijn aantasting van luchtwegen en longen en mogelijke stress door slecht slapen en continu geluid (ook overdag). Met welke aanvullende maatregelen wordt het negatieve effect voor de gezondheid verminderd of - nog beter - voorkomen? Er kunnen legio maatregelen worden genomen, zoals de opvang van fijn stof via speciaal daarvoor ontwikkelde systemen die samen kunnen gaan in de geluidwallen. Participant ziet graag dat deze optie wordt uitgewerkt om de verontreiniging tot een minimum te beperken.*

Voor de Trajectnota/MER zijn de door participant genoemde onderwerpen in de gezondheidseffectscreening(GES) cumulatief beschouwd. Zowel de toekomstige groei van het wegverkeer als de groei van het spoorverkeer is hierin meegenomen. Uit de GES-analyse bleek dat de milieugezondheidssituatie over het algemeen nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome ontwikkeling en dat er nauwelijks onderscheidende effecten waren tussen de verschillende alternatieven. De effecten voor het Doortrekkingsalternatief Noord, dat in 2012 door de minister van Infrastructuur en Milieu en haar regionale partners als voorkeursalternatief werd kozen, werden als niet significant beoordeeld.

Vanuit de taak die op de overheid rust om te zorgen voor het algemeen belang zijn diverse regels opgenomen in wetten die zien op leefomgeving en gezondheid. Bijvoorbeeld de Wet geluidhinder, Wet milieubeheer, Natuurbeschermingswet, Flora en

Faunawet, wetgeving op het gebied van externe veiligheid, archeologie, bodem, water. De besluitvorming rondom het tracébesluit moet aan al deze regels voldoen. Doortrekking van de A15 biedt aan de ene kant grote voordelen voor verkeer, economie en ruimtelijke ontwikkeling. Aan de andere kant zijn er duidelijk gevolgen voor de omgeving.

Het is onvermijdelijk dat een nieuwe snelweg effecten op de omgeving met zich meebrengt. De milieugevolgen door de aanleg en ingebruikname van de A15 zijn voor de verschillende onderdelen beschreven en beoordeeld in diverse deelrapporten, zie hiervoor de bijlagen bij het tracébesluit. De toetsing heeft volgens een wettelijk kader plaatsgevonden. Indien maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken, zijn deze opgenomen in het Besluit. Hiermee zorgt de overheid ervoor dat aanpassingen aan bestaande infrastructuur en realisatie van nieuwe infrastructuur op een verantwoorde wijze wordt gerealiseerd.

In de aanvullende bestuursovereenkomst zijn extra maatregelen benoemd die zorgen voor een betere inpassing van de weg in de omgeving en ter beperking van overlast.

- 4.12.11 *Uit het ontwerp-tracébesluit blijkt dat de tracévarianten en de Betuweroute een cumulatief effect hebben. Daardoor valt ernstige schade voor de leefomgeving en het toekomstperspectief te verwachten. Denk onder meer aan geluid, fijn stof, stikstof, CO₂, stank, waterstanden en gevaarlijke stoffen.*

Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu) vereisten, in de uitwerking wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg in de vorm van een Landschapsplan.

- 4.12.12 *Er worden te weinig maatregelen genomen voor, tijdens en na de aanleg van de A15, onder meer op het gebied van leefbaarheid (gezondheid, bereikbaarheid pontjes, sociale aspecten zoals regionale samenhang).*

Voor het tracébesluit zijn diverse onderzoeken verricht naar de effecten van de aanleg en wijziging van de A15 en A12, zoals geluid en inpassing. In het tracébesluit zijn de maatregelen opgenomen die nodig zijn om te voldoen aan de wet- en regelgeving zoals voor geluidhinder en luchtkwaliteit. Tevens draagt het project zorg voor een goede ruimtelijke inpassing van de weg. Uitgangspunt voor het ontwerp is de instandhouding van bestaande verbindingen. Daarmee zijn effecten op de regionale samenhang/barrièrewerking beperkt, al blijft er een zekere barrièrewerking van de nieuwe A15 uitgaan op plaatsen waar deze niet parallel ligt aan de Betuweroute. De bereikbaarheid van de pontjes wordt niet beïnvloed.

4.13 Suggesties voor inpassing en mitigatie

- 4.13.1 *Er moet in Loo/Angeren een op- en afrit komen ter hoogte van de aanbrug West/Pannerdensch Kanaal (169,5 km). Niet alleen voor fietsers en hulpdiensten maar ook voor overig verkeer. Als gevolg van de aanleg van de A15 zal het verkeersaanbod op de Van Elkweg richting Haalderen/Gendt/Doornenburg met 7-10% toenemen. De op- en afrit is nodig om te voorkomen dat het verkeer hier bumper aan bumper stilstaat. Een op- en afrit bij Loo en Angeren zou ook een doorgaande busverbinding tussen Nijmegen en Doetinchem met haltes in Groessen en Loo of een verbinding Arnhem – Velp - Duiven- Bommel c.q. Arnhem – Huissen – Angeren – Zevenaar mogelijk maken.*

Er wordt geen volledige aansluiting bij Angeren gerealiseerd, wel een calamiteiten-aansluiting. Dit conform de bestuurlijke afspraken die Rijkswaterstaat heeft gemaakt met de provincie Gelderland (namens de gemeenten). Een aansluiting op dit punt van de A15 zorgt voor een extra grote impact op de directe omgeving. Dat

heeft te maken met het benodigde ruimtebeslag en de aantrekkende werking van verkeer. Daarnaast brengt deze optie extreem hoge kosten met zich mee, vanwege een aantal redenen:

- a. De hoge ligging van de A15 t.b.v. de kruising met de Rijndijk.
- b. De naastgelegen Betuweroute die op deze locatie in een tunnelbak gelegen is.
- c. De nabijgelegen brug over het Pannerdensch kanaal en uiterwaarden. De in- en uitvoegstroken zouden zich ook uitstrekken over de brug, die daarmee aanzienlijk breder uitgevoerd moet worden.
- d. De nabijgelegen hoogspanningsleidingen en hoofdtransport-gasleidingen vormen een extra obstakel.

Er zijn ook bestuurlijke afspraken gemaakt om de capaciteit van de N839 te verbeteren, dit moet leiden tot een verbetering van de doorstroming op het onderliggend wegennet. De provincie Gelderland heeft hiervoor inmiddels een ontwerp inpassingsplan gepubliceerd. Dit is als autonome ontwikkeling meegenomen in het tracébesluit. De aansluiting van de N839 op de doorgetrokken A15 en de verbreding van de N839/van Elkweg zoals opgenomen in het (O)PIP kan het verkeer verwerken.

- 4.13.2 *Is het mogelijk een afscheidingshekwerk te plaatsen langs de Kamerstraat in Groessen? Hiermee wordt voorkomen dat rommel van de schooljeugd terechtkomt in de tuinen van aanwonenden.*

Dit is een lokale aangelegenheid en heeft geen directe relatie met de aanleg van de A15. Participant wordt hiervoor verwezen naar de gemeente Duiven.

- 4.13.3 *Is het een idee om ter hoogte van Zevenaar een park aan te leggen tussen de nieuwe weg en de woonwijk (in lijn met het Horsterpark in Duiven)? Door de hoge beplanting zou het verkeersgeluid gedempt worden. Bovendien kent Zevenaar relatief weinig parken en speelgelegenheden.*

Omdat dit verzoek betrekking heeft op een gebied dat buiten de reikwijdte van het tracébesluit gelegen is, wordt participant verwezen naar de gemeente Zevenaar. Beperking van de geluidhinder wordt langs de A15 al op andere manieren gerealiseerd, namelijk dicht bij de bron door middel van dubbellaags zoab. Geluidwering heeft daar het meeste effect. Andere voorzieningen zijn op deze locatie niet noodzakelijk.

- 4.13.4 *Participanten doen een aantal grote wijzigingsvoorstellen. Diverse participanten pleiten voor een groot aantal hoge geluidschermen en daarbij zijn ook specifiek genoemd het traject kruising Betuweroute – brug Pannerdensch Kanaal, tussen Bemmel en Boerenhoek en bij Haalderen. Ook zou volgens participanten de grondwal vanaf het Laantje bij Ressen moeten worden doorgetrokken in westelijke richting tot de N325. Andere participanten pleiten voor een geluid- en luchtdichte afscheiding van de A15 vanaf de Karstraat tot aan de overzijde van de brug of zelfs gehele ondertunneling. Ook bij de toekomstige brug zouden volgens participanten diverse geluidwerende maatregelen moeten worden getrokken, zoals geluidschermen, begroeiing en poro-elastisch wegdek. Het openhouden van Griethse Poort wordt door meerdere participanten aangedragen.*

In het akoestisch onderzoek van het tracébesluit is beschreven en toegelicht welke geluidwerende maatregelen worden getroffen in het project en op welke locaties. Daarom wordt verwezen naar dit onderzoek. Zie ook paragraaf 4.6 van deze Nota van Antwoord voor een nadere toelichting op de regelgeving en methodiek van het akoestisch onderzoek. Er kan worden geconcludeerd dat voldaan wordt aan de geldende wet/ en regelgeving betreffende luchtkwaliteit en geluidhinder. Aanvullende maatregelen als benoemd door participanten, die nog niet zijn opgenomen in het tracébesluit, zijn niet benodigd.

Voor het tracébesluit is tevens een Landschapsplan opgesteld, mede in overleg met betrokken regionale overheden. Er zijn ook nadere afspraken gemaakt over aanvullende inpassingsmaatregelen zoals aarden wallen. Deze zijn opgenomen in de aanvullende bestuursovereenkomst en uitgewerkt in het tracébesluit zoals dat nu voorligt. Voor een antwoord op de vragen over de Griethse Poort wordt verwezen naar paragraaf 3.5.

- 4.13.5 *De landschappelijke inpassing in Lingewaard kan en moet beter. Er is veel te weinig en veel te lage beplanting meegenomen in de plannen voor de A15. Met ruime aanplant van bomen en struiken komt de beeldkwaliteit op een acceptabeler niveau. Diverse participanten pleiten voor beplante grondwallen.*

Met de landschappelijke inpassing zijn de negatieve effecten op de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit, zoals zichthinder, zoveel mogelijk verzacht en waar mogelijk versterkt. Het open houden van het komgebied van Lingewaard en het verbergen van de snelweg achter beplanting zijn echter tegenstrijdig met elkaar, daarin moet een balans gevonden worden. In de aanvullende bestuursovereenkomst zijn afspraken gemaakt over extra inpassing met hoger opgaande begroeiing rond de locatie Angeren/Boerenhoek en deze dus vooral te concentreren rond de overkruizing van de A15 van de Betuweroute en de Rijndijk (maatregel 6). Over de uitwerking van deze maatregelen zijn nog gesprekken gaande met de gemeente en betrokken grondeigenaren.

- 4.13.6 *Bij de selectie van te plaatsen bomen is het van groot belang te kijken naar de boomsoort en de hoogte. Noten- en vruchtenbomen trekken veel kraaien en ratten aan; participant zit daar niet op te wachten. Notenbomen hebben ook als nadeel dat ze langzaam groeien en slechts kort in het blad zitten. Participant pleit voor hoge, volgroeide bomen. Participant wil ook geïnformeerd worden over het soort en de hoogte van de bomen die geplaatst worden.*

In het Landschapsplan is aangegeven dat er bij voorkeur walnoot en zoete kers worden aangeplant. De keuze van de boomsoorten is afgestemd op de lokale gebiedskenmerken. Het zouden dus ook andere boomsoorten kunnen zijn. De definitieve keuze van de boomsoorten wordt in een later stadium bepaald en met betrokkenen afgestemd.

- 4.13.7 *Op woonadres van participant in Groessen komt kruidenrijk grasland. Is dit te mixen met aanplanting van bomen?*

Naar aanleiding van de aanvullende bestuursovereenkomst is de inpassing van de A15 op deze locatie gewijzigd. Langs de A15 wordt hier een 2 meter hoge aarden wal aangelegd. Deze wal wordt aangeplant met struiken en bomen.

- 4.13.8 *In het ontwerp-tracébesluit staat een aantal inpassingsmaatregelen vermeld die de gevolgen voor de bewoners van de wijk Diesfeldt moeten verzachten. Zoals de aanplant van bomen en de aanleg van ommetjes. De voorgestelde inpassingen houden echter onvoldoende rekening met het uitzicht voor omwonenden van Diesfeldt en met overlast van geluid en fijn stof. Participant pleit voor meer bomen, vooral rond Huis Rijswijk en langs het fietspad.*

Naar aanleiding van de aanvullende bestuursovereenkomst is de inpassing van de A15 op deze locatie gewijzigd. Langs de A15 wordt hier een 2 meter hoge aarden wal aangelegd. Deze wal wordt aangeplant met struiken en bomen.

- 4.13.9 *Participant stelt voor de A15 tussen Bemmelen en Boerenhoek op maaiveldhoogte aan te leggen, ook bij de Kampsestraat. Dat is mogelijk door de Kampsestraat alleen als fietspad onder de A15 te leiden. Voor landbouwverkeer zou een brug over de Betuwelijn en A15 aangelegd kunnen worden. Daarbij moeten wel voldoende geluidschermen geplaatst worden, zodat geluid van spoor en weg samen onder de verhoogde geluidnormen te blijven.*

In de TN/MER- fase is ervoor gekozen om de huidige verdiepte ligging van de Kampsestraat (in een tunnelbak) ongewijzigd te laten en de A15 hier overheen te leiden. Bij een A15 op maaiveld zal het zuidelijke gedeelte van de tunnelbak Kampsestraat gesloopt moeten worden en opnieuw (dieper) gebouwd moeten worden. Daarbij ontstaat er een conflict met de hoofdtransport gasleidingen, die dan over een aanzienlijke lengte omgelegd moeten worden. Dit brengt hoge kosten met zich mee. Wanneer de onderdoorgang Kampsestraat alleen voor fietsverkeer geschikt gemaakt zou worden, zal de A15 bij de kruising met de Kampsestraat nog steeds hoger gelegd moeten worden dan de maaiveldligging. Daar komt dan een extra verbinding Kampsestraat over de Betuweroute en A15 voor landbouwverkeer nog bij. Dit heeft ook een aanzienlijke impact op de omgeving en geeft conflicten met de hoogspanningsleiding aan de noordzijde van de Betuweroute, de hoofdtransport gasleidingen en de bijbehorende hoge kosten. Dit leidt niet tot een verbetering van de inpassing.

- 4.13.10 *De twee vangrails kunnen worden vervangen door één stevige constructie die tevens dient als geluidscherm. Op die manier wordt de geluidproductie al bij de weg 'geblokt'.*

Een geleiderail heeft nadrukkelijk een andere functie dan een geluidwering. Overigens is op basis van het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit een geluidscherm naar voren gekomen ter hoogte van de Lodderhoeksestraat.

- 4.13.11 *Participant, bewoner van Haalderen, verlangt een natuurlijke geluidwal langs de A15. Door het open karakter van het landschap is een betonnen geluidwal geen optie.*

Er komen geen geluidwerende voorzieningen langs de A15 in het open komgebied van Lingewaard. Alleen bij Angeren/Boerenhoek is een geluidwering nodig. Dit kan alleen als scherm worden uitgevoerd, omdat de A15 op deze locatie op een kunstwerk over Betuweroute, Lodderhoeksestraat en Rijndijk wordt aangelegd.

- 4.13.12 *Ter hoogte van het perceel van participant, bewoner van De Plak in Bemmelen, is een geluidscherm voorzien. Participant pleit voor een scherm met een groene en natuurlijke uitstraling. Participant zou verder graag zien dat het geluidscherm in z'n geheel wordt doorgetrokken naar het einde van het perceel. Dat zou betekenen dat er minder grond van participant nodig is.*

De vormgeving van het geluidscherm wordt onderdeel van een Esthetisch Programma van Eisen. De gewenste landschappelijke inpassing is met een wal. Ter plaatse van De Plak is daar niet overal ruimte voor en is gekozen voor een geluidscherm.

- 4.13.13 *De hoogspanningsmasten bij Boerenhoek worden verhoogd zodat de A15 er straks onderdoor kan. De hoogspanningsmasten zouden dusdanig geplaatst moeten worden, dat de weg er helemaal niet onderdoor hoeft. Dat ziet er veel mooier uit in het landschap. Bovendien wordt voorkomen dat in geval van ijsvorming ijspegels op de weg of op auto's vallen.*

Het verplaatsen van hoogspanningsmasten wordt vanuit kostenooptpunt alleen toegepast indien dit strikt noodzakelijk is. Verhogen van de masten is op deze locatie goed mogelijk en kosteneffectiever.

- 4.13.14 *Participant verzoekt RWS langs de A12 ter plaatse van zijn bedrijf een doorzichtig geluidscherm te plaatsen met een lengte van 320 meter en een hoogte van 3 meter. Hiermee wordt het project beter, duurzamer en acceptabeler voor belanghebbenden. Indien RWS vanwege de kosten hiertoe niet bereid is, verzoekt participant RWS zijn woning te verplaatsen.*

Op basis van het akoestisch onderzoek is het op deze locatie niet noodzakelijk om geluidvoorzieningen te treffen. Zie ook paragraaf 4.6 en 4.7 van deze Nota van Antwoord voor een nadere toelichting op de regelgeving en methodiek van het akoestisch onderzoek. Hierdoor bestaat er ook geen aanleiding het verplaatsen van de woning te onderzoeken.

- 4.13.15 *Door de aanleg met grondwal van 9 meter raakt participant het vrije uitzicht kwijt. Participant kijkt straks aan tegen een muur met geluidschermen. Participant stelt voor de weg op pijlers/palen aan te leggen, zodat hij onder de weg door kan kijken. Vanaf de brug zouden de pijlers gewoon door kunnen lopen.*

Vanaf de brug gezien wordt de A15 al op pijlers uitgevoerd tot aan de kruising met de Betuweroute. Na de kruising met de Betuweroute is er inderdaad sprake van een aarden wal. De afweging tussen pijlers versus aarden wal is in overleg met de regio gemaakt. Gezien de afstand van de woning van participant tot aan de A15 (circa 1 km) blijft het vrije uitzicht behouden, maar zal het beeld ervan wijzigen.

- 4.13.16 *Het is onbegrijpelijk dat er ter hoogte van Reeth geen landschappelijke inpassingen worden gedaan. Hier is namelijk de A15 het breedst en de verkeersdruk het hoogst. Bovendien zijn er twee viaducten. De gemeente Lingewaard krijgt wel geluidschermen c.q. geluidwallen. Een landschappelijke inpassing is nodig om de leefomgeving op niveau te houden.*

Op basis van het akoestisch onderzoek is het op deze locatie geluidarm asfalt als maatregel opgenomen in het tracébesluit, verdere geluidvoorzieningen zijn niet noodzakelijk. Zie ook paragraaf 4.6 en 4.7 voor een nadere toelichting op de regelgeving en methodiek van het akoestisch onderzoek. De geluidvoorzieningen in de gemeente Lingewaard zijn op grond van het akoestisch onderzoek wel noodzakelijk. In het Landschapsplan dat als bijlage is toegevoegd aan de toelichting op het tracébesluit is aangegeven welke landschappelijke inpassing benodigd is nabij het tracé. In het tracébesluit zijn de benodigde maatregelen opgenomen in artikel 12. Ter hoogte van Reeth worden geen landschappelijke maatregelen getroffen die tevens tot een verdere geluidreductie leiden. Wel wordt hier geluidarm asfalt gerealiseerd.

- 4.13.17 *De brug komt over een grote lengte erg hoog te liggen. Door de brugconstructie te integreren in de dijkconstructie, kunnen de aanlandingen bij de dijk minimaal 4 meter lager worden. Ook de weggedeeltes naar het hoogste brugpunt worden lager. Voor de doorstroming bij hoogwater is op die plaatsen voldoende breedte van de uiterwaarden, indien nodig kan wat uitgediept worden. Het verlagen van de aanlandingen leidt tot minder geluidoverlast en minder visuele hinder. Bovendien wordt er bespaard op de bouwkosten. Dat geld kan worden gebruikt voor een betere inpassing van de brug.*

De passage van de A15 bij de Rijndijk en de Kandiadijk is technisch zo laag mogelijk opgenomen. Enerzijds stellen de waterschappen eisen aan de constructie van de brug bij de dijken. Zo mag de constructie van de brug (of landhoofd) geen onder-

deel zijn van de dijk. Anderzijds moet er bijvoorbeeld ook rekening gehouden worden met een mogelijke toekomstige ophoging van de dijk met 1 meter.

4.13.18 *Bij de bouw van de eventuele brug moet het terugdringen van geluidsoverlast en horizonvervuiling leidend zijn; de architectonische schoonheid is van ondergeschikt belang. Die opdracht moet ook meegegeven worden aan de architect. Concreet gelden de volgende eisen:*

- *gebruik van geluidwerend materiaal*
- *geen horizonvervuilende stalen bogen e.d.*
- *geen permanent brandende lichtbakens*
- *kiezen voor een eenvoudig brugontwerp dat zo goed mogelijk past in het landschap*

Het ontwerp van de brug wordt grotendeels aan marktpartijen overgelaten. Hiermee komt ook een belangrijk deel van de inpassingsopgave bij de uitvoerende partijen te liggen. In het Landschapsplan is een aantal algemene randvoorwaarden en aanbevelingen opgenomen over de inpassing van de brug. Eisen ten aanzien van de vormgeving worden verder uitgewerkt in een Esthetisch Programma van Eisen. Hier moeten de marktpartijen aan voldoen. Verder wordt aan de A15 wordt geen permanente wegverlichting aangebracht.

4.13.19 *Goed dat er ook een fietspad op de brug wordt aangelegd. Fietsers worden op de lange en hoge brug wel blootgesteld aan sterke wind en aan verkeersgeluid. Daarom zou er een geluidscherm (tevens windscherm) moeten worden geplaatst tussen de weg en de (snel)fietsroute. Het is beter hierin te investeren dan in een tunnel op de snelfietsroute Arnhem – Zevenaar.*

Op de brug wordt geen geluidscherm gerealiseerd omdat dit niet noodzakelijk is. Voor het beperken van geluidhinder wordt wel dubbellaags zoab toegepast op de brug.

4.13.20 *In plaats van een fietspad langs de snelweg (onnodig, want fietsers kunnen via de pont de rivier oversteken), moet er meer geld worden vrijgemaakt voor inpassingsmaatregelen. Komt er toch een fietspad langs de brug, dan moeten er maatregelen worden genomen om fietsers te beschermen tegen de weerselementen.*

Een fietsverbinding op de brug is op basis van bestuurlijke afspraken onderdeel van het project geworden. Er is geen aanleiding om voorzieningen te treffen voor weersomstandigheden.

4.13.21 *Vreemd dat de brugconstructie nog niet bekend is. De brug is immers een zeer beeldbepalend element in het landschap. Dat het een sobere constructie zonder hoge masten moet worden, staat wat participant betreft buiten kijf. Participant roept op ook te kijken naar de bouw van een gesloten brug. Voordelen daarvan zijn:*

- *minimalisering van de overlast voor de omgeving;*
- *minimaliseren van de gladheidsoverlast;*
- *kostenbesparing mogelijk doordat er minder massa nodig is;*
- *op de neutrale lijn van een dergelijke constructie kunnen zichtramen worden aangebracht met behoud van sterkte.*

In het project zijn tal van architectonische objecten opgenomen zoals een brug over het Pannerdensch Kanaal, vele kunstwerken (viaducten, onderdoorgangen), een verdiepte ligging (met keerwanden) en geluidwerende voorzieningen. Voor de

vormgeving van deze beeldbepalende objecten is in het Landschapsplan een aanzet gegeven. De uitwerking van deze visie en ontwerpogaven vindt plaats in een Esthetisch Programma van Eisen (EPVE). Hierin wordt de landschappelijke inpassing in samenhang met de vormgeving van de architectonische objecten en het wegmeubilair verder uitgewerkt tot eisen voor de ontwerpogave van de marktpartijen. Zie ook de reactie bij opmerking 4.13.1.

- 4.13.22 *De brug bevindt zich in een fraai natuurgebied. Het zou de ecologie van dit gebied sterk verbeteren als er over de brug een wildoversteek wordt aangelegd tussen de weg en de fietsroute. Op die manier worden beide natuurgebieden in de uiterwaarden gekoppeld. Een scherm tussen wildstrook en weg is uiteraard noodzakelijk.*

Anders dan de snelweg is het Pannerdensch Kanaal een natuurlijke barrière die niet opgeheven hoeft te worden.

- 4.13.23 *Tussen het fietspad en de A15 komt een aarden wal van circa 2 meter hoog ten opzichte van de A15. De wal is afwisselend beplant. Belangrijk is deze wal zo dicht mogelijk langs de snelweg te leggen en te voorzien van een geluidscherm dat minstens zo hoog is als het scherm langs de Betuweroute. Hiermee wordt voorkomen dat het geluid tegen het scherm van de Betuwe weerkaatst.*

De aarden wal wordt dicht bij de A15 aangelegd om extra ruimtebeslag op de omgeving te beperken. Deze wallen zijn in principe een inpassingsmaatregel. Op basis van het akoestisch onderzoek zijn delen van de aarden wal tevens geluidmaatregel al dan niet aangevuld met een scherm op de wal.

- 4.13.24 *Het project wordt volgens het ontwerptractébesluit gerealiseerd op een deel van het perceel van participant. Participant houdt paarden en pony's op dit perceel. Dat vraagt om voldoende weidegrond en een wedstrijdvlak. Door de maatregelen is er op het terrein straks onvoldoende ruimte voor een wedstrijdvlak van minimaal vereiste omvang (40 x 20 meter). Verplaatsen is geen optie. Participant vraagt Rijkswaterstaat om ter plekke deze zaak in ogenschouw te komen nemen. Als schadebeperkende maatregel zou het talud iets korter gemaakt kunnen worden en zou de sloot vervangen kunnen worden door een duiker.*

Vervangen van de sloot door een duiker is vanwege de lengte door het waterschap niet gewenst. Hierdoor is er geen ruimte te winnen in het ontwerp. De situatie is met participant besproken en Rijkswaterstaat is in gesprek over de aankoop van de benodigde gronden.

- 4.13.25 *De Schraleweidsestraat is een belangrijke kruising voor voetgangers en wandelaars. De weg maakt onderdeel uit van het fietsknooppuntennetwerk én is onderdeel van het internationale netwerk van Lange-Afstandswandelpaden. Het huidige viaduct is onveilig, vanwege de bochten, de betrekkelijk smalle rijstrook en de berm met zowel laanbeplanting als vangrails. Deze onveilige wandelsituatie kan worden opgelost door:*

- *de weg te verbreden en/of te voorzien van een wandelpad in de berm (achter de vangrails);*
- *een taludtrap aan te brengen aan de zuidoostzijde van het viaduct op vergelijkbare wijze aan de aanwezige taludtrap aan de noordoostzijde ervan tussen Schraleweidsestraat en Kerkpad.*

De inrichting van de Schraleweidsestraat heeft geen aparte wandelvoorziening. Uitgangspunt voor het wegontwerp is het handhaven van bestaande verbindingen met

bijbehorende functionaliteit. In het ontwerp krijgt de kruising van de Schraleweidsestraat met de A15 een inrichting zoals de huidige kruising met de Betuweroute: aan weerszijden van de weg is een strook aanwezig van circa 2 meter breed tussen de rand van de weg en de leuning op het viaduct.

In het ontwerp is een nieuwe taludtrap met fietsgoot opgenomen aan de noordoostzijde van het nieuwe viaduct over de A15. Deze vervangt de bestaande taludtrap. In het ontwerp is geen taludtrap voorzien aan de zuidoostzijde van het bestaande viaduct. Aan deze zijde van de Betuweroute wordt de infrastructuur niet aangepast. Een taludtrap met bijbehorend nieuw voet(-fiets)pad, zou aan deze zijde dicht langs de woning Schraleweidsestraat 13 voeren. Dit kan hinder veroorzaken.

4.13.26 *Rondom het perceel van participant wordt een bosperceel aangelegd. Op het moment dat dit wordt opengesteld, zullen bewoners veel overlast ondervinden van recreanten. Participant verzoekt daarom het perceel niet open te stellen.*

De inrichting en het gebruik van dit bosperceel is momenteel niet uitgewerkt. Op dit moment wordt onderzocht in samenwerking met Stichting Landschapsbeheer Gelderland of er, naast Rijkswaterstaat zelf, ook nog andere organisaties of particulieren zijn die bereid zijn om hierin met eigen gronden of via beheer te participeren. Op voorhand kan een openstelling niet uitgesloten worden.

4.13.27 *Volgens het ontwerptracébesluit wordt het Hazenpad als gevolg van de verbreding van de A12 in zuidelijke richting verlegd. Participant stelt voor om in plaats daarvan ter hoogte van 7Poort te kiezen voor een gewijzigde ontsluiting: het oostelijk deel in de vorm van 'landweg' en het westelijk deel als fietspad parallel aan de hoofdlaan van 7Poort. Dat betekent dat de OTB-grens beperkt aangepast zou moeten worden. Participant gaat hierover graag met RWS in overleg.*

In overleg met de gemeente Zevenaar is afgesteld dat dit niet leidt tot aanpassing van het ontwerp in het tracébesluit.

4.13.28 *Het project biedt mogelijkheden om een integraal fietsplan voor het hele tracé te realiseren.*

- *Een doorgaande (snelfiets)verbinding F50 tussen Arnhem/Nijmegen en Ede/Wageningen, door de aanleg van fietsvoorzieningen langs de A50 tussen de beide bruggen.*
- *De F50 zou ten oosten van knooppunt Valburg aangesloten kunnen worden op het verlengde van de Hoge Brugstraat. Deze loopt parallel tussen Betuwelijn en A15 en zou snelfietsroute F15 kunnen worden. Een extra nood-zuidverbinding tussen Valburg en Elst zou wenselijk zijn.*
- *De F15 zou na afslag Elst van de A15 verder oostwaarts kunnen lopen en gekoppeld kunnen worden aan de Wolfhoeksestraat/Mermsestraat. Daarna via ene brug naast de Betuweroute over de A325 richting RijnWaalpad (F325).*
- *De F15 wordt volgens het ontwerptracébesluit aangesloten op de F325 ten zuiden van de A15. Maar dat pas houdt bij de N839 Van Elkweg ineens op. Logischer is, om de F15 tussen Betuwelijn en A15, over de Plakse Uitweg, te plaatsen. Na De Plak met een nieuw fietspad onder de N839 door (via Baalsestraat).*
- *De paden tussen de N838 en de N839 staan niet met elkaar in verbinding. Het is wenselijk om zowel ten noorden als ten zuiden van de Betuwelijn bestaande paden door te trekken richting N838 (via Linie-Kampsepad) resp. N839 (via Linge-Het Veld).*
- *De brug over het Pannerdensch Kanaal moet worden voorzien van goede fiets- en wandelpaden. De fietspaden zouden moeten aansluiten op Kampsepad Noord*

en Kampsepad Zuid, met parallel aan het viaduct over de N838 ook fietspaden. Voetpaden kunnen worden aangesloten op de Scherpekamp en een klompenpad aan de oostzijde van de Nederrijn.

- Het ontwerptractébesluit voorziet in een fietsroute oostwaarts aan de noordzijde van de A15 met aansluiting op de Vossendel en Den Oldenhoek. Tussen de A15 en Betuweroute zou ook de F15 kunnen liggen, zoveel mogelijk gebundeld met de A15. Dus via de Schraleweidsestraat, de Aa, de Achtergaardsestraat en het spoor Arnhem/Zevenaar naar het snelfietspad Arnhem/Zevenaar bij de Beerenclauwstraat. Vreemd genoeg is er volgens het ontwerptractébesluit geen aansluiting op het snelfietspad Arnhem/Zevenaar of een onderdoorgang bij het spoor.
- De F15 hoeft in tegenstelling tot de weg bij Helhoek niet verdiept aangelegd te worden. Een aansluiting op de Helhoek-Helstraat is gewenst. Volgens het ontwerptractébesluit gaat langzaam verkeer bij de afslag Duiven-Zevenaar en de tunnel onder de Oostsingel en de Helstraat naar de Roodwilligenstraat (F12). Het ontwerptractébesluit voorziet niet in een verbinding tussen de snelfietsroute Arnhem-Zevenaar en de snelfietsroute A12!
- Het fietspad aan de oostzijde van de brug over de IJssel is aan de zijde van Velp nog steeds niet verbonden met de Aalscholversingel. Aan de zijde van de Liemers is via een slingerpad de N338 te bereiken. Het is gewenst om het fietspad verder door te trekken over de N338. Via de 'Ius' zou met een tunneltje een verbinding gemaakt kunnen worden met de Parallelweg Noord langs de A12. Het volgende gedeelte langs de A12, met diverse landwegen, zou fietsvriendelijker gemaakt kunnen worden.

In het tracébesluit zijn diverse fietsvoorzieningen opgenomen. Dit zijn bestaande voorzieningen die gehandhaafd worden of fietsvoorzieningen die na bestuurlijke afspraken opgenomen zijn in het tracébesluit. Zoals de fietsverbinding over de brug en enkele fietspaden die onderdeel gaan uitmaken van de snelfietsroute 15 (SFR15). De aanleg van SFR15 is geen voornemen van de minister maar een verantwoordelijkheid van de provincie Gelderland en de betrokken gemeenten. De minister maakt de realisatie van de fietssnelweg niet onmogelijk. In een aansluiting van SFR15 met SFR12 is door deze partijen niet voorzien.

- 4.13.29 *De nieuwe afslag op de A15 betekent een verplaatsing van de verkeersdruk. De vele gelijkvloerse oversteken in combinatie met de groei van het treinverkeer leidt waarschijnlijk tot stagnatie rond de spoorovergangen. Zou een extra op- of afrit of aansluiting op de A15 tussen het spoor Arnhem-Zevenaar en het Pannerdensch Kanaal een optie zijn? De Schraleweidsestraat-Molenstraat-Heilweg als ontsluitingsroute voor het stedelijk gebied ten westen van de spoorlijn?*

Gekozen is voor een aansluiting op de bestaande provinciale weg N810. Een aansluiting ten westen van de spoorlijn Arnhem – Zevenaar is niet in beeld geweest en ook door regionale overheden niet overwogen.

- 4.13.30 *Waarom gaat de A15 niet over een weiland naast het bedrijventerrein Helhoek in plaats van dwars door de buurt Helhoek?*

Het tracé van de doortrekking van de A15 is tot stand gekomen in overleg met de regionale overheden. In de aanvullende bestuursovereenkomst van november 2015 is overeengekomen de inpassing bij Helhoek aan te vullen met een dak op de verdiepte ligging.

- 4.13.31 *De huidige locatie en de gekozen vorm van de op- en afritten Duiven/Zevenaar ter hoogte van de N810 dragen niet bij aan een goede verkeersafwikkeling en behoud*

van woongenot voor omwonenden. De huidige situering is niet alleen onwenselijk, zij is ook niet noodzakelijk. Door de voorgestelde op- en afritten te vervangen door een zogenaamde 'halfklaverbladaansluiting' ten noorden van de huidige N810, kan het tracé van de A15 worden opgeschoven naar het westen. Dit heeft meerdere voordelen:

- *er is minder grondbeslag nodig voor de weg zelf;*
- *er treedt minder geluidsoverlast op, omdat er aan de noordzijde slechts 1 woning staat die in de huidige plannen ook al wordt getroffen;*
- *er ontstaat in de oksel ten westen van de nieuwe A15 en ten zuiden van de N810 ruimte voor een carpoolplaats of bushalte;*
- *dit alles op grotere afstand van de bestaande woningen dan in de huidige voorstellen.*

Een halfklaverbladaansluiting aan de noordzijde van de N810 is niet inpasbaar vanwege de korte afstand tot de A12 (nieuwe knooppunt Oudbroeken). Er is dan niet genoeg lengte beschikbaar voor de weefvakken die nodig zijn tussen het knooppunt en de aansluiting N810. De aansluitingsvorm blijft daarom een zogeheten Haarlemmermeer.

4.13.32 *De watergang ter hoogte van het bedrijf van cliënt wordt volgens kaartblad 13 van bijlage 5 van het Waterplan als zaksloot teruggeplaatst. Dit strookt niet met het hoofdrapport waarin wordt gesteld dat watergangen intact worden gelaten of tenminste met hetzelfde profiel worden teruggeplaatst. Een zaksloot werkt diefstal in de hand; criminelen kunnen eenvoudig vanaf de snelweg het erf betreden. Het geluidscherm voorkomt dat.*

De waterafvoer vanuit Didam is omgeleid langs de zuidzijde van de A12. Het profiel van de watergang langs de zuidzijde is om die reden verruimd en het profiel aan de noordzijde is verkleind. Een goede afwatering is daarmee geborgd. De watergang aan de noordzijde krijgt inderdaad het karakter van een zaksloot. Vanaf de weg is overigens niet zichtbaar of de aanliggende watergang een zaksloot is of niet. Ook omdat er niet zomaar langs de snelweg gestopt mag worden, is het onwaarschijnlijk dat dit criminaliteit in de hand werkt.

4.13.33 *Het zal lastig worden een nieuwe bestemming te vinden voor Huis Rijswijk. Is het een optie om het monument te verplaatsen naar een plek die verder van het tracé af ligt?*

Behoud van het monument op de huidige locatie is in principe het uitgangspunt. Samen met betrokken overheden en erfgoedinstanties wordt een proces opgestart om te komen tot een toekomstbestendige bestemming van Huis Rijswijk.

4.13.34 *Participant pleit voor een landbouwsloot op het einde van de Kerkakkers. Op die manier zouden landbouwvoertuigen via het fietspad langs de A15 naar de Schraleweidsestraat kunnen. Dit ontlast de kern en verbetert de veiligheid rond de lagere school.*

In het ontwerp is voorzien dat de aanliggende (landbouw)percelen aan de parallelweg langs de noordzijde van de A15 (tussen Kerkakkers en Schraleweidsestraat) vanaf de parallelweg bereikbaar zijn. Het eventueel aanbrengen van een landbouwsloot of dergelijke voorziening moet door de wegbeheerder gemeente Duiven besloten worden.

4.13.35 *De A12 is een belangrijke barrière is het recreatief-toeristisch functioneren van De Liemers als geheel. Het ontwerptracébesluit voorziet niet in een relatie tussen de*

groene bufferzone tussen Duiven en Zevenaar en het open agrarisch gebied ten noorden van de A12. In de regiovisie is het voornemen opgenomen om het aanpassen van knooppunt Oudbroeken aan te grijpen om duikers met fiets/wandeltunnels aan te leggen. In de aanvullende bestuursovereenkomst is hierover niets terug te vinden. Participant verzoekt om de aanleg van fiets- en wandelverbindingen over de A12 tussen Duiven en Zevenaar te heroverwegen en deze in het kader van de inpassingswerken van de A15/A12 te realiseren.

In de aanvullende bestuursovereenkomst van november 2015 behorende bij het ontwerp tracébesluit zijn deze maatregelen opgenomen als bijlage 3. De maatregelen van bijlage 3 behoren niet tot de scope van het tracébesluit of het provinciaal inpassingsplan. De maatregelen worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een meevaller binnen het project gedurende of na de realisatiefase. De maatregelen zijn niet geprioriteerd en worden niet planologisch vastgelegd in het tracébesluit. Ze maken geen deel uit van herstel van een bestaande route en zijn daarom in bijlage 3 beland.

- 4.13.36 *De Plak zorgt met het RijnWaalpad, het onderliggend wegennet bij aansluiting 39 en de kruising van het fietspad langs de Linge met de A15 voor samenhang in Park Lingezegen. De Plak zelf is een belangrijke ontsluitingsweg, ook voor wandelaars. In het ontwerp tracébesluit valt te lezen dat het viaduct wordt voorzien van een fietspad en mogelijk ruiterpad. Bij de inrichting zou ook plaats moeten zijn voor een goede en veilige wandelverbinding. Bijvoorbeeld door het gebruik van taludtrappen aan de noord- en zuidzijde van de passage van de A15 en N839. Daarvoor zou het fietspad uit het bestuursconvenant wel moeten worden verplaatst van oost naar west. De aan- en afvoerwegen moeten in het wegprofiel ruimte bieden aan wandelaars en oversteekmogelijkheden.*

Het bestaande viaduct De Plak wordt aan weerszijden met 3 meter verbreed waardoor op verzoek van de gemeente Lingewaard vrijliggende fietspaden kunnen worden aangelegd. Hierdoor ontstaat er ook voor wandelaars een veiliger situatie, omdat het fietspad ook voor wandelaars bedoeld is. Voor wandelaars ontstaan ook nieuwe voorzieningen op de grondwallen bij Bommel. De bestaande functionaliteit van de aan- en afvoerwegen wordt gehandhaafd. De gemeente Lingewaard is verder voornemens om de gehele route nabij de Plak opnieuw in te richten.

- 4.13.37 *De bewoners van Doornenburg worden geconfronteerd met een snelweg dwars door een prachtig natuurgebied. Een snelweg die ook nog eens 'eindigt' in een brug over het Pannerdensch Kanaal. Volgens participant een onaanvaardbare keuze, zeker omdat geen enkele moeite wordt gedaan om de weg 'in te pakken' in het groen. Argument: het open landschap moet behouden blijven. Dat is fijn voor de autobestuurders, maar niet voor de bewoners. Zij ondervinden alleen maar nadelen; er is geen op- of afrit voorzien.*

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in 2012 in haar Standpunt bekend gemaakt te kiezen voor het 'Doortrekkingsalternatief A15 Noord' met brug. Deze keuze is mede gemaakt op basis van de resultaten uit het onderzoek en de beoordeling van verschillende alternatieven in de Trajectnota/MER ViA15. Voor een overzicht van de effecten van een brug op de landschappelijke kwaliteit en de belevingswaarde wordt verwezen naar de Trajectnota MER ViA15. Voor een motivatie van de keuze van de minister wordt verwezen naar het Standpunt.

Het doortrekken van de A15 heeft impact op het landschap. Met de landschappelijke inpassing zijn de negatieve effecten op de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit zoveel mogelijk verzacht en waar mogelijk verbeterd. Daarbij is, waar mogelijk, ook zoveel mogelijk rekening gehouden met effecten van zichtverstoring als gevolg van de aanleg en het gebruik van de A15. Het open houden van het landschap en het

verbergen van de snelweg zijn echter tegenstrijdig met elkaar. Hierdoor is het niet op alle trajecten mogelijk geweest om de weg uit het zicht te halen.

De weg ligt op ongeveer 2 kilometer afstand van Doornenburg. Tussen de nieuwe weg en Doornenburg ligt een aantal lintjes met erven en beplanting: er is geen open zichtrelatie. Waar de weg stijgt om het Kanaal te overbruggen, wordt deze ingepakt in groen. Als extra effectieve inpassingsmaatregel kunnen bestaande landschapsstructuren tussen brug en dorp worden beplant met bomenrijen of dichtere houtwalbeplantingen. Dat zou een omgevingsmaatregel zijn, geïnitieerd en uitgevoerd door regiopartijen.

4.13.38 *Participant refereert aan visie van RWS op het ontwerp van de brug over het Pannerdensch Kanaal:*

- *In hoeverre is er nog sprake van een aantrekkelijk wegbeeld als karakteristieke landschappen en opvallende gebouwen aan het zicht worden onttrokken door geluidschermen? Geluidschermen gaan altijd ten koste van zicht op landschap.*
- *De brug zou kunnen dienen als verblijfplek met informatie-, uitkijk- en vogelkijkvoorziening. Dit laatste geldt dan toch vooral voor fietsers en dan slechts aan één kant van de brug. Bovendien is volop genieten van een stiltegebied echt niet mogelijk op een fietspad met verkeerslawaaï op de achtergrond. En is dit wel verkeersveilig?*

Er worden op de brug geen geluidschermen geplaatst waardoor vrij zicht op de omgeving vanaf het fietspad mogelijk is. Er wordt tevens vooralsnog geen aparte uitkijkplek voorzien op de brug.

4.13.39 *Loo wilde een tunnel, net als de Betuwelijn. Een tunnel was de beste oplossing geweest voor een snelweg dwars door een natuurgebied en rakelings langs een dorp waar de inwoners worden geconfronteerd met enorme overlast. Loo kreeg geen tunnel vanwege geldgebrek, maar wil nu wel de brug zo optimaal mogelijk ingepast zien, voorzien van maatregelen die de hinder zo veel mogelijk beperken.*

Uiteraard wordt, binnen de daarvoor geldende kaders, gezorgd voor maatregelen die de hinder beperken en de inpassing zo optimaal mogelijk laten zijn. Als er vanuit het referentieontwerp, de contracteisen, maar vooral na gunning en verdere ontwerpdetailering door de opdrachtnemer meer bekend is over het ontwerp, de vormgeving en de inpassing, dan zal dat met de omgeving worden gedeeld.

4.13.40 *De route A12 Duitsland – A15 Nijmegen is vormgegeven als fly-over. Deze route trekt het meeste verkeer. Participant verzoekt RWS te onderzoeken wat het geluidseffect is als deze route op maaiveld of dive-under wordt vormgegeven.*

De vormgeving van het knooppunt Oudbroeken is al in de TN/MER bepaald en in het Standpunt van de minister vastgesteld (2012) en is daarom als uitgangspunt voor het tracébesluit gehanteerd. Het verdiept aanleggen van een verbindingsweg met meerdere rijstroken brengt meer kosten met zich mee dan verdiept aanleggen van een verbindingsweg met één rijstrook. Ook ontstaat er een conflict met de nabij gelegen hoogspanningsmast wanneer de verbindingsweg Tiel – Arnhem hoog aangelegd zou worden.

De geluidproductie van de (hoog gelegen) verbindingsweg Oberhausen – Tiel valt binnen de wettelijke normen. Het knooppunt is conform de modelleringseisen uit het KAOW en het RMG2012 gemodelleerd. Dit houdt in dat de hoogte van het knooppunt en het verder dragen van het geluid in de berekeningen zit. Bovendien zal, bij een ligging van de verbindingsweg A12 Duitsland – A15 Nijmegen op maaiveld, de hoofdrijbanen van de A12 (waarop nog veel meer verkeer zit) hoger gelegd moeten worden, wat een veel grotere geluidproductie geeft.

- 4.13.41 *Participant stelt voor een voorziening voor de bus te realiseren. Het zou een waardevolle aanvulling zijn als het openbaar vervoer gebruik kan maken van het tracé, bijvoorbeeld in de vorm van een aparte busbaan.*

Een aparte busbaan langs het tracé is niet opgenomen in de scope van het project. Het nieuwe tracé van de A15 wordt met 2x2 rijstroken aangelegd, conform de verkeersmodelberekeningen is dat voldoende om files te voorkomen. Een aparte busbaan heeft nut wanneer er op een traject regelmatig files staan en de bus over de busbaan een vrije doorgang heeft. Indien openbaar busvervoer in de toekomst van het nieuwe tracé gebruik gaat maken, dan zal dat over de rijbaan tussen het reguliere verkeer zijn. Aanleg van een aparte busbaan langs het tracé brengt aanzienlijke extra kosten met zich mee.

- 4.13.42 *Participant verzoekt RWS de tunnelvariant tussen het Pannerdensch Kanaal en de snelweg te onderzoeken op onder meer milieu, gezondheid, landschap en leefmilieu.*

In het kader van de startnotitie is een zeer lange tunnel tussen het Pannerdensch kanaal en de A12 in beeld geweest (op het Rijnstrangentracé). Vanwege de kosten bleek dit geen reëel alternatief; daarom is dit niet verder onderzocht.

- 4.13.43 *Participant heeft een aantal vragen ten aanzien van de uitvoering van een tunnel/brug:*

- *Is het mogelijk de hellingen van een brug/tunnel uit te voeren met wegdekverwarming, ter voorkoming van gladheid? Eventueel kan de teruggewonnen tunnelwarmte hiervoor worden ingezet.*
- *Zijn er in het kader van duurzaamheid mogelijkheden om energie terug te winnen uit de voegovergangen of warmte uit asfalt te winnen?*

In de toelichting bij het (ontwerp)tracébesluit is beschreven onder 2.10 dat het duurzaam bouwenbeleid van toepassing is op het ViA15-project. In het kader van de contractvoorbereiding wordt nader verkend hoe duurzaamheid binnen het project kan worden vormgegeven.

4.14 Effecten algemeen

- 4.14.1 *De A15 levert geen enkele bijdrage aan de klimaatdoelstelling.*

Het tracébesluit heeft geen specifieke klimaatdoelstelling. Het Rijk heeft beleid gericht op duurzaam bouwen (DuBo), dat van toepassing is op dit project. Duurzaam bouwen (DuBo) is gericht op klimaatbeleid, materialenbeleid en gezondheidsaspecten. Bij klimaatbeleid gaat het om energiebesparingsmaatregelen die de uitstoot van CO₂ bij gebouwen en bouwwerken verlagen. Materiaalkeuzes zijn erop gericht minder grondstoffen te gebruiken die schadelijke effecten hebben op milieu en gezondheid. Er is geen norm voor koolstofdioxide (CO₂) opgenomen in de Wet milieubeheer; de aanpak van CO₂ vindt plaats op landelijk niveau. Over de reductie van CO₂-emissies zijn internationale afspraken gemaakt.

- 4.14.2 *Diverse partijen werken samen om van de A15 de eerste duurzame snelweg ter wereld te maken. Hiervoor wordt het tracé voorzien van voorzieningen die lokaal stroom opwekken door wind en zon. In het ontwerp-tracébesluit komen dergelijke voorzieningen niet aan de orde. Wel wijst het ontwerp-tracébesluit uit dat het beleid gericht op duurzaam bouwen (DuBo) van toepassing is op dit project. Participanten zien nog veel meer kansen voor duurzaamheid. In hoeverre wordt geprobeerd van de A15 een echt duurzame snelweg te maken? Is het bijvoorbeeld mogelijk duurzame voorzieningen aan te brengen op geluidschermen?*

Het 'duurzaam bouwen beleid' is op dit project van toepassing. Duurzaamheid is een vast onderdeel van de uitbestedingen van Rijkswaterstaat. De exacte uitwerking hiervan heeft plaats in de fase van de contractvoorbereiding en is op dit moment nog niet bekend.

- 4.14.3 *De infrastructuur in Nederland wordt steeds voller en drukker. In Lingewaard is nog rust en ruimte te vinden. Dat gaat met de komst van de A15 definitief veranderen.*

Het is onvermijdelijk dat de belevingswaarde van het woon- en leefgebied door de aanleg van de snelweg wordt verminderd. Door een goede vormgeving en inpassing van het wegontwerp worden negatieve effecten op de beleving zoveel mogelijk beperkt. Hiervoor is het Landschapsplan opgesteld (bijlage 5). De milieugevolgen van de aanleg en ingebruikname van de A15 zijn voor verschillende onderdelen (waaronder geluid, lucht, ecologie, water en veiligheid) beschreven en beoordeeld in diverse deelrapporten. Zie hiervoor de bijlagen bij het tracébesluit. De toetsing heeft volgens een wettelijk kader plaatsgevonden. Daar waar maatregelen noodzakelijk zijn om de milieugevolgen te beperken, zijn deze opgenomen in het besluit met toelichting.

- 4.14.4 *Er zal zeker hinder zijn door alle extra verlichting en het verkeer op de op- en afritten. Participant gaat ervan uit dat een onafhankelijk bureau dit onderzoekt zoals eerder is aangegeven. En dat er waar nodig voorzieningen voor zijn huis en grond komen. Komt er extra beplanting om wat verlichting te dempen?*

De kruispunten van de toe- en afritten A15 naar/van de N839 (aansluiting Bemmell) worden voorzien van verlichting, net zoals de bestaande N839. Er zijn geen extra voorzieningen in het tracébesluit opgenomen ten behoeve van de benoemde woning en/of perceel. De aansluiting wordt beplant met bomen in bloemrijk gras, hiermee aansluitend bij de sfeer van Park Lingezegen. Ook aan de buitenzijde van de aansluiting worden bomen geplant. Hiermee zal de lichtverstoring enigszins worden beperkt.

- 4.14.5 *Participant verwacht dat de inbraakgevoeligheid van zijn woning door het project wordt vergroot, omdat de Den Oldenhoek in de nieuwe situatie vlak langs zijn huis komt te liggen.*

De inbraakgevoeligheid van een pand is afhankelijk van vele factoren. Het klopt dat de Den Oldenhoek in de toekomstige situatie dichterbij de woning van participant komt te liggen. Maar ook in de nieuwe situatie is er sprake van een buffer bestaande uit akker en weiland tussen de woning en de Den Oldenhoek. Een sloot vormt daarbij de erfscheiding, net als in de huidige situatie.

- 4.14.6 *In het ontwerptracébesluit wordt aangegeven dat agrarisch verkeer geen gebruik mag maken van de verbinding over/onder het Pannerdensch Kanaal. Zij zijn aangegeven op de huidige pontjes. Op welke wijze wordt het bestaan van de pontjes gewaarborgd als het verkeer gebruik gaat maken van de doorgetrokken A15?*

Rijkswaterstaat heeft geen zeggenschap over de bestaande pontveren over het Pannerdensch Kanaal. Rijkswaterstaat gaat er bij de planvorming van uit dat bestaande verbindingen gehandhaafd worden. Dat geldt ook voor de pontveren Het Looweer en Doornenburgse veer.

5 Zienswijzen werkzaamheden

5.1 Planning

5.1.1 *Is al duidelijk wanneer de werkzaamheden starten en in welke volgorde de werkzaamheden worden opgepakt? Begint de aannemer met de A12? Wanneer wordt Griethse Poort gesloten? Een zorgvuldige volgorde draagt bij aan het terugdringen van de overlast en het bevorderen van de (verkeers)doorstroming. Wordt over de planning/volgorde iets opgenomen in de aanbestedingsvoorwaarden?*

De realisatie van het project ViA15 gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. Bij die contractvorm past in principe niet dat de opdrachtgever een voorgeschreven fasering (planning en volgorde) of bepaalde wijze van de uitvoering oplegt aan de opdrachtnemer (aannemer). Meer details over bijvoorbeeld planning en bouwmethode worden bekend bij start uitvoering.

Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden maken zich zorgen over de overlast die gepaard gaat met de doortrekking en verbreding van de A15/A12. De minister is zich hiervan bewust. Feit is dat een groot infrastructureel project als dit niet kan worden uitgevoerd zonder overlast voor de omgeving. Maar er zijn allerlei manieren om de hinder zo beperkt mogelijk te houden. Beperking van de bouwhinder weegt dan ook zwaar mee bij de keuze voor de aannemer die het project gaat uitvoeren.

5.1.2 *Door zo snel mogelijk te starten met de aanplant van bomen en planten op plekken waar geen werkzaamheden plaatsvinden, wordt het draagvlak bij omwonenden voor het project bevorderd.*

De realisatie van het project ViA15 (inclusief uitvoering van het Landschapsplan) gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. Bij die contractvorm past in principe geen voorschrijving van fasering of bepaalde wijze van de uitvoering door de opdrachtgever aan de opdrachtnemer (aannemer). De aannemer bepaalt dus ook zelf de volgorde van uitvoering van het Landschapsplan.

5.1.3 *Voor de economische ontwikkeling van bedrijventerrein Zevenaar Oost is de aansluiting Zevenaar Oost van groot belang. In de aanvullende bestuursovereenkomst is aangegeven dat het project A15/A12 is vertraagd. Participant betreurt dat, en verzoekt RWS om in de aanbestedingsvoorwaarden op te nemen dat de aannemer als eerste de aansluiting Zevenaar Oost realiseert. Participant verwijst naar de brief van 23 mei 2012, kenmerk ONT/RU/IvB/JH, registratie U12.002527.*

De realisatie van het project ViA15 gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. Bij die contractvorm past in principe niet dat de opdrachtgever een voorgeschreven fasering (planning en volgorde) of bepaalde wijze van de uitvoering oplegt aan de opdrachtnemer (aannemer). De zorgen van participant met betrekking tot de bereikbaarheid van Zevenaar Oost zijn inmiddels bestuurlijk besproken.

5.1.4 *Participant vraagt aandacht voor de fasering van het project. Specifieke aandachtspunten zijn:*

- *borgen van veiligheid zowel tijdens de uitvoering als in de veiligheidsregio voor hulpdiensten;*

- *netwerkplanning (samenhang met andere infrastructurele projecten);*
- *nauwe betrokkenheid bij provinciaal inpassingsplan zodat bereikbaarheid is gegarandeerd en overlast wordt beperkt.*

De realisatie van het project ViA15 gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. Bij die contractvorm past in principe niet dat de opdrachtgever een voorgeschreven fasering (planning en volgorde) of bepaalde wijze van de uitvoering oplegt aan de opdrachtnemer (aannemer). Er worden hoge eisen gesteld aan veiligheid, in de meest brede zin. Er worden eisen gesteld aan een zo veilig mogelijk te gebruiken weg (constructieve veiligheid) en aan de veiligheid van gebruikers, omwonenden en werknemers. Rijkswaterstaat ziet er op toe dat deze eisen worden nageleefd. Rijk en provincie streven er gezamenlijk naar dat de procedures van vaststelling van tracébesluit en van inpassingsplan zoveel als mogelijk op elkaar zijn afgestemd.

- 5.1.5 *Het ontwerptracébesluit schrijft maatregelen voor die de vrijheid van de aannemer beperken. Zoals de keuze voor een bepaald soort asfalt. Participant vindt dit niet passend in het kader van DBFM, en verzoekt RWS om geen maatregelen op te nemen maar het doel te formuleren.*

In het (ontwerp)tracébesluit worden alleen maatregelen opgenomen die volgens geldende wet- en regelgeving nodig zijn. Deze wetgeving geldt óók voor de uitvoeringsaannemer. Een bepaald soort asfalt (dubbellaags zoab) is als maatregel opgenomen om te kunnen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving voor geluid.

- 5.1.6 *Marktpartijen bepalen hoofdzakelijk welke technieken voor de aanleg van de tunnelbakken worden toegepast. Participant wil daarom tijdens het aanbestedingsproces geïnformeerd blijven, om te voorkomen dat men voor voldongen feiten wordt gesteld.*

De realisatie van het project ViA15 gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. Bij die contractvorm past in principe niet dat de opdrachtgever een voorgeschreven fasering (planning en volgorde) of bepaalde wijze van de uitvoering oplegt aan de opdrachtnemer (aannemer). Tijdens het aanbestedingsproces is er geen contact tussen gegadigden (marktpartijen) en omgeving en kan er niet extern inhoudelijk gecommuniceerd worden over het proces. Wel blijft Rijkswaterstaat de omgeving informeren over (de voortgang) van het proces.

- 5.1.7 *De watergang Zevenaarse Wetering moet verlegd worden en zal gelegd worden op delen van percelen die eigendom van participant zijn. In de toelichting bij het ontwerptracébesluit is niet opgenomen hoe en wanneer deze verlegging wordt uitgevoerd. Participant wil gewaarborgd zien dat de werkzaamheden voor het tracé en het verleggen van de Zevenaarse Wetering integraal worden uitgevoerd, zodat er zo min mogelijk overlast en schade is voor participant. Participant vraagt zich ook af wat de verlegging van de Zevenaarse Wetering naar zijn percelen betekent voor de rest van zijn percelen. Deze percelen komen straks aan een leggerwatergang te liggen met bijbehorende functie t.a.v. waterafvoer.*

De realisatie van het project ViA15 gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. Bij die contractvorm past in principe niet dat de opdrachtgever een voorgeschreven fasering (planning en volgorde) of bepaalde wijze van de uitvoering oplegt aan de opdrachtnemer (aannemer). Meer details over bijvoorbeeld planning en bouwmethodologie worden bekend bij start uitvoering.

Voor de uitvoering van een infrastructureel project is het soms nodig om gronden aan te kopen. Rijkswaterstaat probeert er altijd minnelijk uit te komen met de eige-

naar. Dat lukt helaas niet altijd, wat uiteindelijk kan leiden tot onteigening. De bevoegdheid om te onteigenen is een vergaande ingreep, die altijd met de grootste zorgvuldigheid wordt uitgevoerd en waarbij nooit meer dan strikt noodzakelijk voor onteigening wordt aangewezen. Alle gevolgen van de ontneming van de eigendom (ook als die nodig zijn voor de verlegging van de watergang), ook voor de bedrijfsvoering, worden in de schadeloosstelling meegenomen.

5.2 Hinder tijdens de bouw

5.2.1 *Participant vreest voor overlast van bouwverkeer en permanent sluipverkeer in het gebied. Dit heeft gevolgen voor de doorstroming en (verkeers)veiligheid. Participant wil graag gedetailleerde informatie ontvangen over hoe de routes voor het bouwverkeer zijn voorzien en hoe daarmee de overlast tot een minimum beperkt kan blijven. Worden lokale wegen en dorpskernen ontzien? Is aan- en afvoer over water een optie?*

Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden maken zich zorgen over de overlast die gepaard gaat met de doortrekking en verbreding van de A15/A12. De minister is zich hiervan bewust. Feit is dat een groot infrastructureel project als dit niet kan worden uitgevoerd zonder overlast voor de omgeving. Maar er zijn allerlei manieren om de hinder zo beperkt mogelijk te houden. Rijkswaterstaat laat beperking van de bouwhinder dan ook zwaar meewegen bij de keuze voor de aannemer die het project gaat uitvoeren.

De realisatie van het project ViA15 gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. Bij die contractvorm past in principe niet dat de opdrachtgever een voorgeschreven fasering (planning en volgorde) of bepaalde wijze van de uitvoering oplegt aan de opdrachtnemer (aannemer).

Rijkswaterstaat hanteert als uitgangspunt dat bouwverkeer van en naar de bouwlocaties wordt afgewikkeld via de snelweg. Sommige delen van het bouwterrein zijn niet rechtstreeks via de snelweg te bereiken of te verlaten. In die gevallen kan bouwverkeer over het lokale wegennet worden afgewikkeld. Rijkswaterstaat maakt hierover afspraken met provincie en gemeenten. De aannemer maakt in het kader van de vergunningverlening afspraken met gemeenten en provincie over bouwverkeer. Bewoners en andere belanghebbenden worden uiteraard tijdig geïnformeerd. De aannemer dient de werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor weggebruikers, omwonenden en andere belanghebbenden zo veel mogelijk beperkt blijft en dat leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en bedrijfsvoering zijn gewaarborgd. Meer details over hoe de aannemer dit invult, worden bekend bij de start uitvoering.

5.2.2 *Participant vreest enorme en langdurige overlast tijdens de bouwperiode. Hij zal om moeten rijden, met als gevolg een langere reistijd en extra kosten.*

Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden maken zich zorgen over de overlast die gepaard gaat met de doortrekking en verbreding van de A15/A12. De minister is zich hiervan bewust. Feit is dat een groot infrastructureel project als dit niet kan worden uitgevoerd zonder overlast voor de omgeving. Maar er zijn allerlei manieren om de hinder zo beperkt mogelijk te houden. Rijkswaterstaat laat beperking van de bouwhinder dan ook zwaar meewegen bij de keuze voor de aannemer die het project gaat uitvoeren.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 5.2.3 *Participant wil tijdig geïnformeerd worden over verkeershinder tijdens bouwfase project, zodat zij de bij haar aangesloten bedrijven tijdig kan informeren.*

In het contract wordt als eis meegenomen dat de aannemer een communicatieplan opstelt. Ook worden in het contract eisen opgenomen voor het moment waarop de aannemer communiceert voorafgaand aan werkzaamheden. Dit alles om te zorgen dat een ieder tijdig op de hoogte is van de werkzaamheden en hier ook rekening mee kan houden.

- 5.2.4 *Zoals aangegeven in het ontwerptracébesluit zal de realisatie van project ViA15 hinder tot gevolg hebben voor zowel omwonenden en bedrijven als weggebruikers. Om de hinder te beperken, zijn in het ontwerptracébesluit maatregelen benoemd. Participant hecht eraan dat bestaande wegen in de regio zo veel mogelijk worden ontzien voor de afwikkeling van bouwverkeer en/of omleidingsroutes. Hierover wil participant met RWS en provincie afspraken maken voordat de aanbesteding van het project wordt gestart. Bijvoorbeeld rond fasering, routes en afstemming met andere projecten en evenementen.*

De realisatie van het project ViA15 gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. Bij die contractvorm past in principe niet dat de opdrachtgever een voorgeschreven fasering (planning en volgorde) of bepaalde wijze van de uitvoering oplegt aan de opdrachtnemer (aannemer). Meer details over bijvoorbeeld planning en bouwmethode worden bekend bij start uitvoering. Rijkswaterstaat hanteert als uitgangspunt dat bouwverkeer van en naar de bouwlocaties wordt afgewikkeld via de snelweg. Sommige delen van het bouwterrein zijn niet rechtstreeks via de snelweg te bereiken of te verlaten. In die gevallen kan bouwverkeer over het lokale wegennet worden afgewikkeld. Rijkswaterstaat maakt hierover afspraken met provincie en gemeenten. De aannemer maakt in het kader van de vergunningverlening afspraken met gemeenten en provincie over bouwverkeer.

- 5.2.5 *Hoe zit het met bereikbaarheid van woningen, bedrijfspanden en agrarische grond tijdens de bouwwerkzaamheden? Worden wandel- en fietsroutes geblokkeerd?*

In de aanbesteding wordt er bij de aannemer op aangedrongen dat hinder wordt beperkt, al is overlast tijdens de uitvoering helaas niet uit te sluiten. Hieronder wordt ook verstaan de bereikbaarheid van erven en routes. De geselecteerde aannemer maakt afspraken met beheerders en direct betrokkenen over hoe de bereikbaarheid kan worden gegarandeerd, waarbij ook moet worden gekeken naar de flexibiliteit die binnen deze afspraken is te realiseren. Het kan namelijk voorkomen dat in het kader van een goede logistiek en de wens om hinder en overlast voor de omgeving te minimaliseren het juist de voorkeur verdient over te gaan tot bijvoorbeeld tijdelijke of gedeeltelijke afsluitingen. De afspraken hieromtrent worden opgenomen in het contract. Mochten er afwijkingen nodig zijn, dan zal dat alleen geschieden in overleg met de betreffende beheerder.

De aannemer is, kortom, verplicht om in contact te treden met belanghebbenden in de omgeving om hier definitieve afspraken over te maken voor de start van uitvoering. Meer details zullen pas bij de start van uitvoering bekend worden.

- 5.2.6 *Voor verbreding A12 zal het Hazenpad moeten worden verlegd. Participant maakt zich zorgen over bereikbaarheid van zijn varkenshouderij/bedrijf en omliggende landbouwgronden tijdens de werkzaamheden. Participant eist dat éérs het ver-*

nieuwe Hazenpad wordt aangelegd voordat de huidige weg wordt verwijderd en wil hierover harde toezeggingen krijgen.

De realisatie van het project ViA15 gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. Bij die contractvorm past in principe niet dat de opdrachtgever een voorgeschreven fasering (planning en volgorde) of bepaalde wijze van de uitvoering oplegt aan de opdrachtnemer (aannemer). Meer details over bijvoorbeeld planning en bouwmethode worden bekend bij start uitvoering. De geselecteerde aannemer is straks verantwoordelijk voor het bouwproces en de werkwijze. De aannemer dient de werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor weggebruikers, omwonenden en andere belanghebbenden zo veel mogelijk beperkt blijft en dat leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en bedrijfsvoering zoveel mogelijk zijn gewaarborgd. Daar waar leefbaarheid, bereikbaarheid, bedrijfsvoering of veiligheid van belanghebbenden worden beïnvloed, is de aannemer verplicht om met deze belanghebbenden af te stemmen bij de (start van de) uitvoering. Meer details hierover worden bekend bij de start uitvoering.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

5.2.7 *Is er al zicht op de hinderreductie tijdens de werkzaamheden? De Betuweroute heeft veel en langdurig overlast met zich meegebracht. Participanten vrezen opnieuw een jarenlange bouwput. Welke maatregelen worden genomen om de overlast voor bewoners en weggebruikers zo veel mogelijk te beperken? Denk aan geluids- en trillingsoverlast en stofoverlast.*

Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden maken zich zorgen over de overlast die gepaard gaat met de doortrekking en verbreding van de A15/A12. De minister is zich hiervan bewust. Feit is dat een groot infrastructureel project als dit helaas niet kan worden uitgevoerd zonder overlast voor de omgeving. Maar er zijn allerlei manieren om de hinder zo beperkt mogelijk te houden. Rijkswaterstaat laat beperking van de bouwhinder zwaar meewegen bij de keuze voor de aannemer die het project gaat uitvoeren. De aannemer is straks verantwoordelijk voor het bouwproces en de werkwijze. Rijkswaterstaat stelt als eis dat de aannemer in een vroeg stadium aangeeft hoe hij de risico's (geluid, trillingen, e.d.) voor kwetsbare objecten zoals huizen en waterkeringen gaat beheersen. Uiteraard moet de aannemer ook voldoen aan de wettelijke normen die gelden voor overlast tijdens bouwwerkzaamheden.

In algemene zin geldt dat de aannemer de werkzaamheden zodanig moet uitvoeren dat de hinder voor weggebruikers, omwonenden en andere belanghebbenden zo veel mogelijk beperkt blijft en dat leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en bedrijfsvoering zoveel mogelijk zijn gewaarborgd. Daar waar leefbaarheid, bereikbaarheid, bedrijfsvoering of veiligheid van belanghebbenden worden beïnvloed, is de aannemer verplicht om met deze belanghebbenden af te stemmen bij de (start van de) uitvoering. Meer details hierover worden bekend bij de start uitvoering.

5.2.8 *Participant verwacht veel (geluids)overlast van de werkzaamheden. Stelt Rijkswaterstaat tijdsvensters vast waarbinnen gewerkt mag worden? Wordt er gewerkt met 'stil' materieel?*

De realisatie van het project ViA15 gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. Bij die contractvorm past in principe niet dat de opdrachtgever een voorgeschreven fasering (planning en volgorde) of bepaalde wijze van de uitvoering oplegt aan de opdrachtnemer (aannemer). Meer details over bijvoorbeeld planning en bouwmethode worden bekend bij start uitvoering. De geselecteerde aannemer is straks verantwoordelijk voor het bouwproces en de werkwijze. De aannemer dient de werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor weggebruikers, omwonenden en andere belanghebbenden zo veel mogelijk beperkt blijft en dat leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en bedrijfsvoering zijn gewaarborgd. Meer details hierover worden bekend bij de start uitvoering.

5.2.9 *Participant pleit voor geboorde palen voor de fundering van de brug. Heien is geen optie, vanwege de geluidsoverlast en trillingen die dit met zich meebrengt.*

Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden maken zich zorgen over de overlast die gepaard gaat met de doortrekking en verbreding van de A15/A12. De minister is zich hiervan bewust. Feit is dat een groot infrastructureel project als dit niet kan worden uitgevoerd zonder overlast voor de omgeving. Maar er zijn allerlei manieren om de hinder zo beperkt mogelijk te houden. Rijkswaterstaat laat beperking van de bouwhinder dan ook zwaar meewegen bij de keuze voor de aannemer die het project gaat uitvoeren.

De realisatie van het project ViA15 gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. Bij die contractvorm past in principe niet dat de opdrachtgever een voorgeschreven fasering (planning en volgorde) of bepaalde wijze van de uitvoering oplegt aan de opdrachtnemer (aannemer). Meer details hierover worden bekend bij start uitvoering.

5.2.10 *Participant voorziet dat zijn dieren (rundvee, pluimvee) last zullen ondervinden van de werkzaamheden en later van het verkeer.*

Wanneer er tijdens de bouw schade ontstaat kan dit worden gemeld bij het in te richten schademeldpunt. Voor de start van de werkzaamheden wordt hierover meer bekend gemaakt.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

5.2.11 *Worden tijdens de bouw noodvoorzieningen getroffen voor behoud van voldoende grondwaterpeil enerzijds en voldoende waterafvoer anderzijds? Participant voorziet ook problemen tijdens de bouw wanneer er stof van de bouwstrook op de gewassen waait.*

De aannemer kiest een werkmethode. Hiervoor moet hij een vergunning aanvragen bij het bevoegd gezag, in dit geval het waterschap. Het waterschap zal de methode beoordelen op mogelijke effecten op het grondwaterpeil en voorgestelde beheersmaatregelen. Alleen als de methode aan de gestelde eisen voldoet, zal het waterschap een vergunning verlenen. Op het moment dat er als gevolg van de werkzaamheden stof op landbouwgronden terechtkomt en hierdoor schade ontstaat aan gewassen, kan dit worden gemeld bij het in te richten schademeldpunt. Voor de start van de werkzaamheden wordt hierover meer bekend gemaakt.

5.2.12 *Zijn er tijdens de werkzaamheden grote veranderingen in de grondwaterstand? Zijn deze veranderingen van invloed op de aanwezige bebouwing en teelten?*

Voor de aanleg van de verdiepte ligging kan sprake zijn van gecontroleerde wateronttrekkingen. De mate van wateronttrekkingen wordt uiteindelijk bepaald door de bouwmethode van de aannemer.

De geselecteerde aannemer kiest een werkmethode. Hiervoor moet hij een vergunning aanvragen bij het bevoegd gezag, in dit geval het waterschap. Het waterschap zal de methode beoordelen op mogelijke effecten op het grondwaterpeil en voorgestelde beheersmaatregelen. Alleen als de methode aan de gestelde eisen voldoet, zal het waterschap een vergunning verlenen. Wanneer er tijdens de bouw schade ontstaat kan dit worden gemeld bij het in te richten schademeldpunt. Voor de start van de werkzaamheden wordt hierover meer bekend gemaakt.

5.2.13 *De brug moet trillingsarm worden aangelegd vanwege de spoortunnel. In het ontwerp tracébesluit wordt over het hoofd gezien dat de trillingen die door (aanleg van) de brug worden veroorzaakt, grote gevolgen kunnen hebben voor het bedrijfsproces van de nabijgelegen steenfabriek. De oven waarin de stenen worden gebakken is extreem gevoelig voor trillingen. De bijzondere constructie verdraagt geen enkele verzakking; iedere verzakking die bijvoorbeeld als gevolg door trillingen door de aanleg ontstaat brengt aanzienlijke schade met zich mee (warmtelekken, stagnatie bedrijfsvoering).*

Rijkswaterstaat is bekend met de specifieke situatie van participant. De realisatie van het project ViA15 gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. De aannemer wordt daarmee verantwoordelijk voor het bouwproces en de werkwijze van bouwen. De aannemer dient de werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor weggebruikers, omwonenden en andere belanghebbenden zo veel mogelijk beperkt blijft en dat leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en bedrijfsvoering zijn gewaarborgd. Daar waar leefbaarheid, bereikbaarheid, bedrijfsvoering of veiligheid van belanghebbenden worden beïnvloed, is de aannemer verplicht om met deze belanghebbenden (dus ook met de steenfabriek) af te stemmen bij de (start van de) uitvoering. Meer details hierover worden bekend bij de start uitvoering.

Rijkswaterstaat inventariseert voorafgaand aan de aanbesteding de (potentiële) effecten en risico's op de omgeving. De aannemer moet tijdens de aanbesteding aantonen hoe hij met deze effecten en risico's denkt om te gaan. De geselecteerde aannemer laat voor start van de werkzaamheden door een onafhankelijk gecertificeerd expert een risicocontour bepalen, gebaseerd op de uiteindelijk gekozen bouwmethode en de bodemgesteldheid. Op basis van deze risicocontour bepaalt de aannemer welke maatregelen worden ingezet om schade te voorkomen of te beperken. Specifiek voor trillingen geldt dat deze binnen de risicocontour worden gemonitord conform de SBR meet- en beoordelingsrichtlijn en dat voorafgaand aan de werkzaamheden wordt beoordeeld in hoeverre bebouwing en apparatuur gevoelig is voor trillingen. Op basis van de uitkomst kan de werkwijze indien nodig worden aangepast.

De aannemer is ook verplicht om door een onafhankelijk gecertificeerd expert vooropnames te laten uitvoeren bij woningen, bedrijfspanden en andere objecten die binnen de risicocontouren liggen. Op basis van deze vooropnames wordt per object een rapportage opgesteld, bestaande uit een bouwkundige beschrijving en foto's van de staat van het object. Met deze vooropnames wordt de uitgangssituatie van het object vastgelegd. De informatie in de vooropnames is belangrijk om de effecten en/of risico's te kunnen monitoren. Zowel de rapportage van de risicocontour als de rapportage van de vooropname worden beschikbaar gesteld aan belanghebbenden.

5.2.14 *Mogelijk worden in het tracébesluit gronden langs het tracé aangewezen als tijdelijke bouw-/opslagplaatsen. Dit kan direct invloed hebben op het woongenot*

van aanwonenden. Wordt hiermee rekening gehouden door deze plaatsen niet te situeren bij dichtbebouwd gebied maar te kiezen voor rustiger gelegen buitengebied? Kan worden gegarandeerd dat een bouw-/opslagplaats niet nabij Diesfeldt (de woonwijk van participant) komt?

De planologische basis voor werkterreinen ligt in het tracébesluit. De aannemer bepaalt de locatie van de werkterreinen, waarvan opslag een onderdeel is. De werkterreinen die in het tracébesluit zijn opgenomen zijn voornamelijk bedoeld om het werk te kunnen uitvoeren (zoals langs de verdiepte ligging, brug en om een bypass voor het verkeer te kunnen aanleggen).

Tijdelijke opslagruimte, werkruimtes en depots zal de aannemer zelf regelen; hierover maakt hij met de eigenaren van de percelen afspraken.

5.2.15 *De bouwtijd van het eventuele tracé zal jaren in beslag nemen en de bouw brengt veel overlast met zich mee. Participant verzoekt RWS om, rekening houdend met de overheersende windrichting, aan te geven of er sprake is van overschrijding van normen voor bijvoorbeeld geluid en fijn stof. Welke maatregelen worden genomen om overlast te beperken? Hoe wordt dat gemonitord? Zijn deze gegevens toegankelijk?*

Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden maken zich zorgen over de overlast die gepaard gaat met de doortrekking en verbreding van de A15/A12. De minister is zich hiervan bewust. Feit is dat een groot infrastructureel project als dit niet kan worden uitgevoerd zonder overlast voor de omgeving. Maar er zijn allerlei manieren om de hinder zo beperkt mogelijk te houden. Rijkswaterstaat laat beperking van de bouwhinder dan ook zwaar meewegen bij de keuze voor de aannemer die het project gaat uitvoeren.

De realisatie van het project ViA15 gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. De geselecteerde aannemer is straks verantwoordelijk voor het bouwproces en de werkwijze. De aannemer dient de werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor weggebruikers, omwonenden en andere belanghebbenden zoveel mogelijk beperkt blijft en dat leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en bedrijfsvoering zijn gewaarborgd. De aannemer moet ook een monitoringsplan opstellen. Meer details hierover worden bekend bij de start van de werkzaamheden.

De gemeente is bevoegd gezag als het gaat om het bewaken van genoemde normen tijdens de bouw. Daarvoor beschikt de gemeente over de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). De circulaire bouwlawaai, die van toepassing is voor geluid en trillingen, kan daarbij als handvat dienen. Bij de uitvoering zal de aannemer aan deze regelgeving moeten voldoen en zo nodig vergunningen en ontheffingen in dat kader aan moeten vragen.

Op fijn stof wordt tijdens de bouw niet getoetst. Het tracébesluit moet voldoen aan de regelgeving/normen op het gebied van geluid en fijn stof. Indien nodig zijn daarvoor maatregelen opgenomen in het tracébesluit, die uitgevoerd moeten worden.

5.2.16 *Er moeten richtlijnen worden opgesteld om vernieling en verstoring door werkverkeer in de uiterwaarden te minimaliseren*

De aannemer dient aan geldende wet- en regelgeving te voldoen, zowel publiek- als privaatrechtelijk. Publiekrechtelijk dient de aannemer te beschikken over de juiste vergunningen en ontheffingen die hij onder andere ook voor het werken in de uiterwaarden dient aan te vragen. Privaatrechtelijk dient de aannemer te voldoen aan alle contractuele verplichtingen en in het algemeen zich te onthouden van onrechtmatig handelen.

5.2.17 *Wie is de verantwoordelijke instantie bij klachten en afhandeling daarvan tijdens de aanleg van de A15?*

De nog te selecteren aannemer is verantwoordelijk voor de afhandeling van klachten die te maken hebben met de werkzaamheden of de communicatie daarover. Dit gebeurt volgens een vooraf opgesteld en door Rijkswaterstaat getoetst klachtenprotocol. Uitgangspunt is dat elke klacht zo snel als mogelijk in behandeling wordt genomen en dat er maatregelen worden genomen om de oorzaak van de klacht te verhelpen.

Soms is een klacht niet te verhelpen. In dat geval moet de aannemer degene die de klacht heeft ingediend informeren over het feit dat er geen maatregelen worden genomen en waarom niet. De aannemer is verplicht om elke klacht te registreren, inclusief een beschrijving van het antwoord richting indiener en ondernomen stappen.

Wanneer er tijdens de bouw schade ontstaat kan dit worden gemeld bij het in te richten schademeldpunt. Voor de start van de werkzaamheden wordt hierover meer bekend gemaakt.

5.2.18 *Er moet een onafhankelijk persoon of instantie aangesteld worden die de werkzaamheden tijdig stil kan leggen bij calamiteiten of overschrijding van de normen.*

De wegbeheerder, in dit geval Rijkswaterstaat, heeft deze bevoegdheid als het gaat om calamiteiten op de weg (bv in kader van (verkeers)veiligheid).. Overschrijding van normen in het contract wordt gehandhaafd door de opdrachtgever (Rijkswaterstaat). Als het gaat om om gezond en veilig werken (oa arbeidsveiligheid) is Inspectie SZW (voorheen Arbeidsinspectie) de instantie die de bouw kan stilleggen.

De gemeente is bevoegd gezag als het gaat om het bewaken van de normen tijdens de bouw. Daarvoor beschikt de gemeente over de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). De circulaire bouwlawaai, die van toepassing is voor geluid en trillingen, kan daarbij als handvat dienen. Bij de uitvoering zal de aannemer aan deze regelgeving moeten voldoen en zo nodig vergunningen en ontheffingen in dat kader aan moeten vragen.

5.3 Schade tijdens de bouw

5.3.1 *De kans bestaat dat werkzaamheden, bouwverkeer en/of grondwateronttrekking scheuren/verzakkingen veroorzaken aan woningen en andere panden in het gebied. Hoe wordt dit voorkomen? De Rijksoverheid moet zorgen voor een nulmeting voordat de werkzaamheden starten zodat er achteraf geen onduidelijkheid ontstaat over schade.*

Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden maken zich zorgen over de overlast die gepaard gaat met de doortrekking en verbreding van de A15/A12. De minister is zich hiervan bewust. Feit is dat een groot infrastructureel project als dit niet kan worden uitgevoerd zonder overlast voor de omgeving. Dat er schade optreedt is niet volledig uit te sluiten, ondanks de maatregelen die worden getroffen om effecten en risico's te beperken. Rijkswaterstaat laat beperking van bouwhinder zwaar meewegen bij de keuze voor de aannemer die het project gaat uitvoeren.

Het is in ieders belang dat eventuele schade snel en adequaat wordt hersteld. Voor schade geleden ten gevolge van de uitvoering van de bouwwerkzaamheden van het project geldt dat de aannemer verantwoordelijk is voor schade die voortvloeit uit zijn werkzaamheden.

Bij de aannemer wordt aangedrongen op het beperken van hinder en schade. Zo wordt de opdrachtnemer tijdens de aanbesteding gestimuleerd de bouwhinder te

minimaliseren (alhoewel enige overlast natuurlijk niet kan worden uitgesloten). Het proces van schademelding en –afhandeling zal een belangrijke criterium zijn in de aanbesteding. De aannemer dient de werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor weggebruikers, omwonenden en andere belanghebbenden zoveel mogelijk beperkt blijft en dat leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en bedrijfsvoering zijn gewaarborgd. De aannemer moet hiervoor ook een monitoringsplan opstellen.

Rijkswaterstaat inventariseert voorafgaand aan de aanbesteding de (potentiële) effecten en risico's op de omgeving. De aannemer moet tijdens de aanbesteding aantonen hoe hij met deze effecten en risico's denkt om te gaan.

In het contract met de geselecteerde aannemer wordt de verplichting opgenomen dat hij voor start van de werkzaamheden door een onafhankelijk, gecertificeerd expert de effecten en risico's op de omgeving van de werkzaamheden laat inventariseren. Op basis van ten minste de gekozen bouwmethode (en wijze van onderhoud) en de bodemgesteldheid moet de aannemer een risicocontour bepalen en up-to-date laten houden door deze expert. Gebouwen binnen de risicocontour krijgen een vooropname ('nulmeting') die wordt uitgevoerd door een onafhankelijk, gecertificeerd bureau. De nulmeting bestaat uit een beschrijving en foto's van de staat van het gebouw en. Zowel het rapport van de risicocontour als het rapport van de bouwkundige vooropname, inclusief foto's, wordt beschikbaar gesteld aan belanghebbenden.

5.3.2

Uit eerder infrastructurele projecten is gebleken dat er dingen kunnen misgaan. Daarbij is achteraf een causaal verband met het project moeilijk te bewijzen. Bijvoorbeeld de verzakkingen in Zevenaar t.g.v. aanleg van de tunnel voor de Betuwe-route. Daarom vindt participant het belangrijk om voor start van de werkzaamheden de stand van zaken in kaart te brengen en nulmetingen uit te voeren voor:

- *Huidige gemiddelde geluidsuitstoot zoals deze in Loo en omgeving wordt ervaren;*
- *Gezondheidstoestand bewoners, om effecten van fijnstof en uitlaatgassen etc. te kunnen aantonen. Bijvoorbeeld door medische scan/onderzoek bij wie dat wenst.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten, ook op het gebied van geluid. De systematiek om akoestische effecten te bepalen is op basis van rekenmodellen, niet op basis van metingen van de huidige geluidsuitstoot. Bij de uitwerking van het project wordt rekening gehouden met de wet- en regelgeving. Ook wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. Dat gebeurt in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit.

Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden, wordt de opdrachtnemer (aannemer), contractueel verplicht om in de omgeving van het tracébesluit aan gebouwen die in de op te stellen risicocontour liggen bouwkundige vooropnames te doen (zie hiervoor 5.3.1). Er worden geen nulmetingen verricht naar de gezondheidstoestand van bewoners.

Het is in ieders belang dat eventuele schade snel en adequaat wordt hersteld. Voor schade geleden ten gevolge van de uitvoering van de bouwwerkzaamheden van het project geldt dat de aannemer verantwoordelijk is voor schade die voortvloeit uit zijn werkzaamheden. De schademeldingen kunnen worden ingediend bij een nog op te richten meldpunt, waarover omwonenden geruime tijd voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden worden ingelicht. Over vergoeding van schade worden niet al bij voorbaat uitspraken gedaan, omdat vergoeden van schade afhankelijk is van de omstandigheden waaronder de gestelde schade zich heeft voorgedaan.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 5.3.3 *Verleggen van gastransportleidingen en watergangen zal tot overlast en schade voor participanten leiden. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe een en ander komt te liggen: in het ontwerptractébesluit is niet opgenomen hoe en wanneer de verlegging gebeurt. Hierdoor is niet duidelijk hoe groot de exacte schade en overlast zal zijn. Participanten verzoeken om deze werkzaamheden goed op elkaar af te stemmen en aan te sluiten, zodat overlast zoveel mogelijk voorkomen wordt.*

In een enkel geval worden op één perceel op verschillende momenten werkzaamheden uitgevoerd, in opdracht van verschillende partijen. Dat is helaas niet uit te sluiten. De reden is dat voordat de ViA15-aannemer aan het werk gaat bepaalde werkzaamheden, zoals het verleggen van gasleidingen, al moeten zijn afgerond. Voor de eigenaar van een dergelijk perceel veroorzaakt dit overlast en dat is vervelend. Hoe eventuele schade kan worden gemeld wordt te zijner tijd bekend gemaakt.

- 5.3.4 *Participant verwacht dat zijn bedrijf tijdens en na de aanleg van de A15 te maken krijgt met trillingen. Deze kunnen van invloed zijn op de plantopstanden en de houten en betonnen palen.*

Rijkswaterstaat inventariseert voorafgaand aan de aanbesteding de (potentiële) effecten en risico's op de omgeving. De aannemer moet tijdens de aanbesteding aantonen hoe hij met deze effecten en risico's denkt om te gaan.

De geselecteerde aannemer laat voor start van de werkzaamheden door een onafhankelijk, gecertificeerd expert de effecten en risico's op de omgeving van de werkzaamheden inventariseren. Op basis van ten minste de gekozen bouwmethode (en wijze van onderhoud) en de bodemgesteldheid laat de aannemer een risicocontour bepalen en up-to-date houden door deze expert. Gebouwen binnen de risicocontour krijgen een vooropname ('nulmeting'). Deze bestaat uit een beschrijving en foto's van de staat van het gebouw en wordt uitgevoerd door een onafhankelijk, gecertificeerd bureau. Zowel de rapportage van de risicocontour als de rapportage van de vooropname worden beschikbaar gesteld aan belanghebbenden.

Specifiek voor trillingen geldt dat deze binnen de risicocontour worden gemonitord conform de SBR meet- en beoordelingsrichtlijn en dat voorafgaand aan de werkzaamheden wordt beoordeeld in hoeverre bebouwing en apparatuur gevoelig is voor trillingen. Op basis van de uitkomst kan de werkwijze indien nodig worden aangepast.

- 5.3.5 *Ruim voor start van de werkzaamheden moeten de nodige peilbuizen worden aangebracht. Ook zal monitoring voor, tijdens en na realisatie van de A15 moeten plaatsvinden. Bij het aanbrengen van de peilbuis moet een bodemprofiel gemaakt worden.*

De geselecteerde aannemer laat voor start van de werkzaamheden door een onafhankelijk, gecertificeerd expert de effecten en risico's op de omgeving van de werk-

zaamheden inventariseren. Gebruikelijke beheersmaatregelen zijn inderdaad het aanbrengen van extra peilbuizen, het opstellen van een monitoringsplan en indien nodig het uitvoeren van extra bodemonderzoek. Vooruitlopend op de aanleg heeft Rijkswaterstaat al de nodige onderzoeken uitgevoerd om de bestaande situatie beter in beeld te krijgen. Afgelopen jaren zijn hiervoor ook boringen en sonderingen uitgevoerd en zijn de grondwaterstand en effecten in beeld gebracht. Recent zijn hierbij in samenwerking met de gemeente Duiven en Zevenaar extra peilbuizen geplaatst om nog een beter beeld te krijgen van het grondwater in het gebied.

- 5.3.6 *Participant is van mening dat een omgekeerde bewijslast van toepassing is op schades voortkomend uit werkzaamheden op het tracé maar ook door transport en bouwactiviteiten. RWS/ViA15 is als opdrachtgever eindverantwoordelijk en aansprakelijk voor de schade aan eigendommen die optreedt gedurende de bouwperiode en de jaren erna. Het betreft hier schades door werkzaamheden in de ruimste zin van het woord, dus zowel aan roerende als onroerende zaken.*

In de omgeving leven zorgen over het mogelijk optreden van schade. Dat is begrijpelijk bij een groot infraproject als ViA15. De zorgen zijn bekend en worden zeer serieus genomen. Dat er schade optreedt is niet volledig uit te sluiten, ondanks de maatregelen die worden getroffen om effecten en risico's te beperken. Het is in ieders belang dat eventuele schade snel en adequaat wordt hersteld.

Rijkswaterstaat inventariseert voorafgaand aan de aanbesteding de (potentiële) effecten en risico's op de omgeving. De aannemer moet tijdens de aanbesteding aantonen hoe hij met deze effecten en risico's denkt om te gaan. De geselecteerde aannemer laat voor start van de werkzaamheden door een onafhankelijk, gecertificeerd expert de effecten en risico's op de omgeving van de werkzaamheden inventariseren. Op basis van ten minste de gekozen bouwmethode (en wijze van onderhoud) en de bodemgesteldheid laat de aannemer een risicocontour bepalen en up to date houden door deze expert. Gebouwen binnen de risicocontour krijgen een vooropname ('nulmeting'). Deze bestaat uit een beschrijving en foto's van de staat van het gebouw en wordt uitgevoerd door een onafhankelijk, gecertificeerd bureau. Het rapport van de bouwkundige vooropname, inclusief foto's, wordt beschikbaar gesteld aan belanghebbenden.

In juridische zin is omkering van de bewijslast niet aan de orde. Maar met de gegevens uit de rapportage risicocontour en de bouwkundige vooropname is eenduidig vastgelegd hoe de situatie is voor de start van de werkzaamheden.

- 5.3.7 *Participant woont op enkele honderden meter afstand van de toekomstige A15. Een deel van de eigendommen is volgens RWS nodig voor de realisatie van de A15 en de bijbehorende werken. RWS heeft aangegeven slechts een deel van de landbouwgronden te willen verwerven, de bestaande beplanting zou geheel gehandhaafd kunnen blijven. Participant is bereid de door RWS benodigde grond te verkopen, mits vooraf goed in het veld met piketpalen het door RWS gewenste perceel wordt aangegeven. Cliënten willen ook de zekerheid dat later niet alsnog meer grond nodig is, waardoor de bestaande houtwal alsnog gekapt zou moeten worden. Participant maakt zich wel grote zorgen over de forse geluidstoename. Participant pleit ervoor om in ieder geval nog aanvullend akoestisch onderzoek uit te voeren bij de woning en hem reeds nu al toe te zeggen alle vermogensschade en eventuele extra kosten voor woningisolatie te vergoeden.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten, ook op het gebied van geluid. Bij de uitwerking wordt rekening gehouden met de wet- en regelgeving. Ook wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. Dat gebeurt in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende

bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 5.3.8 *Participant is eigenaar van een perceel cultuurgrond, gelegen in Didam op korte afstand van de A12. Participant exploiteert de grond als tuinbouwgrond voor zijn tuinbouwbedrijf elders in Didam. RWS beoogt een deel van het perceel te verwerven voor de verbreding van de A12. Een ander deel wordt mogelijk beoogd tijdelijk te gebruiken als werkstrook. Participant heeft nog geen inzicht gekregen in de omvang van de ontneming, maar vreest op voorhand hinder in zijn bedrijfsvoering en exploitatiebeperkingen. De voorliggende planologische ingreep en de mogelijk uiteindelijke ontneming van een deel van het eigendom leiden tot vermogens- en exploitatieschade. Ook vreest participant voor schade tijdens de uitvoering van het werk (stof, bronbemaling, bereikbaarheid). Participant vraagt zich af of er uiteindelijk voor betreffend perceel nog wel een redelijk bedrijfsmatig perspectief is, althans een passend perspectief binnen zijn specifieke bedrijfsvoering.*

Voor de uitvoering van een infrastructureel project is het soms nodig om gronden aan te kopen. Rijkswaterstaat probeert er altijd minnelijk uit te komen met de eigenaar. Dat lukt helaas niet altijd, wat uiteindelijk kan leiden tot onteigening. De bevoegdheid om te onteigenen is een vergaande ingreep, die altijd met de grootste zorgvuldigheid wordt uitgevoerd en waarbij nooit meer dan strikt noodzakelijk voor onteigening wordt aangewezen. Alle gevolgen van de ontneming van de eigendom, ook voor de bedrijfsvoering, worden in de schadeloosstelling meegenomen.

Waar bouwschade kan worden gemeld wordt te zijner tijd bekend gemaakt.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 5.3.9 *Participant stelt voor een één loketfunctie op te richten, waar belanghebbenden terecht kunnen met vragen, klachten en/of verzoeken en waar schade (direct en indirect) wordt beoordeeld en afgewikkeld.*

Wanneer er tijdens de bouw schade ontstaat kan dit worden gemeld bij het nog in te richten schademeldpunt. Voor de start van de werkzaamheden wordt hierover meer bekend gemaakt.

- 5.3.10 *De passage dat 'schadeverzoeken vanwege bouwwerkzaamheden ingediend dienen te worden bij de aannemer' snijdt geen hout. Participant heeft enkel en alleen een rechtsverhouding met de Staat der Nederlanden en niet met enig willekeurige aannemer. Participant verzoekt RWS tijdig een schadeloket te openen waar benadeelde bewoners zich kunnen melden in geval van schade. Participant acht het tevens billijk als de Staat zich op voorhand reeds uitspreekt over een vergoeding aan benadeelden van mogelijk veroorzaakte schade vanwege het project ViA15.*

De aanleg van de A15 wordt uitgevoerd door een nog te selecteren aannemer. Deze aannemer is verantwoordelijk voor eventuele schade die voortvloeit uit zijn werkzaamheden. Het proces om schade te melden zal uiteraard op een toegankelijke wijze worden vormgegeven. Sterker nog: het proces van schademelding en – afhandeling zal een belangrijke criterium zijn in de aanbesteding.

Wanneer er tijdens de bouw schade ontstaat kan dit worden gemeld bij het nog in te richten schademeldpunt. Voor de start van de werkzaamheden wordt hierover meer bekendgemaakt. Zie ook 5.3.1.

- 5.3.11 *Participant stelt voor, om ergernis en jarenlange procedures achteraf te voorkomen, vóóraf af te spreken dat alle schade tussen aanvang start werken en 2 jaar na oplevering volledig wordt vergoed. De schade moet vergoed worden op basis van de daling van de marktwaarde of herstelkosten (afhankelijk van wat het hoogste bedrag is). Deze schadevergoeding is ongeacht de oorzaken van de verzakkingen en schade en moet ook direct, zonder nader onderzoek, vergoed worden. Participant wil hierover graag overleg.*

Het is goed om voor de behandeling van schadeverzoeken duidelijke afspraken te maken. Wanneer er tijdens de bouw schade ontstaat kan dit worden gemeld bij het nog in te richten schademeldpunt. Voor de start van de werkzaamheden wordt hierover meer bekend gemaakt. Zie ook 5.3.1 en 5.3.6.

6 Zienswijzen gevolgen

6.1 Aantasting leefbaarheid, woongenot en overige effecten

6.1.1 *De leefbaarheid van de bewoners van Zevenaar West neemt door de toegenomen verkeerintensiteit sterk af. Ook de aanpassingen aan de infrastructuur ten noorden van het Pannerdensch Kanaal zullen de leefomgeving afbreken.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. In de diverse onderzoeken die voor de uitwerking van het (ontwerp)tracébesluit zijn uitgevoerd zijn de effecten van het project getoetst aan de daarvoor geldende wettelijke criteria. De uitwerking dient aan deze criteria te voldoen. In sommige gevallen is de geldende wet- regelgeving aanleiding voor maatregelen op het gebied van natuur, geluid en inpassing in de omgeving. In het tracébesluit zijn de benodigde maatregelen opgenomen. Daarbij worden maatregelen genomen om de negatieve effecten op landschap te beperken. Deze hebben betrekking op een goede vormgeving en inpassing van het wegontwerp in het landschap en staan opgenomen in het Landschapsplan. Voor goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

6.1.2 *Participant woont al jaren aan een drukke weg. Door de afsluiting van de op- en afritten op A12 bij de Griethse Poort gaat het op de Arnhemseweg nog veel drukker worden. Op de Arnhemseweg komen immers ook de nieuwe op- en afritten van de doorgetrokken A15. Dit is op slechts circa 500 m van de woning van participant. Het ontwerp-tracébesluit/tracé stopt net voor het perceel van participant. Hierdoor, en door de daarmee samenhangende noodzakelijke aanpassingen van de Arnhemseweg, dreigt, met de aanleg van het verkeersplein, een groot verkeersinfarct te ontstaan voor de woning. De voorgenomen aanpassingen aan en rond Arnhemseweg zullen enorme overlast voor participant met zich meebrengen. Geluidsoverlast door optrekkend en afremmend verkeer, trillinghinder, fijnstof, schade aan eigendommen door de werkzaamheden. Hierdoor ontstaat een ongezonde en onleefbare situatie. Participant stelt dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar de trillinghinder die het (optrekkend en afremmend) verkeer zal veroorzaken. Ditzelfde geldt voor fijnstof. Het plaatsen van een geluidscherm om geluidsoverlast tegen te gaan is geen oplossing, omdat dit op enkele meters van de voorgevel van woning van participant geplaatst zou moeten worden. Bovendien is daarmee het probleem van de zijgevel van waaruit men uitkijkt op het verkeersplein niet opgelost. Door voorgenoemde verwachte overlast ontstaat een ongezonde en onleefbare situatie voor participanten. In de nieuwe situatie wordt de paardenweide met aangrenzende manegebak geheel gebruikt voor het wegennet. Participanten kunnen daardoor hun hobby niet meer uitoefenen omdat zij geen weide meer hebben.*

Provincie Gelderland heeft inmiddels met participant overeenstemming bereikt over de aankoop van de woning.

- 6.1.3 *Onduidelijk is hoe ontsluiting van de percelen van participanten is gewaarborgd, ook tijdens de aanleg van de A15. Goede bereikbaarheid met landbouwmachines is voor zowel het perceel aan de Roodwilligenstraat (eigendom) als het daarnaast gelegen perceel (pacht) van groot belang. Het ontwerptracébesluit geeft hierover onvoldoende duidelijkheid. Participanten krijgen graag meer inzicht in hoe deze bereikbaarheid kan worden gegarandeerd. De huidige ontsluiting van de gepachte en in eigendom zijnde percelen aan de Roodwilligenstraat is zodanig dat bewerking van deze percelen zo efficiënt mogelijk is. Ze liggen immers aan dezelfde weg. Bereikbaarheid voor landbouwverkeer via de wijk Stegeslag moet mogelijk blijven. Ook de Roodwilligenstraat moet toegankelijk blijven voor landbouwverkeer. Het is participanten niet duidelijk of dit het geval is in de nieuwe situatie (waarbij de Roodwilligenstraat over de snelweg loopt). Zo niet, dan ontstaat voor participanten een flinke omrijdschade. Deze schade moet voorkomen worden.*

Uitgangspunt voor de Roodwilligenstraat in het ontwerp van het tracébesluit is dat deze na realisatie van het project bereikbaar blijft voor landbouwverkeer (inclusief viaduct over A15). Tijdens de aanleg wordt bereikbaarheid van de percelen geborgd door een eis in de DBFM-overeenkomst waar de aannemer aan moet voldoen.

- 6.1.4 *De nieuwe afrit Zevenaar Oost gaat over het terrein van de hondensportvereniging. De vereniging raakt een deel van het terrein en mogelijk de gebouwen kwijt. Bovendien verdwijnt er een groot aantal bomen en planten. Dat groen moet gecompenseerd worden. Voor de hondensportvereniging moet een nieuwe plek gezocht worden. De enige optie daarvoor ligt aan de overkant van de beek, pal tegenover het bestaande terrein.*

Er worden met de hondensportverenigingen gesprekken gevoerd over de consequenties van project ViA15. Ook de gemeente Zevenaar is betrokken bij deze gesprekken. Gezamenlijk wordt gezocht naar een oplossing.

- 6.1.5 *Participant verwacht veel horizonvervuiling door het project. Hij kijkt straks vanuit zijn woonkamer uit op de brug.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Er worden maatregelen genomen om negatieve effecten op het landschap te beperken. Deze maatregelen hebben betrekking op een goede vormgeving en inpassing van het wegontwerp in het landschap. Vanwege het effect op de omgeving wordt de brug over het Pannerdensch Kanaal zo laag mogelijk gehouden. Hierbij moet uiteraard wel rekening worden gehouden met de scheepsvaart. In het Landschapsplan bij het tracébesluit is aangegeven hoe de weg wordt ingepast in het landschap. Voor goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit. Voor de vormgeving van de brug wordt een Esthetisch Programma van Eisen opgesteld door een Commissie Ruimtelijke Kwaliteit waar gemeenten ook zitting in hebben.

- 6.1.6 *Participant ziet de noodzaak van het project, maar is van mening dat het woongenot sterk afneemt. Zo komt de weg volgens de tekening erg dicht bij de woning te liggen. Hierdoor wordt het uitzicht verpest. Bovendien lijkt het erop dat bezoekers van de geplande carpoolstrook straks direct de woonkamer in kijken. Een onwenselijke situatie. Participant is nog niet op de hoogte gebracht voor welk bedrag de voor het project benodigde grond zal worden aangekocht. Hij hoopt hier binnenkort nader over geïnformeerd te worden.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Er worden maatregelen genomen om de negatieve effecten op landschap te beperken. Deze hebben betrekking op een goede vormgeving en inpassing van het wegontwerp in het landschap. In het tracébesluit zijn maatregelen opgenomen om negatieve effecten te verminderen, zoals een (half)verdiepte ligging tussen Duiven/Zevenaar. Voor goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit. Participant is betrokken bij de uitwerking naar het tracébesluit.

Wat betreft de carpoolplaats kan worden aangegeven dat deze niet, zoals eerder aangegeven, tegenover de woning van participant aangelegd zal worden. De carpoolplaats is verplaatst naar de noordzijde van de N810.

Wat betreft de aankoop van de benodigde grond kan worden aangegeven dat hiervoor gesprekken met Rijkswaterstaat lopen.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.
<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.1.7 *Aan de oostzijde van de aan te leggen snelweg bij Helhoek is een waterberging en een fiets/wandelpad voorzien. Beide bevinden zich op zeer geringe afstand van de woning gelegen aan Helhoek 15. De waterberging zal volgens participant leiden tot stankoverlast en muggen, het fiets/wandelpad schaadt de privacy van aanwonenden. Participant verzoekt RWS een andere oplossing hiervoor te beschouwen, dan wel het plan voor een fiets/wandelpad te laten vallen en de hierdoor vrijkomende middelen aan te wenden ter compensatie van geluid en fijn stofoverlast aan de bewoners van de Helhoek.*

Er is aan de oostzijde van de halfverdiepte ligging geen apart fietspad voorzien. In het Landschapsplan is aangegeven dat hier wel de mogelijkheid bestaat voor een ommetje, maar het realiseren van een wandelpad met bijbehorende voorzieningen is niet aan de orde. De bedoelde waterberging wordt gevuld met regenwater dat in de tunnelbak terecht komt. In de tunnelbak komen regenwaterleidingen die uitkomen in een pompkelder. Vanuit de pompkelder wordt het water verpompt naar de waterberging. In de waterberging zakt het water weg in de bodem. Binnen 24 uur na een bui moet de waterberging weer leeg staan. Het grootste deel van de tijd is de waterberging dus gewoon een droog grasveld.

- 6.1.8 *De leefbaarheid voor aanwonenden in Angeren is over het hoofd gezien.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten, ook in Angeren. In de uitwerking wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg in de vorm van een Landschapsplan. Uitgangspunt voor de inpassing van het brugdeel in de omgeving Lodderhoeksestraat is het verminderen van het zicht op de verhoogde snelweg. De gemeente Lingewaard en Projectbureau ViA15 hebben op basis van dit uitgangspunt de inpassing met boomgaarden besproken met grondeigenaren. Deze gesprekken zijn nog niet afgerond. Mogelijke uitvoering zal geschieden via beheerplannen. Dit betreft geen planologische wijziging.

- 6.1.9 *Uit het maatregelvlak waterhuishouding van het ontwerptracébesluit blijkt dat de A-watergang, aan noordzijde van terrein van participant iets zuidelijker wordt verlegd. Mogelijk is de wit ingekleurde strook langs het maatregelvlak bedoeld als schouwstrook. Participant wijst er op dat langs de huidige A-watergang ook al twee schouwstroken liggen. Aan de zuidzijde is de schouwstrook eigendom van participant. Waterschap maakt altijd gebruik van de schouwstrook aan de noordzijde. Participant wil dat dit zo blijft. En wil géén gronden afstaan ten behoeve van een schouwstrook, omdat hij die nu ook al in eigendom heeft. Ziet dan ook in het ontwerptracébesluit geen aanleiding om de hoedanigheid of gebruiksbestemming van deze gronden te wijzigen*

De geluidswal die zich bevindt ter hoogte van het perceel van participant moet vanwege de aanleg en de wijziging worden aangepast. Dit betekent dat ook de watergang moet worden verlegd. Het gaat in dit geval om een A-watergang. Volgens beleid van Waterschap Rivierenland moet er aan weerszijden van een A-watergang een onderhoudstrook van 4 meter breed worden gereserveerd. Dit is op deze wijze opgenomen in het ontwerptracébesluit en wordt gehandhaafd in het tracébesluit.

Inmiddels voert Rijkswaterstaat gesprekken met participant om te komen tot een oplossing voor een acceptabele inpassing.

- 6.1.10 *Tot de komst van de Betuwelijn was het gebied, tussen de Loodijk en Schraleweidsestraat een door provincie Gelderland vastgesteld stiltegebied met agrarische en natuurbestemming. Provincie, gemeente en RWS hebben participant destijds, bij aankoop van de percelen, verzekerd dat er geen sprake zou zijn van infrastructurele bedreigingen. De aan te leggen snelweg A15 betekent opnieuw, na de aanleg van Betuwelijn en toeristisch dijkpad, een ingrijpende negatieve verandering en vergaande aantasting van het woon- en leefgebied van participant. Hierdoor is sprake van cumulatieve negatieve effecten op het gebied. Participant verwacht een toename van geluid, vermindering van luchtkwaliteit, visuele vervuiling, trillingen en ontwatering (fundering van panden participant bestaat uit plaat zonder heipalen).*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project moet voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten, bijvoorbeeld op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Zijn er volgens de wet- en regelgeving (geluidwerende) maatregelen nodig om de leefbaarheid voor omwonenden te garanderen, dan zijn deze maatregelen in het tracébesluit opgenomen.

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de Rijksoverheid en lokale overheden, bedoeld om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. In het programma staan maatregelen die ervoor zorgen dat ons land op tijd voldoet aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide. Opname van het project in het NSL betekent dat de normen voor luchtkwaliteit geborgd zijn.

De afstand van de woning tot de weg is dusdanig dat er geen effect van trillingen na aanleg te verwachten valt. De geselecteerde aannemer laat voor start van de werkzaamheden door een onafhankelijk, gecertificeerd expert de effecten en risico's op de omgeving van de werkzaamheden inventariseren. Op basis van ten minste de gekozen bouwmethode (en wijze van onderhoud) en de bodemgesteldheid laat de aannemer een risicocontour bepalen en up-to-date houden door deze expert. Gebouwen binnen de risicocontour krijgen een vooropname ('nulmeting'). Deze bestaat uit een beschrijving en foto's van de staat van het gebouw en wordt uitgevoerd door een onafhankelijk, gecertificeerd bureau. Het rapport van de bouwkundige vooropname, inclusief foto's, wordt beschikbaar gesteld aan belanghebbenden.

Specifiek voor trillingen geldt dat deze binnen de risicocontour worden gemonitord conform de SBR meet- en beoordelingsrichtlijn en dat voorafgaand aan de werkzaamheden wordt beoordeeld in hoeverre bebouwing en apparatuur gevoelig is voor trillingen. Op basis van de uitkomst kan de werkwijze indien nodig worden aangepast.

In de uitwerking is ook aandacht voor een goede inpassing van de weg, in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit.

Wanneer er tijdens de bouw schade ontstaat kan dit worden gemeld bij het in te richten schademeldpunt. Voor de start van de werkzaamheden wordt hierover meer bekendgemaakt.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

6.1.11 *Participant verwacht een witte gloed door autoverlichting en mogelijk straatverlichting die het zicht van een heldere hemel ontnemt.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu) vereisten en in de uitwerking wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg in de vorm van een Landschapsplan. De aan te leggen A15 ligt, ter hoogte van het perceel van participant, hoger dan de woning. Vanwege deze hoogteligging en constructies van de brug/viaduct (er komt een geleiderail en leuning van circa 1 meter hoog op de brug) wordt geen direct effect van de verlichting van de koplampen verwacht. Op de nieuwe A15 wordt geen verlichting aangebracht. De straatverlichting blijft ongewijzigd in het project.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

6.1.12 *Door de bochtige afritten van de A12 zal autoverlichting op woning participant schijnen.*

In de bocht van de oprit naar de A12 wordt ter hoogte van de woning van participant een geluidscherm gerealiseerd van 2 meter hoog. Dit scherm heeft als bijkomend effect dat de autoverlichting geweerd wordt.

- 6.1.13 *Participant woont vlak bij de nieuw aan te leggen op- en afritten Zevenaar-Oost. Participant vreest overlast van onder meer het inschijnend licht van verkeer dat gebruikmaakt van de op- en afrit. Participant vraagt aandacht hiervoor en verneemt graag welke maatregelen RWS zal nemen om de overlast weg te nemen dan wel zo veel mogelijk te beperken.*

In de bocht van de oprit naar de A12 wordt ter hoogte van de woning van participant een geluidscherm gerealiseerd van 2 meter hoog. Dit scherm heeft als bijkomend effect dat de autoverlichting geweerd wordt.

- 6.1.14 *Als gevolg van het project komt er zowel voor als naast de woning van participant grond braak te liggen. In hoeverre heeft participant de mogelijkheid hier voorzieningen te treffen? Woning van participant zal in waarde dalen, mogelijk kan hij de gevolgen beperken.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten. Ook wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. Dat gebeurt in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit.

Ter hoogte van de woning van participant is een wal van circa 2 meter hoog ten opzichte van maaiveld opgenomen. Daarmee worden er ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit dus maatregelen getroffen in de omgeving van de woning.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.1.15 *De aanleg van A15 zal woongenot van participant ernstig aantasten. Hierdoor wordt het buitenleven zeer moeilijk. Ook door de geluidsoverlast, die de norm van 50dB overschrijdt, wordt het woonmilieu in woning van participant ernstig aangetast.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten. Ook wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. Dat gebeurt in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit. Voor participant betekent dit dat ter hoogte van de woning een wal van circa 2 meter hoog ten opzichte van maaiveld is opgenomen. Ter hoogte van de wal komt er bovendien op deze wal een geluidscherm van 1 meter hoog. Deze maatregel zal de geluidbelasting terugbrengen.

- 6.1.16 *Hoogte en uitvoering van het geluidscherm aan de Kamerstraat, waaraan participant woont, tast uitzicht participant aan. Dit uitzicht wordt al sterk verminderd door de nieuwe kruising straat Helhoek met A15. De straat Helhoek zal zeker 2 meter boven het maaiveld de A15 kruisen. Woongenot en privacy worden nog eens extra aangetast doordat de Kamerstraat een aantal meters richting de woning wordt opgeschoeven.*

Tegelijkertijd met het ontwerptractébesluit is de aanvullende bestuursovereenkomst getekend. In deze overeenkomst is onder andere vastgelegd dat in Helhoek, waar participant woont, een deksel op de verdiepte ligging wordt gerealiseerd. In het ontwerptractébesluit was hier nog een viaduct ontworpen. De inrichting van het deksel in Helhoek is samen met direct omwonenden ingevuld en het ontwerp is opgenomen in het Landschapsplan. De Kamerstraat verschuift nagenoeg niet ten opzichte van de huidige ligging.

- 6.1.17 *Participant stelt dat groenten en fruit uit eigen tuin kwantitatief en kwalitatief achteruitgaan, door fijn stof, roetdeeltjes, grondwaterstandverlaging.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten. Ook wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. Dat gebeurt in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit. Het voldoen aan de geldende normen is een effectieve wijze om de gezondheid van mens, dier en milieu te beschermen. Bij het vaststellen van deze normen zijn de relevante gezondheidsrisico's immers meegewogen.

- 6.1.18 *Participant verzet zich tegen de aanleg van een fiets/wandelpad op geringe afstand van zijn tuin. Door deze voorziening wordt de toch al forse ingreep op zijn grondoppervlak veroorzaakt door de aanleg van de snelweg zelf, nog groter. Participant wil zo min mogelijk grond kwijtraken en zo veel mogelijk privacy behouden. Verzoek aan RWS om een andere oplossing te beschouwen.*

Participant wordt niet in zijn eigendom getroffen door het project. Daarnaast wordt er ook geen fiets/wandelpad voor zijn woning/tuin aangelegd.

- 6.1.19 *Het woongenot wordt aangetast door meer sluipverkeer (van 1.600 naar 3.900 voertuigen volgens de prognose van de gemeente Duiven). Er loopt een wandelpad/landweg langs het perceel van participant. Daardoor neemt de privacy af en wordt overlast veroorzaakt. De groene leefomgeving wordt aangetast, onder meer doordat het onttrekken van water het einde van aanwezige bomen betekent.*

Gemeente Duiven heeft het voornemen om de Helhoek selectief af te sluiten voor doorgaand verkeer. Het pad langs de woning is bedoeld voor landbouwvoertuigen naar de achterliggende percelen. Er is aan de oostzijde van de halfverdiepte ligging geen apart fietspad voorzien. In het Landschapsplan is aangegeven dat hier wel de mogelijkheid bestaat voor een ommetje, maar het realiseren van een wandelpad met bijbehorende voorzieningen is niet aan de orde.

Voor de inrichting van het gebied rond de woning van participant is een traject met bewoners en Landschapsbeheer Gelderland doorlopen. Dit heeft een inrichtingsplan opgeleverd (deksel Helhoek) dat is opgenomen in het Landschapsplan bij het tracébesluit.

- 6.1.20 *In de geluidsberekeningen is de locatie Braak 2 in Didam niet meegenomen. Hier staat op dit moment geen pand, maar het is de bedoeling dat hier op termijn een dubbel woonhuis wordt gebouwd. Het ouderlijk huis van de neven van participant is in 2013 verwoest. De twee zonen van het gezin, eigenaren van de grond en de wederopbouwrechten, willen zich hier op enig moment gaan vestigen. Een hogere geluids- en fijn stofoverlast zal leiden tot hogere herbouwkosten en heeft bij verkoop direct een prijsdrukkend effect. Om de verbreding cq afwatering te kunnen realiseren zal waarschijnlijk ook een deel van de in bezit zijnde grond nodig zijn.*

Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten. Over de benodigde gronden loopt inmiddels overleg met participant.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.1.21 *De Arnhemseweg ligt voor de woning van participant in Zevenaar. Na sluiting van de op- en afrit Griethse Poort blijft voor het verkeer van en naar Arnhem nog maar één reële ontsluitingsweg over: de Arnhemseweg en de N810. Participant verwacht dat de overlast die er nu al is, zeer sterk zal toenemen en onacceptabele vormen zal aannemen. De huidige plannen vormen een gevaar voor de leefomgeving en gezondheid.*

Met betrekking tot de sluiting van de aansluiting Griethse Poort wordt verwezen naar paragraaf 3.5 van deze Nota van Antwoord.

De gevolgen van de afsluiting van de op- en afrit Griethse Poort op het onderliggend wegennet zijn in het ontwerptracébesluit nader onderzocht. Op het onderliggend wegennet daalt over het algemeen de etmaalintensiteit of is er sprake van beperkte stijging. Op de N810 bij Zevenaar is sprake van een toename. De autonome verkeersgroei maakt dat dit traject aanpassing nodig heeft, gelet op doorstroming en veiligheid voor autoverkeer in relatie met de menging met landbouwverkeer, (hoogwaardig) openbaar vervoer en de afwikkeling van fietsverkeer. De provincie Gelderland heeft inmiddels nader onderzoek uitgevoerd naar de (verkeers)effecten op het onderliggend wegennet.

In de aanvullende bestuursovereenkomst is als maatregel opgenomen dat de N810 tussen de A15 en Zevenaar en de Hengelderweg ter hoogte van de nieuwe aansluiting op de A12 worden verbreed. Tussen 20 oktober en 30 november 2016 kon iedereen zijn of haar zienswijze indienen op het ontwerp-inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder (gemeente Zevenaar). Hierin zijn de effecten op de verkeersintensiteiten en eventuele maatregelen bij de woonwijken Zevenaar West opgenomen.

Als het gaat om woonklimaat en leefbaarheid zijn de geluidssituatie en de ruimtelijke gevolgen van belang. De bereikbaarheid is gewaarborgd door de N810 zodanig te ontwerpen dat deze passend is bij de verkeersgroei. Het tracébesluit en het provinciaal concept inpassingsplan N810 en Hengelder zijn ten aanzien van ontwerp en de effectonderzoeken op elkaar afgestemd. In het inpassingsplan zijn binnen de bebouwde kom nabij de wijken Heerenmethen en Roodwilligen geluid- en inpassingsmaatregelen opgenomen zodat woonklimaat en leefbaarheid over het algemeen op een aanvaardbaar niveau blijven, zie hoofdstuk 4 en 5 van het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende geluidsonderzoeken. Ten aanzien van de luchtkwaliteit geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waarmee gegarandeerd is dat voldaan wordt aan de luchtkwaliteitsnormen.

- 6.1.22 *Het uitzicht vanuit de woonkamer van participant wordt in de toekomst geheel bepaald door een metershoge groene wal (naar verluidt circa 9 meter hoog).*

De brug wordt ter hoogte van Boerenhoek (en De Krakkendel) niet aangelegd met een talud, maar op pijlers.

- 6.1.23 *Participant woont aan de rand van het mooie natuurgebied De Gelderse Poort. Het woongenot wordt in de toekomst nadelig beïnvloed. Participant wijst op de rust en de flora en fauna. Ook zullen de luchtvervuiling en geluidsoverlast niet als prettig worden ervaren. Wandel- en fietsroutes zullen veranderen of verdwijnen geheel.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten. Ook wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. Dat gebeurt in de vorm van een Landschapsplan. Bestaande wandel- en fietsroutes worden hersteld.

- 6.1.24 *Participant woont in Zevenaar op ca. 71 meter afstand van de A12. Door de verbreding van de snelweg neemt het aantal verkeersbewegingen toe. Dat zorgt voor een verdere afname van woon- en leefklimaat. De voorgestelde maatregelen zoals het plaatsen van een scherm van slechts 1 meter hoog en het aanleggen van stiller asfalt, zijn lang niet voldoende om de negatieve gevolgen hiervan te beperken. Het verzoek is om hier nogmaals nader naar te kijken en andere dan wel aanvullende maatregelen voor te stellen waarmee de negatieve gevolgen, zoals de uitstoot van fijnstof, roet en stikstofdioxide en met name ook de geluidsproductie, worden beperkt.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten.

- 6.1.25 *Participant onderkent het feit dat zich in de regio Arnhem-Nijmegen ernstige verkeersproblemen voordoen en vindt ook dat daarvoor een oplossing gezocht moet worden. De doortrekking van de A15 heeft echter een negatieve invloed op de woonomgeving. De mitigerende maatregelen zullen dit slechts gedeeltelijk compenseren. Er ontstaat een achteruitgang van de leefbaarheid voor vele inwoners van Zevenaar en het buurtschap Ooy.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten. Het voldoen aan de geldende normen is een effectieve wijze om de gezondheid van mens, dier en milieu te beschermen. Bij het vaststellen van deze normen zijn de relevante gezondheidsrisico's immers meegewogen. Ook wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. Dat gebeurt in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit.

- 6.1.26 *Bewoners die zoals participant wonen in de buurt van het A15-tracé tussen Duiven en Zevenaar en zeer dicht bij de rondweg tussen Duiven en Zevenaar, krijgen te maken met de inperking van de algemene woonvrijheid en woongenot. De rondweg wordt verlegd en verbreed. Dat zorgt voor geluidhinder door toename van het verkeer in de woonomgeving. Ook zal het vrije zicht van participant danig worden beperkt door een viaduct in verband met de kruising van snelweg en rondweg.*

Vanaf het huidige fietstunneltje onder de N810 tot aan de aansluiting met de A15 wordt de weg verbreed en verlegd om een goede aansluiting van de N810 op de nieuwe A15 mogelijk te maken.

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten, bijvoorbeeld op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Zijn er volgens de wet- en regelgeving (geluidwerende) maatregelen

len nodig om de leefbaarheid voor omwonenden te garanderen, dan zijn deze maatregelen in het tracébesluit opgenomen. Daarbij wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg, in de vorm van een Landschapsplan.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

6.1.27 *Participant vreest veel overlast door geluid, broeikasgassen, roet, fijn stof en rubberslijpsel. Participant woont in Zevenaar West, op de grens met Duiven. De veelvoorkomende zuidwestenwind zal ervoor zorgen dat participant op genoemde punten veel overlast ondervindt.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten, bijvoorbeeld op het gebied van geluid luchtkwaliteit. Zijn er volgens de wet- en regelgeving (geluidwerende) maatregelen nodig om de leefbaarheid voor omwonenden te garanderen, dan zijn deze maatregelen in het tracébesluit opgenomen.

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de Rijksoverheid en lokale overheden, bedoeld om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. In het programma staan maatregelen die ervoor zorgen dat ons land op tijd voldoet aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide. Opname van het project in het NSL betekent dat de normen voor luchtkwaliteit geborgd zijn.

Daarnaast wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. Dat gebeurt in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit. Om negatieve effecten op het landschap te beperken worden maatregelen genomen. Deze hebben betrekking op een goede vormgeving en inpassing van het wegontwerp. In het tracébesluit zijn maatregelen opgenomen om negatieve effecten te verminderen, zoals een (half)verdiepte ligging tussen Duiven/Zevenaar.

6.1.28 *Het belang van de weggebruiker wordt boven het belang van de gebruikers van de omgeving geplaatst. De leefbaarheid van de bewoners en gebruikers van de omgeving wordt door het project behoorlijk aangetast. Het dorp Groessen is al doorsneden door de Betuweroute. Door de aanleg A15/A12 wordt er weer, een grotere, barrière opgeworpen tussen de kern van het dorp Groessen en haar buurtschappen. Het doorsnijden van het landschap leidt tot verlies van gronden met agrarische en economische bestemming. Dit heeft ernstige emotionele gevolgen voor betrokkenen, die niet met geld zijn te compenseren. In Groessen is een hechte cohesie; mensen helpen elkaar en vieren samen speciale gebeurtenissen. Ook heeft het dorp een bloeiend verenigingsleven. De doorsnijding van het landschap leidt tot doorsnijding van eeuwenoude sociale woon- en leefgemeenschappen. Buurten raken geïsoleerd, de hechte sociale band binnen gemeenschappen dreigt te verdwijnen. De schade die de overheid aan deze leefgemeenschappen berokkent, moet gecompens*

seerd worden. Er moet aandacht besteed worden aan de bescherming van eeuwenoude sociale structuren in samenspraak met bewoners en andere belanghebbenden.

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. De keuze voor het ontwerp en het pakket aan maatregelen is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten. Ook wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. Dat gebeurt in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit.

De maatregel 'Deksel in Helhoek' uit de aanvullende bestuursovereenkomst van november 2015 komt tegemoet aan de zienswijze van participant. De inrichting van het deksel in Helhoek is bedoeld om de bestaande fysieke én sociale structuren te herstellen. Voor de inrichting van het gebied in Helhoek is samen met bewoners een proces doorlopen om te komen tot een ontwerp. Dit ontwerp is opgenomen in het Landschapsplan bij het tracébesluit.

- 6.1.29 *Participant woont aan De Plak in Bommel. Langs zijn perceel is een hoog geluidscherm voorzien, dicht langs de woning. Participant heeft al voorgesteld aan RWS om de vorm van het scherm aan te passen: als de laatste meter van het scherm naar de snelweg toe buigt, wordt het geluid teruggekaatst. Een minder hoog scherm betekent ook minder horizonvervuiling voor participant. Omdat het scherm wordt voorzien van begroeiing, zou participant graag zijn tuin tot het scherm laten doorlopen. De scheiding tussen tuin en geluidscherm is 7 meter.*

Het betrekken van de grond buiten de perceelgrens van de participant is helaas niet mogelijk. Deze grond krijgt de bestemming verkeersdoeleinden en wordt op termijn ingericht als snelfietsroute. Dat laatste is een initiatief van provincie Gelderland. Wat betreft de vorm van het scherm: het naar voren knikken van het bovenste deel kan er inderdaad voor zorgen dat het geluid wordt teruggekaatst. Dat heeft dan wel een effect naar de overzijde van de A15, in plaats van dat het geluid naar boven wordt gereflecteerd. Dat is niet wenselijk.

- 6.1.30 *In het ontwerptractébesluit wordt gesteld dat verzorgingsplaats Duiven/tankstation Oudbroeken wordt geamoveerd. Participant exploiteert tankstation Oudbroeken en is van mening dat amoveren niet nodig is. Hiervoor voert participant de volgende argumenten aan:*

- *Met verwijdering van tankstation Oudbroeken wordt niet meer voldaan aan het beleidsuitgangspunt (Richtlijn verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen) dat er om de 20 kilometer een tankstation moet zijn. Participant verwijst in dit kader naar de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van 4-1-2012.*
- *In de toelichting op het ontwerptractébesluit wordt gesteld dat de verzorgingsplaatsen Bergh-Noord en Bergh-Zuid op 7 kilometer afstand van onderhavige locatie liggen. De juiste afstand is 8,9 kilometer.*
- *Verzorgingsplaatsen Bergh-Noord en Bergh-Zuid liggen op 8,9 kilometer afstand in oostelijke richting. Dichtstbijzijnde verzorgingsplaats in westelijke richting is Esso-station De Buunderkamp, op 32,6 kilometer afstand van Shell-station Bergh-Zuid. De aanbevolen afstand conform RWS-beleid wordt dus ruim overschreden.*
- *Het ontwerptractébesluit had gezien het bovenstaande moeten worden aangepast. Of het knooppunt had zo aangelegd moeten worden dat tankstation Oudbroeken gehandhaafd kan blijven. Er had ook een vervangende locatie aangegeven kunnen worden.*

- *Het is niet nodig om de plannen ingrijpend te wijzigen om verzorgingsplaats Oudbroeken te behouden, Het knooppunt hoeft slechts iets naar het oosten verplaatst te worden, maximaal 200 meter.*
- *Volgens participant behoort verplaatsing naar het westen eventueel ook tot de mogelijkheden; dat gebeurt immers ook bij verzorgingsplaats Aalburgen. In het ontwerptracébesluit staat dat daarvoor de ruimte ontbreekt, maar waarom dat zo is wordt niet duidelijk gemaakt. Volgens participant zou het tankstation verplaatst kunnen worden naar de locatie recht tegenover verzorgingsplaats Aalburgen. Dit zou leiden tot goede ruimtelijke samenhang. Participant vraagt zich af waarom hier niet naar is gekeken.*
- *Participant is van mening dat het ontwerptracébesluit niet ongewijzigd kan worden vastgesteld.*

Verwijdering van de bestaande verzorgingsplaats Oudbroeken is nodig omdat het tracé voor de ViA15 is geprojecteerd op de gronden waarop die verzorgingsplaats thans is gesitueerd.

Vooropgesteld moet worden dat met de (hoofd)huurder van de gronden van de verzorgingsplaats is overeengekomen dat de verzorgingsplaats zal verdwijnen. Onderhandelingen van de staat met die huurder over schadevergoeding zijn gaande en hebben liquidatie van het bedrijf als uitgangspunt. De staat wenst zodanige onderhandelingen evenzeer met de indiener van de zienswijze te voeren.

Naar een alternatieve locatie elders langs het tracé van de A15 is onderzoek gedaan, maar de realisering op het eerste oog geschikte locaties blijkt niet mogelijk. Verplaatsen van het benzinestation/de verzorgingsplaats naar een locatie in de nabije omgeving is geen reële optie gebleken. Dit heeft voornamelijk te maken met verkeersveiligheid. De locatie bij Bommel die is genoemd in de bijlage van de Wet tot veiling van bepaalde verkooppunten van motorbrandstoffen, valt om veiligheidsredenen af. In de directe nabijheid van die plaats zijn namelijk leidingen gelegen voor het hoofdtransport van gas.

De staat hanteert het beleid dat in beginsel langs rijkswegen met een tussenafstand van 20 kilometer verzorgingsplaatsen zijn gevestigd. Met de verwijdering van de verzorgingsplaats Oudbroeken wordt aan dit beleid niet voldaan. Van dit beleid kan worden afgeweken wanneer zich in het concrete geval bijzondere omstandigheden voordoen. Zoals hiervoor is beargumenteerd, verzet de (verkeers)veiligheid zich tegen onverkorte uitvoering van dit verzorgingsplaatsenbeleid. Van belang is ook dat Rijkswaterstaat overleg heeft gevoerd over dit punt met de brancheorganisatie van vervoerders. Deze organisatie heeft te kennen gegeven geen bezwaar te hebben tegen verwijdering van de verzorgingsplaats. Zij geeft daarvoor onder meer als reden dat in de directe omgeving voldoende parkeerplaatsen (onder meer Aalburgen en een nieuw te vestigen 'Autohof' in de omgeving van de A12) aanwezig zijn, die kunnen dienen als rustplaats voor chauffeurs van vrachtwagens van en naar Duitsland. Ook speelt mee dat moderne vrachtwagens beschikken over een zodanige actieradius dat zij voor het innemen van brandstof op dit traject niet afhankelijk zijn van de handhaving van het brandstofverkooppunt Oudbroeken.

In de toelichting op het ontwerptracébesluit is aangegeven dat de afstand tussen de verzorgingsplaatsen Bergh-Noord en Bergh-Zuid en onderhavige locaties 7 kilometer is. De juiste afstand is 8,9 kilometer. Dit is aangepast in het tracébesluit.

- 6.1.31 *Participant heeft onder en in de nabijheid van het beoogde tracé (Angeren) onroerende zaken in eigendom welke in erfpacht zijn uitgegeven. Het ruimtebeslag dat de A15 vraagt zal ten aanzien van de agrarische cultuurgronden een aanzienlijk impact hebben op de bedrijfsvoering van de erfpachters en daarmee op de in het kader van de erfpachtovereenkomst gemaakte afspraken. Participant wil graag ge-*

compenseerd worden met andere landbouwgronden. Participant wijst op het belang van homogeniteit van de ondergrond, vanwege het feit dat een belangrijk deel van de bedrijfsactiviteiten van de erfpachters bestaat uit landbouwkundige proefvelden. In het ontwerp tracébesluit is ook fors extra ruimtebeslag opgenomen naast de A-watergang met bijbehorend schouwpad. Ook daar zal een stuw worden verwijderd. Door de ingrepen zal de waterhuishouding in het gebied sterk veranderen. De A15 gaat kennelijk een waterscheiding vormen, het waterpeil in de watergangen zal fors worden verhoogd om in geval van calamiteiten te kunnen dienen als bluswater. De verhoging van dit waterpeil zal voor de bedrijfsvoering van de erfpachters een ernstige aantasting betekenen van de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende agrarische gronden. Ook dit heeft negatieve gevolgen ten aanzien van de in het kader van de erfpachtovereenkomst gemaakte afspraken. Participant wil graag in overleg met RWS, gemeente Lingewaard en Waterschap Rivierenland teneinde:

- te bezien of en op welke wijze schade aan opdrachtgevers zo veel mogelijk kan worden voorkomen;*
- in het kader hiervan wijzigingen in verkaveling of (landschappelijke) inrichting te bewerkstelligen zijn;*
- er mogelijk mitigerende maatregelen kunnen worden genomen.*

Inmiddels is overleg met Rijkswaterstaat in gang gezet. In dat overleg worden alle bovenstaande zaken besproken.

6.1.32 *Participant heeft in de 35 jaar dat zij woont op de Plak in Bemmelen al veel meegemaakt: plaatsing hoogspanningsverbindingen, aanleg Betuweroute, aanleg viaduct, plaatsing varkensstal, toegenomen verkeersdruk door aansluiting A325. De aanleg van de A15 zorgt voor nog meer fijn stof en geluidsoverlast. Het aan te leggen fietspad op de grondwal vormt een inbreuk op haar privacy. Participant wil niet in huidige woning blijven wonen.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu) vereisten, in de uitwerking wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. Dat gebeurt in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit. Het snelfietspad, een initiatief van provincie Gelderland, loopt aan de voet van de wal. Alleen bij de aansluiting op het viaduct bij De Plak loopt het fietspad kort over de wal om dan De Plak op te kunnen draaien.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

6.1.33 *Bij de woning van de cliënt van participant is de aansluiting van de A15 op de A12 met bijbehorende op- en afritten gepland. Cliënt is van mening dat vaststelling van het tracébesluit niet ongewijzigd kan plaatsvinden. Voor cliënt ontstaat een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege onder meer fijnstof, geluid, lichthinder en de aanleg- en bouwwerkzaamheden. Hij vindt daarom dat niet kan worden verwacht*

dat hij op deze plek moet blijven wonen. Het nadelige effect wordt nog aanzienlijk versterkt door het verleggen van diverse leidingen, waardoor cliënt ten minste drie jaar op een eiland komt te wonen. Er worden zelfs aardgastransportleidingen door/onder het huisperceel gelegd. Dit is onaanvaardbaar, mede gezien de veiligheidsaspecten.

Bij de voorbereiding en vaststelling van een tracébesluit wordt rekening gehouden met de wet- en regelgeving. Ook wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. De belangen van de omgeving worden, mede gezien de aanvullende inpassingsmaatregelen, toereikend geborgd. Dat neemt niet weg dat de aanleg van een nieuwe weg impact heeft op de leefomgeving, zowel tijdens de aanleg als daarna. Onder het perceel van participant worden inderdaad 3 nieuwe hoofdtransportleidingen geboord. Deze optie was voor de Gasunie na een afweging van een aantal alternatieven de beste, minst risicovolle en maatschappelijk meest verantwoorde oplossing. De nieuwe leidingen liggen zodanig diep dat er geringe beperkingen worden opgelegd door de Gasunie. Tussen participant en Gasunie zijn gesprekken gaande hierover.

Rijkswaterstaat koopt in het algemeen alleen die woningen op die binnen het ruimtebeslag van het tracé vallen. Woningen aankopen en amoveren buiten dit ruimtebeslag is niet aan de orde.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.1.34 *Voor diverse bewoners in het gebied leidt de komst van de ViA15 tot een onmenselijke en financieel onhoudbare situatie. Participanten zijn van mening dat RWS bereid zou moeten zijn de woningen die op zeer geringe afstand van de A15 zijn gelegen, aan te kopen, zodat participanten hun leven elders kunnen voortzetten. De overlast van de snelweg in combinatie met de reeds bestaande spoorlijn is voor participanten dusdanig fysiek en emotioneel belastend, dat een dergelijk verzoek als redelijk beschouwd dient te worden.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu) vereisten, in de uitwerking wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. Dat gebeurt in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit.

Rijkswaterstaat koopt in het algemeen alleen die woningen op die binnen het ruimtebeslag van het tracé vallen. Woningen aankopen en amoveren buiten dit ruimtebeslag is niet aan de orde.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling

van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.1.35 *Participant woont vlak bij de grondwal bij Bemmel waarop een voet- en fietspad is voorzien. Toekomstige gebruikers van het pad kijken rechtstreeks in de tuin en in de woning van participant. Participant verwacht (geluids)overlast en schade.*

Boven op de wal wordt een voetpad aangelegd, geen fietspad. Het ontwerp is, na gesprekken met betrokken participant, inmiddels zo aangepast dat het voetpad ruim voor de woning aan de Karstraat stopt. De overige woningen liggen op zodanige afstand dat inkijk beperkt is.

Tussen RijnWaalPad en De Plak wordt een fietspad op maaiveldhoogte aangelegd. Dit fietspad gaat alleen bij De Plak over de wal heen om op het viaduct De Plak te komen.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.1.36 *Op het terrein van de steenfabriek bevindt zich een vlek met pyrietvervuiling. Daarbovenop mag niet zonder bijzondere en kostbare maatregelen gebouwd worden. Op dit moment bestaat nog de mogelijkheid van het op enig moment vervangen van de fabriek op een ander, schoon deel van het terrein. Na het bouwen van de brug kan dat niet meer en zullen veranderingen alleen op vervuild terrein mogelijk zijn, met alle onmogelijkheden, aanvullende kosten en beperkingen van dien.*

Deze informatie wordt voor kennisgeving aangenomen. Bij de bepaling van de schadeloosstelling komt dit mogelijk aan de orde.

- 6.1.37 *Door de aanleg van de A15 zal de voorziene laad- en loswal niet meer mogelijk zijn. Deze was eerder al vergund, maar vanwege een wijziging in subsidiebepalingen weer ingetrokken. De aanleg op zich is thans echter nog zeker mogelijk. Die mogelijkheid komt na de bouw van de brug te vervallen.*

Ter hoogte van de steenfabriek (onder de toekomstige brug) is momenteel geen laad-en loswal vergund. Een nieuwe vergunningsaanvraag zal worden getoetst aan de op dat moment geldende eisen.

- 6.1.38 *Door het hanteren van voor leken verwarrende terminologie (maaiveld, fluisterstil asfalt, mooie sobere brug) worden bewoners op het verkeerde been gezet, waardoor ze de impact van maatregelen niet kunnen overzien. De constructie, vorm en uitvoering van de brug zijn slechts in grote lijnen aangegeven. Op een dergelijk summier beschrijving kan onvoldoende worden gereageerd.*

Voor wat betreft de gebruikte vaktaal kan worden opgemerkt dat hiervoor meestal geen alternatieven voorhanden zijn. Soms is het ook een poging om op een beschrijvende wijze een object nader te duiden. In voorkomende gevallen kan dat

inderdaad tot enige interpretatie leiden, maar de maatregelen uit de bestuursovereenkomst die een plek moesten krijgen in het tracebesluit zijn inmiddels nader uitgewerkt in het tracebesluit. Voor de vormgeving van de brug wordt een Esthetisch Programma van Eisen opgesteld door een Commissie Ruimtelijke Kwaliteit waar gemeenten ook zitting in hebben.

- 6.1.39 Participant voelt zich gevangene van het overheidsbeleid en heeft dit ook onder de aandacht gebracht bij de National Ombudsman. De problematiek van dit uitzichtloze project zou bij de minister onder de aandacht worden gebracht. Helaas heeft de kabinetscrisis dit verhinderd.

In 2013 schreef de Nationale Ombudsman het rapport 'Gevangenen van een Tracé', rapport betreffende de klachten over de minister van Infrastructuur en Milieu te Den Haag; rapportnummer: 2013/1 44. In dit rapport wordt ingegaan op de lange periode van onzekerheid waarmee burgers zijn geconfronteerd die in de nabijheid wonen van het tracé van de Betuwelijn en het geplande tracé van de A15.

Voorafgaand aan en na publicatie van het rapport is er contact geweest tussen de Nationale Ombudsman en de minister. De bewoners die een klacht hebben ingediend bij de Nationale Ombudsman hebben in 2014 een afschrift ontvangen van de brief van de minister aan de Ombudsman naar aanleiding van het rapport.

- 6.1.40 *Helhoek wordt fors geraakt door de A15, al zijn de maatregelen uit het bestuursakkoord een verbetering. Participant vraagt zich af waarom niet is onderzocht of aanliggende bewoners bereid waren de woning te verkopen. Hun leefbaarheid wordt ernstig verstoord. Dit zou veel (kostbare) aanpassingen geschied hebben.*

Rijkswaterstaat koopt in het algemeen alleen die woningen op die binnen het ruimtebeslag van het tracé vallen. Woningen aankopen en amoveren buiten dit ruimtebeslag is niet aan de orde. De aanpassingen die participant bedoelt worden gerealiseerd op basis van wetgeving, bijvoorbeeld op het gebied van geluid.

- 6.1.41 *De leefbaarheid van de omgeving zal door doortrekking van de A15 substantieel afnemen. De maatregelen uit het ontwerptracébesluit die bewoners moeten behoeven voor te veel geluidsoverlast, visuele hinder, verminderde luchtkwaliteit e.d. vormen slechts een druppel op een gloeiende plaat.*

De noodzaak van de doortrekking van de A15 is in verschillende documenten nader gemotiveerd. Bijvoorbeeld in de Trajectnota/MER, de brief van de minister aan de Tweede Kamer van 16 januari 2012, vergaderjaar 2011-2012, 29 385, nr: 66 en de toelichting bij het ontwerptracébesluit. De maatregelen die worden genomen tegen geluidsoverlast, visuele hinder, verminderde luchtkwaliteit en dergelijke voldoen alle aan de daarvoor gestelde wettelijke regels.

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project moet voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisen, bijvoorbeeld op het gebied van geluid luchtkwaliteit. Zijn er volgens de wet- en regelgeving (geluidwerende) maatregelen nodig om de leefbaarheid voor omwonenden te garanderen, dan zijn deze maatregelen in het tracébesluit opgenomen. Daarbij wordt de weg zorgvuldig ingepast in het landschap, zodat de woonomgeving zo min mogelijk wordt aangetast. In het Landschapsplan bij het tracébesluit is aangegeven hoe de weg wordt ingepast in het landschap. Voor goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit.

6.1.42 *De aanleg van de A15 betekent een fors ruimtebeslag voor participant, met name op de agrarische cultuurgronden in de hoek Den Oldenhoek-Vossendel-Kandiastraat. Bedoelde gronden zijn in gebruik voor gespecialiseerde boomkwekerijgewassen. Er kan derhalve sprake zijn van aanzienlijke bedrijfsschade, niet te vergelijken met de meer regulier gebonden landbouw. Participant wenst te worden gecompenseerd met geschikte compensatiegronden. Dus: gronden van minimaal gelijkwaardige kwaliteit, vrij van schadelijke stoffen, vrij van onkruid en pathogenen die een belemmering kunnen opleveren bij de afzet van de boomkwekerijgewassen (o.a. AM-vrij-verklaring). Deze compensatiegronden zouden, gelet op langjarige teelten, per onmiddellijk beschikbaar moeten zijn. Participant heeft er geen bezwaar tegen als de compensatiegronden wat groter zijn dan de aan te kopen/te onteigenen grond.*

De belangen van de participant zijn besproken in het kader van aankoop van de benodigde gronden. Deze gesprekken zijn nog gaande.

6.1.43 *Participanten zijn niet gelukkig met aanleg A15 op en bij hun privéwoning en het aanzienlijke ruimtebeslag, van ongeveer 4,3 ha, dat gelegd zal worden op hun agrarische cultuurgronden. Participanten willen dan ook graag gecompenseerd worden met andere landbouwgronden, met een homogene ondergrond. Deze homogeniteit is nodig voor de bedrijfsactiviteiten van participant, die uit landbouwkundige proefvelden bestaan.*

Met participanten zijn onderhandelingen gaande over (minnelijke) eigendomsverwerving van de benodigde gronden.

6.1.44 *Participanten wil graag (uitgenodigd worden voor) overleg met RWS, gemeente Lingewaard en Waterschap Rivierenland over:*

- *of en hoe schade voor participanten voorkomen kan worden;*
- *mogelijkheid tot wijzigen in verkaveling of (landschappelijke) inrichting;*
- *mogelijke mitigerende maatregelen.*

Er is inmiddels overleg geweest tussen Waterschap en participant. Op basis van het ruimtelijk kwaliteitsplan zijn afspraken gemaakt die in de aanvullende bestuursovereenkomst zijn vastgelegd (zie hiervoor ook de inleiding van paragraaf 3.2). Voor de omgeving van Boerenhoek en Angeren is hierin een inspanningsverplichting afgesproken om boomgaarden te realiseren. Deze maatregel is niet in het tracébesluit opgenomen, maar moet gerealiseerd worden via beheerplannen in overleg met de desbetreffende grondeigenaren. Met de grondeigenaren wordt op dit moment overleg gevoerd over de aanplant van bomen. Participant is hierbij betrokken.

6.1.45 *15-20% van terrein van participant is nodig voor realiseren van het opntwerp-tracébesluit. Participant maakt bezwaar tegen verlies productieve cultuurgrond en de diverse voorzieningen die in de grond aanwezig zijn. Participant wil behoud, herstel of reconstructie van deze voorzieningen om de resterende grond te kunnen blijven exploiteren en zijn bedrijfsactiviteiten te kunnen blijven uitvoeren. Bovendien wil participant alle gronden die hij kwijtraakt, gecompenseerd zien met geschikte (compensatie)gronden.*

Met participant zijn gesprekken gaande over de benodigde grond. Bij de onderhandelingen worden ook de bedrijfsactiviteiten van de participant meegenomen. De onderzochte compensatiegrond bleek uiteindelijk niet beschikbaar.

6.1.46 *Participant exploiteert een manege en paardenstalling aan Den Oldenhoek in Groessen. Op de locatie zijn ook een woonboerderij en een bedrijf gevestigd. Het*

tracé van de door te trekken A15 loopt grotendeels over de kern van het manegebedrijf. RWS heeft aangegeven in ieder geval het kerndeel van het bedrijf te willen uitkopen. Omdat de rest van het complex (paardenstallen, bedrijfsgebouwen, deels landbouwgronden) onlosmakelijk met het geheel is verbonden – en voortzetting van het managebedrijf met een 'geknipt' perceel niet mogelijk is – zou RWS het hele complex moeten aankopen. Het manegebedrijf wil zich hervestigen in Duiven of Zevenaar, op een locatie die net zo gunstig is gelegen ten opzichte van Groessen als de huidige. Voor het verplaatsen en de herbouw is een termijn van minimaal drie jaar nodig. Participant verzoekt RWS hier rekening mee te houden en tijdig te zorgen voor een passende schadeloosstelling op onteigeningsbasis voor het hele complex. Participant verwacht ook van de gemeente Duiven/ Zevenaar actieve hulp voor de planologische herbestemming van de vervangende grond voor hervestiging van het managebedrijf met woonboerderij.

Met participant zijn gesprekken gaande over aankoop van de benodigde gronden. Tijdens deze gesprekken komen de genoemde punten van participant aan de orde.

6.1.47 *Participant wordt onevenredig zwaar getroffen door de aanleg pal naast hun woning en deels dwars door hun tuin. Voor het project moeten zij ruim 533 m2 tuin en 275 m2 oprit afstaan. Uit akoestisch onderzoek dat ter plekke is uitgevoerd blijkt dat er in de toekomst zonder aanvullende maatregelen sprake is van een bronbelasting van 65 dB, met aanvullende maatregelen 63 dB. Sanering van de woning zou daarmee niet nodig zijn. De verwachting is echter dat de werkelijke geluidbelasting veel hoger zal zijn. Participant verzoekt om de gevolgen van geluid (maar ook fijn stof, trillingsoverlast, lichtoverlast) nader te onderzoeken. Daarnaast doet participant een klemmend beroep op RWS om de woning en bijbehorende grond alsnog te saneren en hem volledig schadeloos te stellen op onteigeningsbasis.*

Voor de gronden die nodig zijn voor project ViA15 wordt participant schadeloos gesteld op basis van het schadeloosstellingsrecht bij onteigening. Inclusief eindpakket wordt de geluidbelasting 61 dB. Daarbij is rekening gehouden met de toepassing van tweelaags zoab op de A15 en een geluidwal met een hoogte van 2 meter ter hoogte van de woning van participant.. Dit is berekend met het akoestisch onderzoek voor het tracébesluit. Het akoestisch onderzoek voldoet aan de daarvoor gestelde eisen in de Wet milieubeheer en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Nader onderzoek is hiermee niet nodig.

Nadat de A15 is opengesteld zal Rijkswaterstaat de werkelijke hoeveelheid verkeer en daarop gebaseerde geluidproductie jaarlijks monitoren. Als de geluidproductie uit de jaarlijkse monitoring de geluidproductie van het tracébesluit overschrijdt, zal Rijkswaterstaat weer akoestisch onderzoek moeten uitvoeren en moeten beoordelen of doelmatige geluidbeperkende maatregelen mogelijk zijn.

Voor het aspect luchtkwaliteit geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit programma is berekend dat wordt voldaan aan de grenswaarden die voor luchtkwaliteit gelden. Verder onderzoek is daarmee niet noodzakelijk.

Trillingen doen zich ten gevolge van het wegverkeer naar verwachting niet voor. Mogelijk speelt dit bij de aanleg wel een rol. Rijkswaterstaat stelt als eis dat de aannemer in een vroeg stadium aangeeft hoe hij de risico's (geluid, trillingen, e.d.) voor kwetsbare objecten zoals huizen en waterkeringen gaat beheersen. Uiteraard moet de aannemer ook voldoen aan de wettelijke normen die gelden voor overlast tijdens bouwwerkzaamheden.

6.1.48 *Participanten zijn eigenaar van 2 percelen: aan Roodwilligenstraat in Duiven en aan Roodwilligenstraat in Zevenaar, die direct grenzen aan voorgenomen wijziging van wegtracé A12. Uit ter inzage gelegde tekeningen blijkt dat een tracé van hogedruk gasleidingen verlegd moet worden en dat deze verlegging diagonaal over hun agrarisch perceel 1 gebeurt. Participanten willen overleggen over een voor agrarisch gebruik minst belastende definitieve tracé keuze voor deze gasleidingen. Participanten hebben tekening bijgevoegd. Voor de wijziging van A12 blijkt een deel van perceel 2 c.q. verlegging van een sloot noodzakelijk. Participanten vrezen schade te zullen lijden bij uitvoering van het voorliggende tracébesluit, omdat het directe agrarische gebruik van de grond, nu en in de toekomst, belemmerd wordt en in waarde vermindert.*

Het plan is inmiddels besproken met participant. Met participant zijn onderhandelingen gaande over (minnelijke) eigendomsverwerving van de benodigde gronden.

6.1.49 *Participant woont ter hoogte van het toekomstige gedeelte van de weg dat ligt tussen kilometer 175 en 175,5. Het tracé zal de landbouwgronden van participant doorkruisen. Deze gronden zijn zowel in eigendom als in pacht. Daarmee schaadt dit project de belangen van cliënt zeer ingrijpend. De gronden zullen minnelijk verworven dan wel onteigend moeten worden. Omdat er nog geen sprake van overeenstemming is, kan cliënt in deze fase van de procedure enkel constateren dat het ontwerp een ongerechtvaardigde inbreuk op zijn eigendomsrecht inhoudt. Los van minnelijke verwerving of onteigening is het de vraag hoe participant (en zijn maatschap) vervolgens achterblijft. De gronden waarop participant zijn maatschap exploiteert, zullen worden gescheiden door een (drukke) rijksweg. Dat zal de exploitatie ernstig bemoeilijken en dus het rendement aanmerkelijk doen dalen. Hiervoor moet participant worden gecompenseerd. Het ontwerp voorziet hiervoor in geen enkel opzicht in enige waarborg. Artikel 18 lid 1 voorziet weliswaar in een grondslag voor schadevergoeding, maar het begrip 'schadevergoeding' is wellicht onbedoeld misleidend omdat in de bepaling zelf wordt gesproken over een 'tegemoetkoming'. Het wezenlijke verschil is dat een schadevergoeding ziet op een vergoeding van de gehele schade, terwijl een tegemoetkoming doorgaans slechts een gedeeltelijke compensatie inhoudt.*

Een tracébesluit moet volgens artikel 3:4 Awb steunen op een behoorlijke belangenafweging. Het moet dus op voorhand duidelijk zijn dat belangen van de cliënt op dit punt niet onevenredig worden geschaad. Dat mag niet afhankelijk zijn van de onzekere uitkomst van een nadien te voeren procedure volgens artikel 18 lid 1 van het tracébesluit. Zie ook de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 19 maart 2014 (201308886/1/R6, overweging 16.1 e.v.). Hieruit volgt dat wanneer het tracébesluit wordt vastgesteld, het voldoende duidelijk moet zijn hoe in gevallen als deze tegemoet wordt gekomen aan de belangen van de grondexploitant. Het ontwerp biedt de gewenste duidelijkheid vooralsnog niet.

Met participant lopen gesprekken over de aankoop van de voor het project benodigde gronden. Het ontwerp van het tracébesluit voorziet in ontsluiting van resterende percelen van participant.

6.2 Nadeelcompensatie

6.2.1 *Participanten geven aan materiële en immateriële schade te leiden door het project. Zij noemen onder meer zichtschade, (extra) geluidsoverlast, overlast door fijn stof, gezondheidsschade, verminderde leefbaarheid en overlast door sluipverkeer. De waarde van woningen zal volgens participanten door het project dalen, woningen zijn lastiger verkoopbaar. Ondernemers in het gebied vrezen gevolgen voor de be-*

drijfvoering: klantverlies en inkomstenderving door bijvoorbeeld geluidsoverlast of neerslag van fijn stof op gewassen. In algemene zin leidt het project volgens participanten tot aantasting van het woongenot. Participanten willen in aanmerking komen voor nadeelcompensatie.

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu) vereisten; in de uitwerking wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit.

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de Rijksoverheid en lokale overheden, bedoeld om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. In het programma staan maatregelen die ervoor zorgen dat ons land op tijd voldoet aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide. Opname van het project in het NSL betekent dat de normen voor luchtkwaliteit geborgd zijn.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.2 *Bewoners van Gendt/Angerens/Doornenburg worden geconfronteerd met extra kosten doordat ze straks moeten omrijden, doordat de regionale wegen vast staan en doordat ze tol- of veerpontheffing moeten betalen.*

De doorstroming op het onderliggend wegennet wordt verbeterd door de doortrekking van de A15. Bestaande routes in Gendt, Angeren en Doornenburg worden niet verlegd, waardoor er van omrijden geen sprake is.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.3 *Participant verhuurt een inpandige woning en maakt zich zorgen dat de huurder zal vertrekken als gevolg van de aanleg van de A15.*

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling

van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.4 *Woning is uit nalatenschap ouders sinds 2005 in bezit van participant. Door de langdurige onduidelijkheid vanuit RWS over de keuze voor noord of zuid variant haakten potentiële kopers af. Dit heeft tot hoge kosten voor participant geleid.*

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.5 *Participanten lijden door het ontwerp-tracébesluit aanzienlijke schade, onder meer door het vervallen van afrit 29 en het verbreden van de Arnhemseweg. Hen is niet gebleken dat RWS bij de besluitvorming enigszins rekening heeft gehouden met hun (economische) belangen. Hier is dan ook sprake van onzorgvuldige besluitvorming. Participanten zijn niet bereid een deel van hun eigendom (landbouwgrond, sectie 1, perceelnummer 395) af te staan dan wel te verkopen. Het is participanten niet gebleken dat RWS mogelijke alternatieven heeft overwogen voor een tracé met een constructie waarbij minder grond van participanten gebruikt hoeft te worden. Participanten hebben groot economisch belang bij het ongewijzigd laten van hun bedrijfsvoering. Zij verzoeken dan ook RWS hieraan alsnog gevolg te geven.*

De keuze voor Doortrekkingsalternatief Noord is het resultaat van een zorgvuldige afweging van diverse belangen. In de TN/MER zijn alle alternatieven afgewogen. Alles afwegende komt het Doortrekkingsalternatief A15 Noord het beste tegemoet aan de doelstellingen van het project, die in onderling overleg tussen de regio en het Rijk zijn vastgesteld. Doortrekking van de A15 biedt voordelen voor verkeer, economie en ruimtelijke ontwikkeling. Aan de andere kant zijn er duidelijk gevolgen voor de omgeving. Daarom zijn er extra middelen ingezet voor inpassing. Bij een gevoelig project als dit is het desondanks niet mogelijk om aan alle zorgen van bewoners, regionale bestuurders en andere belanghebbenden tegemoet te komen.

Voor de uitvoering van het project is het soms nodig om gronden aan te kopen. Rijkswaterstaat probeert er eerst altijd minnelijk uit te komen met de eigenaar. Dat lukt helaas niet altijd, wat uiteindelijk kan leiden tot onteigening. De bevoegdheid om te onteigenen is een vergaande ingreep, die altijd met de grootste zorgvuldigheid wordt uitgevoerd en waarbij nooit meer dan strikt noodzakelijk voor onteigening wordt aangewezen. Alle gevolgen van de ontneming van de eigendom, ook voor de bedrijfsvoering, worden in de schadeloosstelling meegenomen.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.6 *Participant, campingeigenaar, verwacht dalende bezoekersaantallen door de verbreding van de A12/A15 en de geluidoverlast en andere overlast die dit tot gevolg heeft.*

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.7 *Participant is eigenaar van een glastuinbouwbedrijf in Groessen en kan thans niet goed overzien wat de gevolgen zijn van het project voor de bedrijfsvoering in termen van geluid en fijn stof. Participant noemt de besluitvorming onzorgvuldig en niet afdoende gemotiveerd daar waar het gaat om de effecten op de bedrijfsvoering. Ook is er onduidelijkheid met betrekking tot de gehanteerde verkeersprognoses. Uit (onder meer) de bestuursovereenkomst blijkt dat een deel van het tracé over het perceel van participant loopt. Hiervoor zal grond van participant verworven moeten worden. Een gesprek over grondverwerving is weliswaar aangekondigd, maar heeft nog niet plaatsgevonden. Dit leidt tot veel onduidelijkheid bij participant. Afhankelijk van hoe de procedure verloopt kan participant eerst meer specifiek bepalen wat het effect van voorliggende ontwikkeling is op zijn bedrijfsvoering en wat zijn bezwaren zijn. Participant wenst zich alle rechten voor te behouden in het licht van vorenstaande om later beroep aan te tekenen tegen het tracébesluit.*

Inmiddels zijn met participant gesprekken over te verwerven gronden gaande.

De aanleg van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. Dit is ook niet verwonderlijk gezien de impact van deze plannen op de omgeving. De keuze voor het ontwerp en het pakket aan maatregelen is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken.

Participant geeft niet aan waardoor de onduidelijkheid ten aanzien van de verkeerscijfers veroorzaakt wordt. In algemene zin kan worden gezegd dat in het deelrapport Verkeer behorend bij het (ontwerp)tracébesluit is toegelicht hoe de verkeerscijfers tot stand gekomen zijn. In de planvorming wordt gerekend met het NRM (Nieuw Nederlands Regionaal Model), het rekenmodel dat verkeersprognoses genereert, zowel voor het ontwerptracébesluit als het tracébesluit. Voor het tracébesluit zijn de actuele prognoses gebruikt (WLO2), als ook het actuele rekenmodel NRM 2016. Dit is een wijziging ten opzichte van het ontwerptracébesluit.

Het tracébesluit voldoet aan de eisen die de geldende wet- en regelgeving daaraan stelt. Zo wordt voldaan aan de wetgeving rond geluid en fijnstof. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de Rijksoverheid en lokale overheden, bedoeld om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. In het programma staan maatregelen die ervoor zorgen dat ons land op tijd voldoet aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide. Opname van het project in het NSL betekent dat de normen voor luchtkwaliteit geborgd zijn.

Voor de uitvoering van het project is het soms nodig om gronden aan te kopen. Rijkswaterstaat probeert er eerst altijd minnelijk uit te komen met de eigenaar. Dat lukt helaas niet altijd, wat uiteindelijk kan leiden tot onteigening. De bevoegdheid om te onteigenen is een vergaande ingreep, die altijd met de grootste zorgvuldigheid wordt uitgevoerd en waarbij nooit meer dan strikt noodzakelijk voor onteigening wordt aangewezen. Alle gevolgen van de ontneming van de eigendom, ook voor de bedrijfsvoering, worden in de schadeloosstelling meegenomen.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

6.2.8

Participant is zich bewust van nut en noodzaak van het project, maar is van mening dat zijn individuele belang onevenredig wordt geschaad in verhouding tot het bij de voorgenomen uitvoering te dienen algemeen belang. De woning van participant ligt straks in de driehoek Achtergaardsestraat-Betuwelijn-A15. De Achtergaardsestraat zal vanaf de woning richting de A15 worden verhoogd, waardoor participant in een soort 'oksel' belandt'. Daar komt bij dat participant een deel van zijn perceel moet afstaan voor een ontsluitingsweg naar het achterliggende perceel dat eigendom is van derden. De perceelsvorm wordt hierdoor ongunstig beïnvloed. Omdat de ontsluitingsweg dicht bij de woning is gepland, ervaart participant straks minder woongenot en minder privacy. Door de geplande groenbestemming achter de woning krijgt participant last van bladafval, onkruidverspreiding, wateronttrekking en schaduwwerking. Participant ervaart straks veel meer geluidsoverlast, van de nieuwe snelweg maar ook van de Achtergaardsestraat die als gevolg van de beperkte kruisingsmogelijkheden en het sluiten van afrit 29 veel drukker zal worden. Ook de hoeveelheid fijn stof zal toenemen. Participant is astmapatiënt, en zal hier veel gezondheidsklachten van ondervinden. De cumulatie van al deze effecten leidt tot een voor participant niet langer aanvaardbare beperking van het woongenot. De woning staat inmiddels te koop, maar er melden zich vooralsnog geen kopers. De waardevermindering is nu al evident aanwezig en zal na realisatie van de weg een definitief beslag krijgen.

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het tracébesluit voldoet aan de eisen die de geldende wet- en regelgeving daaraan stelt. Zo wordt voldaan aan de wetgeving rond geluid en fijnstof. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de Rijksoverheid en lokale overheden, bedoeld om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. In het programma staan maatregelen die ervoor zorgen dat ons land op tijd voldoet aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide. Opname van het project in het NSL betekent dat de normen voor luchtkwaliteit geborgd zijn.

Ook wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. Dat gebeurt in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit.

Het ontwerp van de toekomstige A15 is zodanig aangepast dat de Achtergaardsestraat op de huidige hoogte kan blijven liggen. Ook de ligging van de ontsluitings-

weg naar het achterliggende perceel is aangepast en ligt straks aangrenzend aan de A15.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

6.2.9

Participant verliest door het project zijn vrije uitzicht. Ter hoogte van zijn woning bereikt de weg de maximale hoogte van 6 meter. Hiervoor moeten aanvullende maatregelen getroffen worden, bijvoorbeeld in de vorm van een geluidscherm en beplanting. Dergelijke maatregelen zouden ook de overlast van geluid, fijn stof en verlichting kunnen beperken. Los daarvan neemt het woongenot van participant af en daalt de waarde van de woning.

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten.

Voor de inpassing van de brug ter hoogte van de woning van participant zijn geen aanvullende maatregelen in het tracébesluit opgenomen. Wel is buiten het tracébesluit in de bestuursovereenkomst een inspanningsverplichting opgenomen om extra bomen te realiseren. Voor deze extra bomen is afgesproken dat hiervoor niet wordt onteigend; er wordt met eigenaren gesprekken gevoerd over uitvoering middels beheerovereenkomsten.

Het aspect geluid wordt in het tracébesluit getoetst aan alle wet- en regelgeving die daarvoor geldt. Zijn er geluidwerende maatregelen nodig om de leefbaarheid voor omwonenden te garanderen, dan worden deze in het tracébesluit opgenomen.

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de Rijksoverheid en lokale overheden, bedoeld om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. In het programma staan maatregelen die ervoor zorgen dat ons land op tijd voldoet aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide. Opname van het project in het NSL betekent dat de normen voor luchtkwaliteit geborgd zijn.

Wat betreft de negatieve effecten van verlichting vanaf de brug: hiervoor wordt een mitigerende maatregel genomen. De opgaande rand van de brug wordt zodanig vormgegeven dat uitstraling wordt voorkomen en verstoring door licht van het wegverkeer wordt tegengegaan. Dit wordt geborgd in het tracébesluit.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.10 *Participant geeft enkele malen per week paardrijles, onder meer aan mensen met emotionele problemen. Juist deze cursisten hebben behoefte aan ruimte en stilte. Rustig buiten rijden in de buitenbak en springwei is er na realisatie van de plannen niet meer bij. Dat is voor participant onacceptabel. Een deel van de wei moet al wijken voor het project.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten.

Voor de inpassing van de brug ter hoogte van de woning van participant is een maatregel opgenomen in de aanvullende bestuursovereenkomst van november 2015. Uitgangspunt voor de inpassing van het brugdeel in de omgeving Lodderhoeksestraat is het verminderen van het zicht op de verhoogde snelweg. De gemeente Lingewaard en Projectbureau ViA15 hebben op basis van dit uitgangspunt de inpassing met boomgaarden besproken met grondeigenaren, waaronder participant zelf. Deze gesprekken zijn nog niet afgerond. Uitvoering zal geschieden via beheerplannen. Dit betreft geen planologische wijziging.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.11 *Het woon- en leefklimaat van participant wordt in ernstige mate aangetast door het doortrekken van de A15. Participant vreest voor aanmerkelijke geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit (grote concentraties CO2 en fijnstof).*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten.

Het aspect geluid wordt in het tracébesluit getoetst aan alle wet- en regelgeving die daarvoor geldt. Zijn er geluidwerende maatregelen nodig om de leefbaarheid voor omwonenden te garanderen, dan worden deze in het tracébesluit opgenomen.

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de Rijksoverheid en lokale overheden, bedoeld om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. In het programma staan maatregelen die ervoor zorgen dat ons land op tijd voldoet aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide. Opname van het project in het NSL betekent dat de normen voor luchtkwaliteit geborgd zijn.

Ook wordt gezorgd voor een goede inpassing van de weg. Dat gebeurt in de vorm van een Landschapsplan. Voor een goede landschappelijke inpassing zijn bovendien aanvullende bestuurlijke afspraken gemaakt over extra maatregelen. Deze maatregelen zijn verwerkt in het tracébesluit.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu

2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.12 *Door het verwijderen van de bestaande afrit 29 zal cliënt die woont aan de Nieuwe Steeg in Zevenaar, een grotere afstand moeten rijden om van de snelweg naar huis te komen: 6,5 kilometer extra komend vanuit Arnhem en 1,5 kilometer extra komend vanuit Duitsland. Voor iemand die werkt in Arnhem, kan dit jaarlijks ruim 1.500 kilometer extra betekenen.*

Het klopt dat de reisafstand voor locaties ter hoogte van de Griethse Poort groter zal worden.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.13 *Participant, woonachtig in een appartement direct aan de Arnhemseweg (N810) krijgt te maken met een forse toename van verkeersgeluid en fijn stof. Participant vraagt zich af of het gesloten houden van deuren en ramen voldoende zal zijn om het verkeerslawaai buiten te houden. Vanwege de wtw-installatie in het complex van participant wordt de fijn stof in de woning geblazen. Participant verwacht dat de maatregelen gevolgen zullen hebben voor de waarde en de verkoopbaarheid van de woning.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project ViA15 zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten. De provincie Gelderland heeft inmiddels nader onderzoek uitgevoerd naar de (verkeers)effecten op het onderliggend wegennet. De exacte effecten op de verkeersintensiteiten en eventuele maatregelen bij de woonwijken Zevenaar West zijn opgenomen in het ontwerp provinciaal inpassingsplan. Het provinciale ontwerp-inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder heeft ter inzage gelegen tussen 20 oktober en 30 november 2016 en daarmee is al meer duidelijkheid gegeven.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.14 *Waarom zijn niet meer huizen opgekocht om de direct omwonenden leed te besparen? Met verlenging van de periode van tolheffing zou extra geld beschikbaar kunnen komen om mensen uit te kopen.*

Rijkswaterstaat koopt in het algemeen alleen die woningen op die binnen het ruimtebeslag van het tracé vallen. Woningen aankopen en amoveren buiten dit ruimte-

beslag is niet aan de orde.

De tolheffing is uitsluitend bedoeld voor bekostiging van de infrastructuur.

- 6.2.15 *Participant is op zich gelukkig met de maatregel Deksel Helhoek, maar noemt de doortrekking van de A15 door buurtschap Helhoek rampzalig. Hij wijst op diverse schadelijke gevolgen omdat de A15 ongeveer 50 meter voor zijn huis gaat lopen. Hij vraagt zich af waar hij terecht kan met eventuele klachten en verzoeken om schadevergoedingen.*

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.16 *Als brandstofverkoopstation is cliënte grotendeels afhankelijk van dit doorgaand verkeer. Cliënte voorziet op termijn dan ook grote omzetsdaling en winstderving als gevolg van de infrastructurele aanpassingen. Cliënte heeft vernomen dat er een nadeelcompensatieregeling van Rijkswaterstaat van toepassing zal worden verklaard. Daarnaast is participant in overleg met de gemeente Montferland over een alternatieve locatie voor het bedrijf en wil graag bij de planvorming en inventarisatie van mogelijkheden hiervoor betrokken worden.*

Voor gesprekken over de bedoelde alternatieve locatie wordt verwezen naar gemeente Montferland.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.17 *Door het vervallen van op- en afritten van de A12 verslechtert de bereikbaarheid van de woning en het agrarisch bedrijf van participant. Dit leidt tot omrijdschade en gedeelde inkomsten van de aan het bedrijf gekoppelde winkel. De waarde van woning en bedrijf daalt, participant wil hiervoor gecompenseerd worden.*

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.18 *Hebben huurders die als gevolg van het project minder woongenot ervaren het recht om op basis hiervan een huurverlaging te eisen bij de woningeigenaar?*

De hoogte van de huur ligt in beginsel in de contractuele verhouding tussen huurder en verhuurder. Mocht verhuurder de indruk hebben dat als gevolg van project ViA15 er minder huur gevraagd kan worden en er sprake is van vermogens- en/of inkomensschade en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor zijn rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kan participant een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.19 *Participant is eigenaar van 4 paarden. Een deel van het weiland wordt gebruikt voor de aanleg van de A15. Dat deel blijkt nu groter dan aanvankelijk gedacht. Participant was hiervan niet op de hoogte. De huidige singelbeplanting zal verwijderd moeten worden. Bovendien moet participant een nieuwe afrastering en een nieuwe schuilhut maken. Hiervoor wil participant gecompenseerd worden. Omdat de overgebleven wei straks onvoldoende hooi oplevert voor de paarden, wil participant ook voor deze extra kosten gecompenseerd worden.*

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 6.2.20 *Participant is gestart met een ontwikkeling voor woningbouw aan de rand van Angeren, met als opzet 'wonen in het buitengebied'. De plannen zijn uitgewerkt toen er een discussie gaande was dat de A15 mogelijk met een tunnel het Pannerdensch Kanaal zou kruisen. De overeenkomst met de gemeente Lingewaard is in 2011 getekend, gevolgd door het bestemmingsplan. De eerste woning is gerealiseerd. De brugvariant heeft nadelige gevolgen voor deze ontwikkeling, met schade als gevolg. Participant wil overleg om te bekijken wat de mogelijkheden zijn om de schade en de toekomstige overlast te beperken of weg te nemen.*

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het project zal voldoen aan de wettelijke (milieu)vereisten.

Voor de inpassing van de brug zijn geen aanvullende maatregelen in het tracébesluit opgenomen. Wel is buiten het tracébesluit in de bestuursovereenkomst een inspanningsverplichting opgenomen om extra bomen te realiseren. Voor deze extra bomen is afgesproken dat hiervoor niet wordt onteigend; er worden met eigenaren gesproken gevoerd over uitvoering middels beheerovereenkomsten.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal

lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

7 Zienswijzen aanvullende bestuursovereenkomst

7.1 Algemeen

7.1.1 *De aanvullende bestuursovereenkomst is niet in de gemeenteraad geweest, maar alleen besproken met de wijkplatforms. Echter: wijkplatforms zijn geen democratisch gekozen organen. Waarom heeft geen overleg plaatsgevonden met direct aanwonenden?*

Het overleg met bewoners uit het projectgebied is op verschillende manieren georganiseerd. Er is overleg met de vertegenwoordigende wijkplatforms (waar een vertegenwoordiger van Boerenhoek tegenwoordig ook in participeert), er worden informatiebijeenkomsten georganiseerd en er bestaat de mogelijkheid tot een gesprek over persoonlijke consequenties. Voor de uitwerking van de maatregelen in het tracébesluit zijn inmiddels twee keer informatie avonden georganiseerd.

7.1.2 *Participant is uitermate verguld met enkele aanvullende maatregelen uit de aanvullende bestuursovereenkomst.*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

7.1.3 *De aanvullende maatregelen zijn deels bindend en deels onder voorbehoud (A t/m E). Het kan dus zijn dat gaande het project blijkt dat (een deel van) de voorgestelde maatregelen niet wordt/worden gerealiseerd vanwege een gebrek aan budget. Dit kan weer grote gevolgen hebben voor de andere planonderdelen van het tracébesluit. Burgers hebben recht op duidelijkheid en zekerheid. Het kan niet zo zijn dat maatregelen straks eenzijdig worden teruggedraaid en belanghebbenden hierdoor gedupeerd worden. Participant maakt bezwaar tegen de vrijblijvendheid van de maatregelen van de aanvullende bestuursovereenkomst.*

In de aanvullende bestuursovereenkomst van 5 november 2015 en bij het ontwerp-tracébesluit is aangegeven dat de maatregelen uit bijlage 1 van die overeenkomst onderdeel worden van de scope van project ViA15 en verwerkt worden in het tracébesluit. Dat is inmiddels gebeurd.

De aanvullende bestuursovereenkomst kent ook een bijlage 2. Hierin staan maatregelen die buiten de grens van het tracébesluit vallen en waarvoor de regiopartijen, onder aansturing van de provincie een provinciaal inpassingsplan(nen) en/of bestemmingsplan(nen) opstellen. Voor deze plannen gelden de reguliere planologische procedures. Inspraak op de uitwerking van deze maatregelen vindt in die procedures plaats.

Er zijn inmiddels twee provinciale inpassingsplannen uitgewerkt en ter inzage gelegd vóór de vaststelling van het tracébesluit. Tussen 20 oktober en 30 november 2016 kon iedereen zijn of haar zienswijze indienen op het ontwerp-inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder (gemeente Zevenaar) en het ontwerp-inpassingsplan N839 Bemmelseweg - Huissen (gemeente Lingewaard). Deze ontwerp-inpassingsplannen zijn ten aanzien van ontwerp en de effectonderzoeken afgestemd op het tracébesluit.

In bijlage 3 van de aanvullende bestuursovereenkomst staan maatregelen die worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een meevaller binnen het project gedurende of na de realisatiefase. De maatregelen zijn niet geprioriteerd en worden niet planologisch vastgelegd in het tracébesluit.

- 7.1.4 *Participanten verzoeken om verbreding van het viaduct (Grift) en een vrij liggend fietspad. De gevraagde aanpassing, die noodzakelijk is voor een veilige fietsverbinding, wordt genoemd in Regiovoorstel A15/A12 (blz 93) en zou voor rekening van gemeenten en/of provincie moeten komen. Participanten pleiten ervoor deze aanpassing op te nemen in het tracébesluit. Participanten vertrouwen erop dat provincie, gemeenten Overbetuwe en Nijmegen en het Rijk op constructieve samenwerking om tot en voor fietsers veilige oplossing te komen.*

Het viaduct hoeft in het kader van de verbreding van de A15 niet aangepast te worden. Over de verbreding van het viaduct zijn ook geen afspraken gemaakt met de provincie Gelderland en de gemeente Overbetuwe. Daarmee valt dit buiten de scope van het project.

- 7.1.5 *Participant gaat ervan uit dat de afspraken die in de aanvullende bestuursovereenkomst over het onderliggend wegennet zijn gemaakt worden verwerkt in het tracébesluit. Mocht het voornemen bestaan om hier op onderdelen van af te wijken, dan wordt participant hierover graag geïnformeerd. Immers: het niet als zodanig uitvoeren van deze maatregelen zal leiden tot grote nadelige effecten op het onderliggend wegennet in de regio.*

In 2016 zijn de maatregelen uit bijlage 1 door de regio en Rijkswaterstaat samen verder uitgewerkt. De uitkomst daarvan is verwerkt in het tracébesluit. Bij de verdere uitwerking van de aanvullende maatregelen en in de aanloop naar het tracébesluit is de omgeving betrokken. Bijvoorbeeld door het organiseren van twee rondes met inloopbijeenkomsten over de voortgang, in juni en in november 2016, waar een ieder kon reageren op de voorgenomen wijzigingen. In een aantal gevallen hadden bewoners behoefte aan een persoonlijk gesprek.

- 7.1.6 *Het baart participant grote zorgen dat de bestemmingsplanwijziging voor het onderliggende wegennet niet gelijktijdig in procedure is gebracht met het tracébesluit voor de A15/A12, althans niet gelijktijdig onherroepelijk wordt. Met onderliggend wegennet doelt participant op aanpassingen van de Arnhemseweg.*

De voorbereiding van de ruimtelijke plannen voor de aanpassingen aan het onderliggend wegennet loopt gelijk op met de voorbereiding van het tracébesluit. Zo is vóór de vaststelling van het tracébesluit een ontwerp van de benodigde inpasingsplannen ter inzage gelegd. Voor een ruimere uitleg over de integrale procedures wordt verwezen naar paragraaf 3.2.

- 7.1.7 *Het is procedureel onjuist om het ontwerp-tracébesluit te benutten voor elementen uit het ruimtelijk kwaliteitsplan, terwijl er tegelijkertijd voor gekozen is om het kwaliteitsplan niet in procedure te brengen. Participant doelt op de aanplant van bomen bij de A-watgang in Angeren, wat grote gevolgen zou hebben voor de omliggende agrarische cultuurgronden.*

Op basis van het ruimtelijk kwaliteitsplan zijn afspraken gemaakt die in de bestuursovereenkomst zijn vastgelegd (zie hiervoor ook de inleiding van paragraaf 3.2). Voor de omgeving van Boerenhoek en Angeren is hierin een inspanningsverplichting afgesproken om boomgaarden te realiseren. Deze maatregel is niet in het tracébesluit opgenomen, maar moet gerealiseerd worden via beheerplannen in overleg met de desbetreffende grondeigenaren. Met de grondeigenaren wordt overleg gevoerd over de aanplant van bomen.

- 7.1.8 *Participant (eigenaar van een woonboerderij aan de Arnhemseweg) bevindt zich op het scheidsvlak tussen de nog niet uitgekristalliseerde belangen van ministerie, gemeenten Duiven en Zevenaar en de provincie. Dat geeft een slecht gevoel. Het ex-*

pliciet doortrekken van de reikwijdte van het ontwerptracébesluit tot en met de voor de woonboerderij gelegen rotonde in de Arnhemseweg (eventueel tot de kruising met de Methen) maakt daaraan een einde. Bovendien is dit logischer dan de huidige keuze voor een 'toevallige' gemeentegrens als niet-planologisch ingegeven begrenzing van het ontwerptracébesluit. Immers, het Duivense deel van de Arnhemseweg is gebracht onder het ontwerptracébesluit, het Zevenaarse deel onder een provinciaal inpassingsplan. De gemeentegrens ligt ter hoogte van de woonboerderij van participant, zodanig dat het grootste deel van de consequenties als een gevolg van het PIP zouden kunnen worden beschouwd. Participant ervaart dit als ongewenst en acht het voor de hand liggend dat de reikwijdte van het ontwerptracébesluit wordt uitgebreid. Daardoor ontstaat een betere samenhang, een eenduidiger beoordelingskader en een duidelijker planologische regie. Plus een voor participant enkele rechtsgang.

Vanwege de eigen verantwoordelijkheden van zowel Rijk als provincie/gemeenten zijn twee aparte procedures in deze situatie van toepassing. Het tracébesluit en het ontwerp-inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder zijn ten aanzien van ontwerp en de effectonderzoeken nauw op elkaar afgestemd. Ook over de begrenzing tussen beide plannen is afstemming geweest; daarbij is de gemeentegrens als de te hantieren grens bepaald. Dit hangt samen met grens die van toepassing zou zijn als de provincie de N810 niet zou verbreden. Behalve afstemming in de planvorming zal er ook sprake zijn van coördinatie in de uitvoering van het tracébesluit en het provinciale inpassingsplan.

Inmiddels heeft het provinciale ontwerp-inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder ter inzage gelegen tussen 20 oktober en 30 november 2016 en is daarmee al meer duidelijkheid gegeven. Via voorliggend tracébesluit geldt dat nu ook voor het deel van het Rijk. De provinciale ontwerp-inpassingsplannen zijn voor het tracébesluit een autonome ontwikkeling.

7.1.9 *Participant wil volledig worden uitgekocht mocht blijken dat niet het ontwerptracébesluit, maar de bestuurlijke afspraken worden uitgevoerd.*

Rijkswaterstaat koopt in het algemeen alleen die woningen op die binnen het ruimtebeslag van het tracé vallen. Woningen aankopen en amoveren buiten dit ruimtebeslag is niet aan de orde.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

7.2 Maatregelen tracébesluit

7.2.1 *Participant is teleurgesteld over de wijze waarop RWS, maar vooral de gemeente Lingewaard is omgegaan met bezwaren van burgers in de eerste termijn. Het lijkt erop dat de oorspronkelijke plannen koste wat het kost doorgang moeten vinden; ruimte voor substantiële veranderingen was en is er niet of nauwelijks. De gemeente heeft niet al haar inwoners de mogelijkheid geboden om mee te denken over de gemeentelijke inbreng in de rijksplannen en de bestuurlijke afspraken. In zo'n belangrijke zaak moeten alle burgers de kans krijgen hun mening te geven over de*

gemeentelijke opstelling. Bij toekomstige stappen in het A15-traject moet dit gebeuren.

In de Tracéwetprocedure die van toepassing is op dit project, is ruimte voor de omgeving (zowel burgers als overheden) om in te spreken op het ontwerptractébesluit. De wijze waarop de inbreng van de overheden tot stand komt, valt buiten dit kader.

- 7.2.2 *Het fietspad bij de Plak zou zich volgens het plan aan de overzijde van de weg, ter hoogte van het woonhuis van participant, worden aangelegd. Participant heeft begrepen dat het fietspad mogelijk toch aan de voorzijde of achterzijde van de woning komt te liggen. Dit heeft grote gevolgen voor de privacy van participant en op de waarde van de woning. Participant eist in dat geval compensatie.*

Het ontwerp van De Plak is aan de gemeente Lingewaard. Het is aan de gemeente om binnen de daarvoor geschikte gremia inbreng voor haar inwoners te organiseren.

- 7.2.3 *De kruising bij de Plak is een belangrijke schakel tussen het noorden en zuiden van Park Lingezege. Afspraken in de bestuursovereenkomst hierover komen voor een deel tegemoet aan wensen van participant. Participant wordt graag betrokken bij verdere uitwerking hiervan. En pleit voor goede inpassing van de weg, het fiets- en ruiterspad in het park, aansluitend bij de gekozen berminrichting elders in het park. Hetzelfde geldt voor inpassing van de verbrede N839.*

Bij de inpassing van de weg in de omgeving wordt zo veel mogelijk aansluiting gezocht bij bestaande structuren. Park Lingezege is betrokken bij de uitwerking van de aanvullende bestuursovereenkomst.

- 7.2.4 *De kruising van N839 en A15 (afslag 39 Bemmelen) is een cruciale schakel tussen de verschillende onderdelen van Lingezege. Hier komen de knooppunten van het HWN en het OWN (netwerk van wegen en paden) samen. Een goede overstekbaarheid van de N839 en de A15 is belangrijk, net als korte, directe verbindingen. Helaas valt de directe langzaam-verkeersrelatie tussen de kom van Bemmelen en het oostelijk deel van Park Lingezege en het open komgebied. Participant verzoekt het kruispunt N839/A15 te heroverwegen en de toetsen aan de belangen van goede wandelverbindingen ter plaatse.*

In het ontwerp van de kruising is voorzien in een verbinding voor langzaam verkeer onder de A15 en Betuweroute via een afzonderlijke tunnel. Daarnaast komt er een onderdoorgang voor langzaam verkeer onder de N839 ten zuiden van de A15. Daarmee ontstaat een goede wandelverbinding tussen het openkomgebied van Bemmelen en het oostelijke deel van Park Lingezege. In de uitwerking van de aanvullende bestuursovereenkomst is besloten om de onderdoorgang onder de N839 te handhaven op de locatie zoals deze ook in het ontwerptractébesluit al opgenomen was en niet te verplaatsen naar een locatie ten noorden van de Betuweroute.

- 7.2.5 *Participanten (agrariërs) bezitten percelen in en bij buurtschap Baal in Haalderen. Participanten zijn er altijd van uit gegaan dat de Baalsestraat niet zou worden afgesloten. RWS, provincie en gemeente Lingewaard hebben dat ook uitgesproken. Participanten zijn dan ook zeer verbaasd dat één week voor de terinzagelegging van het ontwerptractébesluit wordt afgesproken dat de Baalsestraat toch wordt afgesloten. Deze keuze wordt bovendien niet onderbouwd. Participanten noemen de gang van zaken zeer onzorgvuldig. De afsluiting leidt tot problemen voor de doorstroom van (landbouw)verkeer. De weg wordt intensief gebruikt door bewoners van buurtschap Baal, maar ook door overig verkeer. Ook wordt de weg gebruikt door zwaar*

vracht- en landbouwverkeer, bijvoorbeeld voor de afvoer van oogsten. Dat verkeer moet straks over het gedeelte van de Baalsestraat dat niet wordt afgesloten. De weg is daar niet op berekend. Participanten lijden ook omrijdschade. Er is volgens participant geen rekening gehouden met de belangen van de agrariërs en omwonenden. Ook is onvoldoende gemotiveerd waarom deze maatregel te elfder ure wordt doorgevoerd.

De concrete en praktische opmerkingen van participanten worden meegenomen in de voorbereiding van het ontwerp-inpassingsplan van de provincie, zodat in dit besluit zo goed mogelijk rekening wordt gehouden met hun belangen. Het ontwerp-inpassingsplan heeft vóór de vaststelling van het tracébesluit ter inzage gelegen, zodat participant ruimschoots de gelegenheid heeft gehad om daarop zo nodig een zienswijze in te dienen. Participanten hebben van de provincie inmiddels een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016).

- 7.2.6 *Volgens de bestuursovereenkomst komt er een voetpad ten zuiden van de A15. De verdere uitwerking hiervan zal 'in overleg met Waterschap Rivierenland en de gemeente Lingewaard' bepaald worden. De ligging van het voetpad is niet duidelijk uit de plankaarten bij het ontwerp-tracébesluit af te lezen. Het lijkt erop dat het voetpad dwars door een aan participant in eigendom toebehorend perceel aan de Baalsestraat loopt. Hiermee wordt de uitvoering van de agrarische activiteiten belemmerd. Participant verleent dan ook geen medewerking aan realisatie van het voetpad. Participant is van mening dat er voldoende wandelmogelijkheden bestaan in Park Lingezegen. Het komt participant met deze maatregel voor dat er meer belang wordt gehecht aan de belangen van recreanten dan aan de belangen van agrariërs in het gebied. Participant acht het ontwerp-tracébesluit als onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd op dit punt.*

Het voetpad stond inderdaad nog niet aangeduid op de plankaart van het ontwerp-tracébesluit. Het is inmiddels wel opgenomen in het tracébesluit. Het voetpad wordt gerealiseerd binnen het in het ontwerp-tracébesluit opgenomen ruimtebeslag en daarmee is er geen extra ruimtebeslag op landbouwpercelen aan de orde.

- 7.2.7 *De maatregelen uit de aanvullende bestuursovereenkomst voorzien bij Boerenhoek in de realisatie van diverse boomgaarden. De benodigde gronden voor een deel van deze boomgaarden worden niet planologisch geregeld in het ontwerp-tracébesluit. De gronden worden dus niet verworven en er ontstaat geen mogelijke onteigeningstitel. Dit biedt voor participanten geen enkele zekerheid voor een kwalitatief landschappelijke inpassing. Het is voor participanten niet acceptabel dat zij, nadat het tracébesluit is genomen, voor een adequate landschappelijke inpassing afhankelijk zijn van grondeigenaren. Op welke wijze wordt realisatie van de voorziene boomgaarden duurzaam geborgd?*

Voor wat betreft de landschappelijke inpassing bij Boerenhoek pleiten diverse participanten ervoor het stuk weiland ten noorden van Boerenhoek van bomen te voorzien (conform het Landschapsplan). De argumentatie dat de bomen het uitzicht vanuit Boerenhoek op de uiterwaarden belemmeren, snijdt geen hout. Van vrij uitzicht is geen sprake: er ligt een dijk tussen Boerenhoek en de uiterwaarden.

Uitgangspunt voor de inpassing van het brugdeel in de omgeving Lodderhoeksestraat is het verminderen van het zicht op de verhoogde snelweg. De gemeente Lingewaard en Projectbureau ViA15 hebben op basis van dit uitgangspunt de inpassing met boomgaarden besproken met grondeigenaren. Deze gesprekken zijn nog niet afgerond. Uitvoering zal geschieden via beheerplannen. Dit betreft geen planologische wijziging.

- 7.2.8 *Met betrekking tot de positionering fietspad Rijndijk biedt het ontwerptractébesluit geen enkele zekerheid. Het Landschapsplan noemt een binnendijkse verbinding, de aanvullende bestuursovereenkomst een buitendijkse verbinding. Het laatste betekent dat de fietsverbinding bij hoogwater wordt afgesloten, omdat deze dan onder water komt te staan. Als er een buitendijkse verbinding wordt gerealiseerd, dan moet deze zo hoog mogelijk boven maaiveld worden aangelegd zodat de verbinding bij hoogwater zo lang mogelijk begaanbaar blijft. Participanten vragen zich af waarom de gemeente een buitendijkse verbinding verkiest boven een binnendijkse. Een buitendijks fietspad bij de Rijndijk staat volgens diverse participanten op gespannen voet met de Natura 2000-wetgeving: er is immers een alternatief voorhanden. Zij noemen de fietsverbinding bij de Rijndijk vanwege de combinatie snel en langzaam verkeer onveilig. Het definitieve ontwerp van de fietsverbinding moet volgens hen worden beoordeeld door een verkeersdeskundige. Wordt de fietsverbinding bij de Rijndijk in het tracébesluit opgenomen volgens de aanvullende bestuursovereenkomst, dan overwegen verschillende participanten om de kwestie voor te leggen aan de Raad van State.*

In de uitwerking van de bestuurlijke afspraken heeft de gemeente Lingewaard besloten om het ontwerp van het ontwerptractébesluit te handhaven. Er is onvoldoende draagvlak binnen de gemeente om het gemotoriseerd verkeer van de Rijndijk te weren; daarmee blijft de Rijndijk een verbinding voor alle verkeer. Deze ligt binnendijks.

- 7.2.9 *De afsluiting van de Rijndijk voor gemotoriseerd verkeer heeft grote gevolgen. De dijk is een graag gebruikte route voor zowel dorpsbewoners als recreanten. Participanten maken zich onder meer zorgen over de ontsluiting van Gendt en Doornenburg en over de verkeersdruk op wegen in Doornenburg, Angeren en Huissen. Bewoners zullen meer last krijgen van geluid en trillingen. Participanten vragen zich af of er inzicht is in het verkeer dat nu al gebruikmaakt van de drie belangrijkste ontsluitingsroutes: de dijk, de Lodderhoeksestraat (Angeren) en de Van de Mondeweg (Haalderen)? Zo niet, kunnen er tellingen worden gedaan?*

In overleg met gemeente Lingewaard, Waterschap Rivierenland en provincie Gelderland is besloten om het gemotoriseerd verkeer gebruik te laten maken van de Rijndijk. Alle verkeer wordt in de nieuwe situatie aan de binnenzijde onderlangs de dijk geleid, zoals ook al in het ontwerptractébesluit is opgenomen.

- 7.2.10 *De grondwal in Groessen moet worden voorzien van hoge beplanting. Dit zorgt niet alleen voor een aangener uitzicht, het draagt ook bij aan vermindering van de geluidsoverlast.*

De grondwal wordt voorzien van beplanting.

- 7.2.11 *De voorziene grondwal van 2 meter hoogte is te laag. Specifieke weersomstandigheden én de combinatie met de Betuwelijn zorgen ervoor dat de geluidswaarde boven de 50 DB uit zal komen. Woning van participant zal extra geïsoleerd moeten worden.*

Op grond van het akoestisch onderzoek is bepaald op welke locaties geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn. Voor zover deze samenvallen met de locaties van de bedoelde grondwal is dat op de plankarten bij het tracébesluit weergegeven. Ter hoogte van Kerkackers is op de grondwal een geluidscherm opgenomen.

Bij geluidgevoelige bestemmingen, waar sprake is van een overschrijding van de toetswaarde, moet volgens de wet worden onderzocht of het mogelijk is om geluidbelasting met doelmatige maatregelen terug te brengen tot de toetswaarde. Maat-

regelen die hierbij worden overwogen zijn stiller wegdek, tweelaags zoab of plaatsing van geluidschermen. Als de conclusie is dat ondanks tweelaags ZOAB en de wal met scherm sprake is van overschrijding van de toetswaarde, dan zal geluidisolatieonderzoek uitgevoerd worden.

- 7.2.12 *Is het mogelijk de grondwal te verhogen van 2 naar 4 meter boven maaiveld? Daarmee wordt het geluidreducerend effect versterkt. De oplossing heeft ook een positief effect op landelijke inpassing.*

Op grond van het akoestisch onderzoek is bepaald op welke locaties geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn. Voor zover deze samenvallen met de locaties van de bedoelde grondwal is dat op de plankaarten bij het tracébesluit weergegeven. Bij geluidgevoelige bestemmingen, waar sprake is van een overschrijding van de toetswaarde, moet volgens de wet worden onderzocht of het mogelijk is om geluidbelasting met doelmatige maatregelen terug te brengen tot de toetswaarde. Maatregelen die hierbij worden overwogen zijn stiller wegdek, tweelaags zoab of plaatsing van geluidschermen. Uit de akoestische berekeningen is gebleken dat een wal van 2 meter voldoende is.

- 7.2.13 *Participant verzoekt de aarden wallen hoger te maken (met materiaal in kwaliteitsklasse wonen of AW) en dan in het bijzonder het deel tussen Achtergaardsestraat en Oostsingel.*

De aarden wallen zijn niet bedoeld als geluidvoorziening, zij dragen bij aan landschappelijke inpassing. Tussen de Achtergaardsestraat en de Oostsingel is de walhoogte afgestemd op de hoogteligging van de A15 ter plaatse. De A15 is op dit traject (half)verdiept en ligt op minimaal 3 meter onder maaiveld. De wallen naast de A15 maken dat het autoverkeer niet meer zichtbaar is vanaf de omgeving gezien. Een verdere verhoging heeft landschappelijk geen toegevoegde waarde.

- 7.2.14 *Door bladverlies in de winter geeft de groenbeplanting op de grondwal bij Groessen minder bescherming tegen geluid.*

Uit onderzoek is gebleken dat de invloed van vegetatie op de geluidoverdracht in het algemeen gering is, zich moeilijk laat inschatten en niet goed voorspelbaar is. Beplanting op de wal heeft in ieder geval geen of nauwelijks effect op de reductie van geluid. In akoestisch onderzoek wordt dan ook geen rekening gehouden met de aanwezigheid van vegetatie. Door in alle situaties uit te gaan van 'geen begroeiing' is er in elk geval geen sprake van onderschatting van de berekende resultaten.

- 7.2.15 *Als de plannen zoals die nu voorliggen doorgaan, dan moeten participanten een aanzienlijk deel van hun grond afstaan. Dat is nog niet alles. In het bestuursakkoord staan afspraken over de aanleg van een aarden wal langs het nieuwe tracé. Het is volstrekt onduidelijk hoeveel grond van participanten hierdoor nog verloren zal gaan. Ook is onduidelijk of er alternatieven zijn die minder grond in beslag nemen. Als langs de aarden wal over de grond van participanten ook nog een fietspad wordt gerealiseerd, verliezen zij nog meer grond. Voor participanten is dit onverenigbaar. Zij moeten zo veel grond afstaan dat bewerking van de resterende perceeldelen door landbouwmachines nagenoeg onmogelijk wordt. De waardevermindering is daardoor veel meer dan sec de waarde van de grond die wordt afgestaan. Voor een koper wordt dat wat overblijft veel minder interessant. Hiermee moet ook rekening worden gehouden.*

Bij het tracébesluit is het ruimtebeslag op kaart aangegeven. De grondverwerving zal hier op gebaseerd worden. Op de grondwal wordt overigens geen fietspad gerealiseerd.

Tijdens de gesprekken over de benodigde gronden kunt u aangeven dat u van mening bent dat het restperceel landbouwkundig niet meer bruikbaar is. Als Rijkswaterstaat uw argumenten deelt, dan wordt ook een eventuele resthoek aangekocht. Als u na overleg van mening bent dat het aanbod nog steeds niet toereikend is dan bepaalt uiteindelijk de rechter of het aanbod redelijk is.

- 7.2.16 *De bestuursovereenkomst voorziet in een aarden wal vanaf de verdiepte ligging richting Kandiadijk. Dat is een visuele verbetering voor bewoners. Maar: een aarden wal is geen geluidscherm! Wat zijn de verschillen in dB tussen een geluidscherm en een aarden wal? Leidt een aarden wal ook tot vermindering van fijn stof? Hoe groot is het risico op inklinking? Kan de aarden wal eventueel worden verhoogd?*

De aarden wallen zijn niet bedoeld als geluidvoorziening, zij dragen bij aan landschappelijke inpassing. De hoogte van de wallen is vastgelegd in de aanvullende bestuurlijke overeenkomst. In het Landschapsplan bij het tracébesluit is opgenomen dat de wal wordt ingeplant met hoger opgaande begroeiing.

- 7.2.17 *Uit het regiovoorstel inpassing A12/A15 blijkt dat er een geluidwal wordt aangelegd tussen de brug en de Schraleweidsestraat in Groessen. Maar op de tekening ontbreekt een gedeelte net na de Kandiadijk richting Groessen. Is dit vergeten?*

Het regiovoorstel is een uitwerking van de gemeenten en de provincie. Het regiovoorstel vormde de basis voor nadere afspraken met het Rijk in de aanvullende bestuursovereenkomst. Alleen de maatregelen die in de bestuursovereenkomst zijn opgenomen, zijn verwerkt in het tracébesluit.

- 7.2.18 *Volgens de bestuursovereenkomst verschuift de verdiepte aanleg van de A15 ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit 500 meter in oostelijke richting. De verdiepte aanleg bij de Schraleweidsestraat vervalt. De verschuiving en het deksel in Helhoek lost een aantal problemen op (voor een beperkte groep bewoners), maar 'beloont' een grotere groep bewoners met extra overlast. Onder meer de bewoners aan de Kerkackers worden door de maatregel geconfronteerd met extra geluid, fijn stof en zichtvervuiling. Participant vraagt zich af of door toename trilling, geluid en fijn stof een goed woon- en leefklimaat nog wel is gegarandeerd. Een verdiepte ligging zoals opgenomen in het ontwerp-tracébesluit verzachtte de negatieve effecten voor hun omgeving (geluid, horizonvervuiling). Daarvan is in het huidige voorstel geen sprake meer. De weg komt hoger te liggen, een forse geluidswal verstoort het uitzicht. Sommige participanten vragen zich af of de belangen van de bewoners in Helhoek worden ingewisseld voor die in het oostelijk deel. Worden de meerkosten van de verdiepte-ligging-met-deksel gecompenseerd door het andere oostelijk traject niet te verdiepen? Is het een idee de verdiepte aanleg bij Groessen op te nemen in de aanbesteding? Diverse participanten merken op dat door de aanpassing van het tracé in Groessen de verwachte geluidsbelasting niet meer klopt. Is duidelijk wat de precieze gevolgen zijn van de aanpassing (bijvoorbeeld op het gebied van geluid) en welke maatregelen genomen zullen worden om eventuele effecten tegen te gaan? Veel participanten verwachten dat de waarde van de woningen zal dalen door deze maatregel. Participanten stellen voor om meer/extra geluidswerende voorzieningen aan te brengen dan wel de A15 verdiept aan te leggen op de wijze als aanvankelijk voorzien.*

In de omgeving van Groessen en Helhoek is een aantal wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit. Over de situatie is intensief overleg gevoerd met de regio. De uitkomst van deze gesprekken is een afweging van belangen van de omgeving, de financiële haalbaarheid en de praktische haalbaarheid.

De weg wordt inderdaad over iets kortere afstand verdiept aangelegd, de verdieping start ongeveer 500 meter later.

Bij de uitwerking bleek deze wijziging voor 8 woningen aan de Kerkkackers een hogere geluidsbelasting op te leveren dan opgenomen in het ontwerptracébesluit. De betrokken bewoners zijn hierover persoonlijk ingelicht. Deze resultaten van het akoestisch onderzoek hebben geleid tot nader overleg tussen de betrokken overheden die in november 2015 de aanvullende bestuursovereenkomst hebben gesloten (ministerie en provincie). Deze overheden hebben inmiddels besloten om, in de geest van de aanvullende bestuursovereenkomst, ter hoogte van de Kerkkackers een geluidsschermband op te nemen in tracébesluit. Dit geluidsschermband wordt geplaatst op de al eerder afgesproken grondwal van 2 meter hoog. Over 290 meter wordt het scherm 3 meter hoog en aan weerszijden daarvan komt nog een gedeelte van 1 meter hoog. Het scherm, dat wettelijk niet vereist is, leidt tot de meeste effectieve beperking van de geluidstoename.

De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op de leefomgeving. Het tracébesluit voldoet aan de eisen die de geldende wet- en regelgeving daaraan stelt. Zo wordt voldaan aan de wetgeving rond geluid en fijnstof. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de Rijksoverheid en lokale overheden, bedoeld om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. In het programma staan maatregelen die ervoor zorgen dat ons land op tijd voldoet aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide. Opname van het project in het NSL betekent dat de normen voor luchtkwaliteit geborgd zijn.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

- 7.2.19 *De weg zal niet verdiept worden aangelegd vanaf de Schraleweidsestraat in Groessen, maar 500 meter verderop. Deze aanvullende maatregel heeft mogelijk een uiteindelijk nadelig gevolg voor participant. De aanleg van de aarden wal ter hoogte van Den Oldenhoek is een aanvullende maatregel die positief zou kunnen uitpakken. De vraag is of het effect hiervan voldoende is. Participant stelt beplanting van de aarden wal voor, zodat het geluid wordt gedempt en de weg meer uit het zicht is. Hij vraagt om zo snel mogelijk te worden geïnformeerd over de gevolgen, in elk geval ruim voor de presentatie van het tracébesluit. Ook vraagt participant dat het bevoegd gezag hem bijtijds in kennis stelt over de effecten van de maatregelen uit de aanvullende bestuursovereenkomst. Hiervoor moet een aparte zienswijzeronderkomen komen.*

Zoals opgenomen in het Landschapsplan van het tracébesluit wordt de aarden wal ingeplant met hoger opgaande begroeiing. In 2016 zijn in juni en november informatieavonden gehouden om betrokkenen tussentijds te informeren over de wijzigingen in het tracébesluit als gevolg van de aanvullende bestuursovereenkomst. Voor een ruimere uitleg over de integrale procedures (aanvullende bestuursovereenkomst en ontwerptracébesluit) wordt verwezen naar paragraaf 3.2.

- 7.2.20 *In de aanvullende bestuursovereenkomst is vastgelegd dat de beoogde geluidwal langs de A15 250 meter opschuift. Hierdoor ontstaat extra geluidhinder bij de woning van participant. Participant maakt bezwaar en wenst dat er een adequate geluidwerende voorziening wordt aangebracht zodat het woon- en leefmilieu niet wordt aangetast.*
- Er is geen sprake van een geluidwal langs de A15 ter hoogte van de woning van participant. Wel wordt geluidarm asfalt toegepast op de A15. Verder is ten behoeve van de inpassing in het tracébesluit, op basis van de aanvullende bestuursovereenkomst, een aarden wal van 2 meter hoog aangelegd langs de A15 tussen Kandiastraat en de Schraleweidestraat en vanaf Schraleweidsestraat naar de Rijswijksestraat.
- 7.2.21 *Het ontwerptracébesluit en de aanvullende bestuursovereenkomst geven enkele zekerheden waarover participant tevreden is. Het tracé ligt nu verder van de wijk Diesfeldt af, waardoor Groessen meer wordt ontzien. Ook is de verdiepte ligging van 6 meter langer geworden. Deze geheel verdiepte ligging ligt nu definitief vast. Dat biedt de bewoners tenminste wat zekerheid.*
- Wordt voor kennisgeving aangenomen.
- 7.2.22 *Participant gaat in op de ligging van de A15 ter hoogte van Groessen plan Diesfeldt. Hem is altijd medegedeeld dat de A15 4 meter onder huidig maaiveld zou komen met een uitdaging van 6 meter naar de markt toe. Dat blijkt in het ontwerptracébesluit niet zo te zijn. Ook is meegedeeld dat er een geluidswal boven op een verhoging komt. Daarmee zou de snelweg niet onder maaiveld komen. Participant wil hierover duidelijk uitsluitsel met een gedetailleerde schets. Als er een aarden wal komt, willen de bewoners inspraak hebben in het beplantingsplan.*
- In het ontwerptracébesluit is opgenomen dat de verdiepte ligging op circa 4 meter beneden maaiveld gerealiseerd wordt. In het Standpunt is aangegeven dat de minister daarnaast de markt zal uitdagen om een verdiepte ligging van 6 meter beneden maaiveld mogelijk te maken. Intensief overleg met de omgeving en met de vertegenwoordigers van betrokken overheden heeft geleid tot een aanpassing van dit ontwerp. Deze aanpassing is opgenomen in de aanvullende bestuursovereenkomst en uitgewerkt in het tracébesluit. De uitdaging voor de markt is vervallen ten gunste van een zekere verdiepte ligging in Groessen en een deksel in Helhoek. Bovendien worden langs de A15 aarden wallen gerealiseerd. Deze aarden wallen worden beplant.
- 7.2.23 *De verwijdering van de bomen langs de Helhoek verpest het uitzicht van bewoners.*
- Ter plaatse wordt gezorgd voor een goede landschappelijke inpassing. Voor de inrichting van het gebied in Helhoek is samen met bewoners een proces doorlopen om te komen tot een ontwerp. Dit ontwerp is opgenomen in het Landschapsplan bij het tracébesluit.
- 7.2.24 *Wanneer er geen deksel wordt geplaatst, kan besloten worden om bewoners uit te kopen. Wordt er wel een deksel geplaatst, dan zouden bewoners moeten kunnen kiezen om zich al dan niet te laten uitkopen. Hiermee kan veel geld bespaard worden. Is er gekeken naar de extra kosten van een deksel op de A15, vergeleken met het uitkopen van de eigenaren van 7 à 8 woningen?*
- In nauw overleg tussen regio en Rijk is besloten tot aanleg van een deksel in Helhoek en een goede landschappelijke inpassing ter plaatse. Rijkswaterstaat koopt in het algemeen alleen die woningen op die binnen het ruimtebeslag van het tracé vallen. Woningen aankopen en amoveren buiten dit ruimtebeslag is niet wenselijk.

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

7.2.25 *Is het zo dat bewoners die halverwege het deksel wonen straks extra geluidsoverlast ondervinden aan het begin en eind van het deksel?*

Het geluidniveau dat wordt waargenomen met deksel zal lager zijn dan het geluidniveau zonder deksel. Het is echter denkbaar dat woningen dicht bij de randen van de deksel verdwijnend of verschijnend verkeer waarnemen; dit werkt mogelijk negatief door op de hinderbeleving. Om dit te voorkomen, worden de wanden van de tunnelbak absorberend uitgevoerd. Hiermee wordt de geluidbelasting tot het minimaal mogelijke niveau teruggebracht. Bovendien komt er een geluidscherm ter hoogte van de Kamerstraat.

7.2.26 *De verdiepte aanleg bij Helhoek betekent duidelijk een verbetering van het leefklimaat. Hoe wordt de bak van boven afgesloten?*

Ter hoogte van Helhoek wordt een deksel gerealiseerd. Samen met de bewoners van Helhoek is een ontwerp voor de inrichting boven op het deksel opgesteld.

7.2.27 *Speciaal voor een aantal inwoners van Helhoek worden maatregelen genomen. Tegelijkertijd wordt een heel dorp, namelijk Loo, 'vergeten'. Wat is daarvan de reden?*

In de aanvullende bestuursovereenkomst zijn extra aarden wallen opgenomen vanaf de Rijswijksestraat tot aan de Kandia. Deze landschappelijke inpassing wordt onder meer gerealiseerd met het oog op Loo.

7.2.28 *In het tracé A15 mist een ecologische verbinding tussen oost en west. Participanten willen dat het deksel bij de Helhoek niet alleen wordt ingericht als 'ontmoetingsplek', maar ook als 'wisseltracé' voor fauna. Participanten pleiten voor verlenging van het deksel, hierdoor ontstaat een robuuste verbinding voor bijvoorbeeld uilen en vleermuizen. Ook zou aan de noordkant van de Helhoek tunnel een 20 meter brede strook, speciaal voor zoogdieren, moeten komen*

De groene inrichting van het deksel biedt voldoende oversteekmogelijkheden voor dieren. De nog te selecteren aannemer bepaalt de exacte uitvoering van het gehele ontwerp van de A15 inclusief het deksel.

7.2.29 *Participant is opgelucht over de maatregel Deksel Helhoek, maar heeft wel een aantal vragen:*

- *Is de situatie die in het RKK-rapport wordt geschetst, de juiste uitgangssituatie?*
- *Waarom is er een opening in het 'deksel' bij de spoorbaan Arnhem-Oberhausen? Participant heeft het over het ontstaan van een cumulatie van geluid, fijnstof, roet etc.*

- *Kan deze opening worden gedicht of in ieder geval zo klein mogelijk gemaakt worden? Dat is gunstig voor vleermuizen en vogels die de route langs de spoorbaan als corridor gebruiken.*
- *Kan het 'deksel' in Helhoek met een groenstrook van ongeveer 20 meter worden verlengd? Participant pleit hiervoor vanwege een ecologische verbinding tussen oost en west voor het oversteken van klein wild.*

Samen met bewoners uit Helhoek en gemeente Duiven heeft Stichting Landschapsbeheer Gelderland een ontwerp gemaakt voor de inrichting van het deksel. De vorm van het deksel (inclusief opening bij spoorweg) komt uit het Regioplan. Het deksel kan ook fungeren als oversteekplaats voor klein wild.

7.2.30 *Participant heeft een aantal vragen over de toename van geluid in Groessen, mede in verband met het deksel in de Helhoek:*

- *Hoeveel neemt het geluid toe ten opzichte van het huidige niveau, ervan uitgaande dat de geluidsbronnen elkaar versterken? Participant wil dit weten voor twee situaties: wanneer er een 'gat' van zo'n 25 meter is tussen spoorlijn Arnhem-Oberhausen en het begin van het deksel (zoals gepland) en wanneer het deksel al voor het spoor begint.*
- *Wat is het effect van het verhogen van de maximale snelheid naar 130 kilometer op het verkeersgeluid bij zijn woning?*

Er is alleen akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de maatregel zoals overeengekomen in de aanvullende bestuursovereenkomst. Er is dus geen variantenonderzoek uitgevoerd. Het dichten van het 'gat' is niet aan de orde. Voor de inrichting van het gebied in Helhoek is samen met bewoners een proces doorlopen om te komen tot een ontwerp. Dit ontwerp is opgenomen in het Landschapsplan bij het tracébesluit. Het akoestisch verschil tussen een maximumsnelheid van 120 en 130 km/u bedraagt gemiddeld genomen enkele tienden van dB's. Het verschil in deze specifieke situatie is niet uitgerekend, omdat 130 km/u het uitgangspunt is van het project.

7.2.31 *Er wordt een ontmoetingsplein aangelegd waar de deksel op de A15 komt. Is dit een reële gedachte? Het deksel is namelijk 140 meter lang.*

De inrichting van het deksel is in overleg met de omwonenden en de gemeente besproken en bepaald. De inrichting is opgenomen in het Landschapsplan bij het tracébesluit.

7.2.32 *Participant stelt dat onnodige aantasting van het woongenot kan worden voorkomen door een voldoende lange deksel op de tunnelbak te plaatsen. Daaronder verstaat participant een deksel dat tenminste begint bij het bestaande spoorvak Arnhem – Zevenaar tot 225 - 250 meter in noordelijke richting. Het deksel moet zo ontworpen zijn, dat geen onnodig geluid of fijn stof kan ontsnappen uit de tunnelbak en moet worden ingericht met groenelementen. Participant pleit voor een volledige integratie van de bestaande spoorwegovergang en het deksel, dan wel voor slechts zeer geringe ruimte tussen deksel en spoorweg. Dit om overlast zo veel mogelijk te voorkomen.*

In nauw overleg tussen regio en Rijk is besloten tot een aanleg van een deksel in Helhoek en een goede landschappelijke inpassing ter plaatse. Samen met bewoners uit Helhoek en gemeente Duiven is door Stichting Landschapsbeheer Gelderland een ontwerp gemaakt voor de inrichting van het deksel. Dit ontwerp is opgenomen in het Landschapsplan. De vorm van het deksel (inclusief opening bij spoorweg) komt uit het Regioplan. Het dichten van het 'gat' is niet aan de orde. Overigens komt er een geluidscherm ter hoogte van de Kamerstraat.

- 7.2.33 *Het is nog niet duidelijk wat de geluideffecten zijn in de situatie met tunneldeksel en hoe de uiteinden van het deksel worden afgewerkt. In het geval dat er met opgaande muren moet worden gewerkt, heeft participant een uitgesproken voorkeur voor het gebruik van schanskorven in plaats van betonnen wanden.*

Waarvan akte. Samen met bewoners uit Helhoek en de gemeente Duiven is door Stichting Landschapsbeheer Gelderland een ontwerp gemaakt voor de inrichting van het deksel. Dit ontwerp is opgenomen in het Landschapsplan.

- 7.2.34 *De aanpassingen voor de Helhoek in het bestuursakkoord zijn een verbetering, als het gaat om de leefbaarheid. Blijft overeind dat het buurtschap fors wordt geraakt door de A15.*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

- 7.2.35 *Er zal sprake zijn van een verdiepte ligging van 6 meter tot aan nagenoeg het perceel van cliënt (ter hoogte van het toekomstige gedeelte van de weg dat ligt tussen kilometer 175 en 175,5). Dit verdiepte gedeelte zal met een deksel worden afgedekt over een afstand van ongeveer 140 meter. Het type KW34 is een tunnelbak. Daarom zal afdichting door een deksel inhouden dat er feitelijk sprake is van een tunnel. Met een dergelijke constructie kan mogelijk worden voorkomen dat de gronden waarop cliënt zijn maatschap exploiteert, zullen worden gescheiden door een rijksweg. In het ontwerp is echter, naar het zich laat aanzien, niets over deze afdichting bepaald. Laat staan dat duidelijk is waar het verdiepte gedeelte precies zal worden afgedicht. De deksel is niet als kunstwerk in tabel 1 terug te vinden. Ook is er een bomenrij gepland vanaf de Helhoek naar de woningen en het bedrijf aan de Helhoek 6a en Helhoek 8. Cliënt wenst dat deze bomen verder in de richting van het spoor worden verplaatst, omdat zij anders de inrit zullen belemmeren. Ook moet ermee rekening worden gehouden dat het aangrenzende perceel, als de landbouwgronden van cliënt inderdaad worden doorkruist, gezien de resterende omvang nagenoeg onbruikbaar wordt. Een bomenrij die schaduwwerking op dat perceel veroorzaakt, verslechtert de exploitatiemogelijkheden alleen maar meer. Hiermee lijkt in het ontwerp geen rekening gehouden.*

Er zal geen sprake zijn van een tunnel, maar een onderdoorgang. De afmeting van het dak van de onderdoorgang (deksel) was onderdeel van de bestuurlijke afspraken (november 2015). In de plankaarten van het tracébesluit zijn de afmetingen en plaats van het dak inmiddels aangegeven met kunstwerknummer KW39.

In nauw overleg tussen regio en Rijk is besloten tot een aanleg van een deksel in Helhoek en een goede landschappelijke inpassing ter plaatse. Samen met bewoners uit Helhoek en gemeente Duiven heeft Stichting Landschapsbeheer Gelderland een ontwerp gemaakt voor de inrichting van het deksel. Participant is bij dit proces betrokken geweest, de bomenrij is aangepast.

- 7.2.36 *Participant woont op steenworp afstand van toekomstige A15 en N810. Hij onderstreept het belang van de doortrekking, maar vindt wel dat nadelige gevolgen voor de leefomgeving zoveel mogelijk beperkt moeten worden. De geplande inpassingsmaatregelen zijn onvoldoende. Participant concludeert uit akoestisch onderzoek bij ontwerptracébesluit dat de effecten van de aanpassing van de N810 van 2 naar 4 rijstroken niet of minimaal zijn meegenomen. Op basis van geldende wet- en regelgeving moet hier alsnog onderzoek naar gedaan worden. Zo nodig moeten maatregelen worden genomen om de geluidoverlast te beperken.*

De verbreding van de N810 is afgesproken in de aanvullende bestuursovereenkomst die tegelijk met het ontwerptracébesluit getekend is. Dat betekent dat deze afspra-

ken nog niet in het ontwerptractébesluit verwerkt waren. Ook het effect van deze maatregelen kon ten tijde van het ontwerptractébesluit nog niet inzichtelijk gemaakt worden. De aanvullende bestuursovereenkomst is verwerkt in het tracébesluit en in provinciale inpassingsplannen. De effecten hiervan zijn daarmee nu wel inzichtelijk. Zo nodig zijn op basis van de geldende regelgeving maatregelen getroffen en opgenomen in tracébesluit of inpassingsplan.

- 7.2.37 *In de aanvullende bestuursovereenkomst wordt bij maatregel 16a gesproken over voldoende ruimte voor een haag/groene afscheiding tussen snelweg en fietspad. Op de tekening is de weg naar het noorden opgeschoven om de velden van SDZZ te handhaven. Uitvoering van de bestuursovereenkomst betekent dus dat A12 meer naar het zuiden komt te liggen of dat de Nieuwe Steeg naar het noorden verlegd moet worden.*

De A12 is niet naar het zuiden verschoven. De haag/groene afscheiding is mogelijk zonder verschuiving van de A12.

- 7.2.38 *Het plan is om een dubbele populierenrij aan te brengen langs de A12. Deze populierenrij onttrekt het bedrijfspand van participant aan het zicht van de snelweggebruiker. Participant zal hiervan schade ondervinden in de vorm van inkomstenderving/omzetverlies. Participant pleit ervoor om ofwel de populierenrij achterwege te laten, ofwel ervoor te zorgen dat het pand vanaf de A12 zichtbaar blijft.*

In de huidige situatie is al sprake van een bomenrij in de wegberm van de A12. In de nieuwe situatie komt er opnieuw een bomenrij in de wegberm van de A12; de bestaande situatie wordt dus vervangen.

- 7.2.39 *De aanleg van de verlengde A15 zal zijn effect op het onderliggende wegennet hebben. De verwachting van de dorpsraad is dat de zuidelijke rondweg bij Zevenaar veel drukker zal worden. Voor Ooy betekent dat een extra barrière om te komen in Zevenaar en extra overlast door geluid en fijn stof. Participant wil dan ook dat de aansluiting Zevenaar-Oost snel wordt aangelegd. Bovendien ontbreekt in de aanvullende bestuursovereenkomst de maatregel om het Witte Kruis in Babberich door te trekken naar deze nieuwe aansluiting. Dit zal de genoemde effecten op het onderliggende wegennet reduceren. De dorpsraad verzoekt dan ook om deze maatregel op te nemen in de aanvullende bestuursovereenkomst.*

De realisatie van het project ViA15 gebeurt door de nog te selecteren aannemer op basis van een zogenoemd DBFM-contract. Bij die contractvorm past in principe niet dat de opdrachtgever een voorgeschreven fasering (planning en volgorde) of bepaalde wijze van de uitvoering oplegt aan de opdrachtnemer (aannemer). De zorgen van Zevenaar met betrekking tot de bereikbaarheid van Zevenaar Oost zijn inmiddels bestuurlijk besproken.

Doortrekking van het Witte Kruis is een gemeentelijke aangelegenheid, die buiten de scope van het tracébesluit en het provinciaal inpassingsplan valt.

- 7.2.40 *Participant maakt bezwaar tegen de plannen om een snel fietspad, gecombineerd met doorgaande weg, aan te leggen. Hierop zal zich ook veel landbouwverkeer verplaatsen. Als dit snel fietspad langs de A15 er komt, zal ook de bandbreedte van de A15 toenemen. Hierdoor neemt de algehele overlast voor participant nog meer toe.*

De aanleg van SFR15 is een project van de provincie Gelderland. Rijkswaterstaat heeft wel afgesproken met de provincie dat het tracébesluit de aanleg hiervan niet onmogelijk maakt.

- 7.2.41 *Zienswijze van participant heeft betrekking op het tracé deel A15 tussen afslag 38 en knooppunt Ressen (wegvak 20). Participant woont hier en heeft nu al veel last van geluidhinder en fijn stof. In de bestuurlijke maatregelen is geen geluidscherm gepland langs de A15, ter hoogte van wegvak 20 aan noordzijde. Participant stelt voor om van woning te ruilen met de bedenker van deze bestuursmaatregel, zodat hij de overlast van het plan niet hoeft te incasseren.*

Het akoestisch onderzoek geeft geen aanleiding om op deze locatie geluidvoorzieningen te plaatsen. Er worden op deze locatie geen normen overschreden.

- 7.2.42 *In de aanvullende bestuursovereenkomst wordt een aantal maatregelen beschreven die raakvlakken hebben met de (uitvoering van) taken van het waterschap. Participant verwacht dat RWS voor de maatregelen 2,3, 5 en 7, zoals ook beschreven in de Toelichting bij de maatregelen, zal overleggen met het Waterschap en andere partijen om gezamenlijk tot ontwerpen van deze maatregelen te komen. Dankzij deze werkwijze, die tijdens het hele ontwerpproces van doortrekking A15 is toegepast, verwacht het waterschap dat zij haar taken duurzaam en efficiënt zal kunnen (blijven) uitoefenen. Daarnaast gaat participant ervan uit dat de opmerkingen die het waterschap heeft gemaakt in het wateradvies (kenmerk 201516227/336188) integraal deel uitmaken van deze zienswijze.*

Bij de totstandkoming van de besluiten voor de doortrekking van de A15 zijn de betrokken overheden nauw betrokken. Ook bij de uitvoering spelen zij een grote rol, zodat de aan hun zorg toevertrouwde belangen ten volle in de besluitvorming en uitvoering meegenomen kunnen worden. In het waterplan bij het tracébesluit is beschreven hoe is omgegaan met het wateradvies van de waterschappen op het ontwerptracébesluit en waar dit tot aanpassingen heeft geleid. Deze uitwerking is in nauwe afstemming met de waterschappen gedaan.

- 7.2.43 *Participant is voorstander van de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12. De regio Arnhem – Nijmegen is het economisch hart van de provincie en dat mag niet dichtslippen. Het is goed dat het project wordt afgemaakt: het past ook binnen de Gelderse Gebiedsopgaven. Participant maakt een compliment aan provincie en voorm. Stadsregio dat zij erin geslaagd zijn het onderwerp op de Rijksagenda te krijgen. Participant erkent dat bewoners van de regio Arnhem – Nijmegen last krijgen van de ontwikkelingen en is blij dat de hinder door de maatregelen uit de aanvullende bestuursovereenkomst verminderd wordt. Park Lingezegen en De Gelderse Poort moeten zo goed mogelijk beschermd worden. Participant wil graag het Regionaal Ruimtelijk Kwaliteitsplan ontvangen en hierop een reactie formuleren. Ook blijft participant graag actief geïnformeerd over de plannen genoemd in artikel 5.1 van de bestuursovereenkomst.*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

Informatie over de uitwerking van de plannen genoemd in de bestuursovereenkomst wordt verstrekt via de gebruikelijke wegen, zoals de nieuwsbrief. Daarnaast geldt voor de besluitvorming die daarvoor nodig is dat de ontwerpen van de plannen (inpassingsplan en/of bestemmingsplan) ter inzage worden gelegd. Daarvan wordt onder meer kennis gegeven in de regionale dagbladen. Ook zullen de provincie en Rijkswaterstaat gedurende het proces regelmatig informatieavonden organiseren. Het Regionaal Ruimtelijk Kwaliteitsplan is opgesteld door de provincie Gelderland en daar verkrijgbaar.

- 7.2.44 *De havezate Huize Rijswijk 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 wegzakt. Voor bewoning is de havezate niet langer geschikt. RWS*

zoekt een andere bestemming. Dat zal volgens participant lastig worden, ook al gezien de slechte staat van de havezate. Binnen de gemeenschap heerst de opvatting dat het geld voor behoud van Huize Rijswijk beter aan een andere meer zinvolle inpassingsmaatregel kan worden besteed. Participant verzoekt om de vermelding van maatregel G in bijlage 3 van de bestuursovereenkomst te vervangen door een andere maatregel. In algemene zin zou participant graag inzicht krijgen in de geschatte kosten per maatregel in bijlage 3 en de afwegingscriteria voor deze maatregelen.

In bijlage 3 van de aanvullende bestuursovereenkomst staan maatregelen die worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een meevaller binnen het project gedurende of na de realisatiefase. De maatregelen zijn niet geprioriteerd en worden niet planologisch vastgelegd in het tracébesluit. Een inschatting van de kosten is nu niet te geven, criteria zijn nog niet opgesteld.

- 7.2.45 *Participant is blij met de verdiepte aanleg nabij Groessen tot de Helhoek in een tunnelbak met deksel. De aarden wal van 2 meter boven rijweg met beplanting parallel aan de Lijkweg noemt hij een goede zaak. Dat laat onverlet dat het project een grote inbreuk op de omgeving zal hebben. Participant gaat ervan uit dat er alles aan gedaan wordt om de overlast zo beperkt mogelijk te houden.*

Participant constateert terecht dat het project een grote impact zal hebben op de omgeving. Bij de voorbereiding en de uitvoering wordt zo zorgvuldig mogelijk omgegaan met de belangen van de omgeving in de meest brede zin van het woord en wordt overlast zo veel mogelijk beperkt.

- 7.2.46 *De uitwerking van de bestuursovereenkomst en gevolgen daarvan voor de bestaande boombeplanting zijn participant niet geheel duidelijk. Participant houdt zich het recht voor hierover in een later stadium alsnog zienswijzen op in te dienen.*

Voor zover maatregelen zijn opgenomen in bijlage 1 van de aanvullende bestuursovereenkomst zijn deze verwerkt in het tracébesluit. In het tracébesluit is het effect op boombeplanting in beeld gebracht. Dat geldt zowel voor de kap van bomen als voor bomen/beplanting die in het kader van landschappelijke inpassing zal worden gerealiseerd. Als inpassing onderdeel is van nadere besluitvorming in ontwerp-inpassingsplan en/of bestemmingsplan, kan daar een zienswijze op worden ingebracht. Is het een onderdeel van het tracébesluit, dan kan participant daartegen beroep instellen.

- 7.2.47 *Het kwaliteitsplan wijst uit dat er kennelijk nog bomen zijn voorzien op of nabij het tracé van het ontwerp-tracébesluit. Participanten acht het ongewenst dat er in de nabijheid van hun gronden grote bomen worden geplant. Sommige participanten geven aan dat het onduidelijk is wat er bedoeld wordt met 'uitvoering via beheersplannen'. Participanten vinden het ook onacceptabel dat zij waardevolle gronden moeten prijsgeven voor gemeentelijke ambities, zonder daarvoor ruimhartig te worden gecompenseerd.*

Bomen kunnen deel uitmaken van de landschappelijke inpassing. Zie hiervoor ook het Landschapsplan. In een aantal gevallen is er overeenstemming bereikt inzake een inspanningsverplichting om extra bomen te realiseren. Voor deze extra bomen is afgesproken dat hier niet voor wordt onteigend en dat met eigenaren in gesprek wordt getreden over uitvoering middels beheerovereenkomsten. Gesprekken met de eigenaren hierover lopen inmiddels.

7.2.48 *Participant woont in de buurt van de rondweg Duiven-Zevenaar en bezit hier ook onroerend goed. Participant ondervindt schadelijke gevolgen van de plannen rondom de rondweg en stelt dat er te weinig of niets wordt gedaan aan de effecten:*

- *Inperking algemene woonvrijheid en woongenot: doordat de rondweg dichterbij het perceel komt te liggen en de verkeersintensiteit toeneemt door de verbreding, zal participant geluidoverlast ervaren.*
- *Beperking uitzichtvrijheid: de viaductconstructie op het punt waar de rondweg de snelweg kruist, ontnemt participant het mooie uitzicht vanuit de voortuin.*
- *Gezondheid: door de toename van verkeer stijgt de hoeveelheid fijn stof en daarmee de kans op ziektes.*
- *Geluidoverlast: de verlegging van de rondweg en de verbreding zorgen voor meer geluidoverlast en daarmee voor meer stress.*
- *Waardedaling: gesprekken met makelaars en o.g.-deskundigen wijzen uit dat een waardedaling van 30% als gevolg van de plannen reëel is. Mede doordat buurtbewoners die al op leeftijd zijn niet in staat zullen blijken hun huis te verkopen zal de straat worden ontvolkt van een thans zeer plezierige woon- en werkomgeving. Hierdoor zal de waardedaling verder oplopen.*

Er wordt bij de voorbereiding van de besluiten die nodig zijn voor de uitwerking van de maatregelen uit de aanvullende bestuursovereenkomst in het tracébesluit en/of het (ontwerp-)inpassingsplan rekening gehouden met de aspecten die participant noemt.

Vanaf het huidige fietstunneltje onder de N810 tot aan de aansluiting met de A15 wordt de weg verbreed en verlegd om een goede aansluiting van de N810 op de nieuwe A15 mogelijk te maken.

Indien participant ten gevolge van dit tracébesluit van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor zijn rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kan participant een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

7.2.49 *Welke maatregelen worden genomen om de laan van beeldbepalende oude eiken bij de aansluiting Oostsingels (N810) naar Zevenaar te behouden? Er zijn voor de verkeersveiligheid andere maatregelen te bedenken waarbij de bestaande bomen behouden blijven. Is er een beeld van de conditie van de eiken?*

Door de capaciteitsuitbreiding van de N810 is het vanwege ruimtebeslag en veiligheid niet mogelijk om de bestaande bomen langs de N810 te sparen. De huidige bomen zijn een restant van een oorspronkelijk naar Duiven doorlopende bomenlaan. Er is voor gekozen om op het volledige traject tussen Zevenaar en Duiven een nieuwe dubbele bomenlaan te realiseren langs het nieuwe tweerichtingenfietspad dat gerealiseerd wordt naast de verbrede N810.

7.3 Maatregelen provinciaal inpassingsplan/bestemmingsplan

7.3.1 *In de aanvullende bestuursovereenkomst zijn twee zaken over het hoofd gezien:*

- *Waar kruisen fietsers de Karstraat tussen het viaduct en de rotonde Nijverheidsweg naar de oost/zuidzijde van de Karstraat? Participant merkt op dat de ontsluiting van zijn perceel Karstraat 82 in Huissen ernstig wordt belemmerd door het geplande fietspad. Ook voor de fietsers ontstaan erg gevaarlijke situaties. Participant stelt voor om het fietspad richting Huissen meteen via een tunnel onder de oostelijke oprit van het viaduct terug te leiden naar de oost/zuidzijde van de Karstraat naar het huidige fietspad.*
- *De Linie krijgt een extra functie. De weg wordt naast ontsluitingsweg voor de landbouw en 'rampenweg' voor de Betuweroute ook een snelfietspad. Hoe zijn deze drie functies te combineren? Het snelfietspad belemmert volgens participant de ontsluiting van de landbouwpercelen. Ook is het snelfietspad over eigendomspercelen gepland. Participant stelt een heroverweging van het snelfietspad voor.*

Participant heeft nog een algemene opmerking: de aanvullende bestuursovereenkomst komt voor de leden van maatschap De Karbrug uit de lucht vallen. Van enig overleg is geen sprake geweest.

De afspraken in de aanvullende bestuursovereenkomst zijn gemaakt tussen regio en Rijk en worden verder uitgewerkt in besluitvorming (tracébesluit en bestemmingsplan en/of inpassingsplan). Daarbij zijn er nog mogelijkheden voor belanghebbenden om hun visie in te brengen. Participant heeft inmiddels rechtstreeks van de provincie een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016). Het tracébesluit maakt de realisatie van een snelfietspad niet onmogelijk, maar de uiteindelijke besluitvorming hierover ligt bij de provincie Gelderland.

- 7.3.2 *Participant maakt ernstig bezwaar tegen het plan voor verbreding en inpassing naar 2x2 rijstroken van de N839: in noordelijke richting tot aan de Karstraat en in zuidelijke richting tot aan de Papenstraat (Bijlage 2 van de Aanvullende bestuursovereenkomst). In 2014 is één rijstrook toegevoegd aan de N839 richting Haalderen. Dat leidde onmiddellijk tot een toename van het verkeersgeluid voor aanwonenden. De situatie maakt het voor verkeer aantrekkelijk om in te halen en te jakkeren bij het oversteken van het kruispunt. Wanneer er nog een rijstrook bijkomt, worden het wooncomfort en leefgenot verder aangetast. Het leidt ook tot een waardedaling en onverkoopbaarheid van de woningen. Participant ziet de noodzaak van de uitbreiding niet. Ondanks de drukte van de N839 staan er geen noemenswaardige files, zelfs niet in de ochtend- en avondspits. Het argument dat de wegcapaciteit in verband met toenemende groei moet worden uitgebreid, is totaal overbodig en zinloos. De gemeente kent juist cijfers van krimp. Waarom dan een uitbreiding? Er zijn langs de huidige A15 legio voorbeelden te vinden, waarbij een 1x1 weg voldoende ontsluiting biedt. Door het verbreden van de N839 wordt het woongenot van bewoners ernstig aangetast. Participant wijst hierbij op het coalitieakkoord van de provincie en het collegeprogramma van de gemeente Lingewaard. De provincie en de gemeente hebben woongenot en een prettige, vitale en veilige leefomgeving voor de inwoners van Lingewaard hoog in het vaandel staan.*

Participant heeft inmiddels rechtstreeks van de provincie een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016).

- 7.3.3 *Participant vreest waardevermindering van de woning, mede door insluiting van de infrastructuur. De woning ligt 660 meter van de A15, maar nog dichterbij de Arnhemseweg.*

Indien u ten gevolge van dit tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om

schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing.

<http://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie.aspx>

Is het provinciaal inpassingsplan de directe oorzaak van de waardevermindering, dan kan participant een beroep doen op de planschaderegeling die de gemeente daarvoor hanteert. Er wordt te zijner tijd, als het tracébesluit en de inpassingsplannen zijn vastgesteld, gezorgd voor duidelijke informatie over het hoe en waar indienen van dergelijke verzoeken.

- 7.3.4 *Participant verwacht meer verkeersdrukke op de Arnhemseweg (N810) vanuit en naar Zevenaar. Met name op de kruisingen Arnhemseweg/Methem, Arnhemseweg/Roodwillegen/Schellenkrans. De verwachting is dat 85% van de bewoners van Zevenaar deze weg zal gebruiken. Bij grote drukke wordt deze weg een sluiproute.*

De Arnhemseweg wordt inderdaad toenemend drukker vanuit en naar Zevenaar. Dat heeft meerdere oorzaken. Ook de A15 leidt tot een toename van verkeer op deze verbinding. De provincie werkt op deze verbinding aan een provinciaal inpassingsplan. Participant heeft inmiddels rechtstreeks van de provincie een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016).

- 7.3.5 *De oprit naar centrum Zevenaar wordt afgesloten. Hierdoor zal zeker 75% van het verkeer van en naar Zevenaar over de Arnhemseweg gaan. Participant verwacht meer verkeersdrukke door de geplande maatregelen op de Arnhemseweg. Participant maakt zich zorgen over meer verkeersdrukke van en naar de woonwijk. De nieuwe situatie zal opstoppingen veroorzaken. Alle drukke heeft een negatief effect op het woongenot. Participant maakt zich ook zorgen over de verkeersveiligheid. Kinderen uit de wijk moeten naar school in tegenoverliggende wijk. Als het geplande kruispunt op de Arnhemseweg druk wordt, is het voor schoolgaande kinderen dan wel veilig genoeg om naar/van school te gaan (via wijk Roodwilligen naar de wijk Stegeslag)? Kan er geen rondweg worden aangelegd om de wijk Roodwilligen, om zo de Arnhemseweg te ontlasten?*

Besluitvorming over het al dan niet realiseren van een nieuwe rondweg is een gemeentelijke aangelegenheid. Plannen daarvoor bestaan al langer, maar worden nu niet gekoppeld aan de ontwikkelingen rondom doortrekking van de A15.

- 7.3.6 *De wijk Roodwilligen zou via stoplichten of een rotonde aangesloten moeten worden op de Arnhemseweg.*

Participant heeft inmiddels rechtstreeks van de provincie een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016).

- 7.3.7 *Er is niet voldoende gekeken naar de mogelijkheid de verkeersintensiteit op de N810 te beperken. Zoals een rondweg langs de snelweg of een verbod voor vrachtverkeer. Ter hoogte van de woning van participant wordt de weg verdubbeld en worden mogelijk verkeerslichten aangelegd. Dit leidt tot extra geluidsoverlast. Participant wordt ook geconfronteerd met zichtschade. Voor dit alles wil zij gecompenseerd worden.*

De afwegingen rondom aanpassing van de N810 vinden plaats in de aanloop naar het inpassingsplan dat door de provincie wordt opgesteld. Daarbij worden de sug-

gesties van participant betrokken. Participant heeft inmiddels rechtstreeks van de provincie een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016).

7.3.8 *Hoe wordt het kruispunt bij de Arnhemseweg aangelegd? Wat zijn bijvoorbeeld de gevolgen voor de sloten? Wat is de locatie van de omleiding vanaf de Edisonstraat richting A15 en industrieterrein (voor of achter het ziekenhuis)? En wat heeft dit voor gevolgen voor park en moskee?*

Participant heeft inmiddels rechtstreeks van de provincie een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016).

7.3.9 *De Arnhemseweg wordt straks veel drukker. Dat extra verkeer zorgt voor veel geluidsoverlast. Welke geluidwerende maatregelen zijn voorzien, in algemene zin en aan de betreffende woningen? In hoeverre en op welke manier worden bewoners gecompenseerd voor de waardedaling van hun woning?*

Participant heeft inmiddels rechtstreeks van de provincie een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016).

7.3.10 *Participant is zich bewust van nut en noodzaak van het project, maar is van mening dat zijn individuele belang onevenredig wordt geschaad in verhouding tot het bij de voorgenomen uitvoering te dienen algemeen belang. Participant bewoont een monumentale, onlangs in oude stijl gerenoveerde woonboerderij aan de Arnhemseweg in Zevenaar. De boerderij ligt aansluitend aan de rotonde, grotendeels ook langs de Arnhemseweg. De omgeving van de woonboerderij zal door de planuitvoering aanzienlijk veranderen, in negatieve zin. Het woongenot wordt ernstig aangetast:*

- *De hoeveelheid verkeer op de Arnhemseweg zal sterk toenemen. Er zal sprake zijn van een min of meer constante geluidsbelasting. Daarnaast zal de variërende geluidsbelasting voor veel overlast zorgen. Het vervangen van de huidige rotonde door een kruispunt met verkeersregelinstallatie leidt tot extra hinder door optrekkend en afremmend verkeer.*
- *De verwachte toename van geluidhinder die het gevolg zal zijn van de aanpassingen aan de Arnhemseweg blijft in de stukken buiten beschouwing.*
- *Door de aanleg van een kruising in plaats van de rotonde zal de ontsluiting van de woonboerderij verslechteren.*
- *De verkeerstoename en de komst van de kruising zal leiden tot meer trillingen, die mogelijk gevolgen kunnen hebben voor de bouwkundige staat van het hoofdgebouw (gefundeerd op de oorspronkelijke fundering, gestapelde stenen).*
- *Participant vreest voor schade als gevolg van de grondwateronttrekking tijdens de bouw. Participant vraagt zich ook af in hoeverre bijvoorbeeld de afwatering van het grotere verharde oppervlak blijvend tot consequenties leidt voor de waterhuishouding op zijn eigendom.*
- *Participant mist gedegen informatie naar de gevolgen van de fijn stoftoename en bijgevolg de neerslag daarvan op zijn eigendom. Daarbij gaat het om gezondheidseffecten, maar ook om indirecte aspecten zoals neerslag op gewassen, beglazing, geven en zonnepanelen.*
- *Participant heeft gemerkt dat de ingeziene tekeningen duiden op een verschillende uitvoering van de aan te passen Arnhemseweg.*
- *Participant is niet content met de aan de overzijde van de Arnhemseweg geprojecteerde bushalte en ziet deze liever verschuiven in oostelijke richting.*

De cumulatie van al deze effecten leidt tot een voor participant niet langer aanvaardbare beperking van het woongenot. Participant heeft fors geïnvesteerd in de

woonboerderij. De voorliggende planologische ingreep en de mogelijke uiteindelijke ontneming van een deel van het eigendom leiden tot een niet onaanzienlijke vermogensschade. Voorts vreest participant voor schade tijdens de uitvoering van het werk. Participant ziet vanwege dit alles niet in dat de situatie voor hem uiteindelijk nog houdbaar zal zijn of dat er nog een redelijk perspectief is. Participant dringt aan op proactieve inspanningen van de gemeente om hem uit deze perspectiefloosheid te verlossen.

In de uitwerking van deze specifieke afspraak uit de aanvullende bestuursovereenkomst worden deze punten van participant meegenomen in de afweging. Het ontwerp inpassingsplan is vóór de vaststelling van het tracébesluit ter inzage gelegd; participant kon op dat moment nagaan of de gemaakte afwegingen voldoende tegemoet komen aan zijn belangen en daarop dan zo nodig een zienswijze indienen. Participant heeft inmiddels rechtstreeks van de provincie een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016).

7.3.11 *De Arnhemseweg wordt straks veel drukker. Dit zal leiden tot vertragingen en geluidsoverlast voor de bewoners van de wijk Heerenmethen. Op welke wijze wordt dit probleem opgelost?*

Participant heeft inmiddels rechtstreeks van de provincie een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016).

7.3.12 *Participant pleit voor een goede afstemming tussen het ontwerp-tracébesluit en de maatregelen in de algemene bestuursovereenkomst. Concreet gaat het in geval van participant over tracédeel 13 (ontwerptracébesluit) en tracédeel 15 (aanvullende bestuursovereenkomst). Door de sluiting van Griethse Poort wordt de huidige N810 gewijzigd in een 2x2-baans weg met meer dan een verdubbeling van de verkeersintensiteit. Dit heeft grote gevolgen voor bewoners van Roodwilligen. In het Regiovoorstel wordt gepleit voor verlegging van de N810 richting het noorden. Participant is het hier niet mee eens, vanwege de verhoogde geluidsoverlast voor bewoners van Roodwilligen. In het Regiovoorstel lijkt geen rekening te zijn gehouden met de extra geluidsdruk van de N810; alleen de A15 en A12 zijn meegenomen. Participant pleit ervoor de locatie aan de zuidzijde van de N810 te projecteren. Daarbij wordt gebruikgemaakt van de intrinsieke geluidswal die deze woningen bieden. Deze ligging heeft mogelijke gevolgen voor huisnummer 119, maar dit pand is alleen tijdens kantooruren in gebruik. Bovendien is de eigenaren vanaf het begin sterk ontraden om dit pand te ontwikkelen vanwege mogelijke consequenties van de aanleg van de A15.*

De gemeente Zevenaar overweegt een rondweg ongeveer vanaf Griethse Poort tot aan een aansluiting aan de oostzijde van de A15 in tracédeel 15. Deze eventuele aanpassingen vinden dan ook nog eens plaats op het huidige grondgebied van de gemeente Duiven. Dit heeft onduidelijke gevolgen voor een gewijzigde N810 en zorgt voor nog meer onrust bij bewoners.

In algemene zin geldt dat Rijk en provincie de maatregelen in het tracébesluit en de aanpassingen aan de Arnhemseweg in goed overleg op elkaar afstemmen. De uitwerking van de maatregelen voor het onderliggend wegennet heeft plaatsgevonden in een ontwerp-inpassingsplan. De onderwerpen die participant aandraagt worden in de afwegingen voor dit besluit meegenomen. De keuzes die uiteindelijk in het (ontwerp-)inpassingsplan worden gemaakt, zijn een neerslag van de afweging van diverse belangen.

Participant heeft inmiddels rechtstreeks van de provincie een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016). Vanaf 20 oktober tot en met 30 november 2016 heeft het ontwerp inpassingsplan Arnhemseweg en Hengelder ter inzage gelegen.

7.3.13 *In de tekening behorende bij maatregel 16B is een weg over het clubgebouw van SDZZ en de kleedkamers geprojecteerd. Participant heeft hierover een aantal vragen:*

- *Uit de tekening en bijbehorend documenten blijkt niet waarom de aansluiting over het clubgebouw loopt. Alternatieven zijn niet onderzocht.*
- *Uit de tekening en bijbehorende documenten blijkt niet welk wegprofiel de Edisonstraat krijgt en wat de gevolgen zijn voor aanliggende velden en groenstroken op het sportpark*
- *Uit de tekeningen en bijbehorende documenten blijkt niet waarom een rotonde als aansluiting op de Edisonstraat de meest gewenste maatregel is. Alternatieven zijn niet onderzocht.*
- *Als het sportpark op de huidige locatie kan blijven, is het noodzakelijk dat er een veilige oversteek komt over de rondweg en een goede aansluiting op de rondweg.*
- *Hebben partijen er rekening mee gehouden dat SDZZ huurder is van de sportvelden en eigenaar van opstallen op de sportvelden, opstallen en bijbehorende gronden van clubgebouw en kleedkamers?*
- *SDZZ heeft bestuurlijk overleg gevoerd met een afvaardiging van het college van de gemeente Zevenaar. De aanvullende bestuursovereenkomst is gesloten tussen Rijk en provincie; de maatregelen worden meegenomen in het TB of het provinciaal inpassingsplan. Wie is gesprekspartner voor participant?*
- *Het is niet duidelijk op welke wijze de maatregelen worden meegenomen in de procedure. Dit leidt tot een onduidelijke rechtspositie van participant, die niet weet bij wie en op welk moment hij zijn belangen kenbaar kan maken.*
- *Volgens de planning zou het definitieve TB eind 2016 gereed zijn. De lange periode van onzekerheid zal leiden tot ledenverlies. Participant verzoekt de periode korter te maken dan wel voortijdig te starten met gesprekken over mogelijke verplaatsing van het sportpark. Participant zal zich hierbij constructief opstellen.*

Participant heeft inmiddels rechtstreeks van de provincie een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016).

7.3.14 *Participant maakt zich zorgen over de aanpassingen die mogelijk worden gedaan aan de Edisonstraat. Er moet nog een keuze gemaakt worden over het tracé, maar participant verwacht een forse toename van de verkeersintensiteit bij het clubhuis van de motorclub. Dit zou gevaarlijke situaties kunnen opleveren bij de in- en uitrit. Het is zelfs mogelijk dat het clubhuis onbereikbaar wordt, of dat de leden de parkeerplaats aan de overzijde niet meer kunnen gebruiken. Participant verzoekt hier bij het maken van een keuze over het tracé rekening te houden*

Participant heeft inmiddels rechtstreeks van de provincie een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016).

7.3.15 *Participant verzoekt bij de verdere uitwerking van de aansluitingen in Zevenaar rekening te houden met mogelijke infrastructurele ontwikkelingen, zoals het doortrekken van Witte Kruis en Rondweg.*

De genoemde ontwikkelingen worden betrokken bij de afwegingen voor het inpassingsplan dat door de provincie wordt opgesteld.

7.3.16 *Participant stelt voor dat gemeente Zevenaar met de provincie een besluit neemt om een nieuwe noordwestelijke randweg te maken over braakliggend grondgebied van Duiven en de Zevenaarse strook aan de A12, de Reisenakker. Vanaf deze rand-*

weg kunnen woonwijken als de Stegeslag en Lentemorgen II dan goed ontsloten worden. Zo ontstaat een logische dosering van woon-werkverkeer van en naar Zevenaar.

Besluitvorming over het al dan niet realiseren van een nieuwe randweg is een gemeentelijke aangelegenheid. Plannen daarvoor bestaan al langer, maar worden nu niet gekoppeld aan de ontwikkelingen rondom doortrekking van de A15.

7.3.17 *Uit de tekeningen in het RKK is sprake van aanplant van bomen tussen de Arnhemseweg en woonboerderij van participant. Participant maakt uit de tekeningen op dat deze bomen mogelijk op zijn eigendom staan ingetekend, veel te dicht tegen de gevel. De realiseerbaarheid daarvan wordt niet-realistisch geacht, nog daargelaten dat participant dit niet wenst. Wat verder ook de juridische status van het RKK moge zijn, het wordt nu gebracht binnen de kaders van de BO en maakt dus via die route deel uit van het ontwerptracébesluit.*

De betreffende bomen zijn doorvertaald in het ontwerp-inpassingsplan van de provincie Gelderland en heeft geen verdere relatie met het ontwerptracébesluit of tracébesluit. Participant heeft inmiddels rechtstreeks van de provincie een inhoudelijke reactie op de zienswijze ontvangen (brief van 18 oktober 2016).

Index

Reg.nr.	Vraagnummer
1	3.6.1 4.5.1 4.13.1 6.2.2
2	3.6.1
3	3.6.1 4.1.7 4.10.1
4	3.6.1
5	3.3.4 4.2.1 6.1.1
6	3.1.5 3.6.1 4.7.118
7	4.2.5 4.7.1
8	4.2.2 4.7.2 4.7.3 4.7.4 4.9.1 4.9.39 4.13.2 6.2.1 6.2.18 7.2.23 7.2.24 7.2.25
9	3.1.48 3.6.1
10	5.1.1
11	4.4.14 4.9.36 5.2.2 5.2.5 6.2.1 7.2.18
12	5.3.1 6.2.1
13	4.5.3 4.7.5 6.2.1
14	4.5.2 4.7.6 4.9.2 5.3.1 6.2.1
15	6.1.4
16	3.3.1 4.1.43 4.9.2
17	4.9.2 7.2.18
18	4.9.2 6.2.1
19	4.1.11 4.5.2 4.7.13 5.2.1 5.2.7 6.2.1
20	4.7.14
21	3.1.15 3.1.33 4.5.3 4.7.7 4.7.12 4.7.15 4.9.2 5.3.1 6.2.1 7.2.11 7.2.18
22	4.7.16
23	7.3.3 7.3.4
24	4.2.6 4.7.17 6.2.1 7.2.10
25	4.7.18 4.13.3 5.1.1 6.2.1 7.3.5
26	3.1.24
27	3.1.48
28	6.1.6
29	3.1.49 4.4.1 4.5.2 4.5.5 4.7.8 4.7.10 4.7.11 4.8.3 4.9.3 7.2.26
30	4.9.2 4.9.4 6.2.1 7.2.18
31	4.5.3 4.7.19 4.7.20
32	4.10.35 7.2.18 7.2.25
33	4.7.21 6.2.1 6.2.6
34	6.2.1
35	3.1.48 4.2.3 4.9.2 4.13.4 5.2.2 6.2.1
36	7.2.18
37	7.3.8
38	7.3.9
39	3.6.1 7.2.27
40	4.1.39 5.2.5
41	7.3.6
42	4.5.2 4.5.4
43	4.7.22 6.2.17
44	4.5.5 4.9.5 6.1.6

Reg.nr.	Vraagnummer
45	3.6.1 4.7.23 4.10.1 4.13.4 4.13.5 5.3.1 6.2.1
46	6.2.1 6.2.9
47	3.6.1 3.6.6 4.7.23 6.2.10
48	3.6.11 4.5.2 4.5.6 4.5.7 4.7.24 4.13.6 5.2.9 5.3.1 6.2.1 7.2.9
49	4.7.23 6.2.1
50	4.13.13
51	3.6.11 6.2.1
52	3.1.58 3.3.1 3.4.5 3.6.1 3.6.3 4.5.2 4.5.3 4.5.5 4.5.6 4.5.7 4.5.8 4.5.9 4.5.10 4.7.24 4.7.25 4.7.207 4.8.40 4.10.1 4.10.2 4.10.3 4.12.1 4.13.6 4.13.10 5.1.2 5.2.7 5.2.9 5.3.1 6.2.1 7.1.1 7.2.7 7.2.8 7.2.9
53	6.1.35
54	4.5.3 4.7.204
55	3.6.11 4.2.20 7.2.8
56	4.9.6
57	4.5.2 4.7.26 7.2.2
58	4.7.27
59	4.13.15
60	7.2.9
61	7.2.9
62	3.6.1 4.5.3 4.7.28 6.2.1
63	4.13.4
64	3.1.48 3.6.1 4.2.23
65	4.7.29
66	4.9.7
67	4.7.23 4.12.3 6.2.1
68	4.7.30 4.13.11 6.2.1
69	4.7.29 4.7.30 4.13.11 6.2.1
70	4.5.2 4.7.30 4.13.12 6.1.35 6.2.1 6.2.3 6.2.19
71	4.7.29 4.13.9 6.2.1
72	4.5.3 4.7.208 6.1.32 6.1.35
73	3.6.1 4.5.3 5.2.7 6.2.1
74	3.6.1 4.13.4 6.2.1
75	7.2.9
76	3.1.48 5.2.5 7.2.9
77	4.3.1 4.7.31 4.7.32
78	4.7.23 4.10.2 6.2.1
79	3.6.1 4.5.2 4.5.7 4.7.23 4.13.4 5.2.7 6.2.1
80	3.1.30 6.2.1
81	5.1.1
82	3.6.1 4.9.2 7.3.7
83	3.1.6 3.1.36 3.2.1 3.2.6 3.3.5 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.7.1 3.8.2 4.1.18 4.2.11 4.5.18 4.7.53 4.8.2 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19
84	5.2.7 5.3.1
85	6.2.1
86	3.6.1 4.2.5 4.7.35 4.10.1 4.12.5 4.13.4 4.13.17 4.13.19 4.13.21 4.13.22 4.13.23
87	5.3.1

Reg.nr.	Vraagnummer
88	3.6.1 4.7.33 4.8.2 6.1.5
89	4.5.2 4.7.34 4.9.2 5.2.1 5.2.5 5.3.1 6.2.1
90	3.5.1 4.2.12 7.3.16
91	4.5.2 4.5.12 4.5.13 4.7.36 4.7.37 4.7.38 5.2.1 5.2.5 5.2.7 6.1.11 6.2.1
92	3.3.6 3.3.27 4.2.21 4.7.39 4.8.1 4.12.2 4.13.4 5.2.1 5.3.1 6.2.1
93	3.6.1 4.5.14 4.7.40 5.3.1 6.2.1
94	4.9.2 5.3.1 6.2.1
95	4.5.3 4.7.41 6.2.1
96	4.13.24 6.1.35
97	4.1.8 4.11.1 4.13.25 4.13.35 4.13.36 7.2.4
98	3.1.14 3.6.1 4.7.42 4.9.2 4.12.4 6.2.1
99	4.1.28
100	6.1.10 6.2.1
101	3.3.28 3.3.29 3.3.30 3.3.31 4.10.1 6.1.41
102	3.6.1 3.6.10
103	4.5.2 4.7.142 5.3.1 6.2.1
104	3.2.1 3.2.7
105	4.7.43 4.7.44 4.7.45 4.7.115 4.9.2 4.10.2 4.12.5 4.14.5 6.1.14 6.2.1 7.2.12
106	3.5.3 6.2.13
107	4.10.4 4.10.8 4.10.9
108	4.7.28 7.2.2
109	4.2.5 4.5.2 4.7.46 4.13.26 6.2.1
110	3.1.10 3.4.1 4.5.2 4.5.15 4.5.19 4.7.47 4.7.48 4.7.49 4.7.117 4.12.5
111	3.3.1 3.6.1 4.5.8 4.7.209 4.8.1 4.8.2 4.9.38 4.12.12 5.2.1 5.2.7 6.2.1
112	4.7.50 4.7.115 4.8.1 4.12.5 5.3.1 6.2.4
113	4.1.16 4.7.62 5.2.6
114	3.2.1 3.2.2 4.5.39 7.1.9 7.2.18
115	3.1.11 3.1.12 3.1.28 3.1.29 3.1.54 3.2.1 3.2.3 3.2.4 3.2.5 4.1.12 4.1.13 4.1.14 4.1.29 4.1.30 4.1.31 4.1.33 4.1.35 4.1.41 4.2.14 4.2.34 4.2.35 4.2.36 4.3.2 4.4.4 4.4.5 4.4.6 4.4.18 4.5.16 4.7.54 4.7.55 4.7.56 4.7.58 4.7.59 4.8.4 4.8.5 4.8.6 4.8.20 4.9.1 4.9.2 4.9.13 4.9.14 4.9.15 4.9.16 4.9.17 4.9.20 4.9.21 4.10.2 4.10.11 4.10.12 4.10.13 4.10.14 4.10.15 4.10.26 4.10.29 4.10.30 4.12.6 4.12.7 4.13.27 4.13.40 4.14.2 5.1.1 5.1.3 5.1.4 5.1.5 5.2.4 5.3.9 7.1.5 7.2.7 7.2.37 7.2.42 7.3.15
116	3.6.1 4.5.3 4.9.2 4.12.8 6.2.1
117	4.1.15 4.7.57 7.2.38
118	3.2.1 3.2.2 4.1.1 4.5.3 5.2.12 6.1.42 7.2.18 7.2.47
119	4.2.13 4.13.4
120	3.1.48 4.1.38 4.7.60 4.13.4 6.2.1
121	3.2.1 3.6.1 4.7.61
122	3.6.1 4.5.3 4.9.2 5.2.1 5.2.5 5.3.1 6.2.1 7.2.18
123	3.2.1 3.2.2 4.7.63 4.9.2 4.9.18 4.10.16 7.2.47
124	3.2.1 3.2.2 4.7.64 4.9.19 4.10.16 6.1.43 6.1.44 7.2.47
125	4.1.44 4.7.65 5.2.12 6.1.9 6.1.45 6.2.1
126	5.3.9 6.2.16
127	3.3.27 4.7.66 4.7.67 4.9.2 6.2.1 6.2.14

Reg.nr.	Vraagnummer
128	3.1.16 3.1.17 3.1.18 3.1.19 3.1.20 3.1.21 3.6.1 4.4.3 4.5.30 4.9.22 4.13.4 5.2.13 6.1.36 6.1.37
129	3.1.6 3.1.36 3.2.1 3.2.6 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.7.1 3.8.2 4.1.18 4.5.18 4.7.53 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19
130	4.7.30 6.2.1
131	3.1.8 4.5.2 4.7.71 4.7.72 4.13.16
132	4.10.3 5.1.2 7.1.1 7.2.7 7.2.8
133	4.9.2 5.3.1 7.2.9
134	3.1.2 3.1.6 3.1.22 3.1.31 3.1.36 3.1.37 3.1.38 3.1.39 3.1.47 3.1.48 3.2.1 3.3.1 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.39 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.2 3.8.4 3.8.7 4.1.20 4.1.21 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.31 4.3.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.3 4.5.16 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.7.52 4.7.53 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.7.189 4.8.4 4.8.14 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.10 4.9.24 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 4.13.6 4.13.43 4.14.2 4.14.6 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.1.38 7.1.2 7.2.16 7.2.44
135	4.7.12 6.2.1 7.2.18
136	3.3.8 4.3.3 4.3.4 4.13.1 4.13.28 4.13.29
137	7.2.9
138	4.7.78 4.8.2 4.12.9 4.13.4 4.13.5
139	6.2.1
140	3.8.8 4.4.2 4.4.16 4.7.79 4.7.80 4.7.81 4.9.2 4.9.10 6.1.15 6.2.1 7.2.40
141	4.5.11 4.7.82 4.9.11 5.2.7 5.2.17 5.3.1 6.1.16 6.1.17 6.2.1 7.2.29
142	4.2.4 4.12.5 5.2.7 6.2.1
143	3.6.1 4.7.12 4.7.73 4.13.30 6.2.1
144	4.5.2 4.5.11 4.7.75 4.9.11 5.2.7 5.3.1 6.2.1 6.2.15 7.2.29
145	3.1.2 3.1.6 3.1.37 3.2.1 3.3.1 3.3.17 3.3.19 3.3.43 3.6.1 3.6.9 3.6.12 3.7.1 3.8.3 3.8.4 4.1.20 4.2.5 4.2.8 4.3.4 4.5.18 4.5.28 4.5.31 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.167 4.7.189 4.8.4 4.8.14 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 4.14.2 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.6 6.1.38 7.2.16
146	4.2.16 4.7.76 4.9.8 5.3.1 6.2.1 7.2.28
147	7.2.9
148	3.6.1 4.8.43 4.9.9 5.2.5 5.2.11
149	3.1.9 4.5.2 4.7.77 4.9.2 5.2.11
150	3.3.12 4.8.9 4.8.10 4.8.11 4.8.12 4.9.23
151	4.7.116 4.13.4 4.13.5 6.2.1

Reg.nr.	Vraagnummer
152	3.1.2 3.1.6 3.1.11 3.1.12 3.1.27 3.1.31 3.1.36 3.1.37 3.1.38 3.1.39 3.1.47 3.1.48 3.2.1 3.2.3 3.2.4 3.2.6 3.3.1 3.3.10 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.39 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.3 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.2 3.8.4 3.8.7 4.1.18 4.1.20 4.1.21 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.14 4.2.31 4.3.4 4.4.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.16 4.5.17 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.7.52 4.7.53 4.7.54 4.7.61 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.7.189 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.14 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.8.20 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.10 4.9.14 4.9.15 4.9.24 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.15 4.10.21 4.11.2 4.12.2 4.13.37 4.13.43 4.14.2 4.14.6 5.1.1 5.2.1 5.2.2 5.2.4 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.1.38 6.2.1 7.1.2 7.1.5 7.2.9 7.2.16 7.2.44
153	7.3.1
154	4.7.83
155	3.1.2 3.1.6 3.1.22 3.1.31 3.1.37 3.1.47 3.1.48 3.2.1 3.3.1 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.6.1 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.7.1 3.8.2 3.8.4 4.1.20 4.1.21 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.31 4.3.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.3 4.5.16 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.173 4.7.189 4.8.4 4.8.14 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.10 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 4.13.6 4.13.43 4.14.2 4.14.6 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.1.38 6.2.1 7.1.2 7.2.16
156	4.5.2 4.5.19 4.7.51 4.7.74 4.10.18 6.2.1
157	4.5.2 4.5.19 4.7.9 5.2.5 6.2.1 7.2.24 7.2.30 7.2.31
158	4.7.116 4.13.4 4.13.5 6.2.1
159	7.2.18
160	3.4.4 3.6.1 4.2.19 4.4.9 4.5.2 4.5.18 4.7.84 4.9.2 6.2.1
161	4.7.85 7.2.19
162	3.4.5 3.6.1 3.6.3 6.2.9
163	3.1.6 3.1.31 3.1.38 3.2.1 3.3.39 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.13 3.7.1 3.7.3 3.8.5 3.8.7 4.7.52 4.7.168 4.9.24 4.9.33 5.3.1 6.2.1
164	3.6.1 4.4.17 4.5.3 4.7.86 4.8.1 6.2.1
165	4.7.85 7.2.9
166	4.13.4 4.13.5
167	3.1.6 3.3.40 4.2.24 4.4.16 4.7.88 4.7.89 4.12.11 6.2.1 7.1.2
168	3.6.1
169	4.13.4 4.13.5
170	4.5.2 4.7.90 6.1.8 6.2.1
171	4.7.91
172	4.7.116 4.13.4 4.13.5 6.2.1
173	4.13.4 4.13.5 6.2.1
174	4.7.116 6.2.1
175	4.7.101 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.3.1 6.1.33
176	3.2.1 4.1.2 4.1.17 4.2.16 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.8.22 4.9.24 4.9.27 4.13.31 5.2.1 5.3.10
177	3.2.1 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.102 4.7.103 4.7.211 4.8.21 4.9.24 4.9.27 4.13.4 4.13.32 5.3.10
178	3.2.1 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.9.24 4.9.27 4.13.4 5.2.1 5.3.10

Reg.nr.	Vraagnummer
179	3.2.1 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.9.24 4.9.27 4.13.4 5.2.1 5.3.10
180	3.2.1 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.105 4.7.211 4.8.21 4.9.24 4.9.27 4.13.4 5.3.10
181	3.2.1 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.104 4.7.106 4.7.211 4.8.21 4.9.24 4.9.27 4.13.14 5.3.10
182	3.2.1 4.2.16 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.107 4.7.211 4.8.21 4.8.22 4.9.24 4.9.27 4.13.4 5.3.10 7.2.32
183	3.2.1 4.1.3 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.8.22 4.9.24 4.9.27 5.2.1 5.3.10
184	3.2.1 4.2.16 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.8.22 4.9.24 4.9.27 4.13.31 5.2.1 5.3.10 6.1.18 7.2.32 7.2.33
185	3.2.1 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.9.24 4.9.27 5.3.10 6.1.13
186	3.2.1 4.1.36 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.8.22 4.9.24 4.9.27 4.9.28 5.3.10
187	3.1.6 3.1.36 3.2.1 3.2.6 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.7.1 3.8.2 4.1.18 4.5.18 4.7.53 4.7.146 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.13.4 4.13.5 7.2.9
188	4.13.1 4.13.4 6.2.1
189	4.7.92 4.9.2
190	4.7.119
191	3.1.25 3.1.50 4.1.9 5.2.3
192	3.1.45 3.2.1 4.2.29 4.5.2 4.5.5 4.7.93 4.7.94 4.7.96 4.9.2 4.10.17 5.3.1 6.1.12 6.2.1
193	3.1.51
194	3.1.2 3.1.6 3.1.31 3.1.36 3.1.37 3.1.38 3.1.39 3.1.47 3.1.48 3.2.1 3.2.6 3.3.1 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.39 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.6.13 3.6.16 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.2 3.8.4 3.8.7 3.8.9 4.1.18 4.1.20 4.1.21 4.1.24 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.31 4.2.32 4.3.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.16 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.5.37 4.7.52 4.7.53 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.7.189 4.7.197 4.7.201 4.7.202 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.14 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.8.22 4.8.30 4.8.31 4.8.34 4.8.35 4.8.36 4.8.37 4.8.38 4.8.39 4.8.41 4.9.2 4.9.10 4.9.24 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.9.36 4.9.37 4.10.5 4.10.6 4.10.7 4.10.10 4.10.21 4.10.22 4.10.23 4.13.38 4.13.43 4.14.2 4.14.6 5.1.6 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.16 5.2.18 5.3.1 5.3.5 5.3.6 5.3.9 6.1.28 6.1.38 7.1.2 7.2.16 7.2.44 7.2.46 7.2.49
195	3.1.2 3.1.6 3.1.27 3.1.36 3.2.1 3.2.6 3.3.1 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.4.5 3.4.6 3.6.1 3.6.7 3.7.1 3.8.2 4.1.18 4.4.17 4.5.17 4.5.18 4.7.53 4.7.61 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.8.23 4.11.2 4.12.2 4.13.37 5.2.2 5.2.7 5.2.8 6.2.1 7.2.9
196	7.2.18
197	3.1.40 3.2.1 3.2.6 3.3.20 3.3.32 3.3.33 3.5.4 3.7.1 3.8.1 4.5.35
198	3.1.6 3.1.36 3.2.1 3.2.6 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.4.5 3.5.3 3.6.1 3.6.7 3.7.1 3.8.1 4.5.18 4.7.53 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19

Reg.nr.	Vraagnummer
199	3.1.2 3.1.6 3.1.31 3.1.36 3.1.38 3.1.39 3.1.47 3.1.48 3.2.1 3.3.1 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.39 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.2 3.8.4 3.8.7 4.1.18 4.1.20 4.1.21 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.31 4.3.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.16 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.7.52 4.7.53 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.7.189 4.8.4 4.8.14 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.10 4.9.24 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 4.13.43 4.14.2 4.14.6 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.1.38 7.1.2 7.2.16 7.2.44
200	4.5.2 4.5.19 4.7.108 4.10.18 6.2.1
201	3.1.32 3.2.1 3.2.6 3.3.7 3.3.16 3.6.1
202	6.1.48
203	4.1.22 4.5.5 4.7.109 4.9.16 4.10.19 5.1.1 5.2.5 5.3.11 7.2.13 7.2.28
204	3.6.1 4.5.29 4.7.114 4.8.43 6.1.46 7.1.3
205	3.1.23 3.6.1 4.5.2 4.7.111 4.9.30 4.10.20 5.1.1 5.2.5
206	3.1.6 3.1.36 3.2.1 3.2.6 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.7.1 3.8.2 4.1.18 4.2.19 4.5.18 4.7.53 4.7.112 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.9.2 4.13.18 5.2.1 5.2.8 5.3.1 6.2.1 7.2.1
207	7.3.14
208	3.6.1 4.5.29 4.7.110 4.7.113 4.7.114 4.7.115 4.8.43 6.1.47 6.2.1 7.1.3
209	4.7.116 4.13.4 4.13.5 6.2.1
210	4.5.19 4.7.117 4.7.120 7.2.41
211	3.1.2 3.1.6 3.1.31 3.2.1 3.3.17 3.6.1 3.6.9 3.6.12 3.7.1 4.1.21 4.2.5 4.2.31 4.7.89 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.167 4.7.189 4.8.30 4.8.31 4.9.30 4.9.33 4.10.21 5.2.15 6.1.38 7.2.16
212	4.13.4 4.13.5 6.2.1
213	4.2.7 7.1.4
214	4.13.4 4.13.5
215	3.2.1 4.1.2 4.2.16 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.8.22 4.9.24 4.9.27 4.13.31 5.2.1 5.3.10
216	3.6.1 4.10.24
217	4.7.121 6.2.6
218	3.2.1 4.1.2 4.2.16 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.8.22 4.9.24 4.9.27 4.13.31 5.2.1 5.3.10
219	3.1.6 3.1.36 3.2.1 3.2.6 3.3.25 3.4.5 3.6.1 3.8.2 4.5.18 4.8.8 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.19
220	4.1.19 4.1.20 4.2.30 7.3.13
221	3.2.1 4.1.2 4.2.16 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.8.22 4.9.24 4.9.27 5.2.1 5.3.10 6.1.34 7.2.32
222	3.1.26 3.1.50 3.3.38 4.1.42 4.2.27 4.2.28
223	3.2.1 4.1.2 4.2.16 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.8.22 4.9.24 4.9.27 4.13.31 5.2.1 5.3.10

Reg.nr.	Vraagnummer
224	3.1.2 3.1.6 3.1.27 3.1.31 3.1.36 3.1.37 3.1.47 3.1.48 3.2.1 3.2.6 3.3.1 3.3.10 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.3 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.7.1 3.8.2 3.8.4 4.1.18 4.1.20 4.1.21 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.31 4.3.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.16 4.5.17 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.7.53 4.7.61 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.173 4.7.189 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.14 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.10 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 4.11.2 4.12.2 4.13.37 4.13.43 4.14.2 4.14.6 5.2.1 5.2.2 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.1.38 6.2.1 7.1.2 7.2.9 7.2.16
225	3.2.1 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.9.24 4.9.27 4.13.4 5.2.1 5.3.10
226	4.7.95 4.7.122 4.9.2 4.10.25 4.13.7 6.2.1 7.2.14
227	3.1.28 3.1.29 4.9.20 4.9.21 4.10.26
228	4.7.116 4.13.4 4.13.5
229	3.2.1 4.2.16 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.8.22 4.9.24 4.9.27 5.2.1 5.3.10 7.2.32
230	3.2.1 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.8.22 4.9.24 4.9.27 5.2.1 5.3.10
231	3.2.1 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.100 4.7.211 4.8.21 4.8.22 4.9.24 4.9.27 4.13.4 5.2.1 5.2.7 5.3.10 6.1.34 6.2.1 7.2.32
232	4.7.29
233	4.1.6
234	3.6.5 3.6.11 4.8.2 6.2.1 7.2.9
235	4.1.10 5.1.1
236	4.7.116 4.8.2 4.8.23
237	3.3.22 3.6.1 4.5.21 4.7.136 4.9.2 4.10.21 5.2.5 7.2.18 7.2.21
238	4.7.137
239	3.1.2 3.1.6 3.1.31 3.1.37 3.1.47 3.1.48 3.2.1 3.3.1 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.6.1 3.6.2 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.7.1 3.8.2 3.8.4 4.1.20 4.1.21 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.31 4.3.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.16 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.138 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.173 4.7.189 4.8.4 4.8.14 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.10 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 4.13.43 4.14.2 4.14.6 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.1.38 6.2.1 7.1.2 7.2.16
240	3.1.34 4.5.23 4.7.139 4.8.26 4.10.28
241	3.5.7
242	6.2.1
243	3.1.6 3.1.36 3.2.1 3.2.6 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.7.1 3.8.2 4.1.18 4.5.18 4.7.53 4.8.2 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19
244	3.1.2 3.1.6 3.1.37 3.1.48 3.2.1 3.3.1 3.3.17 3.3.19 3.3.43 3.3.45 3.6.1 3.6.4 3.6.9 3.6.12 3.7.1 3.8.3 3.8.4 4.1.21 4.2.5 4.2.8 4.2.25 4.3.4 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.7.89 4.7.123 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.146 4.7.199 4.8.4 4.8.14 4.8.24 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.9.36 4.10.21 4.13.4 4.13.8 4.13.20 4.13.33 4.14.2 5.2.1 5.2.8 5.3.1 5.3.6 6.1.38 7.2.16
245	4.2.26 4.5.24 4.8.27 4.9.2 4.9.12 6.2.1 7.2.22
246	6.2.1
247	6.2.1
248	3.1.55 3.3.22 3.3.26 3.4.5 3.6.1 3.6.3 3.7.1 4.2.23 4.3.4 4.7.145

Reg.nr.	Vraagnummer
	4.8.28 4.14.1
249	4.1.23 4.5.2 4.7.118 4.7.145 4.8.29 6.2.1
250	6.2.1
251	4.5.22 4.7.140 4.10.1
252	4.2.16 4.5.2 4.7.141 6.2.1
253	3.1.48 3.2.1 3.3.43 3.6.1 3.7.1 3.8.4 4.7.144 4.7.145 4.8.4 4.9.30 4.9.33 4.10.21 6.1.38
254	3.6.1 3.6.11 4.1.26 4.5.6 4.7.24 5.2.2 5.2.9 5.3.1 6.2.1 7.2.9
255	3.5.2 6.1.21 6.2.1
256	3.3.15 3.6.1
257	3.2.1 4.5.20 4.5.33 4.7.97 4.7.211 4.8.22 4.9.24 4.9.27 5.2.1 5.2.14 5.3.10
258	3.3.2 4.5.2 4.7.146 4.8.23 4.10.2 5.2.5
259	3.1.6 3.1.31 3.1.38 3.1.39 3.2.1 3.3.11 3.3.39 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.7 4.1.18 4.5.16 4.7.52 4.7.53 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.8.31 4.9.2 4.9.24 4.9.33 4.9.35 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.18 5.3.1 5.3.9 6.2.1 7.2.18 7.2.44
260	4.5.2 4.7.147
261	3.3.36 3.6.1
262	4.7.29 6.2.1
263	4.5.2 4.5.39 4.7.148 4.8.42 4.10.1 5.2.1 5.2.7 5.3.1 6.1.17 6.1.19 6.2.1
264	3.3.37 3.5.3 4.5.31 5.1.1
265	6.2.1 7.2.16
266	4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.13.1 6.2.1
267	3.2.1 3.6.1 4.1.4 4.7.129 4.7.145 4.7.203 4.13.4 4.13.18 4.13.39
268	4.1.25 4.7.116 4.8.25 4.12.5 4.13.6 4.13.18 6.2.1
269	6.2.1
270	4.9.30 4.9.31 4.9.32 4.10.2 5.3.4 6.2.1 7.2.9
271	4.2.33 6.2.7
272	3.1.48
273	3.1.6 3.1.36 3.2.1 3.2.6 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.7.1 3.8.2 4.1.18 4.5.18 4.7.53 4.7.130 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.13.4
274	6.1.20
275	4.5.33 4.9.2 6.2.1 7.3.11
276	3.6.1 4.5.2 4.5.29 4.7.113 4.7.199 4.7.210 4.8.43 4.13.4 4.13.42 5.3.7 7.1.3 7.2.20
277	4.7.131
278	3.3.35 5.3.1 6.2.1 7.2.28
279	6.2.1
280	3.2.1 4.9.29 4.10.27 5.2.11 5.3.8
281	4.8.42 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.3.1 6.2.1
282	3.1.2 3.1.6 3.1.31 3.1.37 3.1.47 3.1.48 3.2.1 3.3.1 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.6.1 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.7.1 3.8.2 3.8.4 4.1.20 4.1.21 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.31 4.3.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.16 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.173 4.7.189 4.8.4 4.8.14 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.10 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 4.13.43 4.14.2

Reg.nr.	Vraagnummer
	4.14.6 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.9 6.1.38 6.2.1 7.1.2 7.2.16
283	3.6.1 3.6.14 3.7.1 4.4.15 4.5.3 4.7.200
284	3.5.6
285	3.1.6 3.2.1 3.2.6 3.3.20 3.3.32 3.5.4 3.7.1 3.8.1
286	3.6.1 3.6.11 4.1.26 4.5.6 4.7.24 4.13.6 5.2.2 5.2.9 5.3.1 6.2.1 7.2.9
287	3.2.1 6.2.8
288	3.2.1 5.3.1 6.1.2 6.2.1 7.1.6
289	3.6.1 6.2.1
290	3.2.1 4.7.133 7.1.8 7.3.10 7.3.17
291	7.2.42
292	4.1.32
293	3.2.1 4.5.27 4.7.68 4.7.134 5.3.1 6.2.11 7.2.15
294	6.2.5
295	4.7.149 5.1.7 5.3.3
296	4.10.30 6.2.1 7.2.3
297	4.5.31 4.7.150 6.2.1
298	3.2.1 4.9.25 4.9.26 4.11.3 5.3.3 6.1.3
299	4.4.18 4.4.19 4.4.20
300	3.6.1 4.7.69 5.2.1 6.2.1
301	4.5.2 4.5.19 4.7.108 4.10.18 6.2.1
302	3.6.1 4.5.2 4.5.31
303	3.1.2 3.1.6 3.1.31 3.1.36 3.1.37 3.1.38 3.1.39 3.1.47 3.1.48 3.2.1 3.2.6 3.3.1 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.39 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.2 3.8.4 3.8.7 4.1.18 4.1.20 4.1.21 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.31 4.3.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.16 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.7.52 4.7.53 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.7.189 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.14 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.10 4.9.24 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 4.13.43 4.14.2 4.14.6 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.1.38 7.1.2 7.2.16 7.2.44
304	3.1.2 3.1.6 3.1.31 3.1.36 3.1.37 3.1.47 3.1.48 3.2.1 3.3.1 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.6.1 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.7.1 3.8.2 3.8.4 4.1.20 4.1.21 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.31 4.3.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.16 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.173 4.7.189 4.8.4 4.8.14 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.10 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 4.13.43 4.14.2 4.14.6 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.1.38 6.2.1 7.1.2 7.2.16
305	3.1.6 3.1.31 3.1.38 3.1.39 3.2.1 3.3.11 3.3.39 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.7 4.1.18 4.5.16 4.7.52 4.7.53 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.8.31 4.9.2 4.9.24 4.9.33 4.9.35 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.2.1 7.2.44

Reg.nr.	Vraagnummer
306	4.9.5 6.1.6 6.2.1
307	4.7.135 4.13.34 7.2.18
308	4.7.116 4.13.4 4.13.5 6.2.1
309	3.1.48 3.1.52 3.6.1 4.2.9 4.2.22 4.7.30 6.2.1
310	3.6.1 4.7.35 4.10.1 4.11.4 6.2.1
311	3.6.1 4.1.4 4.7.16 7.2.17
312	4.2.17 4.2.23 4.5.25 4.7.132 6.2.1
313	3.3.34 4.5.34 4.7.151 4.9.2
314	3.6.1 4.5.6 4.7.152 4.10.1 4.10.2 4.12.10 5.2.1 5.2.7 5.3.1 6.2.1
315	3.2.1 4.2.16 4.5.20 4.7.97 4.7.98 4.7.99 4.7.211 4.8.21 4.8.22 4.9.24 4.9.27 4.10.1 5.2.1 6.1.7 6.1.34 7.2.32
316	3.8.6 4.2.16 4.7.76 4.9.2 4.9.8 5.3.1 6.1.40 6.2.1 7.2.28 7.2.34
317	3.2.1 4.1.45 4.5.2 4.5.5 4.7.153 5.2.10 5.3.1
318	3.2.1 7.3.12
319	3.2.1 4.9.34 6.1.31 7.1.7
320	3.1.55 3.6.1 4.1.4 4.1.5 4.2.4 4.7.154 4.7.203 6.1.22 6.2.1
321	4.5.31 4.7.155 4.14.4
322	3.6.1 4.10.1 6.1.23
323	4.5.31 4.7.156 6.1.24 6.2.12
324	3.1.1 4.2.15 6.1.25 7.2.39
325	4.5.25 6.1.26 6.2.1
326	3.2.1 4.5.2 4.5.31 4.7.181 4.7.182
327	3.1.8 4.5.2 4.7.71 4.7.72 4.7.157 4.13.16
328	4.2.18 4.13.9 7.2.9
329	3.6.8 6.2.1
330	4.5.2 4.7.174 6.2.1
331	4.5.40 4.7.158
332	6.2.20
333	3.1.4 3.6.8 4.1.46 4.5.2
334	4.7.159 7.2.9
335	7.3.2
336	3.3.23
337	3.1.6 3.1.31 3.1.36 3.1.38 3.1.39 3.2.1 3.2.6 3.3.11 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.39 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.2 3.8.7 4.1.18 4.5.16 4.5.18 4.7.52 4.7.53 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.8.31 4.9.2 4.9.24 4.9.33 4.9.35 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.2.1 7.2.44
338	4.7.160 4.13.5 6.2.1
339	3.1.6 3.1.35 3.1.36 3.1.40 3.2.1 3.2.6 3.3.3 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.33 3.3.40 3.4.5 3.5.4 3.6.1 3.6.7 3.7.1 3.8.1 3.8.2 4.1.18 4.5.18 4.5.35 4.7.53 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 6.2.1 7.2.9
340	3.3.22 3.3.48 3.5.5 4.2.5 4.4.13 4.8.14 6.1.27

Reg.nr.	Vraagnummer
341	3.1.6 3.1.31 3.1.38 3.1.39 3.2.1 3.3.11 3.3.39 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.13 3.6.16 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.7 3.8.9 4.1.18 4.1.24 4.2.32 4.5.16 4.5.37 4.7.52 4.7.53 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.7.197 4.7.201 4.7.202 4.8.4 4.8.22 4.8.31 4.8.34 4.8.35 4.8.36 4.8.37 4.8.38 4.8.39 4.8.41 4.9.2 4.9.24 4.9.33 4.9.35 4.9.36 4.9.37 4.10.5 4.10.6 4.10.7 4.10.10 4.10.22 4.10.23 4.13.38 4.14.2 5.1.6 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.16 5.2.18 5.3.1 5.3.5 5.3.6 5.3.9 6.1.28 6.2.1 7.2.44 7.2.46 7.2.49
342	4.2.5 4.5.41 4.7.161 4.7.206 4.10.31 6.2.1
343	5.3.1 6.2.1
344	3.3.23 4.7.162 6.2.1
345	7.2.9
346	6.2.1 7.2.48
347	4.7.163
348	3.3.9 3.3.27 3.7.1 4.5.38 4.7.205 4.14.3
349	3.3.22
350	4.7.175 4.7.176 4.7.177 4.10.32 6.2.1
351	3.1.6 3.1.31 3.1.38 3.1.39 3.2.1 3.3.11 3.3.39 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.7 4.1.18 4.5.16 4.7.52 4.7.53 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.7.178 4.8.31 4.9.2 4.9.24 4.9.33 4.9.35 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.2.1 7.2.44
352	3.1.6 3.1.36 3.2.1 3.2.6 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.7.1 3.8.2 4.1.18 4.2.19 4.5.18 4.7.53 4.7.112 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.9.2 5.2.1 5.2.8 5.3.1 6.2.1 7.2.1
353	3.1.6 3.1.31 3.1.38 3.1.39 3.1.40 3.2.1 3.3.11 3.3.39 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.7 4.1.18 4.5.16 4.7.52 4.7.53 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.7.178 4.8.31 4.9.2 4.9.24 4.9.33 4.9.35 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.2.1 7.2.44
354	3.1.2 3.1.6 3.1.31 3.1.36 3.1.38 3.1.39 3.1.47 3.1.48 3.2.1 3.3.1 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.39 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.2 3.8.4 3.8.7 4.1.18 4.1.20 4.1.21 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.31 4.3.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.16 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.7.52 4.7.53 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.7.189 4.8.4 4.8.14 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.10 4.9.24 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 4.13.43 4.14.2 4.14.6 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.1.38 7.1.2 7.2.16 7.2.44
355	6.1.30
356	3.1.41 4.7.179 4.7.180 4.8.32 4.11.5 4.13.5 7.2.5
357	3.1.41 4.8.32 4.10.33 7.2.5 7.2.6
358	3.1.41 4.7.179 4.7.180 4.7.183 4.8.32 4.11.5 4.13.5 7.2.5 7.2.6
359	3.1.41 4.7.179 4.11.5 4.13.5
360	3.1.7 3.6.1 3.7.1 4.5.32
361	3.1.42 3.6.1
362	3.6.1 4.1.4 4.7.67 4.7.184 4.9.2 4.10.1 4.10.21 4.13.4 5.2.1 5.3.1 5.3.2 5.3.5 5.3.6
363	7.2.36
364	3.1.58 3.3.1 3.6.1 4.7.185 4.7.186 4.10.3 5.1.2 6.2.1 7.1.1 7.2.7 7.2.8

Reg.nr.	Vraagnummer
365	3.1.6 3.1.31 3.1.36 3.1.38 3.1.39 3.2.1 3.2.6 3.3.11 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.39 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.2 3.8.7 4.1.18 4.5.16 4.5.18 4.7.52 4.7.53 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.7.187 4.7.188 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.8.31 4.9.2 4.9.24 4.9.33 4.9.35 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.2.1 7.2.44
366	3.1.2 3.1.6 3.1.31 3.1.48 3.2.1 3.3.1 3.6.1 3.6.9 3.6.12 3.8.7 4.1.21 4.2.5 4.2.31 4.7.123 4.7.145 4.7.167 4.7.189 4.8.24 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 5.2.15
367	3.1.56 3.1.57 3.2.1 3.3.18 3.3.24 3.3.39 3.4.5 3.6.1 3.7.1 4.1.24 4.2.5
368	4.7.12 4.7.198 7.2.45
369	3.1.31 3.3.41 3.6.15 4.13.41 7.2.43
371	3.1.2 3.1.6 3.1.13 3.1.31 3.1.36 3.1.37 3.1.38 3.1.39 3.1.47 3.1.48 3.1.53 3.2.1 3.2.6 3.3.1 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.21 3.3.22 3.3.25 3.3.32 3.3.39 3.3.40 3.3.41 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.2 3.8.4 3.8.7 4.1.18 4.1.20 4.1.21 4.1.22 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.31 4.3.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.16 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.7.52 4.7.53 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.7.189 4.7.190 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.14 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.10 4.9.24 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 4.13.43 4.14.2 4.14.6 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.1.38 6.1.39 7.1.2 7.2.16 7.2.44
372	4.5.2 4.5.7 4.7.192 5.2.7 6.2.1
373	3.1.6 3.1.36 3.2.1 3.2.6 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.7.1 3.8.2 4.1.18 4.5.18 4.7.53 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19
374	3.1.2 3.1.6 3.1.31 3.1.36 3.1.37 3.1.38 3.1.39 3.1.47 3.1.48 3.2.1 3.2.6 3.3.1 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.39 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.2 3.8.4 3.8.7 4.1.18 4.1.20 4.1.21 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.31 4.3.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.16 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.7.52 4.7.53 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.7.189 4.7.191 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.14 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.10 4.9.24 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 4.13.43 4.14.2 4.14.6 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.1.38 7.1.2 7.2.16 7.2.44
375	3.1.43 3.3.13 3.3.42
376	3.1.3 3.3.14 3.3.49 3.6.1 4.5.36 4.7.118 4.7.193 4.8.33
377	3.1.48
378	4.7.194 4.9.26 4.9.28 5.2.5 5.3.1 6.1.49 7.2.35
379	3.1.6 3.1.36 3.2.1 3.2.6 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.7.1 3.8.2 4.1.18 4.5.18 4.5.32 4.7.53 4.7.195 4.8.4 4.8.7 4.8.8 4.8.13 4.8.15 4.8.16 4.8.17 4.8.18 4.8.19 4.10.1
380	3.1.6 3.1.31 3.1.38 3.1.39 3.1.46 3.2.1 3.3.11 3.3.39 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.7 4.1.18 4.5.16 4.7.52 4.7.53 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.8.31 4.9.2 4.9.24 4.9.33 4.9.35 4.10.34 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 7.2.44

Reg.nr.	Vraagnummer
381	3.1.6 3.1.31 3.1.38 3.1.39 3.1.46 3.2.1 3.3.11 3.3.39 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.4.2 3.4.3 3.4.5 3.6.1 3.6.7 3.6.13 3.7.1 3.7.2 3.7.3 3.8.7 4.1.18 4.5.16 4.7.52 4.7.53 4.7.169 4.7.170 4.7.171 4.7.172 4.7.173 4.8.31 4.9.2 4.9.24 4.9.33 4.9.35 4.10.34 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 7.2.44
382	3.1.2 3.1.6 3.1.31 3.1.37 3.1.47 3.1.48 3.2.1 3.3.1 3.3.11 3.3.17 3.3.19 3.3.20 3.3.25 3.3.32 3.3.40 3.3.43 3.3.44 3.3.46 3.3.47 3.4.2 3.4.3 3.6.1 3.6.7 3.6.9 3.6.12 3.7.1 3.8.2 3.8.4 4.1.20 4.1.21 4.1.37 4.1.40 4.2.5 4.2.8 4.2.10 4.2.31 4.3.4 4.4.7 4.4.8 4.4.9 4.4.10 4.4.11 4.4.12 4.4.17 4.4.21 4.5.16 4.5.18 4.5.26 4.5.28 4.5.31 4.7.39 4.7.89 4.7.124 4.7.125 4.7.126 4.7.127 4.7.128 4.7.145 4.7.164 4.7.165 4.7.166 4.7.167 4.7.173 4.7.189 4.8.4 4.8.14 4.8.30 4.8.31 4.9.2 4.9.10 4.9.30 4.9.33 4.9.35 4.10.21 4.13.43 4.14.2 4.14.6 5.2.1 5.2.5 5.2.7 5.2.8 5.2.15 5.2.18 5.3.1 5.3.6 5.3.9 6.1.38 7.1.2 7.2.16
383	4.1.27 4.7.196
384	3.1.44
385	5.2.1 6.2.1
386	4.5.2 4.7.70 4.7.143 6.1.29 6.2.1
387	4.1.34