

Vergaderjaar 2011–2012

29 385

Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur

Nr. 67

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 6 maart 2012

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ hebben enkele fracties van de behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 17 januari 2012 inzake het standpunt over de doortrekking van de A15 naar de A12 in de regio Arnhem Nijmegen (Kamerstuk 29 385, nr. 66).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 5 maart 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

¹ Samenstelling:

Leden: Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Kuiken, A.H. (PvdA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. leden: Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Hazekamp, A.A.H. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Groot, V.A. (PvdA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), El Fassed, A. (GL), Dijkers, S.W. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Ladders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD), Werf, M.C.I. van der (CDA).

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het standpunt over de doortrekking van de A15 naar de A12 in de regio Arnhem Nijmegen. De leden van de VVD-fractie zijn verheugd dat de doortrekking van de A15 naar de A12 eindelijk gerealiseerd gaat worden.

De leden van de VVD-fractie hebben vragen over het voornemen om de realisatie van het project deels te bekostigen via tolheffing. Wanneer is er duidelijkheid over de tarieven, het aantal jaren dat er tol wordt geheven en de perceptiekosten voor het heffen van tol? De gekozen variant lijkt € 54 miljoen beneden budget. Is de minister bij eventuele verdere meevallers bij de aanbesteding bereid om te bezien of tol kan worden voorkomen?

De leden van de VVD-fractie hebben voorts nog enkele vragen over het ontwerp-tracébesluit en dan met name de genoemde mogelijkheden tot scopewijziging. Kan in plaats van het toepassen van scopewijzigingen binnen het kaderstellend budget van € 804 miljoen ook gekozen worden voor verlaging van de tolinkomsten door gedurende een kortere periode tol te heffen of door lagere tol te heffen, tot het niveau van het kaderstellend budget wordt bereikt? In de mogelijke scopewijzigingen wordt gesproken over het risico op verzakkingen. Is dat geen standaard onderdeel van de scope? In hoeverre zijn de door de Commissie voor de milieueffectrapportage gegeven adviezen voor het vervolgproces een scopewijziging?

De leden van de VVD-fractie hebben voorts de vraag voor welke aanbestedingsvorm wordt gekozen en om welke reden dat het geval is.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

De leden van de PvdA-fractie zien de noodzaak van het doortrekken van de A15. Nu al is de doorstroming onvoldoende en met de komende uitbreiding van de Rotterdamse haven voorzien deze leden een flinke toename van het goederenvervoer. Ook zien genoemde leden belemmeringen opdoemen op het vlak van de stedelijke ontwikkeling in deze stadsregio. Verder zijn de leden van de PvdA-fractie ook geen absoluut tegenstander van een brug. Daarover geen misverstand. Echter, de wijze waarop de minister aan de doortrekking van de A15 gestalte wil geven met een rammelende onderbouwing, daarover is de PvdA niet te spreken. Graag zien deze leden, als het budgettair past, een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal in plaats van een brug. De leden zijn ook voorstander van de zuidelijke tracévariant tot aan Zevenaar en vanaf daar van de noordelijke tracévariant midden tussen Duiven en Zevenaar in. Ook zijn genoemde leden voor een verdiepte aanleg van de A15 vanaf de tunnelmond tot aan de aansluiting op de A12. De lokale overheden zijn daar voorstander van. Het is beter voor mens en natuur en er liggen serieuze berekeningen van de Expertgroep A15¹ dat het past binnen het gestelde budget.

De leden van de PvdA-fractie zijn door gesprekken met belanghebbenden overtuigd geraakt dat de ramingen van de minister over de kosten van een tunnel veel te hoog zijn. Iets dat de gedeputeerde in Gelderland ook is gaan inzien. Zij is immers voornemens om het voorstel van de eerder genoemde expertgroep nader te bekijken. Deze leden vragen dan ook of de tunnelvariant wel even goed is doorgerekend als de brug. Het lijkt er op dat al sinds 2006 alleen op een brug is gekoerst en het alternatief van

¹ Het betreft de groep van deskundigen, die op verzoek van de gemeente Lingewaard heeft onderzocht of een tunnel binnen het taakstellend budget kan worden aangelegd.

de tunnel niet volwaardig is meegenomen in de doorrekeningen. Klopt dat? Daarnaast zijn de drie betrokken gemeenten (Duiven, Zevenaar, Lingewaard) ook van mening dat de minister een verkeerd besluit voorstaat en dat uit de milieueffectrapportage blijkt dat een tunnel alleen maar voordelen kent ten opzichte van een brug, met uitzondering van de – overigens betwiste – kosten. Graag horen de leden van de PvdA-fractie van de minister of de combivariant 2 van de drie gemeenten – zuidligging tot Zevenaar, tunnel, verdiepte middenligging – de voorkeur verdient boven het door haar gekozen tracé als het binnen het taakstellend budget komt te vallen? Is de minister het met de leden van de PvdA-fractie eens dat een bijkomend voordeel is dat dan alle betrokken overheden en maatschappelijke organisaties het eens zijn over de plannen en dat dit veel maatschappelijke onrust wegneemt en vertraging, veroorzaakt door gerechtelijke procedures, voorkomt? Kan de minister aangeven waarom zij wel of niet bereid is om het alternatief van de drie gemeenten te onderzoeken op haalbaarheid en kosten? Ook horen de leden van de PvdA-fractie graag of de minister, naast het kostenargument, nog andere steekhoudende argumenten kan aandragen voor haar keuze voor een brug en het noordelijke tracé. Hoe staat de minister tegenover het uitgangspunt van vijf procent *social return* op de totale investering, zoals dat vanuit de provincie is voorgedragen?

De leden van de PvdA-fractie zijn voor een zuidelijke ligging omdat dit, naast het feit dat dat tracé binnen het budget valt te realiseren, ook veel beter scoort op de leefbaarheid voor de omwonenden. De argumenten die de minister geeft om te kiezen voor een halfverdiepte ligging tussen Zevenaar en Duiven overtuigen de leden van de PvdA-fractie niet. Een verdiepte ligging is volgens deze leden noodzakelijk voor de leefbaarheid. Welk ander argument dan kosten heeft de minister voor de keuze voor een halfverdiepte ligging? Welke mogelijkheden heeft de minister om de door haar geraamde kosten voor de tunnel te drukken, zonder dat dit de essentie van de tunnel teniet zal doen? Is toepassing van twee keer twee rijstroken, twee vluchtstroken en of een maximumsnelheid van 120 kilometer per uur – en dan in ieder geval kosten die gerelateerd zijn aan het geschikt maken van de tunnel voor specialistisch vervoer – bijvoorbeeld van chemische stoffen een optie?

Ook horen de leden van de PvdA-fractie graag welke kosten er gepaard gaan met het geschikt maken van de directe omgeving voor de aanleg van het voorkeustracé? Er lopen gasleidingen en hoogspanningsleidingen langs het tracé. Klopt het dat de kosten voor dergelijke aanpassingen pas inzichtelijk worden gemaakt bij het ontwerptracébesluit en dat deze kosten nu nog niet zijn meegenomen in het totaalbudget van € 750 miljoen? Kan de minister een inschatting geven van de omvang van deze kosten? Kan de minister garanderen dat de totaalsom aan kosten gepaard gaand met dit project, dus inclusief de aanleg van de snelweg, de oeververbinding, de inpassing, de natuurcompensatie, het geschikt maken van de omgeving (leidingen verleggen) en alle andere kosten gerelateerd aan de realisatie van dit project, het taakstellend Rijksbudget niet zal overschrijden?

Vanuit de Commissie voor de milieueffectrapportage is flinke kritiek geuit op de milieueffectrapportage voor dit project. De leden van de PvdA-fractie zijn het eens met deze kritiek. Deze leden vinden het zeer kwalijk dat er een incomplete milieueffectrapportage is opgeleverd, die onherroepelijk zal leiden tot een bodemprocedure. De effecten van de tunnel in plaats van een brug zijn niet serieus onderzocht omdat de minister bij voorbaat al de conclusie had getrokken dat een tunnel niet binnen het budget valt. Hierdoor kan in de milieueffectrapportage niet een

goede afweging gemaakt worden tussen tunnel of brug met betrekking tot de gevolgen voor de rivierkruising met bijzondere (natuur)waarden. Op welke wijze wordt voldaan aan de ADC-criteria¹, die voortvloeien uit het feit dat het hier een Natura2000-gebied betreft? Zal de noodzaak, alsnog het tunnelalternatief te moeten doorrekenen, niet tot enorme vertraging leiden? Verder staan er aantoonbare omissies en fouten in de milieueffectrapportage. Er is geen duidelijke cumulatieve effectzone bepaald, terwijl de informatie om tot een dergelijke effectzone te komen wel degelijk voorhanden is. En voor zover deze is bepaald, is het gedaan op verkeerde gronden: 47dB in plaats van de vereiste 43 dB. Kan de minister verklaren waarom deze cumulatieve effectzone niet duidelijker is omschreven en waarom van 47 dB is uitgegaan? In de milieueffectrapportage zijn grotere waarden voor het aantal motorvoertuigen en het percentage aan vrachtvervoer ingevoerd dan bij de doorrekening in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (Kamerstuk 30 175, nr. 130). Kan de minister deze verschillen verklaren en ziet zij hierin samen met de leden van de PvdA-fractie een reden om te twijfelen aan de kwaliteit van dit deel van de milieueffectrapportage, en daarmee een potentieel juridisch argument voor een bodemprocedure tegen het besluit dat nu voorligt? Kan de minister aangeven hoe lang dergelijke procedures zouden kunnen duren?

De minister lijkt vergeten te zijn dat de verlengde A15 door een Natura2000-gebied loopt, waardoor de minister verplicht is om het project te toetsen aan Natura2000-criteria. Aanleg van deze snelweg en brug leidt volgens de leden van de PvdA-fractie onherroepelijk tot aanzienlijke natuurcompensatie, zeker gezien het cumulatieve effect van snelweg en Betuweroute op het vlak van geluid en trillingen. Vindt de minister dat ook? Is in de berekeningen van de milieueffecten in de milieueffectrapportage uitgegaan van een toename van het goederenvervoer op de Betuweroute, mede vanwege het Duitse voornemen nu eindelijk deze spoorlijn door te trekken vanaf Emmerich? Graag hierop een toelichting. Uit de milieueffectrapportage blijkt dat een tunnel tot minder natuurbelasting leidt vergeleken met het voorstel voor een brug – dat is dan wel weer onderzocht. Kan de minister aangeven hoe groot het verschil zal zijn in compenserende maatregelen, met name uitgedrukt in kosten, tussen brug enerzijds en de tunnel (3,3 km) zoals voorgesteld door de genoemde expertgroep/drie gemeenten? Hoe verhoudt dat verschil in compensatie zich tot het taakstellend budget?

Een tunnel blijkt veel beter te zijn voor omwonenden en de natuur. Dat blijkt uit de milieueffectrapportage. Toch wordt een tunnel niet als volwaardig alternatief in de milieueffectrapportage meegenomen vanwege de geraamde kosten. Sterker nog, het wordt bij voorbaat al uitgesloten vanwege de geraamde kosten. De minister gelooft volgens de PvdA in haar eigen boekhoudkundige waarheid die ver staat van de economische realiteit. Juist in deze tijd is het voordelig aanbesteden. Uit recente aanbestedingen van tunnels kan worden opgemaakt dat de marktprijzen tot dertig procent lager liggen dan de geraamde budgetten. Waarom heeft de minister geen raming van de marktprijs gemaakt? Is de minister het met de leden van de PvdA-fractie eens dat met die marktconforme, en dus realistischere prijs, een tunnel wel binnen het taakstellend budget valt? De eventuele meerkosten voor een tunnel zouden volgens de bestuurlijke afspraken tot tien procent door de provincie gedragen worden. Daarnaast wordt er tol geheven. Kan de minister aangeven in een tabel hoe hoog de tol per passage zou moeten zijn voor kostendekkendheid van het project als er toch een tunnel wordt aangelegd? Dit graag uitgezet in een tabel met daarbij in ieder geval een kolom geraamde kosten en marktprijskosten?

¹ Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang en Compenserende maatregelen.

De leden van de PvdA-fractie vinden het onwenselijk dat de minister niet alleen in de milieueffectrapportage, maar ook nu in het tracébesluit, overduidelijk de voordelen van een tunnel en het zuidelijke tracé wegmoffelt en weinig oog heeft voor het belang van omwonenden en dat zij zonder deugdelijke onderbouwing kiest voor het noordelijke tracé met brug. Kan de minister aangeven of zij zwaarwegende bezwaren heeft voor het vervolgen van het proces op een meersporenbeleid: het voorkeurstracé van de minister en het tracévoorstel van de drie gemeenten met daarbij voor elk tracé twee opties voor de passage van het Pannerdensch Kanaal – zowel brug als tunnel – waarbij ook alle kosten voor de noodzakelijke compensatiemaatregelen in het totaalbudget meegenomen dienen te worden? Een dergelijke vervolgroute in dit proces geeft mens en natuur een eerlijker kans, want tot nu toe blijkt de minister vooringenomen te zijn met haar tunnelvisie voor de brug en het noordelijke tracé.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de plannen van de minister om de A15 bij Arnhem en Nijmegen door te trekken en hebben nog enkele opmerkingen. De leden van de PVV-fractie zijn van mening dat deze ontbrekende schakel al jaren zorgt voor verkeerscongestie bij Arnhem en Nijmegen. Dit valt ook op te maken uit de extra financiële bijdrage van de provincie Gelderland van € 55 miljoen. De leden van de PVV-fractie vragen wat de gemeenten Nijmegen en Arnhem bijdragen, aangezien deze verbinding ook een aanzienlijke ontlasting van het wegennet met zich meebrengt van met name vrachtverkeer rondom deze twee steden? Is het mogelijk de verbinding eventueel tolvrij te realiseren? Verder vragen de leden van de PVV-fractie waarom de weg naar verwachting pas in 2018 kan worden opengesteld. Kan dat niet eerder, aangezien de nieuwe tracéwet het mogelijk maakt om binnen zeven jaar een nieuwe weg te realiseren? In de wetenschap dat dit project in 2008 naar de planfase is overgegaan, zou het dus mogelijk moeten zijn om de weg eventueel in 2015 te openen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het doortrekkingalternatief dat de minister gekozen heeft voor de A15. De leden zijn in algemene zin verheugd dat er een besluit genomen wordt over doortrekking van de A15, want die ontbrekende schakel is noodzakelijk om de filedruk op de omliggende wegen te verminderen en een goede route naar het achterland te bieden. Echter, de leden hebben enkele vragen over de gekozen variant.

Vanuit de regio wordt gepleit voor een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal in plaats van een brug erover zoals de minister voorstelt. De reden die de minister hiervoor geeft is dat een tunnel € 210 miljoen euro duurder zou zijn in aanleg en jaarlijks vijf miljoen euro duurder is dan een brug in beheer en onderhoud. Volgens onder andere de gemeente Lingewaard past een tunnel binnen het beschikbare budget. Wat is het oordeel van de minister hierover? Heeft zij een extern bureau naar de berekeningen van gemeente Lingewaard laten kijken? Kan de minister onderbouwen waarom een tunnel € 210 miljoen duurder is? Heeft zij bij het bepalen van de kosten voor een brug rekening gehouden met het feit dat aan de brug bijzondere eisen gesteld worden omdat deze in een natuurgebied ligt?

Naast gemeenten hebben ook veel bewoners en maatschappelijke organisaties een grote voorkeur voor een nader onderzoek naar ondertunneling. Een expertgroep met deskundigen op het gebied van tunnel- en

wegenbouw heeft echter berekend dat een dergelijke oplossing mogelijk is binnen het afgesproken budget van € 750 miljoen. Deze partijen vragen om de tunnelvariant aan marktpartijen voor te leggen. De leden van de CDA-fractie zien hierin overeenkomsten met de voornemens van de minister om de markt erbij te betrekken en vragen de minister hier nader op in te gaan. Tevens constateren de leden van de CDA-fractie dat een nadere beschouwing, bijvoorbeeld door de markt, van een ondertunneling tot meer draagvlak in de regio kan leiden. Deelt de minister deze opvatting? Waarp baseert de minister de constatering dat een markt-vraag minimaal anderhalf jaar zal duren? Hoe weegt de minister dit af tegenover het belang van minder bezwaar in de vervolprocedure?

De regio heeft ook andere alternatieven aangedragen voor de doortrekking. De Commissie voor de milieueffectrapportage stelt bovendien dat de vergelijking van de alternatieven onvolledig is omdat de tunnelvariant in deze vergelijking ontbreekt. Waarom ontbreekt hier de tunnelvariant en deelt de minister de mening dat met het ontbreken hiervan de suggestie van vooringenomenheid wordt gewekt? Is de minister bereid om alsnog deze variant volwaardig te bekijken en te vergelijken?

De provincie Gelderland heeft € 55 miljoen euro beschikbaar gesteld voor extra inpassingmaatregelen. Eén van de maatregelen is een goede inpassing bij Groessen. Klopt het dat de nieuwe weg op minder dan vijftig meter van de huizen in Groessen komt te liggen? Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid van die huizen. Immers, een snelweg brengt geluids-overlast en vermindering van de luchtkwaliteit met zich mee. Welke concrete inpassingmaatregelen worden bij Groessen genomen? Heeft de minister deze maatregelen afgestemd met de gemeente? Heeft zij de mogelijkheid onderzocht om het tracé in oostelijke richting op te schuiven waardoor het dorp minder overlast heeft?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SP

De leden van de SP fractie vinden het voorstel van de minister om de A15 door te trekken niet verstandig en erg kortzichtig. Het is bizar dat het kabinet een weg aanlegt op het «dak van de Betuwelijn» waardoor de investeringen van destijds waardeloos worden. De Betuwelijn moest ondergronds om de natuur te sparen. Nu legt de minister er alsnog bovengronds een brug en een snelweg neer.

Vindt de minister de natuurwaarden, die aanleiding waren voor een dure tunnel voor het spoor, niet meer relevant? Gaat het de minister echt alleen maar om geld en een gunstige kosten batenanalyse voor de portemonnee? Welke waarde heeft de minister bij haar analyse toegekend aan de natuur en landschap en aan de beleving van vele duizenden omwonenden en bezoekers van het gebied?

De leden van de SP-fractie constateren dat de minister er nu even geen € 210 miljoen extra voor over heeft om de A15 met een tunnel door te trekken. Dat is in het licht van de recessie ook wel te begrijpen. Er wordt nu echter al zo lang gewacht met dat doortrekken, dat we nog wel even kunnen wachten. Kan de minister aangeven wat dan nu de reden is om zoveel haast te maken? Is het niet beter om even te wachten tot er een situatie/regering is waarin men weer geld over heeft voor die ondertunneling? Ondertussen voeren de gemeenten Arnhem en Nijmegen beleid ter ontlasting van het wegennet door beter openbaar vervoer tussen die beide steden te verbeteren en door verkeer meer te verleiden de A50-A12 route te kiezen. Ook kunnen verladers in de haven van Rotterdam, in die tussenliggende periode meer kiezen voor transport over water.

De doorgetrokken A15 gaat volgens de leden van de SP-fractie ook echt geen files oplossen. De minister stelt namelijk voor een flinke tolheffing in te voeren. De komende dertig jaar moet er bijna € 282,5 miljoen euro worden opgebracht via de tolheffing. Hierdoor is een gemiddelde automobilist in de regio straks honderden euro's aan tol kwijt, bovenop de wegenbelasting en benzineaccijns. Dit maakt van deze dure ongewenste weg een eliteweg die veel mensen zullen mijden. Kan de minister aangeven hoeveel verkeersbewegingen zij verwacht en welke prijs per tolpassage gerekend wordt?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

De leden van de D66-fractie hebben met teleurstelling kennisgenomen van het standpunt van de minister over de doortrekking van de A15 naar de A12 in de regio Arnhem Nijmegen. Deze leden hebben een aantal opmerkingen en vragen over het voorgenomen standpunt van de minister.

De leden van de D66-fractie betreuren de keuze voor een brug over het Pannerdensch Kanaal. Door de keuze voor een brug wordt het landschap en de natuur in dit gebied blijvend beschadigd. Voorts betreuren voorgenoemde leden het proces waarmee de keuze van de minister tot stand is gekomen. De leden van de D66-fractie vinden dat de keuze voor een brug boven een tunnel onvoldoende is gemotiveerd. Zij benadrukken dat wanneer beslissingen in een vroeg stadium niet zorgvuldig worden genomen of onderbouwd, dit tot vertraging in het vervolgtraject kan leiden. Deze leden wijzen in dit licht naar de kritiek van de Commissie voor de milieueffectrapportage dat de effecten op natuur onvoldoende zijn onderzocht en een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal ontbreekt in de vergelijking van de alternatieven.

De leden van de D66-fractie vragen de minister een nadere toelichting te geven op welke gronden zij «voldoende vertrouwen» heeft dat een brug over het Pannerdensch Kanaal binnen de eisen van de Natuurbeschermingswet te realiseren valt. Voorts vragen zij of de minister contact heeft gehad met de Europese Commissie over inpasbaarheid binnen Europese wet- en regelgeving. Kan de minister aangeven welke kosten moeten worden gemaakt om de effecten van aantasting van het natuurgebied Gelderse Poort te compenseren of te mitigeren?

De minister legt de aanbevelingen en de kritiek van de Commissie voor de milieueffectrapportage naast zich neer. Graag zien de leden van de D66-fractie dat de minister uitgebreider dan in de brief ingaat op de volgende vijf kritiekpunten uit het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage:

- (1) Onduidelijkheid over in welke mate de alternatieven een oplossing bieden voor knelpunten op het onderliggende wegennet,
- (2) De neutrale score op volksgezondheid, terwijl volgens de milieueffectrapportage de alternatieven op dit punt verschillen,
- (3) onvoldoende onderzoek naar effecten op natuur,
- (4) ontbreken van tunnel in vergelijking met alternatieven,
- (5) onduidelijke en deels onjuiste cumulatieve effectzones.

Kan de minister aangeven welke consequenties het heeft wanneer de «passende beoordeling op projectniveau» negatief uitpakt?

De leden van de D66-fractie wijzen op het in dit verslag eerder aangehaalde rapport van de Expertgroep A15, waarin een berekening wordt gemaakt van de kosten van een tunnel en brug. Wat is de reactie van de minister op de uitkomsten van deze expertgroep? Kan zij hierbij specifiek

ingaan op de conclusie van de expertgroep dat de aanleg van een tunnel past binnen het gestelde budget? Kan zij verklaren hoe de uitkomsten tussen haar berekeningen en de berekeningen van de expertgroep zo kunnen verschillen? Is er een gesprek geweest tussen ambtenaren van de minister en de expertgroep? Zo ja, wat waren de uitkomsten daarvan? Is het mogelijk een verslag te ontvangen? Kan de minister voorts aangeven waaruit de € 210 miljoen meerkosten voor een tunnel, die zij in haar brief noemt, zijn opgebouwd? De minister geeft aan dat de start van de realisatie van de doortrekking van de A15 anderhalf jaar vertraging oploopt wanneer wordt gekozen voor een aanbesteding van een oeververbinding in plaats van een brug. Kan zij dit onderbouwen? In hoeverre zijn marktpartijen reeds geconsulteerd om af te tasten of de aanleg van een tunnel binnen het budget mogelijk zou zijn? De leden van de D66-fractie vragen voorts of er naast financiële redenen andere argumenten of veranderende omstandigheden zijn om bij de aanleg van de Betuwelijn in dit gebied te kiezen voor een tunnel en bij de doortrekking van de A15 voor een brug.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks

De leden van de fractie van GroenLinks zijn geen voorstander van het doortrekken van de A15 naar de A12. De leden betwijfelen of de extra infrastructuur uiteindelijk leidt tot betere bereikbaarheid en wijzen erop dat een mix aan maatregelen als uitstekend openbaar vervoer, veel meer mogelijkheden voor thuiswerken en flexibele werktijden en kilometerbeprizing, met name in de spits veel beter perspectieven biedt. Dat is bovendien goedkoper, leidt tot minder uitstoot van broeikas- en andere uitlaatgassen en zorgt voor behoud van natuur en leefomgeving. De Regiocombi(structuur)alternatieven gaan uit van voorgenoemde maatregelen. De minister wijst erop dat deze alternatieven voor onvoldoende «robuustheid» leiden. Moeten de leden van de fractie van GroenLinks daaruit opmaken dat het criterium «robuustheid» voor haar altijd doorslaggevend is bij de keuze van verschillende oplossingsrichtingen voor (vermeende) knelpunten in de infrastructuur? Of staat zij in principe ook voor andere opties open?

De leden van de fractie van GroenLinks willen graag weten hoe de minister het gegeven duidt, dat de drie betrokken gemeenten in de regio (Lingewaard, Duiven en Zevenaar) en veel bewoners- en belangenorganisaties aangeven dat er geen draagvlak is voor haar standpunt om de A15 door te trekken via een brug en slechts hafverdiepte ligging tussen Zevenaar en Duiven. Kan de minister aangeven op welke wijze zij de Gebiedsvisie, die de regiogemeenten hebben ontwikkeld, heeft betrokken bij haar Standpunt, waarin voorzien was in geheel verdiepte aanlegging van de weg tussen Zevenaar en Duiven?

De leden van de fractie van GroenLinks verbazen zich over het ogenschijnlijke gemak waarmee de minister in haar standpunt de optie voor de aanleg van een tunnel terzijde schuift. Alhoewel het nut en de noodzaak van de nieuwe weg door de leden bestreden wordt, hechten ze er wel aan dat de gevolgen van deze weg, mocht deze tóch aangelegd worden, zo beperkt mogelijk zijn. De leden vragen hoe de minister het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage heeft gewogen bij haar standpuntbepaling. Deze commissie constateerde immers dat de minister de tunneloptie te lichtzinnig opzij schoof, met mogelijk verstrekkende gevolgen voor het Natura2000-gebied de Gelderse Poort bij het Pannerdensch Kanaal. Kan de minister op die vraag ingaan?

De leden constateren bezorgd dat de minister vol vertrouwen is dat de aanleg van een brug over het Pannerdensch Kanaal binnen de Natuurbeschermingswet zou passen. Die zelfverzekerdheid legde de minister óók aan de dag bij de juridische toetsing rond de Centrale As in Friesland en de Buitenring parkstad in Zuid Limburg. Toch ging het ook daar mis, omdat wettelijke regimes die landschap en natuur beschermen verder strekten dan de minister voorzag. Ook bij het doortrekken van de A15 is er goede reden om te veronderstellen dat de Natura2000-status van het betreffende gebied (overigens volkomen terecht) een serieus obstakel vormt. Uitgangspunt bij het realiseren van projecten in dergelijke gebieden is immers dat er een nationaal belang in het geding is (wat te betwijfelen valt) en dat er geen alternatieven voor handen zijn. Die zijn er wel, namelijk de Regiocombi(structuur)alternatieven en (als er toch voor doortrekking gekozen wordt) een tunnel. Welke garanties denkt de minister te hebben dat haar standpunt «Raad van Stateproof» is?

De minister wijst er op dat zij omwille van de tijd niet kiest voor extra onderzoek naar de realiseerbaarheid van een tunnel. Loopt zij daarmee niet het risico juist vertraging op te lopen als bezwaarmakers gelijk zouden krijgen in hun argumentatie tegen het gebrekkige onderzoek naar een tunnel?

De keuze van de minister is extra wrang, omdat er in de jaren negentig voor gekozen is het aanleggen van een spoortunnel onder het Pannerdensch Kanaal bij de aanleg van de Betuweroute. De minister stelt nu dat dat besluit wettelijk niet nodig was. Waarop baseert zij die stelling? Kan zij bij dat antwoord het feit betrekken dat de Betuweroute eerder als een project van nationaal belang kan worden gekenschetst dan een stuk snelweg? Kan zij bij dat antwoord ook ingaan op het feit dat er voor een spoorlijn richting Duitsland veel minder makkelijk alternatieve routes gevonden kunnen worden dan voor extra asfalt?

Voorts argumenteert de minister dat het besluit om voor de Betuwelijn een tunnel aan te leggen genomen werd in een andere economische tijd. De leden van de fractie van GroenLinks spreekt dat argument niet erg aan. Suggereert de minister daarmee dat natuurbehoud een zaak is die er enkel toe doet in tijden van economische voorspoed? En zo nee, hoe moet deze zinsnede dan geïnterpreteerd worden?

De leden van de fractie van GroenLinks zijn benieuwd naar de reactie van de minister op de nieuwe berekeningen die de gemeente Lingewaard liet uitvoeren naar de kosten van een tunnel. De eerder genoemde expertgroep van onafhankelijke deskundigen stelt dat het doortrekken van de A15 met inpassing van een tunnel binnen het budget van € 750 miljoen past. Heeft de minister de rapportage van de expertgroep A15 bekeken? Zo ja, wat is haar oordeel erover? Zo nee, is ze bereid dat alsnog te doen?

Klopt het dat er aan een brug door een Natura2000-gebied mogelijk extra eisen gesteld worden qua inpassingen? Zo ja, kan de minister aangeven om welke orde van bedragen dat zou gaan? Heeft de minister daar tot dusverre rekening mee gehouden?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben flinke twijfels over de berekeningen die ten grondslag liggen aan de tolopbrengsten van de nieuwe verbindingsweg. De minister gaat ervan uit dat de tolopbrengsten € 282,5 miljoen bedragen. De leden van de fractie vragen hoeveel Nederlandse automobilisten, gezien de spaarzame volksaard, kiezen voor een tolweg als er ook een alternatieve route beschikbaar is. Zij twijfelen eraan of zoveel mensen als de minister veronderstelt de gratis Pleijroute gaan verruilen voor de betaalde Doortrekkingsroute. Ze wijzen erop dat

Nederland daar nog geen ervaring mee heeft. Kan de minister aangeven waar de opbrengsten op gebaseerd zijn, waarbij ze ingaat op het gebrek aan ervaring tot dusverre? En welke consequenties het heeft als de tolopbrengsten alsnog zouden tegenvallen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de ChristenUnie

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn voorstander van het doortrekken van de A15 naar de A12. Dit draagt bij aan een robuustere ontsluiting van deze regio en ontlast bestaande wegen rondom Arnhem. Deze leden vinden echter dat de optie van een tunnel serieuzer moet worden onderzocht en nu niet moet worden afgeschoten.

Zo is er nog steeds geen duidelijkheid over de exacte kosten van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. De genoemde Expertgroep A15, geïnitieerd door de gemeente Lingewaard, presenteerde onlangs een onderzoeksrapportage waaruit blijkt dat een tunnel binnen het beschikbare budget van ruim € 700 miljoen zou moeten kunnen passen. Deze leden vragen om een beoordeling en een financiële doorrekening van de minister van dit voorstel. Tegelijk vragen genoemde leden voor dit project en voor komende projecten meer transparantie van de (onderbouw van de) cijfers zodat initiatieven uit de samenleving, zoals die van de expertgroep, ook eerlijk en in een zo vroeg mogelijk stadium vergeleken kunnen worden. Voorkomen moet worden dat dit soort initiatieven geen kans maakt omdat de onderliggende cijfers niet beschikbaar zijn zodat budgetposten niet kunnen worden vergeleken. Door meer transparantie kan creativiteit vanuit de samenleving een goede kans krijgen. Genoemde leden vragen de minister om op dit punt met concrete voorstellen te komen.

Genoemde leden constateren verder dat enkele bestuursorganen vragen om een open aanbesteding voor de rivierkruising waarbij de keuze voor een brug of tunnel niet vooraf wordt vastgelegd. De minister geeft aan dat dit niet past binnen het gedachtegoed van de commissie Elverding (Kamerstuk 29 385, nr. 18). Genoemde leden vinden dit een te smalle interpretatie van het advies van de commissie Elverding. De commissie Elverding heeft gewaarschuwd dat niet steeds moet worden teruggekomen op een eenmaal genomen besluit en dat daarom getrechterd moet worden naar een voorkeursbesluit. De minister kan volgens genoemde leden wel degelijk conform Elverding een voorkeursbesluit nemen over het tracé, maar binnen dat tracé de optie van een brug of tunnel open laten. Als hier duidelijke financiële randvoorwaarden aan worden verbonden (maximum budget) wordt de markt uitgedaagd om met slimme ideeën te komen. Dit kan door in de aanbestedingsvoorwaarden de prestatie «tunnel» hoger te waarderen dan de prestatie «brug» en inpassing met een verdiepte ligging een hogere score te geven dan een oplossing op maaiveldniveau.

Deze leden wijzen er op dat bijvoorbeeld bij de A4 Midden Delfland in de aanbesteding bleek dat de weg ook honderden miljoenen goedkoper kon worden gerealiseerd dan eerder was geraamd. Het verschil in de kosten tussen brug en tunnel bij het Pannerdensch Kanaal, die thans bekend zijn, is niet dusdanig groot dat het onmogelijk is dat de markt niet komt met een bieding voor een tunnel die past binnen het geraamde budget. Mocht er geen bod komen van de markt voor een tunneloptie, die past binnen een vooraf bepaald budget, terwijl er wel een bod is voor de realisatie van een brug, die past binnen deze marges, dan kan op dat moment alsnog worden gekozen voor de brugoplossing. Volgens genoemde leden moet de bestuurlijke doelstelling zijn: de aannemer die de meeste kwaliteit genereert is het A15-contract gegend. De aanbesteding moet niet uitgaan

van een voorgeschreven oplossing waarvan een brug per definitie deel uitmaakt.

Volgens de minister zou het open laten van de keuze tussen brug en tunnel een vertraging van de start van de realisatie met ongeveer anderhalf jaar betekenen. Genoemde leden vragen dit te onderbouwen. Deze voorgestelde vertraging lijkt deze leden niet realistisch aangezien alle varianten tot nu toe gelijkwaardig zijn onderzocht. Als nu gekozen zou worden voor een tunnel dan zou er toch ook geen anderhalf jaar vertraging van de start van de realisatie zijn, zo vragen deze leden? Overigens zijn deze leden van mening dat niet de snelheid van aanleg van de A15 de topprioriteit heeft, maar een goede en verantwoorde inpassing, zodat mens en milieu zo min mogelijk schade en/of overlast ervaren van de nieuw aan te leggen Rijksweg.

Genoemde leden constateren dat de Commissie voor de milieueffectrapportage heeft geadviseerd dat enkele elementen inzichtelijker weergegeven hadden kunnen worden. De minister doet hier nu niets mee omdat de onderzoeken al zijn gepresenteerd. Maar deze leden vragen wel welke conclusies de minister hieruit trekt voor nog komende projecten. Deze leden zien graag dat bij nieuwe projecten op dit punt aanmerkelijke verbetering wordt geboekt.

Voorts vinden deze leden het zorgelijk dat volgens de Commissie voor de milieueffectrapportage de effecten van de brug op de natuur onvoldoende zijn onderzocht. Het gaat hier immers om één van de belangrijkste effecten van deze brug waarover veel maatschappelijke discussie is. Natuurlijk komt er nog een passende beoordeling op projectniveau, maar volgens deze leden moet worden voorkomen dat het onderzoek op planniveau zo globaal is dat op basis daarvan een verkeerd voorkeursbesluit wordt genomen. Juist omdat de commissie Elverding adviseert om te trechteren tot een voorkeursbesluit kan het niet zo zijn dat cruciale informatie pas wordt beoordeeld op projectniveau op het moment dat een voorkeursbesluit al genomen is.

Tot slot vragen de leden van de ChristenUnie-fractie naar de stand van zaken rond de verzorgingsplaatsen in het gebied. Klopt het dat twee geplande verzorgingsplaatsen langs de doortrekking van de A15 niet doorgaan en wat is daarvan de reden?

II Reactie van de minister

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft vragen gesteld en opmerkingen voorgelegd over mijn standpunt over de doortrekking van de A15 naar de A12 in de regio Arnhem Nijmegen (Kamerstuk 29 385, nr. 66). Met deze brief zal ik ingaan op deze vragen, waarbij ik er voor kies om de vragen per thema te beantwoorden.

Proces

De leden van de PVV-fractie vragen verwijzend naar de nieuwe tracéwet waarom de weg naar verwachting pas in 2018 kan worden opengesteld.

Antwoord:

Ik kan niet met terugwerkende kracht het project versnellen met nieuwe wetgeving. Mijn standpunt komt overeen met de stap voorkeursbeslissing in de nieuwe tracéwet. In dat licht bezien is een voorziene openstelling in 2018 passend bij een project van deze omvang.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich af of het niet beter zou zijn om te wachten tot er geld is voor een tunnel en vragen met welke reden er zoveel haast gemaakt wordt.

Antwoord:

De Kamer heeft mij tijdens het Notaoverleg van 6 december 2010 bij motie (Kamerstuk 32 500 A, nr. 37) verzocht om vaart te maken met de besluitvorming. De A15 is opgenomen in de investeringsbrief van 14 juni 2011 (Kamerstuk 32 500 A, nr. 83) omdat deze bijdraagt aan de doelstellingen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De A15 maakt het wegennet robuuster en geeft de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio en de economie een impuls.

Tracékeuze

De leden van de PvdA-fractie vragen of er naast het kostenargument nog andere argumenten zijn voor de keuze voor het noordelijke tracé, een brug en een halfverdiepte ligging. Ook de leden van de SP-fractie stellen deze vraag met betrekking tot de keuze voor een brug.

Antwoord:

Het gekozen alternatief is het enige dat binnen taakstellend budget te realiseren valt. Dankzij een aanzienlijke regiobijdrage is een halfverdiepte ligging mogelijk gemaakt. Dit is al meer dan strikt wettelijk noodzakelijk.

De leden van de CDA-fractie willen weten of het klopt het dat de nieuwe weg op minder dan vijftig meter van de huizen in Groessen komt te liggen. Daarnaast stellen zij vragen over welke concrete inpassingsmaatregelen bij Groessen worden genomen en of deze zijn afgestemd met de Gemeente. Ook wordt gevraagd of een meer oostelijke ligging onderzocht is.

Antwoord:

De exacte ligging bij Groessen wordt nog nader uitgewerkt in het ontwerp tracébesluit. Rijkswaterstaat heeft daarover reeds contact met de gemeente Duiven gehad. Afgesproken is dat bezien zal worden in hoeverre het mogelijk is om binnen het gekozen tracé met noordligging en binnen budget beter aan te sluiten bij de wensen van de gemeente. Verder is er nog ruimte voor het uitwerken van extra inpassingsmaatregelen bij Groessen vanuit een extra bijdrage van € 55 miljoen van de provincie Gelderland voor extra inpassingsmaatregelen bij ondermeer Groessen.

Een meer oostelijke ligging is onderzocht met het doortrekkingsalternatief zuid. Dit alternatief valt buiten het taakstellend budget. Verder heeft een dergelijk tracé een zwaardere impact op de gemeenschap Boerenhoek en ligt het tracé dicht bij de als zeer waardevol beoordeelde Jezuïtenwaai. Ook ligt dit tracé dicht bij een stiltegebied.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of het criterium «robuustheid» altijd doorslaggevend is.

Antwoord:

In mijn standpunt heb ik aangegeven welke overwegingen ten grondslag liggen aan de keuze die ik voor dit project hebt gemaakt: bereikbaarheid en economie, robuustheid, hoogwaterveiligheid en verkeershinder tijdens de aanleg. Het criterium robuustheid is daarmee een belangrijk maar niet het enige criterium geweest.

De leden van de GroenLinks-fractie willen weten op welke wijze de Gebiedsvisie, van de regiogemeenten, waarin was voorzien in een geheel verdiepte ligging tussen Zevenaar en Duiven, is betrokken bij het standpunt.

Antwoord:

Het alternatief doortrekking zuid, inclusief geheel verdiepte ligging, zoals opgenomen in de Trajectnota/MER stemt grotendeels overeen met de Gebiedsvisie. Daarmee is deze Gebiedsvisie meegewogen in de besluitvorming. Een geheel verdiepte ligging valt buiten het beschikbare budget.

Natuur

De leden van de PvdA-, D66 en GroenLinks-fracties vragen een toelichting op (het vertrouwen in) de juridische houdbaarheid van de keuze voor een brug in relatie tot de ADC-criteria in het kader van de Natuurbeschermingswet. De leden van de D66-fractie willen weten welke consequenties het heeft wanneer de «passende beoordeling op projectniveau» negatief uitpakt.

Antwoord:

In het MER is een beoordeling op planniveau uitgevoerd voor de effecten op de natuur. Deze beoordeling geeft mij het vertrouwen dat er met mitigerende ontwerp oplossingen, zoals bijvoorbeeld extra geluidmaatregelen en verbetering van de inrichting en de waterhuishouding van de uiterwaarden voor het verbeteren van bestaande natuurwaarden, geen resteffecten zullen optreden op de duurzame instandhouding van een aantal benoemde soorten. Dit wordt definitief gevalideerd in het ontwerp tracébesluit met de passende beoordeling op projectniveau. Hiermee zal naar verwachting geen aanleiding zijn voor een ADC-afweging. Een dergelijke afweging vindt alleen plaats wanneer de passende beoordeling niet positief uitpakt.

De leden van de D66-fractie vragen of er contact is geweest met de Europese Commissie over de inpasbaarheid binnen Europese wet- en regelgeving.

Antwoord:

Er bestaat geen noodzaak of verplichting om over dit project contact te hebben met de Europese Commissie. Een dergelijk contact is er dus ook niet geweest.

Betuweroute

De leden van de D66-fractie willen weten of er naast financiële redenen andere argumenten of veranderende omstandigheden zijn om bij de aanleg van de Betuwelijn in dit gebied te kiezen voor een tunnel en bij de doortrekking van de A15 voor een brug. De leden van de GroenLinks-fractie vragen refererend aan de ADC-criteria waarop ik baseer dat een tunnel in de Betuweroute wettelijk niet nodig was. Ook vragen de leden van de GroenLinks-fractie of ik suggereer dat natuurbehoud een zaak is die er enkel toe doet in tijden van economische voorspoed.

Antwoord:

Toen er werd besloten over de tunnel in Betuweroute in 1995 was ook het toenmalige kabinet van mening dat een brug verdedigbaar was. Er was geen natuurwetgeving die verplichtte tot een tunnel. Mijn verwijzing naar «een andere economische tijd» was bedoeld als feitelijke constatering dat er destijds bij de besluitvorming over de Betuweroute wel geld beschikbaar was voor extra inpassing. Die ruimte zie ik nu niet.

Raming en budget

De leden van de PvdA-fractie willen weten welke mogelijkheden er zijn om de tunnel goedkoper te maken en doen daarvoor enkele ontwerpsuggesties waaronder het niet geschikt maken van de tunnel voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

Antwoord:

Het ontwerp van de tunnel is al sober en conform de geldende ontwerprichtlijnen uitgevoerd. Ik zie hierin dan ook geen mogelijkheden om hierin substantiële versoeringen door te voeren zonder de functionaliteit aan te passen. Ook vervoer van gevaarlijke stoffen is binnen de huidige ontwerpen niet mogelijk. Op dit laatste punt kan dus niet bespaard worden.

Ook vragen de leden van de PvdA-fractie welke kosten er gepaard gaan met het geschikt maken van de directe omgeving voor de aanleg van het voorkeustracé.

Antwoord:

Het rapport met gedetailleerde onderbouwing van de kostenraming is vertrouwelijk omdat dit aanbestedingsgevoelige informatie bevat. Ik kan u desgewenst daarover vertrouwelijk informeren.

Voorts vragen de leden van de PvdA-fractie of het klopt dat de kosten voor aanpassingen aan gasleidingen en hoogspanningsleidingen langs het tracé pas inzichtelijk worden gemaakt bij het ontwerp tracébesluit en nu dus nog niet zijn meegenomen in de raming. De leden van de PvdA-fractie vragen om een inschatting van de omvang van deze kosten.

Antwoord:

Deze kosten zijn opgenomen in de kostenraming. Het rapport met gedetailleerde onderbouwing van de kostenraming is vertrouwelijk omdat dit aanbestedingsgevoelige informatie bevat. Ik kan u desgewenst daarover vertrouwelijk informeren.

De leden van de PvdA vragen of kan worden gegarandeerd dat de totaalsom aan kosten gepaard gaand met dit project, dus inclusief de aanleg van de snelweg, de oeververbinding, de inpassing, de natuurcompensatie, het geschikt maken van de omgeving (leidingen verleggen) en alle andere kosten gerelateerd aan de realisatie van dit project, het taakstellend Rijksbudget niet zal overschrijden.

Antwoord:

De kostenraming en derhalve ook het taakstellend budget van € 804 miljoen voorzien in een volledige dekking van de projectkosten. Dus inclusief alle genoemde posten. Ik kan geen garanties geven dat er in de toekomst geen tegenvallers kunnen ontstaan.

De leden van de PvdA-fractie willen weten waarom er geen raming van de marktprijs is gemaakt en vragen of ik hun mening deel dat met een marktconforme prijs een tunnel wel binnen het taakstellend budget valt.

Antwoord:

De kostenramingen zijn in opdracht van mij opgesteld door een ingenieursbureau volgens een voor alle infrastructuurwerken standaard werkwijze (SKK). Hierbij wordt gewerkt met gerealiseerde kosten na nacalculatie op basis van eerder uitgevoerde projecten. Op deze wijze werken marktprijzen door in de ramingsystematiek. Toekomstige

marktontwikkelingen zijn onzeker en worden daarom niet meegenomen. Een tunnel valt niet binnen het taakstellend budget.

De leden van de PVV-fractie vragen hoeveel de gemeenten Nijmegen en Arnhem bijdragen.

Antwoord:

De Stadsregio Arnhem Nijmegen draagt € 12,5 miljoen bij.

De leden van de CDA-fractie en de leden van de D66-fractie vragen om een onderbouwing van de € 210 miljoen meerkosten voor een tunnel.

Antwoord:

Brug en tunnel zijn volgens dezelfde systematiek (SSK) berekend. Dit levert uiteindelijk een verschil van € 210 miljoen euro op. Dat een tunnel duurder is dan een brug komt onder andere doordat voor een tunnel meer materiaal benodigd is, meer grondwerk nodig is, het bouwproces ingewikkelder is en een tunnel met tunnelveiligheidsvoorzieningen uitgerust dient te worden. Het rapport met gedetailleerde onderbouwing van de kostenraming is vertrouwelijk omdat dit aanbestedingsgevoelige informatie bevat. Ik kan u desgewenst daarover vertrouwelijk informeren.

De leden van de PvdA-, CDA-, D66- en GroenLinks-fracties stellen de volgende vragen over de kosten van inpassing van een brug in het natuurgebied Gelderse Poort:

- *Worden er extra eisen gesteld qua inpassing?*
- *Om welke kosten en orde-grootte bedragen gaat het?*
- *Is in de raming rekening gehouden met deze kosten?*

Antwoord:

Om een brug aan te kunnen leggen zijn mitigerende (inpassings)maatregelen voor natuur nodig. De kosten hiervoor zijn opgenomen in de raming. Het rapport met gedetailleerde onderbouwing van de kostenraming is vertrouwelijk omdat dit aanbestedingsgevoelige informatie bevat. Ik kan u desgewenst daarover vertrouwelijk informeren.

Voorstel van regiogemeenten

De leden van diverse fracties (CDA, D66, GroenLinks en ChristenUnie) vragen mijn reactie op de raming van de door de gemeente Lingewaard benoemde «expertgroep» die stelt dat een tunnel binnen het budget past.

Antwoord:

Rijkswaterstaat heeft deze raming geanalyseerd en concludeert dat de door Lingewaard benoemde expertgroep een onvolledige en te rooskleurige kostenraming heeft gemaakt. Zo ontbreekt in de raming van de gemeente Lingewaard, ook na tussentijdse bijstelling, een post voor grote kabels en leidingen. Verder zijn de kosten van de tunnel zelf te laag ingeschat. Ook zijn in deze raming bij de wegvakken op de A12 en A15 buiten de tunnel meerdere deelposten achterwege gelaten die wel opgenomen hadden moeten worden. Ook wordt gerekend met een te laag risicopercentage. Ik deel de mening van de gemeente Lingewaard dus niet.

De leden van de CDA-fractie willen weten of een extern bureau de berekeningen van gemeente Lingewaard heeft bekeken.

Antwoord:

Rijkswaterstaat heeft alle benodigde kennis in huis. De analyse van Rijkswaterstaat van de berekeningen van de gemeente Lingewaard is als bijlage 1 bij deze brief toegevoegd¹.

Voorts vragen de leden van de D66-fractie of er een gesprek is geweest tussen mijn ambtenaren en de «expertgroep», wat de uitkomsten van het gesprek zijn en of het mogelijk is een verslag van het gesprek te ontvangen.

Antwoord:

Dit gesprek heeft op 10 februari jongstleden plaatsgevonden. Het gespreksverslag is als bijlage 2 bij deze brief toegevoegd¹.

De leden van de PvdA-fractie willen weten of het voorstel van de drie gemeenten Duiven, Zevenaar en Lingewaard, mede vanwege het draagvlak daarvoor, mijn voorkeur heeft als deze binnen het taakstellend budget komt te vallen. Voorts vragen de leden van de PvdA-fractie naar mijn bereidheid om het alternatief van de drie gemeenten te onderzoeken op haalbaarheid en kosten.

Antwoord:

Ik begrijp de wensen van de gemeenten. Echter, ik zie op basis van de uitgevoerde analyse van de kosten geen aanleiding om te veronderstellen dat het voorstel van de drie gemeenten binnen het taakstellend budget gerealiseerd kan worden.

De leden van de PvdA-fractie willen weten hoe groot het kostenverschil in compenserende maatregelen zal zijn tussen brug enerzijds en een tunnel (3,3 km) zoals voorgesteld door de genoemde «expertgroep»/drie gemeenten. Ook vragen zij hoe het verschil in compensatie zich tot het taakstellend budget verhoudt.

Antwoord:

De kosten van compensatie zijn al inbegrepen in de ramingen van in de Trajectnota/MER gepresenteerde alternatieven en varianten. Het kostenverschil van € 210 miljoen tussen een A15 met brug en een A15 met tunnel is dus inclusief kostenverschillen voor compensatie. Bij een langere tunnel wordt de compensatie naar verwachting niet of nauwelijks lager ten opzichte van een kortere tunnel. Dit komt doordat de extra tunnel-lengte hoofdzakelijk buiten het natuurgebied Gelderse poort gesitueerd is. Wel loopt het verschil in kosten tussen brug en tunnel verder op doordat een langere tunnel veel duurder is.

Marktbenadering

De leden van de VVD-fractie vragen voor welke aanbestedingsvorm wordt gekozen en om welke reden dat het geval is.

Antwoord:

Er is onderzocht in een Public Private Comparator (PPC) of Publiek Private Samenwerking meerwaarde oplevert. Dit is het geval. Daarom wordt gekozen voor een DBFM aanbesteding.

De leden van de D66-fractie vragen of de markt reeds geconsulteerd is om af te tasten de aanleg van een tunnel binnen het budget mogelijk zou zijn. De leden van de CDA-fractie vragen om een reactie op de wens van de «expertgroep» van de gemeente Lingewaard om de tunnelvariant aan marktpartijen voor te leggen. Ook vragen de leden van de CDA-fractie of ik

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

de mening deel dat een nadere beschouwing, bijvoorbeeld door de markt, van een ondertunneling tot meer draagvlak in de regio kan leiden.

Antwoord:

De kostenramingen zijn in opdracht van mij opgesteld door een ingenieursbureau volgens een voor alle infrastructuurwerken standaard werkwijze (SKK). Hierbij wordt gewerkt met gerealiseerde kosten na nacalculatie op basis van de uitgevoerde projecten. Op deze wijze werken marktprijzen door in de ramingssystematiek. De resultaten zijn door niet bij het project betrokken kostendeskundigen van Rijkswaterstaat getoetst. Ook eerdere ramingen van twee andere ingenieursbureaus in de fase voor de Trajectnota/MER pakten niet lager uit. Ik zie dan ook geen aanleiding om marktpartijen om een nadere beschouwing van een ondertunneling te vragen. Er heeft zich in de afgelopen jaren eenmaal een marktpartij met een tunneloplossing gemeld. Deze lag echter ver buiten het budget.

De leden van de CDA-, D66- en ChristenUnie-fracties vragen mij om een onderbouwing van de benoemde anderhalf jaar vertraging als gevolg van een open aanbesteding.

Antwoord:

De extra tijd is een gevolg van twee factoren. De voorbereiding van een open aanbesteding vraagt meer tijd dan de reguliere aanbesteding waarmee tot op heden rekening is gehouden. Ook is een dergelijke aanbesteding zelf complexer en heeft deze daarmee een langere looptijd.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe ik een dergelijke vertraging afweeg tegenover minder bezwaar in de vervolprocedure.

Antwoord:

De raming laat duidelijk zien dat de kosten van een tunnel te ver boven taakstellend budget liggen. Een uitvraag naar de markt moet wel een realistische mogelijkheid bieden. Op basis van de uitgevoerde ramingen is mijn conclusie dat er geen sprake kan zijn van een realistische uitvraag voor een tunnel.

De leden van de PvdA-fractie vragen mij of ik zwaarwegende bezwaren heb tegen het vervolgen van het proces op een meersporenbeleid: het voorkeurstracé van mijn standpunt en het tracévoorstel van de drie gemeenten met daarbij voor elk tracé twee opties voor de passage van het Pannerdensch Kanaal – zowel brug als tunnel.

Antwoord:

Ja, ik heb hier zwaarwegende bezwaren tegen. Het strookt namelijk niet met het advies van de commissie Elverding. Het is van cruciaal belang voor een Sneller & Beter proces om bestuurlijk zodra het kan een eenduidige keuze te maken en vervolgens niet terug te komen op die keuze. Op basis van de Trajectnota/MER en alle adviezen en zienswijzen heb ik met de provincie en de stadsregio gekozen voor de doortrekking noord met een brug. Zie verder ook mijn antwoord op de vorige vraag.

De leden van de ChristenUnie vragen mij om met concrete voorstellen te komen voor meer transparantie van de (onderbouwing van de) cijfers voor dit project en voor komende projecten zodat initiatieven uit de samenleving in een zo vroeg mogelijk stadium vergeleken kunnen worden.

Antwoord:

De nieuwe tracéwet voorziet in een grotere mate van participatie in de verkenningsfase. Op deze wijze wordt voor komende projecten tegemoet gekomen aan de wens voor ruimte voor initiatieven uit de samenleving.

Tol

De leden van de VVD-fractie willen weten wanneer is er duidelijkheid is over de tarieven, het aantal jaren dat er tol wordt geheven en de perceptiekosten voor het heffen van tol.

Antwoord:

Deze duidelijkheid zal in de volgende fase worden gegeven. Deze fase staat in het teken van het opstellen van het (ontwerp) tracébesluit.

De leden van de VVD-fractie vragen of de kosten van de gekozen variant € 54 miljoen beneden budget liggen en of ik bereid ben om bij eventuele verdere meevallers bij de aanbesteding te bezien of tol kan worden voorkomen.

Antwoord:

De raming van de doortrekking van de A15 bedraagt € 750 miljoen. Daarbovenop komt € 55 miljoen aan extra inpassingsmaatregelen die door de provincie worden bekostigd. Daarmee zijn raming en budget (€ 804 miljoen) in evenwicht. Over eventuele aanbestedingsmeevallers is met de regio afgesproken dat deze vanwege de forse bijdrage van de regio aan dit project beschikbaar blijven voor het project. Het verlagen van de tologpave is daarbij een van de mogelijke opties.

De leden van de VVD-fractie vragen of in plaats van het toepassen van scopewijzigingen binnen het kaderstellend budget van € 804 miljoen ook gekozen kan worden voor verlaging van de tolinkomsten door gedurende een kortere periode tol te heffen of door lagere tol te heffen, tot het niveau van het kaderstellend budget wordt bereikt.

Antwoord:

Vanwege de forse bijdrage van de regio aan dit project is met de regio afgesproken dat eerst onderzocht wordt of de benoemde eventuele scopewijzigingen te realiseren zijn binnen het taakstellend budget. Het verlagen van de tologpave, wanneer dit in principe financieel mogelijk zou zijn, ligt daarmee niet voor de hand maar is ook niet uitgesloten.

De leden van de PvdA-fractie willen weten hoe hoog de tol per passage zou moeten zijn voor kostendekkendheid van het project als er toch een tunnel wordt aangelegd. Dit zien zij graag in een tabel met daarbij in ieder geval een kolom geraamde kosten en marktprijskosten.

Antwoord:

Dat betekent de meerprijs van een tunnel geheel met extra tol bekostigd zou moeten worden. Daarmee moet dan in plaats van € 282,5 miljoen ongeveer € 500 miljoen aan tolobbrengst behaald moeten worden. Dat zou neerkomen op de helft van het totaal benodigde budget. Dit blijkt op basis van de huidige berekeningen niet mogelijk te zijn doordat bij verhoging van het toltarief er flinke vraaguitval optreedt met minder auto's en minder omzet als gevolg.

De leden van de PVV-fractie vragen of het mogelijk is de verbinding eventueel tolvrij te realiseren.

Antwoord:

Zonder tol ontstaat een dekkingstekort van € 282,5 miljoen. Daarmee is zonder aanvullende middelen het niet mogelijk om de verbinding tolvrij te realiseren.

De leden van de SP- en GroenLinks-fracties willen weten hoeveel verkeersbewegingen worden verwacht wanneer er tol wordt geheven. Ook vragen de leden van de SP-fractie welke prijs per tolpassage gerekend wordt.

Antwoord:

Dit is in de Trajectnota/MER berekend voor het jaar 2025. Er worden 65 000 motorvoertuigen per etmaal verwacht op de A15. Dit is gebaseerd op € 1,50 per passage voor personenverkeer en € 6,50 voor vrachtverkeer.

De leden van de GroenLinks-fractie willen vanwege het gebrek aan ervaring in Nederland met tol weten waar de tolopbrengsten op gebaseerd zijn.

Antwoord:

De tolopbrengsten zijn berekend met het standaard verkeersmodel NRM. In dit model is het gedrag van de reiziger en zijn reactie op onder andere financiële prikkels gemodelleerd. De modellering van dit gedrag is op empirisch onderzoek gebaseerd. Daarmee wordt dus ook het effect van tol op de verkeersintensiteiten en op de opbrengsten bepaald.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen voorts welke consequenties het heeft als de tolopbrengsten alsnog zouden tegenvallen.

Antwoord:

Ik heb met de provincie afspraken gemaakt over gezamenlijke financiële garantstellingen voor het geval er onvoldoende tol geheven kan worden.

MER en onderzoek

De leden van de VVD-fractie vragen of het onderzoek naar het risico op verzakkingen een scopewijziging is of een standaard onderdeel van de scope.

Antwoord:

Onderzoek naar het risico op verzakkingen is standaard maar is in dit gebied een punt van extra aandacht voorafgaande aan de uitvoering. Dit naar aanleiding van ervaringen met de aanleg van de Betuweroute bij Zevenaar. Uit het onderzoek zou een aanbeveling voor een gewijzigd ontwerp of aanvullende voorzieningen kunnen volgen. Dat zou dan een scopewijziging zijn.

De leden van de VVD-fractie willen weten of de door de Commissie voor de milieueffectrapportage gegeven adviezen voor het vervolgproces een scopewijziging zijn.

Antwoord:

Deze adviezen zijn geen scopewijzigingen maar aandachtspunten voor het vervolgonderzoek in het kader van het ontwerp tracébesluit.

De leden van PvdA-fractie willen weten waarom de cumulatieve effectzone niet duidelijker is omschreven en waarom van 47 dB is uitgegaan.

Antwoord:

Er is van 47 dB uitgegaan omdat dit een uit de literatuur bekende waarde is voor beoordeling van de effecten op de op basis van de uitgevoerde natuurinventarisatie relevante soorten (flora en fauna). Bij de passende beoordeling in het kader van het ontwerp tracébesluit zal zo nodig ook op 42 dB getoetst worden.

De Commissie ziet graag een detaillering op dit onderdeel die naar mijn mening niet aansluit bij de beoordeling op planniveau die op basis van de Richtlijnen voor het MER is uitgevoerd. De adviezen van de Commissie op dit onderdeel zullen in de passende beoordeling bij het ontwerp tracébesluit verwerkt worden.

De leden van de PvdA-fractie vragen om een verklaring van de verschillen tussen het aantal motorvoertuigen en het percentage vrachtverkeer in de milieueffectrapportage en het NSL.

Antwoord:

Doel van het luchtonderzoek bij het MER is om de verschillen tussen alternatieven en de autonome ontwikkeling in 2025 te onderzoeken. Daarvoor wordt het NRM als verkeersmodel gebruikt. Het NSL bewaakt dat overal in Nederland tijdig aan de Europese grenswaarden voor fijn stof (in 2011) en stikstofdioxide (in 2015) zal worden voldaan. Hiervoor wordt het verkeersmodel LMS gebruikt. Beide modellen hebben wegens de verschillen toepassingsdoelen andere zichtjaren. In het MER worden voor de beoordeling van de effecten op het verkeer werkdagcijfers gepresenteerd. Voor het luchtonderzoek wordt echter net als binnen het NSL voor het bepalen van de concentraties gewerkt met een andere aggregatie: wekdagcijfers. Dit maakt dat in de tabellen niet dezelfde verkeershoeveelheden zijn terug te vinden.

Ook vragen de leden van de PvdA-fractie of ik daarmee een potentieel juridisch argument voor een bodemprocedure tegen het besluit voorzie en vragen zij hoe lang een dergelijke procedure zou kunnen duren.

Antwoord:

Zowel het NRM als het NSL (LMS) zijn door de Raad van State geaccepteerde modellen. Een beroep tegen het tracébesluit is altijd mogelijk. In de tracéwet is de termijn voor uitspraak van de RvS gesteld op 12 maanden en in de Crisis- en herstelwet op 6 maanden. Bij een eventuele negatieve uitspraak van de RvS hangt het sterk van de uitspraak af en hoeveel extra tijd er nodig is om tot een aangepast besluit te komen.

De leden van de PvdA-fractie vragen of in de berekeningen van de milieueffecten is uitgegaan van een toename van het goederenvervoer op de Betuweroute, mede vanwege het Duitse voornemen deze spoorlijn door te trekken vanaf Emmerich.

Antwoord:

Er is in de berekeningen inderdaad uitgegaan van een toename van het goederenvervoer op de Betuweroute.

De leden van diverse fracties (PvdA, CDA, D66 en GroenLinks) stellen naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage vragen over het ontbreken van de tunnelvariant in de alternatievenvergelijking. Ook wordt gevraagd of de tunnelvariant wel even goed is doorgerekend als de brug en of ik bereid ben om deze variant alsnog volwaardig te bekijken en vergelijken, mede in het licht van een eventueel beroep door bezwaarmakers.

Antwoord:

Brug en tunnel zijn gelijkwaardig en met dezelfde systematiek onderzocht en doorgerekend. Voor zowel brug als tunnel zijn alle in de Richtlijnen voorgeschreven milieueffecten dan ook in de Trajectnota/MER opgenomen. Ook is de tunnel conform de Richtlijnen als (uitvoerings)variant gepresenteerd. De Commissie voor milieueffectrapportage had liever gezien dat de tunnel als alternatief was gepresenteerd.

Voorts willen de leden van PvdA-fractie weten of het klopt dat sinds 2006 alleen op een brug is gekoerst.

Antwoord:

Dit is onjuist. Als sinds de verkenning uit 2006 zijn zowel brug als tunnel onderzocht. Bovendien zijn mede op basis van de inspraak op de Startnotitie uit 2008 nog twee alternatieven aan het onderzoek toegevoegd: het regiocombistructureelalternatief en het bundelingsalternatief. Het eerste alternatief bestaat uit verbredingen van het bestaande wegennet. Het tweede alternatief is een doortrekking van de A15 die langer parallel loopt met de Betuweroute en aansluit op de A12 bij knooppunt Oud-Dijk.

De leden van de D66-fractie vragen mij om uitgebreider dan in de brief in te gaan op de volgende vijf kritiekpunten uit het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage:

1. *Onduidelijkheid over in welke mate de alternatieven een oplossing bieden voor knelpunten op het onderliggende wegennet,*
2. *De neutrale score op volksgezondheid, terwijl volgens de milieueffectrapportage de alternatieven op dit punt verschillen,*
3. *onvoldoende onderzoek naar effecten op natuur,*
4. *ontbreken van tunnel in vergelijking met alternatieven,*
5. *onduidelijke en deels onjuiste cumulatieve effectzones.*

Antwoord:

1. In de Trajectnota/MER is met een aantal indicatoren inzichtelijk gemaakt dat de effecten op het onderliggend wegennet in het algemeen positief zijn. In de inspraak en adviezen zijn er zorgen geuit over enkele locaties waar de verkeersbelasting op het onderliggend wegennet toeneemt. Met name voor de verkeersbelasting op de N810 vanuit Zevenaar naar de A15 wordt aandacht gevraagd. In de uitwerking van het ontwerp tracébesluit zal dan ook bezien worden of hier extra verkeers- en/of leefbaarheidsmaatregelen genomen moeten worden.
2. De neutrale score komt voort uit het optellen en daarmee middelen van de afzonderlijke gezondheidseffecten. Overigens is het zo dat de visie van de Commissie leidt tot een relatief ongunstiger beoordeling voor de niet gekozen regiocombistructureelalternatieven.
3. In het MER is een beoordeling op planniveau uitgevoerd voor de effecten op de natuur. Deze beoordeling geeft mij het vertrouwen dat er met mitigerende ontwerp oplossingen, zoals bijvoorbeeld extra geluidmaatregelen en verbetering van de inrichting en de waterhuishouding van de uiterwaarden voor het verbeteren van bestaande natuurwaarden, geen resteffecten zullen optreden op de duurzame instandhouding van een aantal benoemde soorten. Dit wordt definitief gevalideerd in het ontwerp tracébesluit met de passende beoordeling op projectniveau.
4. Brug en tunnel zijn gelijkwaardig en met dezelfde systematiek onderzocht en doorgerekend. Voor zowel brug als tunnel zijn alle in de Richtlijnen voorgeschreven milieueffecten dan ook in de Trajectnota/MER opgenomen. Ook is de tunnel conform de Richtlijnen als (uitvoerings)variant gepresenteerd. De Commissie voor milieueffectrapportage had liever gezien dat de tunnel als alternatief was gepresenteerd.

5. De Commissie ziet graag een detaillering op dit onderdeel die naar mijn mening niet aansluit bij de beoordeling op planniveau die op basis van de Richtlijnen voor het MER is uitgevoerd. De adviezen van de Commissie op dit onderdeel zullen in de passende beoordeling bij het ontwerp tracébesluit verwerkt worden.

De leden van de ChristenUnie vinden het zorgelijk dat volgens de Commissie voor de milieueffectrapportage de effecten van de brug op de natuur onvoldoende zijn onderzocht. De leden van de PvdA-fractie willen weten of het alsnog moeten doorrekenen van het tunnelalternatief niet tot een enorme vertraging leidt.

Antwoord:

In het MER is reeds een voldoende beoordeling op planniveau uitgevoerd voor de effecten op de natuur. Deze beoordeling geeft mij het vertrouwen dat er met mitigerende ontwerp oplossingen, zoals bijvoorbeeld extra geluidmaatregelen en verbetering van de inrichting en de waterhuishouding van de uiterwaarden voor het verbeteren van bestaande natuurwaarden, geen resteffecten zullen optreden op de duurzame instandhouding van een aantal benoemde soorten. Dit wordt definitief gevalideerd in het ontwerp tracébesluit met de passende beoordeling op projectniveau.

De leden van de Groenlinks-fractie vragen hoe het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage is meegenomen bij de standpuntbepaling.

Antwoord:

De Commissie voor milieueffectrapportage adviseert over de kwaliteit van het MER. Niet direct over de te maken keuze. Ik heb het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage zorgvuldig bestudeerd. In mijn standpunt heb ik mijn reactie op de twee hoofdpunten van het toetsingsadvies gegeven.

De leden van ChristenUnie-fractie vragen mij welke conclusie ik trek voor komende projecten uit het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage dat enkele elementen inzichtelijker weergegeven hadden kunnen worden.

Antwoord:

Natuurlijk is het mijn doel om de milieueffecten van een project zo inzichtelijk mogelijk te presenteren. Het is jammer dat dit, naar het oordeel van de Commissie voor milieueffectrapportage, bij dit project niet geheel gelukt is. Het is altijd goed om dit soort adviezen ter harte te nemen bij volgende projecten.

Overige punten

De leden van de PvdA-fractie vragen mij hoe ik sta tegenover het uitgangspunt van vijf procent social return op de totale investering, zoals dat vanuit de provincie is voorgedragen.

Antwoord:

Op 14 oktober 2011 heeft mijn collega van BZK uw Kamer bericht (Kamerstuk 32 501, nr. 18) over de toepassing van social return on investment. De afspraak is dat RWS voor een succesvolle toepassing bij grote werken die zich kenmerken door een grote financiële omvang, complexiteit en meerjarigheid, eerst meer ervaring opdoet via twee grote aanbestedingen. Deze twee aanbestedingen lopen nu. Het betreft twee

prestatiecontracten voor onderhoud: één in Zuid-Holland en één in Noord Nederland.

De leden van ChristenUnie-fractie willen weten of het klopt dat twee geplande verzorgingsplaatsen langs de doortrekking van de A15 niet doorgaan en wat daarvan de reden is.

Antwoord:

Het is juist dat in de Trajectnota/MER geen verzorgingsplaatsen zijn ingetekend langs de nieuwe A15. In de vervolgfase zal met de branche nog gezocht worden naar een passende oplossing voor de verzorgingsplaatsen op de corridor A12/A15/A50. Hieronder valt onder andere onderzoek naar het handhaven van de bestaande verzorgingsplaats op de A12.