

**INBRENG AANVULLEND VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK  
OVERLEG**

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen over de doortrekking van de A15 naar de A12 in de regio Arnhem Nijmegen (Kamerstuk 29 385, nr. 66). Dit in aanvulling op een eerder schriftelijk overleg over hetzelfde onderwerp (Kamerstuk 29 385, nr. 67)

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

## **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 hebben nog enkele nadere vragen.

De leden van de VVD-fractie vragen of het mogelijk is om de brug over het Pannerdensch Kanaal ook geschikt te maken voor fietsers, zodat de recreatie in dit gebied een extra impuls kan krijgen.

De leden van de VVD-fractie vragen de minister of aangegeven kan worden wat de meerkosten zijn van de zogenaamde Combivariant 2. Deze brengt naast meerkosten ook minderkosten met zich mee, zoals het éénmaal in plaats van driemaal kruisen van de aardgastransportleiding. Kan hierbij ook worden meegenomen dat bij Combivariant 2 de «samenloop» met de Betuweroute langer is, waar bij eventueel langer samenlopen richting A12 de twee spoorlijnen dicht(er) bij elkaar worden gekruist waardoor een kortere verdiepte aanleg nodig is.

De leden van de VVD-fractie vragen tot slot wat, naast het eventueel openhouden van de A12-aansluiting De Griethse Poort, de mogelijkheden zijn voor aanvullende maatregelen om de gevolgen van het laten vervallen van deze aansluiting te compenseren, waarbij de verkeersdruk op de N810 niet enorm toeneemt. Is dit probleem met de provincie en betreffende gemeenten bekeken?

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

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de beantwoording van de minister en hebben nog een aantal aanvullende vragen.

Deze leden hebben met betrekking tot het tracé een voorkeur voor de zuidelijke ligging tot aan Groessen waarnaar er een verdiepte ligging wordt gekozen tussen Duiven en Zevenaar in, conform de wensen van de gemeenten. Erkent de minister dat deze ligging veel positiever uitpakt voor de inwoners van Groessen en dat de voorgestelde verdiepte ligging vanaf Groessen voor de inwoners van Duiven en Zevenaar veel positiever uitpakt? De minister stelt dat alleen een noordelijke ligging binnen het gestelde budget kan worden aangelegd. Kan de minister aangeven welke extra kosten gepaard gaan met de door de gemeenten gewenste ligging? Kan dit worden gesplitst in een optie met tunnel en een optie met brug? Kan de minister aangeven welke kosten worden bespaard, omdat het tracé van de gemeenten op onderdelen ook budgettaire voordelen met zich meebrengt ten opzichte van het voorkeurstracé van de minister? De minister onderschrijft het principe van de commissie Elverding, waarbij draagvlak in een vroeg stadium van essentieel belang is. Welke zwaarwegende redenen hanteert de minister om dat draagvlak op de proef te stellen, nu zij het breed gedragen alternatief van de expertgroep, dat gesteund wordt door de drie betrokken gemeenten, de bewonersorganisaties, de natuurorganisaties en de ANWB, niet verder in ogenschouw wil nemen?

Met betrekking tot de effecten op de natuur constateren de leden van de PvdA-fractie dat de minister in haar beantwoording aangeeft dat de effecten op de natuur en leefomgeving globaal zijn beschouwd en dat een definitief effect pas bepaald hoeft te worden tijdens het ontwerp tracébesluit. Verder geeft zij aan dat zij het niet noodzakelijk vindt om in deze fase

de effecten op de natuur te toetsen vanaf een geluidsproductie van 42 decibel, terwijl zij aangeeft dat dat in het ontwerp tracébesluit eventueel wel gedaan dient te worden. Klopt het dat het ontbreken van de cumulatieve effectzone in de milieueffectrapportage mede is ingegeven door kennisleemte? Graag een toelichting op dit punt. Waarop baseert de minister haar vertrouwen dat zij voldoende budget heeft gereserveerd voor natuurcompensatie en mitigerende maatregelen? Graag zien deze leden een nadere onderbouwing van deze bedragen. Kan de minister aangeven welk potentieel financieel risico zij nu neemt, omdat de impact van de nieuwe infrastructuur op natuur en leefomgeving bewust niet volledig worden onderzocht door de minister, omdat zij stelselmatig een dergelijk onderzoek naar deze impact parkeert voor de volgende fase: het ontwerp tracébesluit? Is de minister het met de leden van de PvdA-fractie eens dat een degelijke inschatting van alle kosten en baten noodzakelijk is voor een weloverwogen besluit? Kan de minister aangeven welk nut het heeft om nu geen grondige onderbouwing te geven van de kosten die gepaard gaan met het compenseren van de effecten op natuur en leefomgeving terwijl deze onderbouwing wel noodzakelijk wordt geacht in de volgende fase: het ontwerp tracébesluit?

De minister antwoordt dat een open aanbesteding nu niet opportuun wordt geacht. Kan de minister aangeven wanneer een uitvraag in de markt voor een tunnel in haar ogen wel opportuun is? Kan zij haar antwoord mede beschouwen in het licht van de afspraken die in de provincie zijn gemaakt in het coalitieakkoord dat maximaal tien procent van de meerkosten voor de tunnelvariant ten opzichte van de brugvariant gedragen zullen worden door de provincie? Daarnaast resteert nog de vraag aan de minister of er mogelijkheden zijn voor ontwerptimalisaties voor de tunnelvariant, zoals deze door de expertgroep is gepresenteerd en voor de variant die de minister voor ogen had in een eerder stadium? Dit mede ingegeven door de opmerkelijke kostenreductie die bij de Blankenburgtunnel gerealiseerd is door ontwerptimalisaties. Kan de minister aangeven wat de eigenschappen waren van de tunnel die door een marktpartij in een eerder stadium is gebudgetteerd? Klopt het dat het een tunnel betrof die liep van Bommel tot aan Ouddijk? Zo nee, kan de minister dan aangeven wat dan wel de eigenschappen waren van deze tunnel?

Tot slot hebben de leden van de PvdA-fractie enkele vragen met betrekking tot de kosten. Klopt het dat het tracé van de tunnel van de expertgroep niet hetzelfde tracé is, dat de minister in eerste instantie voor ogen had? Klopt het dat daarom niet kan worden gesteld dat er absoluut kabels en leidingen verlegd dienen te worden? Kan de minister aangeven hoeveel er op de kosten kan worden bespaard als er geen leidingen en kabels dienen te worden verplaatst, zoals de expertgroep heeft gesteld? Kan de minister aangeven wat de kosten zijn die, volgens haar, ten onrechte buiten de raming van de expertgroep zijn gehouden, maar die zij ook niet in haar eigen raming van het voorkeustracé heeft meegenomen?

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

De leden van de PVV-fractie hebben op dit moment geen verdere vragen en opmerkingen over de doortrekking A15.

#### *Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van CDA*

De leden van de CDA-fractie hebben naar aanleiding van het vorige schriftelijke overleg nog enkele vragen over doortrekking van de A15 naar de A12.

Op vragen van leden van de CDA-fractie over inpassing bij Groessen heeft de minister geantwoord dat zij contact heeft gehad met gemeente Duiven. Kan de minister aangeven welke rechten de gemeente heeft bij het bepalen van de ligging van de weg? De exacte ligging bij Groessen wordt nog nader uitgewerkt, maar kan de minister aangeven over welke concrete inpassingmaatregelen nagedacht wordt? Het is een onwenselijke situatie indien de nieuwe weg vlak langs het dorp loopt. De leefbaarheid in Groessen zal daardoor afnemen. Houdt de minister rekening met andere tracéalternatieven, zodat Groessen ontzien wordt? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet? Wat gaat de minister doen om de zorgen van de inwoners van Groessen weg te nemen?

De gemeenten Lingewaard, Duiven en Zevenaar pleiten voor Combivariant 2. De minister gaat in haar antwoorden echter niet in op die variant. Kan de minister aangeven waarom Combivariant 2 is afgefallen als alternatief?

#### *Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66*

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de antwoorden van de minister op het schriftelijk overleg over de doortrekking van de A15. Helaas zijn veel van de zorgen en bezwaren, die deze leden naar voren brachten, niet door de minister weggenomen. Graag stellen de leden van de D66 fractie nog een aantal verduidelijkende vragen, ter voorbereiding van het reeds aangekondigde algemeen overleg over dit onderwerp.

De minister geeft aan dat de beoordeling op planniveau van de effecten op de natuur vertrouwen geeft dat er geen resteffecten zullen optreden op de duurzame instandhouding van een aantal benoemde soorten. Kan de minister de basis voor dit vertrouwen onderbouwen? Wat gebeurt er als er toch wel resteffecten optreden? Wat zijn de eventuele consequenties van een ADC-afweging (Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang en Compenserende maatregelen)?

De leden van de D66-fractie zouden graag vernemen waarom de tunnelvariant niet als alternatief is opgenomen, zoals geadviseerd door de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Kan de minister aangeven op basis van welke basisgegevens zij tot haar schatting van de tunnelkosten is gekomen? Uit welk jaar zijn deze gegevens en zijn deze gegevens recentelijk geactualiseerd?

De leden van de D66-fractie willen graag een toelichting van de minister op de recent verschenen, door de minister gemaakte, ideeënschets over inpassing van de A15. Is er inderdaad sprake van een «viaduct op hoge poten»? Hoe lang zal het traject zijn dat verhoogd wordt aangelegd en hoe hoog zal de brug uiteindelijk worden?

#### *Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks*

De leden van de fractie van GroenLinks danken de minister voor haar reactie ten aanzien van de vragen en opmerkingen bij het eerdere schriftelijke overleg. Dat heeft er echter niet toe geleid dat de leden hun standpunt, dat de A15 überhaupt niet doorgetrokken zou moeten worden, veranderd hebben. De antwoorden hebben enkele nieuwe vragen opgeroepen bij de leden.

In haar beantwoording geeft de minister aan er vertrouwen in te hebben dat de aanleg van een brug niet leidt tot dusdanige effecten op het

Natura2000-gebied de Gelderse Poort, dat een ADC-afweging nodig zou zijn. Zij verzuimt echter aan te tonen waar dat vertrouwen op gebaseerd is. De leden van de fractie van GroenLinks wijzen er bijvoorbeeld op dat zelfs de stilste variant van een brug nog significante effecten heeft. Evenmin heeft de minister aangegeven wat extra maatregelen zouden kosten.

Kan de minister voor alle relevante milieueffecten voorrekenen waar zij haar stelling op baseert dat die effecten zo gemakkelijk compenseerbaar zouden zijn?

De minister toont zich weliswaar vol zelfvertrouwen over de afloop van eventuele juridische procedures, maar maakt naar mening van de leden van de fractie van GroenLinks niet hard waar die zelfverzekerdheid op gebaseerd is. Heeft zij de extra kosten van een tunnel afgewogen, tegen de extra tijd die zelfs een door haar gewonnen juridische procedure kost?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben met verbazing de antwoorden gelezen over de vragen die zij stelden over de tunnel voor de Betuweroute. De minister stelt dat het toenmalig kabinet in 1995 geen rekening hoefde te houden met Europese natuurregels. Dat is juist. Maar dat is eerder een extra argument om de waarde van het gebied te onderstrepen: zelfs toen Europese regels nog geen verplichtende werking hadden, koos de toenmalige minister ervoor om het gebied te sparen. Kan de minister ingaan op het argument dat die investering ongedaan gemaakt wordt door nu een brug aan te leggen? En kan de minister ingaan op het argument dat het kostenverschil tussen een brug en een tunnel veel kleiner is geworden, waardoor het ook in economisch krappere tijden veel rendabeler is geworden voor een tunnel te kiezen dan indertijd, toen die keus al gemaakt werd?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben grote twijfels of het besluitvormingsproces tot dusverre heeft voldaan aan de criteria die de commissie Elverding opstelde. Niet anders dan bij de ontwikkeling van extra rijbanen rond Utrecht en het realiseren van nieuwe infrastructuur in de regio Rotterdam is het beeld van de leden dat de minister selectief winkelt uit de aanbevelingen van Elverding. Hoe verklaart de minister anders dat betrokken milieu- en bewonersorganisaties, een groot deel van de decentrale overheden, maar ook organisaties als de ANWB zich niet herkennen in het rooskleurige beeld dat de minister van de gevolgde procedures schetst en het door Elverding zo gewenste draagvlak ver buiten beeld blijft?

De minister geeft aan dat de voorspellingen over tolopbrengsten gebaseerd zijn op verkeersmodellen op basis van empirisch onderzoek. De leden van de GroenLinks fractie willen graag weten waar dat empirisch onderzoek heeft plaatsgevonden, omdat er in Nederland niet of nauwelijks ervaring is opgedaan met tolheffing (buiten een enkele tunnel waar geen alternatieve routes bestaan).

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

In het vorige schriftelijke overleg over de doortrekking van de A15 hebben de leden van de ChristenUnie-fractie gevraagd om concrete voorstellen 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. De minister verwijst in het eerdere schriftelijke overleg naar de nieuwe tracéwet, die voorziet in een grotere mate van participatie in de verkenningsfase waarmee voor komende projecten tegemoet zou worden gekomen aan de wens voor ruimte voor initiatieven uit de samenleving. Het ging de leden

van de ChristenUnie-fractie in de eerste plaats niet zozeer om participatie conform het advies van de commissie Elverding, maar om transparantie ten aanzien van de gebruikte cijfers.

De leden van de ChristenUnie-fractie zien dit nu ook weer terug in de verslagen van de besprekingen met de initiatiefgroep Lingewaard. Er is alleen maar sprake van reacties van de zijde van de minister in termen van dat posten niet meegenomen zouden zijn. Steeds weer gaat het om discussies over cijfers. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zich zo langzamerhand hoe burgers voldoende informatie kunnen hebben om een alternatief voorstel te kunnen doen, dat wel voldoet aan de voorwaarden van de minister. Als deze informatie niet bekend is, staan burgers altijd op achterstand en is er altijd wel een post aan te wijzen die niet goed is doorgerekend. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarom opnieuw hoe de minister de transparantie over cijfers wil vergroten. Ook vragen deze leden in hoeverre er op dit moment nu een gedeelde visie is met de adviesgroep Lingewaard over de verschillende kostenposten.

De tunnel is niet meegenomen als alternatief in de milieueffectrapportage, maar alleen als variant opgenomen. Genoemde leden vragen hoe op deze manier de effecten van tunnel en brug volwaardig onderling vergelijkbaar zijn.

De leden van de ChristenUnie-fractie pleiten alsnog voor een dubbele uitvraag, dus brug en tunnel. De minister stelt dat een uitvraag in de markt een realistische mogelijkheid moet bieden. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom dat niet het geval zou zijn als er een dubbele uitvraag wordt gedaan. Immers, de minister is toch van mening dat een brug een realistische mogelijkheid is? Dan kan het toch aan de markt worden overgelaten om aan te tonen dat de tunnel ook een realistische mogelijkheid is?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben grote twijfels over de stelling dat een dubbele of open uitvraag tot een vertraging van zeker zo een anderhalf jaar zal leiden. Als vanaf het begin hiervoor was gekozen, was er dan ook een dergelijk grote vertraging geweest? Het kan volgens de leden van de ChristenUnie-fractie niet zo zijn dat als de Kamer tijdig, namelijk voordat het voorkeursbesluit definitief is, kiest voor een tunnel dan wel voor een dubbele uitvraag, dat er dan gelijk anderhalf jaar vertraging is. Dan is er volgens de leden van de ChristenUnie-fractie door de minister een verkeerde procedure gevolgd in de voorbereiding door hier geen rekening mee te houden of moet de wetgeving worden aangepast, zodat een dergelijke vertraging per definitie niet kan plaatsvinden of had de minister eerder aan de Kamer de keuze tussen tunnel, brug of dubbele uitvraag moeten voorleggen. Aangezien de minister geen van deze drie opties heeft gevolgd, kunnen deze leden niet anders concluderen dan dat een eventuele vertraging, als gevolg van een dubbele uitvraag of de keuze van een tunnel, uiteindelijk is veroorzaakt door de minister en niet de Kamer kan worden verweten. Graag een reactie. Hoe wil de minister dergelijke discussies over vertraging, die afleiden van de te maken ruimtelijke keuzes, in de toekomst voorkomen?

Volgens de memo van Rijkswaterstaat (zie de bijlage bij Kamerstuk 29 385, nr. 67) is de ingediende herziene raming Lingewaard niet compleet. Zo zou een bedrag voor grote leidingen en kabels ontbreken. De leden van de ChristenUnie-fractie merken op dat de expertgroep stelt dat bij aanleg van de tunnel geen grote leidingen en kabels worden gekruist, omdat de expertgroep uitgaat van een ander tracé dan de minister. De tunnel is langer, waardoor de grote leidingen kunnen blijven liggen, terwijl bij een

brug deze moeten worden verlegd. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de minister het met deze leden eens is dat dit een optimalisatie is, waardoor per saldo zelfs een langere tunnel niet duurder is. Zij vragen tevens waarom de minister deze en andere optimalisaties bij een tunnel nooit heeft toegepast, waardoor hun tunneloplossing steeds hoge extra kosten oplevert.

De minister geeft aan dat de expertgroep een verkeerde vergelijking heeft gemaakt en dat er geen autosnelwegtunnel is bekeken. In de begroting van de expertgroep is, zo hebben deze leden begrepen, wel uitgegaan van de aanleg van de A15 in een autosnelwegtunnel conform de uitgangspunten van de minister. Klopt het dat juist de minister bij de berekening van de kosten voor een tunnel is uitgegaan van verouderde en achterhaalde kengetallen, omdat sinds 2006 niet meer serieus een A15 met tunnel is overwogen? Deze leden wijzen er op dat ook de Blankenburg-tunnel al na één optimalisatie van € 1,2 miljard naar € 1,0 miljard is gezakt in kosten. Juist locatiespecifieke omstandigheden leiden tot flinke aanpassingen in de ramingen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen daarom waarom de minister geen enkele rekening met marktontwikkelingen heeft gehouden en ook niet de markt de mogelijkheid heeft gegeven om met optimalisaties te komen. Het klopt volgens deze leden dat in het verleden de kosten van tunnels veel hoger uitvielen, maar dat had veel meer te maken met het feit dat na de gunning talloze wijzigingen werden aangebracht of extra eisen werd gesteld.

Volgens de minister is de raming van de expertgroep onvolledig, omdat diverse kostenposten ontbreken. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen deze kosten te specificeren, omdat zij de indruk hebben dat het hier om relatief geringe kosten gaat die grotendeels vallen binnen de onzekerheidsmarges.

Klopt het, zo vragen deze leden, dat de minister ook kosten opvoert die evenmin in haar berekening zijn meegenomen, zoals kosten voor flora, fauna en landschap? Klopt het dat in de berekening van de expertgroep ook kostenposten zijn opgenomen die te hoog zijn ingeschat, omdat de expertgroep een zeer conservatieve berekening heeft willen maken?

Ook vragen deze leden waarom de minister niet ingaat op de «total costs of ownership» (exploitatiekosten, LCC). Klopt het dat tunnels op langere termijn zelfs goedkoper zijn dan bruggen? Deze leden wijzen op de A50-brug bij Ewijk, waarbij binnen veertig jaar al een grootschalige en kostbare reconstructie noodzakelijk is en die misschien zelfs moet worden vervangen, terwijl de vooroorlogse Maastunnel in Rotterdam nu pas aan groot onderhoud toe is.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarop de minister het vertrouwen baseert dat met mitigerende ontwerp oplossingen, zoals extra geluidmaatregelen en verbetering van de inrichting en de waterhuishouding van de uiterwaarden (voor het verbeteren van de bestaande natuurwaarden), geen resteffecten zullen optreden op de duurzame instandhouding van een aantal benoemde soorten in het Natura2000-gebied, waardoor geen ADC-afweging nodig is. Immers, in de milieueffectrapportage zijn de effecten van de brugvariant op de kwalificerende soorten onvoldoende in beeld gebracht. Deze leden wijzen in dat kader op het feit dat met betrekking tot geluid slechts de 47 decibelcontour is meegenomen en niet de 43 decibelcontour. Hierdoor veroorzaakt zelfs een geluidsarme brug nog significante effecten binnen de 43 decibelcontour. Alleen wanneer een brug onder de 43 decibelgrens zou blijven, kan volgens deze leden met zekerheid worden gesteld dat met betrekking tot geluid er geen significant effect optreedt op de kwalificerende soorten.

Daarnaast vragen deze leden de minister om inzicht te geven in de extra kosten, die gemoeid zijn met deze mitigerende maatregelen. Ook vragen deze leden waarom er geen rekening is gehouden met cumulatieve effecten. Zo zal volgens deze leden een voorgenomen grootschalige ontzanding nabij Huissen, gecombineerd met een aanleg van de A15 met een brug, mogelijk de negatieve effecten op het Natura2000-gebied Gelderse Poort vergroten.

De minister geeft aan dat bij het besluit over de tunnel voor de Betuwe-route in 1995 naar de mening van het toenmalige kabinet ook een brug verdedigbaar was. Er was geen natuurwetgeving die verplichtte tot een tunnel. Deze leden wijzen er op dat destijds toetsing aan de Europese natuurwetgeving (Natura2000) niet verplicht was. In 1995 was er volgens de minister wel geld beschikbaar voor de tunnel, omdat het «een andere economische tijd» betrof. Deze leden vragen hoeveel extra geld er toen nodig was voor de realisatie van een tunnel in plaats van een brug. Klopt het, zo vragen deze leden, dat er in 1995 slechts een beperkt budget van zeventien miljoen gulden (betaald door de provincie Gelderland) beschikbaar was en dat ook met dit beperkte extra budget het toen al mogelijk was om – in plaats van een brug – een tunnel aan te leggen?

De minister geeft aan dat er zich de afgelopen jaren één maal een marktpartij met een tunneloplossing heeft gemeld, maar dat deze marktpartij een bod deed dat ver buiten het beschikbare budget lag. Klopt het, zo vragen deze leden, dat hiermee wordt bedoeld op een berekening van Strukton, die betrekking had op een totale ondertunneling van het tracé vanaf Bemmelen tot aan Ouddijk en dat deze op geen enkele wijze te vergelijken is met de berekening van de expertgroep?