

De weg naar een duurzame & veilige & leefbare omgeving

# Stichting Duurzame A12

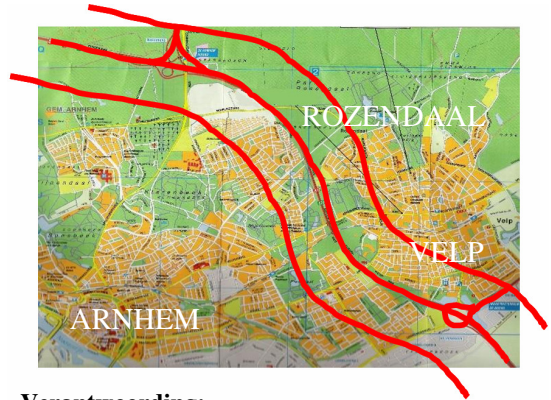
Nieuwsbrief herfst 2007

[www.StichtingDuurzameA12.nl](http://www.StichtingDuurzameA12.nl)

## In dit nummer:

- OTB A12: Quo Vadis?
- Leeswijzer Project "pArk12"
- Conclusie van Prof. Ir Jan Brouwer
- Visie en conclusies van Stichting Duurzame A12
- Vuile lucht langs de A12
- Als het spel uitgevochten wordt zijn er alleen ...
- Financiën
- Versterking gezocht in de breedte
- Dacht de koningin in de troonrede aan de A12?
- De mening van Milieudefensie
- Sprong voorwaarts; open brief aan bestuurders
- Profiel van Tauw
- Ingezonden brief: Verbreding A12 Verontrust over een duurzame uitvoering
- Wijziging wet Milieubeheer: luchtkwaliteitseisen
- Hoe vertel ik het mijn kinderen?
- Wat anderen schrijven
- Doelstelling Stichting Duurzame A12
- Steun de Stichting Duurzame A12
- Links
- Betrokken Partijen

## Tracé A12 Waterberg-Velperbroek met de 600 meter zones



## Verantwoording:

Deze nieuwsbrief van de Stichting Duurzame A12 wordt samengesteld onder redactie van het Bestuur, wordt digitaal verspreid naar ca. 4.300 adressen binnen Nederland en België en is vrij te kopiëren naar belangstellenden. Kopij kunt u toezenden aan de redactie, bereikbaar op mail adres: [redactie@stichtingduurzameA12.nl](mailto:redactie@stichtingduurzameA12.nl)

## OTB A12: Quo Vadis?

Achter deze titel gaat voor u een wereld van belangrijke ontwikkelingen schuil.

Allereerst: OTB A12 staat voor: *Ontwerp Tracé Besluit* voor het traject van de A12 tussen de knooppunten Waterberg en Velperbroek (ruim 5 kilometer lang).

Dit document is de basis voor de wijze waarop Rijkswaterstaat Oost Nederland de voorgenomen verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken ( plus 2 vluchtstroken) van dit stuk A12 gaat uitvoeren.

In dit, nog steeds geheime stuk, staan allerlei interessante uitvoeringszaken precies omschreven hoe de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast zich zullen ontwikkelen als gevolg van deze uitbreiding van de wegcapaciteit. En hoe één en ander samenhangt met de door Rijkswaterstaat ingeschatte ontwikkeling van de verkeersintensiteit tot 10 jaar na in gebruik name van de verbreding.

Belangrijk is dat Rijkswaterstaat voor alle woningen en andere gevoelige objecten (scholen, bedrijven etc) binnen een afstand van 600 meter vanaf de A12, de volgende zaken moet berekenen:

- geluidsbelasting op de gevels;
- kwaliteit van de lucht.

*En dat tenminste tot het jaar 2022, dat is tot 10 jaar na de verwachte ingebruikname van de verbrede A12.*

Wanneer Rijkswaterstaat de eerste graafmachines aan het werk gaat zetten is nog volstrekt onduidelijk. OTB A12 is inmiddels verschoven van december 2006 tot en met vandaag de dag en publicatie op korte termijn is onwaarschijnlijk door allerlei nieuwe ontwikkelingen.

De uitspraak van de Raad van State van juli dit jaar inzake de verbreding van de A4 bij Leiderdorp heeft veel Haagse over-

heidsjuristen hoofdpijn bezorgd: het werk aan deze snelweg is deels stopgezet. Ook worden in opdracht van de minister van Verkeer & Waterstaat alle lopende verbredingsprojecten nader onderzocht op juridische aspecten. Ook voor de A12 bij Arnhem, Velp en Rozendaal.

Omdat de betrokken gemeenten en de provincie medewerking moeten verlenen aan de verbreding van de A12 is er de Bestuurlijke Begeleiding Groep A12 (BBG A12) ingesteld. De lokale bestuurders overleggen in de BBG A12 met Rijkswaterstaat over hun wensen voor de wijze van verbreding van de A12. De BBG A12 neemt begin november een besluit over de implementatie van de ingebrachte adviezen over pArk12.

De Stichting Duurzame A12 wil u als medebewoner graag tijdig informeren over de inhoud van het OTB A12 en vooral voor wat betreft de consequenties voor ons leefmilieu. Rijkswaterstaat heeft de Stichting Duurzame A12 toegezegd een maand vóór de officiële publicatie de stukken aan ons ter beschikking te stellen om ons zo meer tijd te gunnen het OTB te bestuderen.

Zodra wij de beschikking krijgen over deze documenten zullen wij voor alle belanghebbenden een A12-brede informatie bijeenkomst organiseren. Op basis van uw en onze meningen zullen wij namens de bewoners een eigen zienswijze indienen. Die dient te worden meegewogen bij de uiteindelijke vaststelling van het Tracé Besluit, het TB. Als alle procedures (eventueel tot aan de Raad van State) zijn gevoerd kan de aanbesteding volgen. Hierna kan de schop pas de grond in.

U kunt in de tussentijd op ons blijven rekenen.

## Leeswijzer project “pArk12”

pArk12

Kwaliteitsverbetering A12 Veluwezoom;  
van barrière naar (groene) schakel



In opdracht van de gemeenten Arnhem, Rheden en Rozendaal is onder de titel pArk12 door het Gelders Genootschap een ruimtelijke visie opgesteld voor de zone waarin de te verbreden A12 is gelegen. Deze ruimtelijke visie vormt een logische

schakel tussen de ruimtelijke structuurplannen van deze drie gemeenten. In deze visie zijn de ruimtelijke consequenties van de verbrede autosnelweg meegenomen. Het accent bij deze visie ligt op de kwalitatieve kansen, die deze zone biedt voor de ontwikkeling van de aangrenzende gebieden en een duurzame ontwikkeling van de woon- en leefomgeving.



pArk12 | kwaliteitsverbetering A12 Veluwezoom | van barrière naar (groene) schakel | maart 2007

rhem | Rheden | Rozendaal | 31

Doel hiervan is de kansen voor een meer integrale ruimtelijke aanpak van de wegverbreding in beeld te brengen en te stimuleren. Deze kwaliteitsslag moet op korte termijn leiden tot een optimalisatie van het plan voor de verbreding. Belangrijk is ook dat de verbreding anticipeert op toekomstige ruimtelijke wensen; waardoor gewenste toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk worden gemaakt. Verder is het de bedoeling dat ook andere plannen in de omgeving van de A12 meedoen in deze kwaliteitsslag.

In hoofdstuk 2 leest u meer over het doel van deze visie en een beschrijving van het project. Belangrijke ingrediënten voor die gebiedsontwikkeling zijn landschap, routeontwerp A12, cultuurhistorie, ecologie, waterbeheer en het netwerk voor langzaam verkeer.

Hoofdstuk 3 beschrijft de visie op hoofdlijnen.

In Hoofdstuk 4 worden de belangrijkste planonderdelen per trajectdeel nader toegelicht, maar ondanks dat ondermeer met fraaie illustraties wordt gewerkt, geldt ook dat dit niet meer is dan een ideeënschets.

In dit hoofdstuk ziet men ondermeer het ontmoetingspunt Schelmseweg, Ringallee en A12 (Schelmse Poort) en de ontmoeting Paasberg, De Del, Daalhuizen (Drielandenpunt) en meer in detail het netwerk voor langzaam verkeer.

WENSBEELD A12 Veluwezoom,  
Landgoederenzone/ Campus



pArk12 | kwaliteitsverbetering A12 Veluwezoom | van barrière naar (groene) schakel | maart 2007

Arnhem | Rheden | Rozendaal | 41

## Conclusie van Prof. Ir. Jan Brouwer Rijksadviseur Infrastructuur.

We zijn met z'n allen tot de conclusie gekomen dat snelwegen er niet slechts zijn om verkeers- en vervoersproblemen op te lossen.

Zo is er een Routeontwerp A12 gemaakt dat probeert om de aanliggende gemeenten uit te dagen deze relatie op een kwalitatief hoog niveau aan te gaan.

Arnhem, Rheden en Rozendaal hebben de uitdaging wel opgepakt. Dit drietal gemeenten heeft - mede naar aanleiding van een initiatief van particulieren de mogelijkheden onderzocht voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in samenhang met de te realiseren wegverbreding. Het blijkt mogelijk om een aantal kleine landschappelijke eenheden langs de weg te verbinden zodat er een schakel ontstaat tussen de Veluwe en het gebied van de Gelderse IJssel.

De pArk12 studie bevat uitgangspunten en randvoorwaarden voor een nader ontwerp. Er is nog veel bestuurlijke en andere creatieve energie nodig om een goed resultaat te bereiken.

Maar het begin is hoopgevend.

## Vervolg: Leeswijzer project “pArk12”

Hoofdstuk 5 tenslotte gaat in op de implementatie van deze visie.

Voor desbetreffende bestuurders zou dit volgens het rapport moeten resulteren in de volgende acties:

- Inzicht opbouwen in projecten en initiatieven, die van invloed zijn op de kwaliteit van de A12 zone. (kansen, wensen, knelpunten, kostendragers);
- Vergroten inzicht in haalbaarheid van ideeën uit het werkatelier juni/juli 2006 (functioneel/technisch, financieel en maatschappelijk);
- Beïnvloeden van het (ontwerp) tracébesluit voor de wegverbreding;
- Beïnvloeden andere relevante projecten/ stimuleren nieuwe initiatieven;
- Inrichten organisatie voor afstemming m.b.t. kwaliteit A12 zone Veluwezoom.

### Stand van zaken:

Met de voorbereiding van het OTB hebben de drie gemeenten en RWS de volgende projecten als *urgent* beschouwd i.v.m. de wegverbreding A12:

- Steile taluds waardoor minder ruimte beslag;
- Extra onderdoorgangen (langzaam verkeer, waterdoorgangen, ecodoorgangen) vanaf Larenstein tot Velperbroek (om de 350 meter);
- Viaduct Schelmseweg verplaatsen, langzaam- en snelverkeer en een ecoduct functie.

Op blz. 64 t/m 66 van het rapport pArk12 staan 16 projecten welke te maken hebben met verbetering van ruimtelijke kwaliteit in samenhang met de wegverbreding.

Het volledige verslag is te downloaden via onderstaande link:

[http://www.geldersgenootschap.nl/uploads/publicaties/A12\\_Veluwezoom.pdf](http://www.geldersgenootschap.nl/uploads/publicaties/A12_Veluwezoom.pdf)



## Visie en conclusies van de Stichting Duurzame A12 op pArk12:

- Wij missen een visie op de door ons voorgestelde lichte overkapping, die volledige afscherming voor de woonomgeving biedt tegen lawaai en vuile lucht. (Juist hier is een uitgesproken gelegenheid om een proefoverkapping te maken)
- Naast voorzieningen die *gelijktijdig* met de realisatie van de verbreding van de A12 kunnen worden meegenomen, stellen wij voor om tevens bij de uitvoering die noodzakelijke *voorzieningen* te treffen, die het mogelijk moeten maken in de toekomst ook aanvullende maatregelen te treffen.
- Wij staan op het standpunt dat de Luinhorst tunnel veilig gemaakt moet worden voor én auto's, én fietsers én voetgangers. In elk geval mag deze tunnel niet op die plaats verdwijnen. (o.a. bezoek poli ziekenhuis, huisartsenpost, huisartsenlaboratorium, het huis Casa Intermezzo als ook voor gebruik ziekenwagens)
- Wij zien geen enkele strijdigheid van de realisatie van het viaduct Schelmseweg met het Natura-2000 plan, juist omdat er ook sprake is van een ecoduct functie.
- Waarom is gelijktijdige uitvoering van het nieuwe “recreaduct” bij De Paasberg / De Del ( km 130.88 tot km 131.26) niet mogelijk? Wij zijn het oneens met door de gemeente Arnhem goedgekeurde oplossing van transparante geluidschermen ter plekke in plaats van dit viaduct (“ecoduct voor mens en dier”). Hier geldt dat dit viaduct een zeer belangrijke schakel gaat vervullen voor langzaam verkeer (fietsers, voetgangers) tussen de woonwijken aan weerszijden van de A12. Deze nieuwe fietsroute zal de toeristische aantrekkelijkheid van de drie gemeenten verhogen.
- Wij juichen het toe dat Rijkswaterstaat ook begroeiing van geluidsschermen wil inzetten. Ook bepleiten wij de geluidsschermen en de directe omgeving te voorzien van een hoog absorptieniveau.
- Wij pleiten voor een gezamenlijk bestuurlijk optreden door de gemeenten Arnhem, Rheden, Rozendaal, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en de provincie Gelderland om met één gezicht namens de gezamenlijke bewoners een gedegen plan te presenteren in Den Haag.
- Wij missen de samenhang van verkeersafhandeling en toekomstige nodige aanpassingen tussen de A12 (Rijksweg) en de aan- en afvoerroutes. (Velperbroekcircuit, A325 en Pleyroute welke laatste twee beheerd worden door de Provincie Gelderland)
- Wij betreuren dat in het plan pArk12 geen transferium is opgenomen. Het zal de Pleyroute beduidend kunnen ontlasten voor het verkeer naar het centrum (zakelijk en privé) en tevens een kans op een samenhangende campus Larenstein / HAN.

## Vuile lucht langs de A12: een tastbaar resultaat uit onze wijk.



De Vereniging de Ulenpas in Presikhaaf Arnhem, in samenwerking met de Stichting Duurzame A12, heeft monsters genomen van neerslag op kozijnen nabij de A12. Het ingenieursbureau

Tauw heeft belangeloos een analyse uitgevoerd op de monsters.

De rapportage geeft aan dat er ondermeer zogeheten **PAK** verbindingen zijn aangetoond (polycyclische aromatische koolwaterstoffen). Die zijn altijd het meest schadelijk want die zijn in beginsel kankerverwekkend. Beroepsmatige blootstelling daaraan wordt zoveel mogelijk vermeden of met adembescherming vermindert. Vanwege de kankerverwekkende eigenschappen, streeft men altijd naar een nul blootstelling (of op zijn minst volgens het ALARA principe: As Low As Reasonable Acceptable).

De overige verbindingen die zijn aangetoond: alifatische koolwaterstoffen, vetzuren, diisobutylftalaat en dibutylftalaat. Die lijken minder schadelijk te zijn.

Resultaten zullen op onze website geplaatst worden:

[www.StichtingDuurzameA12.nl](http://www.StichtingDuurzameA12.nl)

## Financiën



Door de belastingdienst is de Stichting Duurzame A12 aangewezen als een ANBI Stichting (Algemeen Nut Beogende Instelling)”, hetgeen voor de belastingdienst betekent dat we geen winst voor ons zelf maken, maar verkregen

geld direct en 100% gebruiken voor ons doel. De inkomsten van de Stichting komen voort uit een gemeentelijke donatie en donaties van burgers en van bedrijven.

De Stichting Duurzame A12 heeft met de gelden die zijn binnen gekomen uitsluitend bestedingen gedaan ten behoeve van het behartigen van de belangen van de meer dan 37000 mensen die wonen en werken binnen de 600 meterzone langs de A12.

Grote uitgaven waren tot nu toe: computer hardware en software, bijeenkomsten op locatie onder eigen regie georganiseerd en onkostenvergoedingen van bestuursleden (o.a. papier, postzegels, bijwonen van externe vergaderingen; oa. 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Kamer). De Stichting laat haar boeken jaarlijks door een onafhankelijke kascommissie controleren.

Het bestuur en de Raad van Advies van de Stichting Duurzame A12 werken geheel belangeloos en krijgen geen enkele financiële vergoeding voor haar werkzaamheden. (Pro Deo Con Amore)

## Als het spel uitgevochten wordt zijn er alleen verliezers.. of toch niet?

De bezwaren, die o.a. door Milieudefensie zijn ingediend, tegen de plannen rondom de reconstructie van de A4 nabij Leiderdorp zijn door de Raad van State gehonoreerd, waardoor de plannen terug zijn verwezen naar de teken/rekentafel. In eerste instantie lijkt het een overwinning voor de indieners, maar zijn er nog wel winnaars aan te wijzen onder de direct belanghebbenden?

In onze ogen zijn er alleen verliezers. De A4 zou verzonken worden aangelegd waardoor het vrije uitzicht hersteld zou worden, de bewoners hebben nu nog steeds last van geluid en de luchtverontreiniging, het verkeer staat nog steeds in de file, de wegen naar en van de A4 lopen dagelijks meer vast, de gemeenten, de provincie en bedrijven kunnen niet verder met de gebiedsontwikkeling. De opstelling van de Stichting Duurzame A12 is een andere, namelijk het creëren van een win-win-win situatie, waardoor processen juist gestimuleerd worden, bedrijven actief participeren, bestuur en politiek geactiveerd worden om voor de belangen van haar burgers op te komen en burgers een meerwaarde ontdekken in de nieuwe situatie. Dat alles op een duurzame, innovatieve en vooral pragmatische manier, precies zoals dit kabinet dat voor ogen heeft.

**Alle direct betrokkenen kunnen winnen bij de verbreding van de A12 tussen Waterberg en Velperbroek. Het vraagt wel politieke en bestuurlijke doorzettingsvermogen en durf.**

## Versterking gezocht in de breedte

Het bestuur van de Stichting Duurzame A12 doet haar uiterste best om op de hoogte te blijven van vele ontwikkelingen, die verband houden met onze doelen. Toch merken wij soms dat de druk op onze schouders erg groot is en daarom zoeken wij versterking, in de breedte; te weten:

- Extra bestuursleden, die op inhoudelijk / relationeel / bestuurlijk niveau een extra input kunnen leveren op het ruimtelijke ontwikkeling, milieu in het algemeen, fijnstof, geluid en toxicologie;
- Extra lezers die met ons kranten en vakbladen lezen en daarmee onze knipselbibliotheek kunnen aanvullen (NRC / AD / Telegraaf / Gelderlander worden al gelezen);
- Extra vrijwilligers die ons terzijde willen staan als er huis-aan-huis verspreidingen gedaan moeten worden of mee willen helpen aan het organiseren van bijeenkomsten;
- Extra donateurs, die onze werkzaamheden langer mogelijk zullen maken.

## Dacht de Koningin in de troonrede aan de A12?

Dit idee schoot door ons hoofd, toen zij op 18 september 2007 in de troonrede sprak over de zes pijlers, waarop het beleid van deze regering is gebaseerd. Op bovenstaande vraag hebben we van onze hoogste autoriteit nog geen antwoord gekregen. Maar eigenlijk kan dit antwoord niet anders dan bevestigend zijn, als je de volgende citaten uit de troonrede leest.

Wij laten verdere oordeelvorming over aan uw eigen interpretatie.



1. De eerste pijler is een **actieve internationale rol**. Met burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties werkt de regering aan de verwezenlijking van de Millenniumdoelstellingen. Extra geld wordt uitgetrokken om het gebruik van duurzame energie in ontwikkelingslanden te bevorderen.
2. De tweede pijler van het beleid is een **ondernemende en innovatieve economie**. De groei van onze economie is niet vanzelfsprekend. Kennis, innovatie en ondernemerschap zijn de bouwstenen voor een ambitieuze toekomst. Innovatie is een belangrijke voorwaarde voor het behoud van onze welvaart. Een ondernemend land heeft goede verbindingen nodig. In 2008 komen tien projecten gereed die het aantal files op de weg beogen te verminderen.
3. Een **duurzame leefomgeving** is de derde pijler onder het beleid. De regering stelt als doel dat de Nederlandse energiehuishouding in 2020 tot de schoonste en zuinigste van Europa behoort. Centraal daarin staan onder meer: energiebesparing, de toepassing van vernieuwende energietechnieken en de verdere ontwikkeling van wind- en zonne-energie. Een duurzaam Nederland is ook: een Nederland met mooie natuur, een vitaal platteland en een bevolking die leeft met het water. De regering zal beperkingen stellen aan het bouwen in de open ruimte om daarmee het landschap te verbeteren.
4. De vierde pijler onder het regeringsbeleid is **sociale samenhang**. Ieder mens telt mee en ieder mens is nodig.
5. **Veiligheid en respect** zijn de vijfde pijler van het beleid. Zij vormen een voorwaarde voor vertrouwen tussen mensen.
6. De zesde pijler is een **slagvaardige en dienstbare overheid** die bondgenoot is van burgers. De regering werkt aan een vernieuwing van de rijksdienst. Het programma daarvoor zal zij u binnenkort aanbieden. Met gemeenten en provincies heeft de regering afspraken gemaakt over een goede taakverdeling bij de dienstverlening. De tien grootste knelpunten die burgers ervaren, worden in 2008 het eerst aangepakt.

**De zes pijlers geven samen perspectief op groei, duurzaamheid, respect en solidariteit.** Zo kunnen we in de toekomst blijven inspelen op veranderingen en kunnen we dat wat ons dierbaar is bewaren en versterken.

Hoe belangrijk het beleid van de overheid ook is, een samenleving wordt gevormd door burgers. De regering wil met alle inwoners werken aan een Nederland waarin iedereen zich veilig, vertrouwd en met elkaar verbonden kan voelen.

Leden van de Staten-Generaal, U vertegenwoordigt de grote en rijke verscheidenheid die ons land kent. Op u rust een grote verantwoordelijkheid. **De regering verheugt zich op een goede samenwerking.**

## De mening van Milieudefensie

De A12 veroorzaakt veel overlast voor delen van Arnhem Noord, Velp en Rozendaal. Een prachtige woonomgeving wordt hier belast door continue geluidhinder en een slechte luchtkwaliteit. Ook veel woongebieden zijn afgesneden van belangrijke natuur- en recreatiegebieden.

Gelukkig verricht de Stichting Duurzame A12 al jarenlang baanbrekend werk om de overlast van de A12 op de politieke agenda te krijgen en op constructieve wijze aan te pakken. De inzet, betrokkenheid, kennis, enthousiasme én de reeds geboekte successen van de stichting zijn daarbij een inspirerend voorbeeld voor vergelijkbare groepen in het gehele land! Bewoners én de lokale overheden kunnen zich dan ook gelukkig prijzen met het bestaan van de Stichting als bewaker van woonkwaliteit, gezondheid en woongenot rond de A12. Belangrijk is daarbij te realiseren dat de continue groei van het verkeer in Nederland géén autonoom gegeven is ('iets wat ons overkomt'), maar de uitkomst van bewust opgesteld ruimtelijk, fiscaal en verkeerskundig beleid. Milieudefensie maakt zich sterk voor de keuze van een ander beleid. Doelstelling zou moeten zijn de groei van het verkeer tot staan te brengen en de koppeling tussen verkeersgroei en economische groei te doorbreken.

Voorbeelden zijn vormen van kilometerheffing, een gericht ruimtelijk beleid en een proactief verkeersbeleid. Deze maatregelen worden door een steeds grotere groep deskundigen en hoogleraren in binnen- en buitenland gezien als de enige werkelijke oplossing van het mobiliteitsprobleem, de leefbaarheidproblemen én het broeikasprobleem. Meer voorbeelden en achtergrond zijn overigens te vinden op [www.milieudefensie.nl/publicaties](http://www.milieudefensie.nl/publicaties). Momenteel wordt helaas een groot deel van de werkelijke mobiliteitskosten nog altijd op omwonenden afgewenteld. De wegen voor hun deuren lopen ongemerkt vol, met alle leefbaarheidsaspecten voor deze bewoners en hun kinderen van dien. Zonder dat hiervoor ook maar enige compensatie wordt geboden! Milieudefensie vindt het daarom belangrijk dat éerst alle leefbaarheidproblemen rond snelwegen worden gesaneerd. De kosten hiervan dienen bij voorkeur in de prijs van mobiliteit te worden verdisconteerd, immers: *de vervuiler betaalt*.

Voor haar actieve aanpak van deze problematiek, het op de agenda krijgen van de leefbaarheidproblemen rond de A12 en de hiervoor gebruikte constructieve werkwijze, verdient de Stichting alle lof. Naast de geboekte successen in het verleden, wensen wij de Stichting Duurzame A12 nog veel successen in de toekomst.



Milieudefensie, september 2007

## Een sprong voorwaarts? Open brief aan alle betrokken bestuurders.

Arnhem, Velp, Rozendaal  
Oktober 2007

### Waarde bestuurders,

De afgelopen maanden vielen we van de ene verbazing in de andere. Vol enthousiasme heeft de stichting geprobeerd een weg te plaveien en bruggen te bouwen tussen verschillende overheden op bestuurlijk en politiek vlak van zowel landelijk, provinciaal als regionaal niveau. We treden op als katalysator tussen private, publieke en maatschappelijke partijen om aan te tonen dat je met een haalbaarheidsonderzoek waarin kosten en baten helder naast elkaar staan 5 vliegen in een klap kunnen vangen.

Uiteindelijk wordt door de overheid besloten dat het haalbaarheidsonderzoek niet nodig is: dit traject is immers geen hotspot (volgens de voormalige minister mevrouw Peijs). Haar credo was: "Gaat u gerust slapen want alle milieuhinder blijft binnen de normen."

En al de miljarden aan gezondheidsbaten (vermeden ziektekosten en arbeidsongeschiktheidsuitkeringen) liggen op straat voor het grijpen ....?

Toch *blijkt* er voor de overheid geen *formele noodzaak* voor ons haalbaarheidsonderzoek te zijn. Dit verhaal doet ons denken aan het voetgangers stoplicht dat pas komt na 3 doden.

Ondertussen wordt het O(ontwerp) T(traject) B(besluit) van de A12 bij Arnhem, Velp en Rozendaal over de kaasschaaf gehaald totdat het (net) klopt met de gestelde normen.

En deze kaasschaaf is nog maar een peulenschil als we kijken naar de projecten Leidsche Rijn (A2), Gaasperdammerweg (A9) en het project W4 bij Leiderdorp (A4). Daar worden miljarden gepompt in slechts enkele kilometers weg. Door de weg te verlagen in drassige veen- en kleigrond wordt dit extreme prijskaartje veroorzaakt. En hoe is het dan met de bestrijding van luchtvervuiling gesteld? Antwoord: Geen geld!

Als we deze drie dure projecten (waarvan de Gaasperdammerweg nog in projectfase is) uitvoeren met een lichte overkapping en zuivering van de vuile lucht dan kunnen we **50 kilometer extra snelweg** elders in Nederland hiervan voorzien!

We gaan terug naar de 5 kilometer lange verbreding van de A12 tussen de knooppunten Velperbroek en Waterberg: wat mag dat dan kosten? Ongeveer 250 miljoen euro? Dwars door stedelijk gebied waarin binnen een zone van 600 meter langs beide zijden van de A12 ca 37000 mensen wonen en werken! (in de hele omgeving meer dan 250 duizend inwoners)

De visie en durf van onze bestuurders zijn nu aan zet: welke verwachtingen kunnen en willen zij dan waarmaken? Immers de plannen moeten worden aanbesteed en hierin zal weinig "manoeuvrerruimte" zijn. (alhoewel voor de zoveelste keer het OTB is uitgesteld door Rijkswaterstaat, dit keer i.v.m. de uitspraak van de Raad van State: zie ons artikel "**Als het spel uitgevochten wordt zijn er alleen verliezers.. of toch niet?.**")

Het is jammer dat wij als burgers weinig invloed hebben op de (begin) planvorming van een wegverbreding. Immers na jarenlang broeden door Rijkswaterstaat hebben wij 6 weken de tijd waarbinnen wij onze zienswijze moeten presenteren. De meeste burgers zullen deze gelegenheid over zich heen laten komen; immers wij gaan er vanuit dat de overheid haar best doet, het goed doet en alles naar behoren zal uitvoeren. Dat doet zij ook, mede geholpen door de wet: de overheid kan altijd ontheffing aanvragen.

Hetzelfde gaat ook gebeuren met de nieuwe Wet Luchtkwaliteit: saldering (uitspreiden over een groter gebied), uitzonderingen, kleine projecten worden niet beoordeeld ..... Jammer want alle kleine beetjes helpen zeker mee aan het milieu. We zien dat de overheid worstelt met de normering. *Zij heeft de neiging zich met hand en tand te verzetten* en niet te willen aanpakken *rondom* de bron. Is het niet tijd om *een nieuw deltaplan* te ontwikkelen om voor de ongezonde leefomgeving *rondom* de snelwegen een *beter dan de norm oplossing* te vinden.

Waarom stimuleert de overheid niet de ontwikkelaars van huizen, samen met bouwers van wegen, om gezamenlijk oplossingen te vinden voor de overlast van luchtvervuiling en geluid?

Het bedrijfsleven heeft tientallen plannen op de plank liggen om uit te voeren. Wij dagen de overheid uit de beste van deze plannen uit te kiezen en na in de praktijk te hebben getest als standaard doorvoeren. We moeten en kunnen dan ook de overheid belonen: als u een standaard plan heeft (overkappen + filteren van NOx en fijnstof) mag u al over een jaar beginnen de eerste spa in grond te stoppen!

Hoogachtend,

Stichting Duurzame A12

## Profiel van Tauw

Tauw is een internationaal opererend advies- en ingenieursbureau met een visie gebaseerd op het realiseren van lange termijnwinst voor de samenleving. De adviseurs en ingenieurs van Tauw ontwerpen ingenieuze oplossingen voor een mooie, schone, veilige en duurzame leefomgeving, in opdracht van overheden en bedrijven. Daarom hechten wij aan oplossingen die bijdragen.

Milieu- en ruimtelijke vraagstukken hebben een “harde” technische kant en een “zachte” maatschappelijke kant. En die zachte kant wordt steeds belangrijker. Het leveren van een technisch advies of ontwerp alleen is niet meer voldoende. De manier waarop het werkproces is verlopen telt evengoed mee in het slagen of falen van een oplossing. De beleving van betrokken partijen is bepalend voor het realiseren van duurzame relaties en verbeteringen. En andersom is het net zo goed een kunst om gevoelens en ideeën te vertalen in realistische plannen en uitvoerbare ontwerpen. Tauw opereert op dat kruispunt van “hard” en “zacht”. De adviseurs en ingenieurs van Tauw werken voor klanten met gevoel voor hun situatie en belangen. Daarom ontwikkelen wij steeds nieuwe inzichten en slimme technieken voor een veranderende samenleving, zoals het luchtzuiverende geluidsscherm of de rijksweg sawa.

Tauw telt in Nederland ruim 800 en in Europa 1100 medewerkers. Onze opdrachtgevers zijn ondermeer gemeenten, provincies, rijksoverheid, waterschappen, terreinbeheerders, bouwende en ontwikkelende partijen en het midden- en grootbedrijf. Wij adviseren, meten en ontwerpen op de gebieden water, bodem, ruimte, civiel, milieumanagement, waterbouw en waterbehandeling.

Naast technische advisering wordt Tauw ook ingeschakeld om inzicht te geven in de juridische en financieel-economische haalbaarheid van plannen. Gebiedsontwikkeling, locatieontwikkeling en grondbeleid vereisen een zeer specialistische juridische kennis en ervaring. Tauw Juridisch & Financieel Advies is een van de weinige adviesbureaus dat in elke fase van het proces betrouwbaar kan adviseren op de complexe raakvlakken tussen bestuursrecht, privaatrecht, bouwrecht en milieurecht.



## Ingezonden brief:

### Verbreding A12: Verontrust over een duurzame uitvoering



Ieder mens komt in zijn of haar leven voor belangrijke keuzes te staan. Onze overheid moet ook keuzes maken. Faalt de overheid wel eens bij haar keuzes? Het antwoord is: **ja**. De faalkans bij de verbreding van de A12 is groot, met desastreuze en langdurige gevolgen voor tienduizenden omwonenden.

Is de overheid dom, niet capabel, of ouderwets? Heeft men geen knappe ingenieurs? Loopt de uitvoerende dienst aan de leiband van het ministerie? De overheid heeft wel vakmensen die goed werk willen leveren, en van goede wil zijn het beste resultaat te bereiken. Maar waarom toch dan verontrusting? Het antwoord is: bestuurders en beleidsmedewerkers weten niet waar de schoen wringt. Men wordt gedwongen een beslissing nemen.

Maar hoe kan dat dan? Kan of mag men de eigen inzichten niet kwijt bij de superieuren? Het antwoord is: **ja**. Want het beleid wordt in den Haag gemaakt door niet deskundigen. Op Haags niveau wordt niet getwijfeld, er zijn immers wettelijke kaders en daarmee basta. Was het niet zo dat ooit eens een minister president tegen zijn volk zei: “Gaat U maar rustig slapen”. Weet u het nog? Beste lezers: “Is er iets veranderd in dit land”?

De kans dat tienduizenden bewoners uit onze wijken vele tientallen jaren aan extra geluidsoverlast en luchtverontreiniging zullen worden blootgesteld wordt u door de overheid gegarandeerd, omdat:

- de overheid geen metingen doet en niet weet wat er ter plaatse aan de hand is;
- de overheid berekeningen opstelt aan de hand van z.g “rekenmodellen”;
- de overheid geen garantie geeft;
- berekeningen zeer complex en onbegrijpelijk zijn;
- de overheid daardoor niet in staat is de juistheid hiervan zelf te beoordelen;
- in 2005 verkeerde verkeersprognoses zijn vastgesteld tot 2020 ( 1,5% toename per jaar);
- verkeersprognoses nooit valide zijn of zijn geweest, de uitkomsten zijn nagenoeg geheel gebaseerd op aannames zonder enige wetenschappelijke onderbouwing.

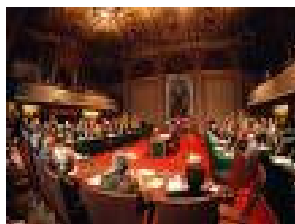
Hulde aan de mensen van de Stichting Duurzame A12, die samen met deskundigen en de overheden al meer dan vier jaar hun twijfel en ongeloof voorhouden en wel vergezeld van valide argumenten en constructieve voorstellen. Geen enkele overheid weerlegt tot op heden hun visie met harde feiten; men blijft schimmig en ontwijkend en weigert garantie(s) af te geven.

Overall lezen en horen we over “gegarandeerde afname” van luchtvervuiling in de nabije toekomst. Meer auto’s zorgen toch voor meer vervuiling van de lucht? Het is een utopie te denken dat de industrie dit oplost binnen een aantal jaren? En wat te denken van de strengere EUnormen in 2010? Wegbeheerder en de gemeentebesturen dienen te zorgen voor duurzaamheid. Rapporten van vele uitstekende wetenschappers in binnen en buitenland tonen aan dat de overheid faalt met dit beleid. Hebben zij er dan minder verstand van dan de overheid?

Ga naar de informatiebijeenkomsten gaan en laat uw stem horen. U krijgt zes weken de tijd uw zienswijze(n) te geven, doet u niets: dan kunt u het vergeten. Dat is nu nog een recht dat u als belanghebbende hebt. Straks niet meer, want de huidige minister is al druk bezig dat recht in te perken of af te schaffen.

Een verontruste bewoner

## Wijziging wet Milieubeheer: Luchtkwaliteitseisen



Tijdens de behandeling ( in tweede termijn) door de Eerste Kamer op 10 juli en 2 oktober jl. van het wetsvoorstel Wijziging Wet Milieubeheer: (Kamerstuk 30489), hebben bestuursleden van de Stichting Duurzame A12 de debatten met de minister van VROM, mw. Jacqueline Cramer, vanaf de publieke tribune gevolgd. Een ervaring op zich, maar belangrijker nog is dat wij ook vooraf ( in de eerste ronde 9 en 10 juli jl.) inhoudelijk onze eigen bedenkingen tegen deze wetswijziging hebben ingebracht bij de woordvoerders van ondermeer de PvdA en Groen Links. De wet is op 9 oktober j.l. aanvaard.

### Welke gevolgen?

Wat de gevolgen precies zullen zijn voor ons als burgers is nog niet duidelijk. Wel dat er minder wettelijke mogelijkheden voor bezwaar en beroep komen. Dit is het gevolg van de invoering van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit-NSL. Hierdoor zullen de lokale en regionale bestuurders samen een saneringsprogramma moeten op- en vaststellen. Doel hiervan is het op termijn voldoen aan de EU-regelgeving voor luchtkwaliteit, zoals NO2 en fijnstof. De burgers hebben slechts inspraak, geen beroepsmogelijkheid, uitgezonderd individuele projecten.

Aangezien nu al duidelijk is dat Nederland niet voor alle vervuilde gebieden tijdig aan de EU-eisen zal kunnen voldoen, zal de regering in Brussel een verzoek om uitstel en gedeeltelijke buiten werking stellen van deze EU regels indienen. Het is helemaal niet zeker dat Brussel dit verzoek volledig zal honoreren. Bovendien werkt Brussel al aan nieuwe, strengere eisen wat NO2 en fijnstof betreft.

### Niet in betekende mate - Nibm.

Projecten die niet in betekende mate zullen bijdragen aan de luchtvervuiling in een wijk en/of regio zullen worden vrijgesteld van toetsing aan de EU-eisen. Als grens wordt door de regering voorgesteld: maximaal 3% aan bijdrage. De details hiervoor zullen later bij AMvB worden geregeld.

### Gevoelige bestemmingen.

Veel discussie, ook in de Tweede Kamer, was er over de

## Wat anderen schrijven:

Links naar sites, die een breder beeld geven op initiatieven en ontwikkelingen inzake het probleem geluidsoverlast en luchtverontreiniging en/of die een mening geven over activiteiten de Stichting Duurzame A12:

[www.movares.nl/Innovaties/Duurzame+Weg.htm](http://www.movares.nl/Innovaties/Duurzame+Weg.htm)

<http://politiekrheden.blogspot.com/2007/08/a12-zoek-de-samenwerking.html>

[www.ipluchtkwaliteit.nl/](http://www.ipluchtkwaliteit.nl/) → Overkappen → Rapport [Overkappen van wegen en luchtbehandeling juni 2007](#)

[www.rijkswaterstaat.nl/ipl](http://www.rijkswaterstaat.nl/ipl)

[www.rijksbouwmeester.nl](http://www.rijksbouwmeester.nl)

[www.milieudefensie.nl](http://www.milieudefensie.nl)

[www.geldersgenootschap.nl](http://www.geldersgenootschap.nl)

[www.leefmilieu.nl](http://www.leefmilieu.nl) ( Vereniging Leefmilieu Nijmegen)

[www.natuurenmilieu.nl](http://www.natuurenmilieu.nl) ( Stichting Natuur en Milieu)

maatregelen voor gevoelige bestemmingen. De minister van VROM heeft toegezegd dat in de op te stellen Algemene Maatregel van Bestuur ( ca. 1 november 2007) zal staan, dat:

- Binnen 100 meter langs rijkswegen, en binnen 50 meter langs provinciale wegen, niet gebouwd mag worden voor “gevoelige bestemmingen” zoals:
- Scholen, kinderdagverblijven, crèches, en wellicht ook bejaarden-/verzorging-/verpleegtehuizen

De beide Kamers drongen er bij de minister op aan om het advies van de gezondheidsraad te volgen: 300 meter vanaf snelwegen.

### Metten en rekenen: saneringstool.

Het Milieu en Natuur Planbureau is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van nationaal aanvaarde rekenmodellen voor de bepaling van de luchtkwaliteit. Deze vormen de basis voor de saneringstool die Rijkswaterstaat en de lokale en regionale overheden dienen te gebruiken bij het opstellen van het NSL. Op de gebruikte rekenmodellen en de toegepaste invoergegevens hebben wij heel veel kritiek geuit via de fracties van PvdA en Groen Links: de foutmarge kan in bepaalde gevallen tot **200%** bedragen!

*Bij de luchtkwaliteitsregelgeving en het NSL hoort een monitor. Indien de resultaten van de maatregelen tegenvallen en gedurende de rit blijkt dat we de grenswaarden niet zullen halen, dan zullen Rijk en decentrale overheden een stap extra moeten zetten. Met het oog daarop wordt een samenhangend monitorstelsel ( i.o.m. decentrale overheden) ontwikkeld en is een onderzoeksagenda opgesteld ten behoeve van beschikbaarheid van extra maatregelen om eventuele tegenvallers op te vangen.*

### Ontkoppeling

Onder druk van de beide Kamers heeft de minister van VROM toegezegd, dat er *geen* ontkoppeling van Luchtkwaliteit, Volksgezondheid en Ruimtelijke Ordening zal plaats vinden bij de toetsing van bouw- en infrastructuur projecten. De machtige bouwlobby had hierop wel aangedrongen bij de ministers van VROM en V&W.

### Tot slot

Binnenkort zullen we meer weten hoe de invoering van de nieuwe wet luchtkwaliteit voor ons gaat uitwerken. En wat de gevolgen kunnen zijn voor de noodzakelijke maatregelen in verband met de voorgenomen verbreding van de A12 tussen Velperbroek en Waterberg. Wij zullen u zeker daarover via onze website op de hoogte houden.

## Hoe vertel ik het mijn kinderen?

Wij leven met zijn allen in een land waar de mogelijkheden haast onbegrensd zijn. De bedrijvigheid groeit, de overheidsonderdelen zijn met elkaar in de race om de meest publieksvriendelijke genoemd te worden, het aantal banen groeit, zelfs jongeren komen sneller aan de slag dan voorheen. Ik ben er trots op om in dit land te wonen en vertel ik het graag aan mijn kinderen.

Natuurlijk weten wij dat het file-probleem ernstig is en dat het veel verstandiger is om veel meer met het openbaar vervoer te reizen. Helaas, zo moeten ook wij constateren, zijn de bedrijven en de burgers in dit land nu eenmaal veroordeeld tot veel reizen. Dat verander je niet in één of twee decennia. Dus moeten we er voor nu en de komende veertig jaar iets aan doen waardoor grootheden als o.a. verkeer, woongenot, veiligheid en bewegingsvrijheid elkaar niet al te veel dwars zitten. Dit kan ik best uitleggen aan mijn kinderen.

### Kosten en baten

In het bedrijfsleven is het zo dat, als er een grote investering gedaan moet worden, er altijd een berekening gemaakt wordt wat de verhouding is tussen de kosten en de opbrengsten. Dan is het heel normaal dat een investering wordt afgewezen als het economisch of maatschappelijk onhaalbaar is. Dat is heel goed uit te leggen aan mijn kinderen.

### Verstopperij

In de strijd tegen geluidsoverlast en overlast door luchtverontreiniging is het helaas anders. Het grote verstopperij spelen is in Nederland al jaren aan de gang. Daar komt bij dat de overheden alleen maar aan kosten denken en absoluut NIET bereid zijn om over de muren van elkaars belangen heen te kijken. Hoe vertellen zij dat hun kinderen?

De Stichting Duurzame A12 heeft een geweldig plan, de industrie is bereid om zonder voorwaarden vooraf mee te denken en te investeren, de Rijksoverheid en de gemeentelijke

overheden hebben royaal hun participatie toegezegd, de provinciale overheid is bang voor kosten en verschuilt zich achter iedereen die ze maar kunnen vinden. Een provinciaal bestuurder verklaarde ooit dat de A12 een rijksweg is en er daarom geen bemoeienis ermee wilde, terwijl zij alle aandacht heeft voor het doortrekken van de A15, kennelijk een provinciale weg. Een volgende bestuurder dacht aan de mogelijkheid om zich te verschuilen achter het feit dat de plannen niets met het milieu te maken hebben, zijn opvolger haastte zich om zich te verschuilen achter een voorlopig rapport van Rijkswaterstaat. Ambtenaren werken toe naar de norm, iets beter dan de norm kost alleen maar geld. Rijkswaterstaat lijkt verkeersgegevens te manipuleren ten gunste van eigen voortgang, er worden rekenmodellen gebruikt waarvan de inhoud bij Rijkswaterstaat onbekend is (een "black-box"), sommige modellen werken voornamelijk met aannames.

Bestuurders en vele ambtenaren hebben veel tijd vrijgemaakt voor het berekenen van de kosten maar zij hebben geen seconde nagedacht over de opbrengsten. Hoe leggen zij die misstap uit aan hun kinderen?

De Stichting Duurzame A12 zal zorg blijven dragen dat u en ook onze kinderen heldere voorlichting krijgen; we houden de overtuiging dat het beter en duurzamer kan. Wij zijn graag bereid uitleg te geven. Zouden de bestuurders dat ook zijn?

### Uitdaging

Wij dagen de bestuurders de politiek en de ambtenaren uit om naast de kosten ook aan de opbrengstenkant te rekenen. Wij staan klaar om het door ons voorgestelde haalbaarheids-onderzoek met een integrale **Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA)** te realiseren.

Wij durven onze kinderen nog altijd *wel* recht in de ogen te kijken.



## Doelstellingen van de Stichting Duurzame A12

Het doel van de Stichting Duurzame A12 is het bereiken van duurzame oplossingen voor de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging tengevolge van het snelverkeer op de A12 tussen Waterberg en Velperbroek.

De Stichting wil de burgers die direct aan de A12 wonen vertegenwoordigen. In het bestuur zitten een negental inwoners uit Arnhem, Velp en Rozendaal, die zich geheel belangeloos inzetten voor dit doel.

### Aanpak en Netwerk

De aanpak van de Stichting Duurzame A12 kenmerkt zich als pragmatisch, constructief, innovatief en duurzaam. Aan deze criteria worden alle uitingen getoetst.

Juist hierdoor hebben wij ons een sterke positie weten te verwerven bij oa: de politiek (1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Kamer der Staten Generaal, Provinciale Staten, Stadsregio Arnhem-Nijmegen, Gemeenten) bestuurders (ministeries V&W, VROM, Rijkswaterstaat, Gedeputeerde Staten en de verschillende betrokken colleges van B&W), ambtenaren, Universiteiten en HBO's, onderzoeksinstituten, banken, ziekenhuizen, actiegroeperingen, milieuorganisaties, schrijvende media / R-TV tot private partijen (aannemers en diverse ingenieursbureaus) aan toe.

We krijgen zelfs al aanvragen om collega initiatiefnemers tot duurzame ontwikkelingen te sponsoren en advies te geven.

Het netwerk van de Stichting Duurzame A12 groeit dagelijks, ook internationaal.

## Steun de Stichting Duurzame A12

Wilt u dat collega's, buren, vrienden of bekenden ook de Stichting Duurzame A12 steunen, print dan dit laatste vel, knip het formulier uit, laat het invullen en versturen.

Invullen via de website van de Stichting Duurzame A12 kan ook. Kijk dan op [www.StichtingDuurzameA12.nl](http://www.StichtingDuurzameA12.nl)

Voor ons een enorme steun en vooruitlopend op uw acties danken wij u voor de moeite.



Ja, ik steun de **Stichting Duurzame A12** en wil graag op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen door middel van de **gratis digitale nieuwsbrief**.

Ja, ik ondersteun de Stichting met een **donatie van € .....** en zal dit overmaken op **giro 4913423** ten name van de Stichting Duurzame A12 te Velp.

Naam:

Adres:

Postcode

Woonplaats:

Telefoonnummer:

Email adres:

De Stichting Duurzame A12 verklaart dat de ter beschikking gestelde gegevens uitsluitend voor eigen gebruik worden aangewend.

Website: [www.StichtingDuurzameA12.nl](http://www.StichtingDuurzameA12.nl)

E-Mail: [Bestuur@StichtingDuurzameA12.nl](mailto:Bestuur@StichtingDuurzameA12.nl)

**Stichting Duurzame A12**  
**p/a Beethovenlaan 32**  
**69881 PH VELP**

**Voldoende  
frankeren**

### Links:

[www.stichtingduurzamea12.nl](http://www.stichtingduurzamea12.nl)  
[www.bam.nl](http://www.bam.nl)  
[www.abt-consult.nl](http://www.abt-consult.nl)  
[www.tauw.nl](http://www.tauw.nl)  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)  
[www.verkeerenwaterstaat.nl](http://www.verkeerenwaterstaat.nl)  
[www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)  
[www.ipluchtkwaliteit.nl/](http://www.ipluchtkwaliteit.nl/)  
[www.innovatieprogrammageluid.nl](http://www.innovatieprogrammageluid.nl)  
[www.rheden.nl](http://www.rheden.nl)  
[www.arnhem.nl](http://www.arnhem.nl)  
[www.rozendaal.nl](http://www.rozendaal.nl)  
[www.destadsregio.nl](http://www.destadsregio.nl) ([www.kan.nl](http://www.kan.nl))  
[www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)  
[www.geldersgenootschap.nl](http://www.geldersgenootschap.nl)  
[www.dirkzwager.nl](http://www.dirkzwager.nl)  
[www.es-consulting.nl](http://www.es-consulting.nl)  
[www.ipcgroen.nl](http://www.ipcgroen.nl)

### Betrokken Partijen:

