

De weg naar een duurzame & veilige & leefbare omgeving

# Stichting Duurzame A12

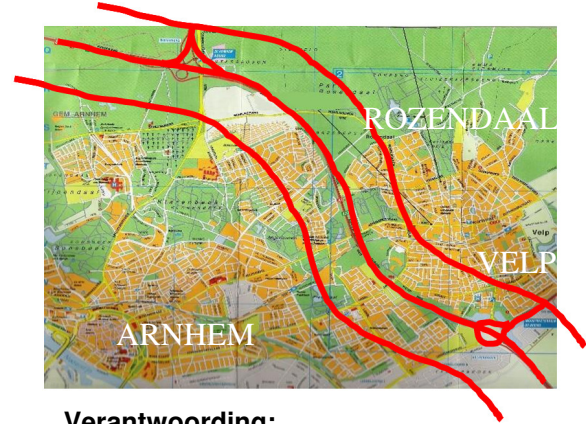
## Nieuwsbrief zomer 2008

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

### In dit nummer:

- Aangepaste Studie Overkapping A12
- Studie pArk12
- Verkeersmodellen in de 2e Kamer
- Wijnand Duyvendak aan het woord
- Van de Webmaster
- Uit het nieuws
- Ingezonden brief: Begrijpt u dit nog?
- Doelstelling Stichting Duurzame A12
- Wat anderen schrijven
- Versterking gezocht in de breedte
- 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. 4.900 adressen binnen Nederland en België en is vrij te kopiëren voor belangstellenden.

Kopij kunt u toezenden aan de redactie, bereikbaar op mail adres: [redactie@stichtingduurzameA12.nl](mailto:redactie@stichtingduurzameA12.nl)

## LAATSTE NIEUWS Bedrijven en burgers omarmen nieuwe plan.

Politiek haakt af?

ZIE PAGINA 6

## Aangepaste Studie Lichte Overkapping A12

Eind 2005 heeft onze Stichting een voorstel in de vorm van een haalbaarheidsstudie gepresenteerd. Toen waren de reacties van landelijke, regionale en lokale politici, bestuurders, marktpartijen en bewoners in beginsel positief. Maar de tijd was er kennelijk nog niet rijp voor.

De nu aangepaste studie voor een lichte overkapping over de A12 tussen Waterberg en Velperbroek is nieuw. Intussen zijn onze plannen verbeterd met ontwikkelingen, die voortkomen uit de talloze innovaties die het Nederlandse bedrijfsleven inmiddels heeft gepresenteerd.

Twee voorbeelden ter illustratie.

1. Movares B.V. uit Utrecht heeft de lichte overkapping van koud gebogen glas voor de duurzame snelweg van de toekomst ontworpen. Hiervoor heeft dit ingenieursbureau een innovatieprijs gekregen.
2. Het constructiebureau ABT B.V. te Velp heeft van de Stadsregio Amsterdam en Rijkswaterstaat de opdracht uitgewerkt voor een lichte overkapping over de A6/A9/A10 bij Amsterdam. Deze laatste studie is eind maart 2008 gepresenteerd aan de opdrachtgevers. Een zeer innovatieve constructie van gewoon constructiestaal en vlakke normale platen glas. Met een modulaire opbouw van de constructie, licht en transparant, niet monumentaal en die maximaal in te passen is in het landschap met behoud van functionele eisen van de snelweg. Daarnaast demontabel, waardoor de mogelijkheid aanwezig is van hergebruik bij bewezen sterke verbetering van luchtkwaliteit en vermindering van lawaai. Door de toepassing van zonnecellen op het dak werkt de overkapping als energiebron, oa voor verlichting van het wegdek. Daardoor kunnen wij nu ook maximaal profiteren van de door ABT bij de Amsterdamse studie opgedane kennis en expertise.

Het resultaat van onder andere deze ontwikkelingen is een sterk gereduceerde kostprijs voor de studie op maat van een zeer innovatieve, lichte overkapping A12 voor het traject tussen Waterberg en Velperbroek.

Deze studie zal gebruikt worden voor een gedegen onderbouwing van de door ons in te dienen zienswijze op het in vierde kwartaal van 2008 te publiceren Ontwerp Tracé Besluit (OTB) voor bedoeld traject.

Het werven van publieke en private fondsen is momenteel één van de belangrijke activiteiten van het Stichtingsbestuur om de aangepaste Studie Lichte Overkapping A12 mogelijk te maken.

## Studie pArk12: Kwaliteitsverbetering A12 Veluwezoom.

In opdracht van de drie gemeenten Arnhem, Rheden en Rozendaal heeft het Gelders Genootschap de studie pArk12 in het voorjaar 2007 uitgevoerd.

### Wat houdt de studie in?

De studie geeft een groot aantal concrete aanbevelingen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit langs de A12 in samenhang met de verbreding van de snelweg A12 tussen Waterberg en Velperbroek. Uit het rapport blijkt dat het heel goed mogelijk is om een aantal landschappelijke eenheden langs deze weg te verbinden zodanig dat er een schakel ontstaat tussen het Veluwe-massief en het gebied van de Gelderse IJssel. Belangrijke ingrediënten voor deze gebiedsontwikkeling zijn landschap, routeontwerp A12, cultuurhistorie, ecologie, waterbeheer en het routenetwerk voor fietsers en wandelaars.

Met andere woorden: de studie geeft een ruimtelijke visie voor het unieke gebied A12-Veluwezoom in samenhang met de ruimtelijke structuurplannen van de gemeenten Arnhem, Rheden en Rozendaal. Met het accent op de niet te missen kwalitatieve kansen, die deze bijzondere zone biedt, voor de ontwikkeling van de aangrenzende gebieden en voor duurzame ontwikkelingen van de woon- en leefomgeving, tijdens de uitvoering van de noodzakelijk geachte wegverbreding van de A12.

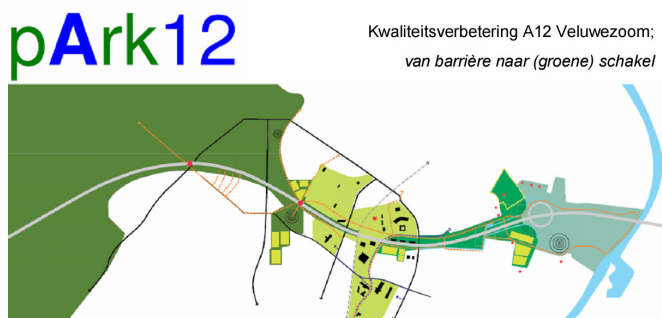
Het is al weer ruim een jaar geleden dat de wethouder Ruimtelijke Ordening van Arnhem, de heer Sander van Bodegraven, mede namens zijn collega's van Rheden en Rozendaal deze aanbevelingen uit de studie pArk12 vol enthousiasme aanbood en heeft aanbevolen aan de HID van Rijkswaterstaat Oost Nederland, de heer ir. Theo van de Gazelle. Deze belofde toen deze aanbevelingen serieus te zullen bestuderen en, waar mogelijk, te zullen verwerken in het Ontwerp Tracé Besluit voor de A12 in overleg en samenwerking met onze stichting. Ons bestuur heeft diverse gesprekken gevoerd met Rijkswaterstaat die op dat moment aanleiding gaven tot een goede afloop. Een ambtelijke werkgroep onder leiding van Rijkswaterstaat, met vertegenwoordigers van de drie gemeenten, is daarna volgens afspraak aan de slag gegaan met het bestuderen en uitwerken van de gevolgen voor de inpassing in het OTB.

Tot op heden is er helaas niets concreets afgesproken tussen de verantwoordelijke bestuurders van de drie gemeenten, de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Rijkswaterstaat Oost.

Men kibbelt over de financiën en neemt geen duidelijke besluiten over de kwalitatieve kansen die men met beide handen zou moeten aangrijpen tijdens het uitvoeren van de wegverbreding. Als wij naar de voortgang vragen, krijgen wij vage antwoorden en men verwijst naar de andere instanties. De Stadsregio neemt het voortouw niet, iets dat zij in april jl wel heeft toegezegd.

Steeds wordt er verwezen naar het OTB. Daarin zouden wij alle antwoorden op onze vragen kunnen vinden. En als we die niet aantreffen in het OTB, dan moeten we zelf, binnen zes weken na de publicatie van het OTB, schriftelijk onze zienswijze(n) daarop indienen.

De ambtelijke molens draaien weer op volle toeren... Pappen en nathouden lijkt het motto, in plaats van opkomen voor de belangen van eigen burgers. Wij blijven u informeren en zien uit naar een warme zomer.



Het volledige rapport van het Gelders Genootschap: **pArk12**:

**Kwaliteitsverbetering A12 Veluwezoom**

[www.stichtingduurzamea12.nl](http://www.stichtingduurzamea12.nl) of  
[www.geldersgenootschap.nl](http://www.geldersgenootschap.nl)

## Verkeersmodellen besproken in de 2e Kamer

### Inleiding

Voor de besluitvorming voor uitbreiding van de capaciteit van autosnelwegen gebruikt de Rijksoverheid verkeersmodellen om enerzijds te bepalen hoe groot het toekomstige verkeersaanbod is en anderzijds vast te stellen welke maatregelen moeten worden genomen om geluidshinder en de verspreiding van fijnstof en NOx te kunnen beperken.

Naar aanleiding van een eerder overleg met minister Eurlings over afkeuring door de Raad van State (zomer 2007) van de plannen voor verbreding van de A4 heeft de 2e Kamer zich, op verzoek van Wijnand Duyvendak (**zie ook pag 4**) van Groen Links, gebogen over de huidige verkeersmodellen. De Kamer heeft in een hoorzitting op 12 maart jl. daartoe een groot aantal deskundigen geraadpleegd, met ondermeer de volgende vraagstelling:

- Hoe adequaat geven modellen de verkeerstechnische en milieutechnische werkelijkheid weer en welke mogelijkheden tot verbetering zijn denkbaar?
- In welke mate zijn verkeersmodellen te manipuleren? Waar zitten op dit punt de belangrijkste zwakheden? Welke mogelijkheden zijn er om de betrouwbaarheid van in- en output van modellen te vergroten?
- Welke problemen/tekortkomingen ervaren besluitvormers bij het nemen van besluiten op basis van modeluitkomsten en welke mogelijke oplossingen/verbeteringen zijn daarvoor denkbaar?

### Eurlings belooft verbeterde verkeersmodellen

De reactie van de minister van V&W, Camiel Eurlings op 9 mei jl. op schriftelijke kamer vragen per brief was als volgt:

De onzekerheden van de gehanteerde modellen zijn volgens de Minister een gegeven. Rijkswaterstaat heeft wel een uitgebreid kwaliteitsborgingsstelsel geïntroduceerd, waarmee wordt beoogd de kans op fouten te verminderen. Daarnaast ligt er een aanbeveling van de commissie Elverding (**Zie pagina 5 "Uit het nieuws"**) om achteraf metingen te verrichten aan de hand waarvan zo nodig additionele maatregelen zullen worden genomen. Een recente analyse heeft aangegeven dat de bandbreedte foutmarge van de verkeersprognoses ongeveer 10 procent zal bedragen.

### Wat betekent dit voor de verkeersprognoses voor de A12?

Wij hebben ons standpunt over de voor dit project gehanteerde verkeersprognose schriftelijk aan de 2<sup>e</sup> Kamer te kennen gegeven en gemotiveerd. Wij hebben bij herhaling moeten constateren dat het werkelijke verkeersaanbod, zoals blijkt uit tellingen van Rijkswaterstaat Oost Nederland, aanzienlijk hoger uitvalt dan door Rijkswaterstaat in de MER van mei 2001 is geprognosticeerd. De prognose van de door RWS uitgebrachte verkeerscijfers zou volgens de MER 2001 in 2010 81000 motorvoertuigen per etmaal bedragen. Maar dit cijfer was al in 2003 (volgens RWS tellingen) opgelopen tot 89000 motorvoertuigen per etmaal. Op grond van ondermeer deze zeer ruime overschrijding heeft onze Stichting grote twijfels over de betrouwbaarheid van de gerapporteerde prognoses van Rijkswaterstaat voor de planvorming van dit project in het algemeen en in het bijzonder waar het betreft de prognoses voor het jaar 2020 of de daarop volgende jaren. (al naar gelang het jaar van ingebruikstelling)

Onze twijfels worden bevestigd door de metingen van RWS in de periode 1986-2006: in 1986 was het werkdagjaargemiddelde 38143 motorvoertuigen per etmaal en in 1996 op 67093 (toename van 75,9% over 10 jaar); in 2006 werd dit jaargemiddelde vastgesteld op 91374 (toename van 36,2 % per 10 jaar).

In de nota ZSMII 'Knooppunt Waterberg-Velperbroek d.d augustus 2004' wordt aangegeven dat er op dit traject een verkeersontwikkeling wordt verwacht van 18% over de jaren 1998-2004: dat komt overeen met 3% per jaar. In dezelfde nota wordt de prognose voor de toename van de verkeersintensiteit voor de daarop volgende periode 2005 t/m 2022 ingezet op slechts 1,5% toename per jaar. Dit is niet verenigbaar met de hiervoor genoemde metingen.

### Berekening voor uitstoot schadelijke stoffen biedt veel grotere onzekerheid

Verder is ons gebleken, dat er bij de berekening van de uitstoot van fijnstof door het ministerie van VROM (als input) een eerste zogenaamde basiswaarde wordt vastgesteld voor ondermeer de uitstoot van de industrie, vanuit de bodem en zeezout, de import uit buurlanden waarna de uitstoot van het wegverkeer als berekening erbij wordt geteld.

Deskundigen vinden dat de onzekerheidsmarges van de berekende waarden te groot zijn. Een pregnante uitspraak is volgens ons, van de heer Dronkers van het Directoraat Generaal voor het Personenvervoer van Ministerie van Verkeer en Waterstaat, namelijk dat er een permanente ontwikkeling van modellen plaats vindt en dat er voor de betrouwbaarheid van luchtmodellen een onzekerheidsmarge bestaat van 40% en voor geluid 10%.

### De 2<sup>e</sup> Kamer aan zet!

De besluitvorming in de 2<sup>e</sup> Kamer over het gebruik van te verbeteren modellen en de transparantie van manipuleerbare input is nog niet afgerond.

De grote problemen en tekortkomingen van de nu gehanteerde verkeersmodellen zijn heel duidelijk aan het licht gekomen. Het gevaar is groot, dat ondanks dat dit breed wordt erkend, dit op lopende projecten geen invloed meer heeft.

"Tweede Kamer let op Uw Saeck!" en "Burger laat uw stem horen"

## Klimaatcrisis staat geen wegverbredingen meer toe

Eigenlijk is het vrij simpel: over een weg met 2x3 rijbanen passen meer auto's dan over een weg met 2x2 rijbanen. Meer auto's, dat betekent meer uitstoot van broeikasgassen, fijn stof, stikstofdioxide en meer herrie. Natuurlijk kan het op korte termijn, als een nieuwe rijbaan net wordt opengesteld, best zo zijn dat het verkeer tijdelijk wat beter doorstroomt. Dat biedt dan wat soelaas, want een dampende file voor de deur is ook geen feest. Maar jammer genoeg blijkt altijd en overal dat extra wegcapaciteit ook leidt tot extra verkeer. Files keren na verloop van tijd weer terug, of schuiven slechts een stukje op. Mensen passen simpelweg hun gedrag aan. Zodra er ruimte op de weg bijkomt, gaan mensen verder van hun werk wonen, beginnen weer in de spits te rijden of verlaten het openbaar vervoer, terug de auto in. Een econoom zou zeggen: het aanbod van asfalt schept vraag naar autokilometers. De consequenties zijn voor het milieu en de omwonenden.



Natuurlijk worden auto's langzamerhand wat schoner. Maar door extra asfalt aan te leggen en zo meer autokilometers uit te lokken, wordt deze potentiële milieuwinst teniet gedaan. Wat de één minder uitstoot door een schonere motor, blaast de ander, die net is aangeschoven in de rij, weer de lucht in. Een andere oplossing is het bouwen van overkappingen boven snelwegen. Zo'n constructie kan inderdaad een oplossing zijn voor omwonenden van een snelweg. Het scheelt een stuk qua lawaai en in theorie kun je ook vieze stoffen afzuigen, waardoor de luchtkwaliteit kan verbeteren. Dit soort constructies is echter duur, om nog maar te zwijgen over de afzuigtechniek. Vaak heeft het Rijk geen zin er geld in te stoppen, terwijl het natuurlijk gewoon bij de aanleg van een weg zou moeten horen. Ingewikkelder is, dat overkappingen niet helpen tegen het meest hardnekkige milieuprobleem van onze tijd: de uitstoot van broeikasgassen. Want die kun je niet afvangen.

GroenLinks vindt dat het hoofdwegennet in Nederland zo zoetjes aan wel af is. We moeten onder ogen zien, dat de milieuproblemen zo ernstig zijn, dat we voor andere oplossingen moeten kiezen om ons land bereikbaar te houden. Door een inhaalslag te maken en fors te investeren in modern en schoon openbaar vervoer tussen steden. Door autorijden in de spits en met vieze auto's fiks duurder te maken. En kennisintensieve economische sectoren als duurzame technologie tot ontwikkeling te brengen in plaats van die eeuwige distributiesector.

Wijnand Duyvendak, Tweede Kamerlid voor GroenLinks

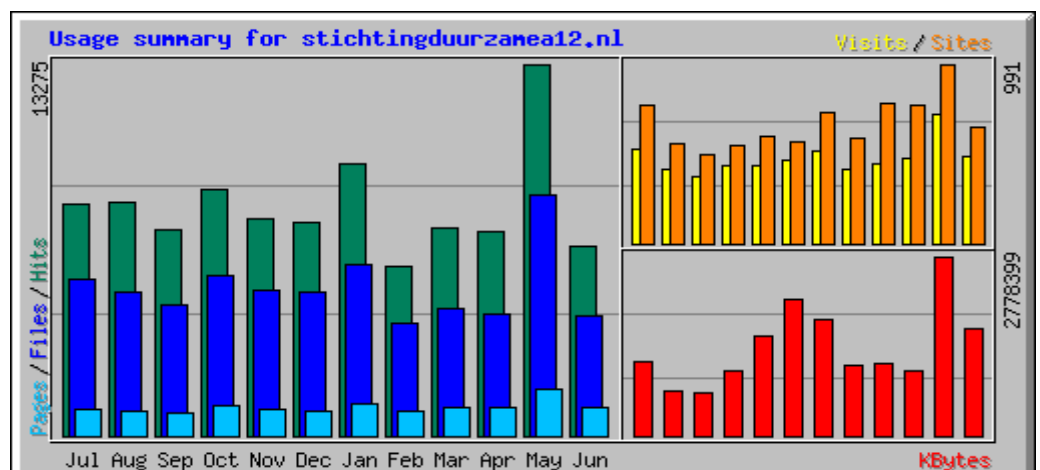


## Van de WEBMASTER

### Statistieken

Met een gemiddeld aantal van ruim 8000 hits per maand heeft de Internetsite van de Stichting Duurzame A12 een blijvende aantrekkingskracht.

En niet alleen in Nederland!



### Stichting Duurzame A12 goes international

Naast binnenlandse interesse blijken wij ook vanuit het buitenland regelmatig bezocht te worden.

Te noemen zijn:

US Commercial, India, Belgium, US Educational, Greece, Germany, Iceland, Netherlands Antilles United Kingdom, Austria, Italy, Switzerland, Croatia (Hrvatska), Turkey

## Uit het nieuws . . .

### Chronische ziekte en milieu

De stichting was aanwezig op een informatiebijeenkomst over chronische ziekten. Net als ouderen, kinderen en zwangere vrouwen zijn mensen met een chronische ziekte extra gevoelig voor milieufactoren. Dit betekent dat ze zich beter voelen in een niet-vervuilde omgeving. De chronische ziekte diabetes neemt epidemische vormen aan. Er zijn aanwijzingen dat milieubelasting een belangrijke bijdrage levert aan het ontstaan van diabetes. En het lijkt er sterk op dat de epidemie van longziekten en allergische aandoeningen teweeg worden gebracht door milieufactoren, maar het is nog niet 100% duidelijk welke stoffen dit veroorzaken. Feit is dat mensen met astma of COPD (chronische longziekten) veel te lijden hebben van de huidige luchtverontreiniging. Het EEA (European Environmental Agency) rapporteert in 2005 dat: Luchtverontreiniging de grootste bijdrage aan de milieuziektelast in Europa levert. Zo'n 20 miljoen Europeanen hebben elke dag last van problemen aan de luchtwegen. Eén van de adviezen voor patiënten met een chronische ziekte is daarom: "Ga wonen in een schone, onbelaste omgeving". Helaas is dit om sociale, maatschappelijke of financiële redenen niet voor heel veel betrokkenen weggelegd.

### Advies Gezondheidsraad (april 2008)

De Gezondheidsraad (GR) heeft in een brief (zie onze website) aan de minister van VROM gesteld dat naast scholen, kinderdagverblijven en verzorgingstehuizen ook ziekenhuizen en *woningen* het predicaat 'gevoelig' verdienen. Woningen zijn namelijk bij uitstek plekken waar kinderen en ouderen langdurig vertoeven, ook al zijn deze groepen niet de enige bewoners. *En jongeren en ouderen zijn extra gevoelig voor luchtverontreiniging.*

De minister overweegt een grens van 300 meter vanaf een rijksweg (snelweg) vast te leggen waarbinnen onderzoek naar de luchtkwaliteit op een uitbreidingslocatie verplicht wordt. Tienduizenden bewoners van Arnhem, Rozendaal en Velp wonen binnen 300 meter van de A12. De GR schrijft dat belangrijke nadelige effecten zijn aangetoond bij mensen die in de nabijheid van drukke wegen *wonen of naar school gaan* (tot 1000 meter van een verkeersweg). Wetenschappelijk gezien is er voldoende bewijs, dat mensen die in de nabijheid van een drukke snelweg wonen, extra gezondheidsrisico's lopen en de luchtverontreiniging door het verkeer veroorzaakt of verergert klachten zoals astma en chronische bronchitis". De luchtverontreiniging is vooral afkomstig van uitlaatgassen, maar ook van het fijnstof dat, naast dieselroet, afkomstig is van remvoeringen, bandenslijtage en opwervend straatstof.

De stichting vindt steun in de afsluitende conclusie van de Gezondheidsraad dat: "Voor verkeersaders in stedelijk gebied een locatiespecifieke reductie van blootstelling raadzaam is". Een overkapping van het deel van de A12 dat door dichtbevolkt gebied loopt, biedt een duurzame reductie van zowel geluidhinder als de luchtvervuiling.

### Commissie Elverding (april 2008)

De commissie Elverding heeft in april haar rapport aangeboden aan minister Eurlings. De commissie onder leiding van oud DSM-topman Peter Elverding heeft 35 concrete aanbevelingen gedaan om de besluitvorming rond infrastructurele projecten 'sneller en beter' te laten verlopen. "Zo moet elk project beginnen met een brede **verkenningsfase**, die een ruime participatie van alle betrokkenen inhoudt en een **gebiedsgerichte benadering**". Onze stichting pleit al jaren voor een gebiedsgerichte benadering van de A12: betrek de geplande verbreding van de A12 ook op haar omgeving (woningen en groen). Ons advies staat echter haaks op de zogenaamde 'lijnopgave' van Rijkswaterstaat, die de A12 slechts als een asfaltstrook van ca 40 meter breed en alles buiten de strook gewoonweg negeert!

Elverding adviseert ook om sneller te beginnen indien aannemelijk kan worden gemaakt dat een plan kan worden uitgevoerd binnen de (milieu-)normen. Na realisatie van het plan volgt een **opleveringstoets**, waarin wordt beoordeeld of aan de milieunormen is voldaan. Zo niet, dan moeten aanvullende milieumaatregelen genomen zoals bijvoorbeeld extra geluidsschermen of een aangepaste maximale snelheid.

Elverding wil: "... een einde maken aan de schijnwerkelijkheid rond de milieunormen. De Europese milieunormen (voor o.a. fijnstof) zijn heel precies. Als je wilt nagaan of die normen niet worden overschreden als een weg wordt aangelegd, dan moet je eerst bedenken wat het verkeersaanbod zal zijn over 10 jaar na ingebruikstelling. Vervolgens moet je aannames doen t.a.v. de emissies van auto's tegen die tijd en schatten wat die emissies voor consequenties hebben voor de luchtkwaliteit. Daarvoor is veel rekenwerk nodig en de uitkomsten hebben altijd een grote onzekerheidsmarge. Als je op die manier moet bewijzen dat je over 5 of 10 jaar binnen de normen blijft, vraag je echt het onmogelijke. Daarbij komt dat gegevens en modellen ook nog eens om de haverklap veranderen. Wij adviseren: houd op met zulke gedetailleerde berekeningen en hanteer vuistregels". De stichting herkent de opmerkingen van Elverding en strijdt vurig tegen het misbruik van rekenmodellen om de bevolking rond de A12 in slaap te sussen. Maar wat doet de overheid als tijdens een 'oplevertoets' blijkt dat de milieunormen niet gehaald worden maar er geen geld is voor extra maatregelen?



### Elco Brinkman roemt innovaties

In een recent interview weet ook Brinkman (voorzitter Bouwend NL) inmiddels dat: "Er zijn voldoende technische oplossingen beschikbaar om de luchtkwaliteit langs snelwegen te verbeteren. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van bepaalde soorten asfalt, het plaatsen van bepaalde schermen of de aanplant van groen". Gelukkig wordt onze stichting regelmatig door het bedrijfsleven bijgepraat over de vele technische ontwikkelingen (innovaties), zodat wij voldoende alternatieven kunnen aandragen die het verdienen om uitgezocht te worden. Maar het lijkt wel of de overheid een beetje zenuwachtig wordt van alle innovaties in het bedrijfsleven, omdat de bestuurders dit nauwelijks kunnen bijbenen. Men houdt niet zo van innovaties.



## BEGRIJPT U DIT NOG?

### De feiten

- 1986: per etmaal ca 38140 motorvoertuigen over de A12 tussen Waterberg en Velperbroek.
- 1989 wordt voor het eerst het percentage vrachtverkeer gemeten: 19%
- 1996: aantal motorvoertuigen bedraagt als 67100, een stijging van bijna 76% over 10 jaar. 19% daarvan was vrachtverkeer ( ca 1 op de 5 auto's was een vrachtwagen)
- 2006: toen reden er al 91400: al weer een toename van ruim 36 % t.o.v. 1996. 16% daarvan was vrachtverkeer ( ca 1 op de 6 auto's was een vrachtwagen)
- 2007: geteld zijn 92140 motorvoertuigen; over het percentage vrachtwagens wordt niets meer verteld.  
Conclusie: teveel toename en oude vrachtwagens, waarschijnlijk: slecht voor OTB

Edoch: In augustus 2004 publiceerde de overheid een geruststellende prognose: Op het wegvak Waterberg-Velperbroek zal de verkeersintensiteit tussen 1998-2004 maar met 18% toenemen: dat is nog *maar* 3 % per jaar; dat is toch maar mooi meegenomen! In dezelfde brochure is de overheid nog meer aan het woord: het gaat over *prognoses*: Over de periode 2005-2022 zal het verkeer met 31 % toenemen: dat is maar 1,5% per jaar. Waar maakt deze verontruste bewoner zich toch druk over? U kunt toch zien dat de intensiteit op de A12 sterk afneemt, of niet soms? Niet zeuren over de werkelijke cijfers (metingen): maatgevend zijn berekeningen (prognoses) !

### De overheid heeft zich ingedekt

Medeburgers begrijpt u er nog wat van: ziet u de verschillen al? Heeft de overheid dan niets geleerd van de door haar begane blunders uit recente verleden? Vraagt u zich ook af of regelmatige metingen dergelijke missers kunnen doen voorkomen? Ja, de overheid meet wel, maar die cijfers zijn alleen voor de statistiek en niet voor de plannen. De overheid voorspelt alleen en zonder enige garantie, want garantie is link voor ambtenaren. Als u niet met de ramen open kunt slapen, dan breken we de schermen toch weer af. Dat doen we nu ook: dan bedenken we weer iets nieuws: wij willen geen duurzame oplossing. Bovendien treffen we niet voor alle bewoners langs de A12 wat: we moeten zuinig zijn. By the way: Toen u uw huis kocht lag die A12 er toch al veel langer? U was niet bij de les! Wij hebben onze eigen veilige kadertjes; als we daar binnen blijven gebeurt ons niets. Vooruit kijken is voor ons veel te moeilijk en bovendien te risicovol. Nee, van duurzaam en toekomstgericht ontwerpen en bouwen hebben we geen kaas gegeten. Dat doen we dus niet: we zetten wel een mooi OTB in elkaar: zo doen we dat bij de overheid. En u kunt als burgers toch meedenken en bezwaar maken: houden we lekker veel werk

### De wakkere burger

Beste medeburgers: wees alert en houdt uw waakvlam brandende. Richt u zich massaal tot de door u gekozen raad: zij dienen er voor u te zijn. Laat u niet afschepen met de uitspraken: 'het past binnen het wettelijk kader' en 'het hoeft niet meer dan Raad van State proof zijn'

Ga nu niet rustig slapen als u straks nog rustig slapen wil, **maar verhef uw stem!**

Een verontruste bewoner

## Bedrijven en burgers omarmen nieuwe plan. Politiek haakt af?

De Stichting Duurzame A12 wil niet langer wachten op de trage molens van bestuurders en de politiek. We hebben genoeg van uitspraken als: "Wij hebben geen mening, wij zijn slechts uitvoerders van het beleid van de minister", "We hoeven onze plannen alleen maar Raad van State-PROOF te maken" en "Het geld klotst tegen de muren van het provinciehuis, waar moeten we het aan uitgeven?".

De Stichting Duurzame A12 is tot actie overgegaan en hebben burgers en bedrijfsleven breed achter ons gekregen met significante donaties, waardoor wij met eigen onderzoeken, onze zienswijze breed kunnen onderbouwen met harde cijfers, feiten en echte alternatieven. De onderzoeken zijn gestart, wij hoeven niet meer te wachten. In het najaar zullen wij de resultaten in de pers, maar ook via dit medium bekend maken.

Binnen de kaders van dit project gaat onze speciale dank uit naar ABT, BAM, TEIJIN ARAMID, Bouwbedrijf Veluwezoom, Franke Makelaars, Verenigingen van Eigenaren en Huurders en een groot aantal particulieren. Door de grote financiële bijdragen die wij recentelijk ontvingen kunnen wij deze studie van start laten gaan.

Mocht u in uw kennissenkring bedrijven en sympathisanten hebben die ook een bijdrage willen storten dan wijzen wij u graag op onze website waar alle administratieve gegevens staan vermeld.

## 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 vertegenwoordigt de burgers die direct aan de A12 wonen.

### 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: private partijen, politiek, bestuurders, ambtenaren, Universiteiten en HBO's, onderzoeksinstituten, banken, ziekenhuizen, actiegroeperingen, milieuorganisaties, schrijvende media / R-TV etc.

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

**Wilt u meer weten? Kijk dan regelmatig op onze web-site:**  
[www.StichtingDuurzameA12.nl](http://www.StichtingDuurzameA12.nl)

### 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.iplucht kwaliteit.nl/](http://www.iplucht kwaliteit.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)

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

## V e r s t e r k i n g   g e z o c h t   i n   d e   b r e e d t e

Het bestuur van de Stichting Duurzame A12 doet haar uiterste best om op de hoogte te blijven van de 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 ruimtelijke ontwikkelingen, 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 veel 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.

## 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.teijinamid.com](http://www.teijinamid.com)  
[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)  
[www.veluwezoomdidam.nl](http://www.veluwezoomdidam.nl)

## Betrokken Partijen:



## Steun de Stichting Duurzame A12

Wilt u dat collega's, burens, 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.



|                            |  |
|----------------------------|--|
| <b>Voldoende frankeren</b> | <b>Stichting Duurzame A12<br/>p/a Beethovenlaan 32<br/>6881 PH VELP</b>  |
|                            | Website: <a href="http://www.StichtingDuurzameA12.nl">www.StichtingDuurzameA12.nl</a> E-Mail: <a href="mailto:Bestuur@StichtingDuurzameA12.nl">Bestuur@StichtingDuurzameA12.nl</a> |
|                            | De Stichting Duurzame A12 verklaart dat de ter beschikking gestelde gegevens uitsluitend voor eigen gebruik worden aangewend.  |
|                            | Duurzame A12 te Velp.  |
|                            | Naam:  |
|                            | Adres:   |
|                            | Postcode   |
|                            | Woonplaats:  |
|                            | Telefoonnummer:  |
|                            | Email adres:   |
|                            | Ja, ik ondersteun de Stichting met een <b>donatie van € .....</b> en zal dit overmaken op <b>giro 4913423</b> ten name van de Stichting  |
|                            | Ja, ik steun de <b>Stichting Duurzame A12</b> en wil graag op de hoogste gehouden worden van de ontwikkelingen door middel van de <b>gratis digitale nieuwsbrief</b> .             |