

Aan **Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State**
Postbus 20019
2500 EA Den Haag
Vooraf per fax: 0703651380 (excl. bijlagen)
Aantekenen met ontvangstbevestiging

Kopie Mr. R. Rijpstra, Dirkzwager Advocaten en Notarissen, Arnhem
Bestuur Stichting Duurzame A12

Betreft Tracébesluit verbreding A12 Waterberg-Velperbroek

Kenmerk 01 oktober 2009-NO1009zH005
Vastgesteld(*) op 27 oktober 2009
Ter inzage gelegd 09 november 2009
(*) door de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

Referentie: TBA12-WaVe-Raad van State-SDA12-2009-12-18
Plaats en datum: Velp, Rozendaal, Arnhem, 18 december 2009

Geacht College,

In bovengenoemde kwestie bericht Stichting Duurzame A12 (hierna: 'De Stichting') u als volgt.

Inleiding

De Stichting kan zich niet verenigen met de door De Minister van Verkeer en Waterstaat aangekondigde wijze van verbreding van de A12. De Stichting is niet tegen een verbreding als zodanig. Echter, de Stichting is er van overtuigd dat deze verbreding moet worden gerealiseerd met behulp van innovatieve en duurzame oplossingen. Om die reden heeft de Stichting bij brief 5 februari 2009 een zienswijze ingediend. Een afschrift van ingediende zienswijze wordt overgelegd (**) als **bijlage 1 (als DVD)**.

Vaststelling

Op 27 oktober 2009 heeft De Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Tracébesluit A12 Waterberg – Velperbroek vastgesteld. Een kopie van dit besluit wordt overgelegd (**) als **bijlage 2(als DVD)**. Op 9 november 2009 is dit besluit ter inzage gelegd. De zienswijze van De Stichting Duurzame A12 heeft niet geleid tot het gewenste resultaat. De door de Stichting aangedragen duurzame oplossing van een lichte overkapping is – in onze optiek – ten onrechte en zonder deugdelijke motivering niet meegenomen in het vaststellingsbesluit.

Daarnaast is de verkeersprognose die in het kader van dit Tracébesluit is afgegeven door OTB A12 onnauwkeurig en onbetrouwbaar. Bovendien is er in het kader van het onderhavige besluit geen deugdelijk onderzoek verricht naar geluidseffecten en luchtkwaliteit. Het ministerie heeft aldus onzorgvuldig gehandeld, althans heeft zij niet deugdelijk gemotiveerd, en er is sprake van willekeur.

Beroep

De Stichting kan zich om bovengenoemde redenen niet verenigen met het vastgestelde Tracébesluit d.d. 27 oktober 2009, reden waarom zij bij deze - derhalve tijdig - beroep instelt bij uw college. De Stichting verzoekt uw college om haar zienswijzen als hier herhaald en ingelast te beschouwen. De Stichting verzoekt uw college hierbij tevens om haar een nadere termijn te stellen voor het aanvullen van de gronden van beroep. De Stichting voert verkennende besprekingen met een deskundig en onafhankelijk ingenieurs- en adviesbureau inzake het opstellen van een contra expertise. Aangezien dit onderzoek enige tijd in beslag zal nemen verzoekt De Stichting uw college om een ruimere termijn te gunnen dan de gebruikelijke.

REDEN WAAROM:

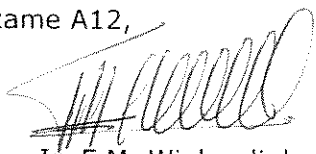
De Stichting uw college verzoekt om onder gegroundverklaring van haar beroep:

1. het bestreden besluit van De Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 oktober 2009 te vernietigen; en
2. de Minister van Verkeer en Waterstaat te veroordelen in de (proces)kosten, die De Stichting Duurzame A12 in verband met de behandeling van het beroep redelijkerwijs heeft moeten maken, en de publiekrechtelijke rechtspersoon het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan te wijzen als het orgaan dat voornoemde kosten dient te voldoen.

Graag verneemt De Stichting van uw college de nadere termijn waarbinnen zij de gronden van haar beroep kan aanvullen.

Hoogachtend,
namens de Stichting Duurzame A12,


Dr. Ir. A. Ohm
Voorzitter


Ir. F.M. Wieberdink
Secretaris


Jhr. Drs. D. Laman Trip
Voorzitter Raad van Advies

Bijlagen:

- Zienswijze Stichting Duurzame A12 op Ontwerp Tracébesluit A12 Waterberg-Velperbroek-OTB A12 **(digitaal)**;
- Tracébesluit A12 Waterberg-Velperbroek-TB A12 beiden als DVD. **(digitaal)**;
- Samenvatting van voorlopige nadere gronden met eigen bijlagen.



De weg naar een
duurzame & veilige &
leefbare omgeving

Aan **Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State**
Postbus 20019
2500 EA Den Haag
Vooraf per fax: 0703651380 (excl. bijlagen)
Aantekenen met ontvangstbevestiging

Kopie Mr. R. Rijpstra, Dirkzwager Advocaten en
Notarissen, Arnhem
Bestuur Stichting Duurzame A12

Betreft Tracébesluit verbreding A12 Waterberg-Velperbroek

Kenmerk 01 oktober 2009-NO1009zH005
Vastgesteld(*) op 27 oktober 2009
Ter inzage gelegd 09 november 2009
(*) door de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu

Referentie: TBA12-WaVe-Raad van State-SDA12-2009-12-18

Plaats en datum: Velp, Rozendaal, Arnhem, 18 december 2009

Bijlage bij Beroepschrift samenvatting van voorlopige nadere gronden

Inhoudsopgave:

Management Samenvatting	pagina 2
1. Algemeen	pagina 4
2. Doorstroming	pagina 5
3. Geluidsoverlast	pagina 6
4. Luchtverontreiniging	pagina 9
5. Sanering of aanpassing	pagina 11
6. Relevante toekomstige ontwikkelingen	pagina 11

Bijlagen:

- 1a: Ontwerp Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek deel B1 Bijlage 7, Hoofdstuk 3, Emissiecijfers
- 1b: Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek deel B1 Bijlage 7, Hoofdstuk 3, Emissiecijfers
- 2: Autonome ontwikkeling (vracht-)autoverkeer A12 - Waterberg/Velperbroek werkdag-jaargemiddelde (zuidbaan+noordbaan) 1986 - 2009 - 2025
- 3: Brief Stichting aan Tweede Kamer d.d. Referentie 2007-TK-V&W-05 4 december 2007
- 4: Verslag van de Stichting Duurzame A12, hoorzitting Vaste Commissie V&W Tweede Kamer 12 maart 2008.
- 5: Akoestische Reflectie schuine geluidschermen DGMR
- 6: RIVM rapport 609330008/2008, GGD-richtlijn medische milieukunde Luchtkwaliteit en gezondheid]

Referenties: (Niet meegezonden, op verzoek aanleverbaar)

- A: Publicatie: Kennis Instituut Mobiliteitsbeleid, oktober 2008
- B: VCP-rapport (verkeerscirculatieplan) Velp van ingenieursbureau Grontmij (i.o.v. van B&W-Rheden, mei 2008)
- C: Publicatie Gelderlander, 29 april 2009
- D: Brief minister Eurlings aan Tweede Kamer, 9 mei 2008 VENW/DGP-2008/4201
- E: Presentatie HGM-GGD Arnhem, juni 2009
- F: Artikel in Academie Nieuws 2009, Koninklijke Academie van Wetenschappen
- G: Interview P. Elverding Forum, 24 april 2008

Management Samenvatting

Algemeen

Hiermee tekenen wij als Stichting Duurzame A12 beroep aan tegen het Tracébesluit A12 Waterberg-Velperbroek zoals vermeld in onze begeleidende brief bij dit beroep. De gronden van dit beroep treft u in de brief met de bijlagen aan.

Wij verwijzen hierbij ook naar de inhoud van onze uitgebreide zienswijze die wij in februari 2009 op het Ontwerp Tracébesluit A12 Waterberg-Velperbroek bij het Inspraakpunt in Den Haag hebben ingediend en dat als digitale bijlage is bijgevoegd.

Deze zienswijze is door ruim 2000 medeburgers, die langs de A12 wonen en werken, onderschreven middels schriftelijke adhesiebetuigingen die als bijlage bij de zienswijze zijn gevoegd. Wij vertegenwoordigen de ongeveer 40.000 mensen die binnen de 600 meter zone langs de A12 wonen en werken in Arnhem, Velp en Rozendaal.

Visie duurzame verbreding A12

Wij zijn als Stichting niet tegen een verbreding, integendeel wij erkennen en onderkennen de noodzaak van een betere doorstroming op deze voor Nederland vitale internationale verkeersader, één van de drie met het grote Duitsland en Polen, twee voor ons land belangrijke handelspartners. Naar onze overtuiging is een duurzame oplossing noodzakelijk en mogelijk, hiervoor hebben wij een ontwerp, de lichte overkapping laten ontwikkelen door het gerenommeerde ingenieursbureau ABT te Velp. Een ruwe indicatieve maatschappelijke kosten baten analyse geeft vooralsnog aan dat de baten positief uitvallen. Maar door het ontbreken van middelen en tijd zijn wij niet in staat geweest om dit onderdeel in voldoende detail uit te werken. Dit achten wij ook primair een taak en verantwoordelijkheid van het bevoegde gezag dat de zorgplicht heeft voor het gezonde leefklimaat en het welzijn van haar burgers.

Verkeersprognoses

De berekende verkeersprognoses zijn onnauwkeurig, en daarmee de voorspelling van de effecten ten aanzien van geluidsbelasting en luchtverontreiniging. Keer op keer worden de prognoses van Rijkswaterstaat achterhaald door hun eigen metingen en verkeerstellingen. Een niet onbelangrijk detail is dat het aandeel zwaar en middelzwaar vrachtverkeer in relatie tot het personenverkeer zeer onzeker is of onnauwkeurig bekend is. Dit gegeven is van groot belang voor de berekening van de effecten op geluidsoverlast en luchtverontreiniging.

Rekenmodellen

De gebruikte rekenmodellen zijn wettelijk goedgekeurd maar wetenschappelijk in brede kring discutabel en produceren onnauwkeurige en onzekere rekenresultaten. Analyse van de onzekerheid en spreiding in de variabelen in de invoergegevens wijst uit dat hierdoor in het eindresultaat (zoals geluidsbelasting en luchtverontreiniging) een afwijking van 150 - 200% kan voorkomen [Bijlage 3] In geen enkel getal dat door Rijkswaterstaat in het Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek van 9 november 2009 of in de voorloper ervan het Ontwerp Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek van december 2008, is gepresenteerd komt een verantwoording van deze onnauwkeurigheden naar voren. Er wordt zelfs geen bandbreedte vermeld, hetgeen wetenschappelijk onverantwoord is. Daarentegen worden de cijferreeksen met getallen achter de komma gepresenteerd voor de jaren 2015, 2020 en zelfs 2025.

Dit wekt een schijnnaauwkeurigheid op die niet past bij de vereiste nauwgezetheid die Rijkswaterstaat voorstaat en uitstraalt. Zeker niet passend bij een dergelijk omvangrijk, kostbaar en voor de woonomgeving ingrijpend project als de voorgenomen verbreding van de A12 op bedoeld traject.

Wij zijn in staat om dit met cijfers te onderbouwen. Zo zijn er onverklaarbare grote verschillen in de rekenresultaten voor luchtkwaliteit tussen het Ontwerp Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek van december 2008 en het Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek van november 2009. [Bijlagen 1a en 1b] Meer dan 100% verschillen in de emissiecijfers, voor hetzelfde traject en met dezelfde rekenmodellen. Er wordt hiervoor geen enkele toelichting, noch verklaring gegeven. Een grove nalatigheid en onzorgvuldigheid.

Normering

Voor **geluid** worden normen gehanteerd die arbitrair zijn, want geluid is altijd subjectief. De gebruikte rekenmodellen gaan geheel voorbij aan dit aspect, en ook aan de verschillen in beleving gedurende de nachtelijke uren.

Wetenschappelijk is onderzocht en bewezen dat ook een zogenaamd relatief laag, maar voortdurend achtergrondniveau voor geluid aanleiding geeft tot opbouw van stress en slapeloosheid. Het is uit onderzoek gebleken dat geluidsoverlast, na roken, doodsoorzaak nummer twee is tengevolge van hart en vaatziekten.

Fijn stof is, volgens de specialisten van de GGD, nog steeds een ernstig onderschat gezondheidsrisico. Vanuit gezondheidsoogpunt laat zich geen veilige ondergrens vaststellen, aldus de Wereld Gezondheidsraad WHO. Mede naar aanleiding hiervan heeft de Stichting burgerinitiatieven georganiseerd ondersteund door ruim 1000 handtekeningen door bezorgde burgers. Dit heeft geleid tot een studieopdracht, verstrekt door de drie gemeenten (Rheden, Arnhem en Rozendaal) om een gezondheidsonderzoek in te stellen. Rapportage wordt verwacht in februari/maart 2010.

Het hanteren van de normen PM10 en zelfs PM2,5 voor fijn stof is dan ook ongeschikt voor de beoordeling van de gezondheidsrisico's van de uitstoot aan vervuilende componenten uit de uitlaten van het intensieve autoverkeer op de A12 en het omringende snelwegennet en onderliggende wegennet.

Peter Elverding over **normen** het volgende:

"Ik wil een einde maken aan de schijnwerkelijkheid rond de milieunormen. De Europese milieunormen (bijvoorbeeld voor fijnstof in de lucht) 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. 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 vreselijk veel rekenwerk met afschuwelijk ingewikkelde sommen 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. Dan kun je weer opnieuw beginnen. Daarom adviseren wij: houd op met zulke gedetailleerde berekeningen en hanteer vuistregels. En laten we afspreken dat de gegevens voor 2 jaar constant blijven en laat de bestuursrechter daar ook vanuit gaan. Het milieu wordt daar niet minder van, daarvoor is nu net die oplevertoets".

Maatregelenpakket

De voorgestelde maatregelen zoals tweelaags ZOAB en geluidschermen bieden onvoldoende veilige afscherming van de omwonenden tegen lawaai en helemaal geen enkele bescherming tegen de gezondheidsschadelijke uitstoot aan fijn stof en NOx. Er wonen en werken ca 40.000 mensen aan een enorme uitlaat waar binnen enkele jaren dagelijks ongeveer 100.000 motorvoertuigen passeren.

In termen van het bekende en terechte rookverbod van minister Klink van Volksgezondheid, zou dit ook een onaanvaardbare situatie zijn, immers de omwonenden zijn onvrijwillig 'meerokers' van zeer schadelijke componenten NOX en fijn stof. De Rijksoverheid is als wegbeheerder verplicht om effectieve bescherming maatregelen te treffen. Zoals een lichte overkapping met luchtzuivering. De vervuiler betaalt is het gulden principe van onze milieuwetten dus ook in dit geval.

De toe te passen geluidschermen bieden slechts een theoretische reductie van het dag en nacht doorgaande lawaai. Door de vele parameters die bij het ontstaan en de verspreiding van het geluid een rol spelen, en de unieke lokale omstandigheden is het onmogelijk goede voorspellingen te doen over de geluidsbelasting aan de woningen. Niet nu en zeker niet voor de jaren 2015, 2020 en 2025. Toch worden hierover conclusies getrokken gebaseerd op dubieuze rekenmodellen. Dit leidt tot onrechtvaardige ongelijkheden in de afweging van de consequenties voor de betrokken bewoners.

Meten=Weten

In het Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek zijn alle relevante milieu effecten ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit uitsluitend *berekend* en niet *gemeten*. Zoals in dit beroep duidelijk is gemotiveerd, zijn de rekenmodellen voor deze berekeningen wetenschappelijk discutabel en de resultaten onzeker en onbetrouwbaar.

De wetgeving biedt wel degelijk de mogelijkheid om door *metingen* de rekenresultaten te controleren. Nergens is in het Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek hiervan gebruik gemaakt. Dit getuigt van een gebrek aan zorgvuldigheid en bestuurlijke onzorgvuldigheid.

Ambitiegebrek

Het ontbreekt Rijkswaterstaat volledig aan ambitie om innovaties op het gebied van geluid en luchtkwaliteit een eerlijke kans te geven. Hiermee worden alle ontwikkelde initiatieven vanuit de Innovatieprogramma's Lucht en Geluid van Rijkswaterstaat teniet gedaan. Dit ondanks dat diverse serieuze marktpartijen verschillende goed uitgewerkte duurzame alternatieven hebben gedaan.

1. Algemeen

Wij maken bezwaar omdat in het Tracébesluit verbreding A12 Waterberg-Velperbroek zoals gepubliceerd op 09-11-2009, met bijbehorende bijlagen na zorgvuldige lezing gebleken is dat er:

1.1 **Gebrek aan transparantie van cijfers (ondoorzichtig) bestaat.**

Er zitten grote verschillen in de tabellen die in het Ontwerp Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek en het Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek worden gebruikt zonder dat daar enige motivering voor wordt gegeven. Layout-technisch ziet het er allemaal wel hetzelfde uit. De Stichting kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de burgers bewust op het verkeerde been worden gezet, hertgeen onzorgvuldig is. Zie als voorbeeld twee tabellen 3.3 en 3.4 uit Ontwerp Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Bijlage B1, Luchtkwaliteitstudie, van december 2008 respectievelijk uit Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek van 09-11-2009, Bijlage B1, Luchtkwaliteitstudie [*zie bijlage 1a en 1b*]: 100% verschil in emissiecijfers. Dit is onverklaarbaar, te meer er met dezelfde rekenmodellen en met dezelfde parameters gerekend is. Meer voorbeelden kunnen desgewenst worden aangeleverd.

1.2 **Gebrekkige en onzorgvuldige motivatie bestaat.**

1.2.1 Rijkswaterstaat stelt in haar beantwoording [racébesluit A12 Waterberg-Velperbroek Deel B3: Inspraakreacties op het Ontwerp Tracébesluit A12 Waterberg-Velperbroek] dat zij berust bij het feit dat technische en/of juridische zaken niet uitgelegd hoeven te worden aan burgers die er om vragen. Er is sprake van een motiveringsgebrek.

1.2.2 Rijkswaterstaat neemt (in maar liefst 49 gevallen van het in 1.2.1 genoemde deel B3) niet eens de moeite om te reageren en volstaat met het antwoord: '*wordt voor kennisgeving aangenomen*'. Daar is niets mis mee op het moment dat Rijkswaterstaat aan de bezwaren tegemoet komt, maar dat blijkt niet het geval te zijn. Aldus is sprake van een motiveringsgebrek. De Stichting heeft een tabel met voorbeelden, welke tabel zij later in de procedure zal inbrengen.

1.3 **Gebrekkige beschrijving in relatie tot Traject Nota MER-2001 wordt geconstateerd, dat het Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek:**

1.3.1. in strijd is met de MER omdat een goed omschreven plan(ning) voor de voorgeschreven nulmeting van geluid en luchtverontreiniging ontbreekt in het Tracébesluit;

1.3.2 de Traject Nota MER-2001 achterhaald is en niet gespecificeerd is op welke onderdelen en op welke wijze deze is getoetst aan de actuele relevante cijfers en normeringen.

1.4 **Rijkswaterstaat stelt dat zij niet bevoegd is af te wijken van het wettelijk systeem, zoals de Wet Geluidhinder en de Wet Milieubeheer en de Natuurbeschermingswet [Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Deel 3, p18/558, p25/558].**

Wij maken bezwaar tegen het feit dat Rijkswaterstaat nergens de ambitie heeft om meer te doen dan het wettelijke minimum. De door de minister van V&W opgedragen soberheid past niet bij het unieke en groene karakter van dit traject van de A12. Immers zo stelt minister Eurlings nota bene zelf (citaat): "*Indien vanuit de omgeving wensen leven om meer te doen dan wettelijk noodzakelijk is, moet dit op basis van lokale omstandigheden worden gemotiveerd*". Door dit vervolgens na te laten handelt de Minister in strijd met het vertrouwensbeginsel.

1.5 **De periode tussen het moment van terinzagelegging Ontwerp Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek en het vaststellen van het Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek bedraagt meer dan 5 maanden, zodat ex artikel 15.1 Tracéwet van deze overschrijding gemotiveerd mededeling had moeten worden gedaan aan de Staten-Generaal. Ten onrechte heeft de minister dit nagelaten, hetgeen onzorgvuldig is.**

1.6 **De inpassing van de gebiedsvisie pArk12 is onder de maat. Onduidelijk is waarom de minister keuzes heeft gemaakt waarom bepaalde aspecten van pArk12 wel meeneemt in het Tracébesluit (bijvoorbeeld de Dassentunnel) en andere aspecten niet meeneemt (bijvoorbeeld schermen aan alle kanten en een overkluizing bij De Del). Dit is onzorgvuldig, althans is er sprake van een motiveringsgebrek.**

2. Doorstroming

Wij maken bezwaar omdat het gewenste effect van de verbreding, namelijk een gegarandeerd betere doorstroming op het wegvak A12 tussen de knooppunten Waterberg en Velperbroek niét zal worden gerealiseerd. De beoogde verbeterde doorstroming zal noch op de korte termijn (2016) noch op de lange termijn (2025) worden bereikt, omdat:

2.1 **Rijkswaterstaat rekent in haar rekenmodellen met onrealistische verkeersprognoses inzake de autonome groei van de verkeersintensiteit (auto's en vrachtauto's):**

- 2.1.1 de prognoses zijn onrealistisch omdat Rijkswaterstaat rekent met een nogal optimistische trendbreuk in de groei van het verkeer. Rijkswaterstaat rekent met een jaarlijkse autonome groei (= groei zonder aanzuigende werking door de verbreding) van 1,5%, terwijl wij uitgaan van een autonome groei van 2,5%. (Extrapolatie van historische groeicijfers, gemeten door Rijkswaterstaat) Dit verschil in autonome groei leidt tot een extra toename van ca. 20.000 motorvoertuigen per etmaal in 2025 (17%), met dienovereenkomstige nadelige gevolgen voor geluid en lucht. De Stichting verwijst kortheidshalve naar de grafieken in de bijlage [bijlage 2a en 2b].
- 2.1.2 Rijkswaterstaat rekent met een groei ten gevolge van de aanzuigende werking van de verbreding van slechts 3,7% (4%) over de gehele periode 2009-2020 [Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Deel A, p13/78, tabel 1]. Rijkswaterstaat rekent dus met een 'groei-na-verbreding' van ca. 2,2% per jaar in plaats van de eerder gestelde 1,5% autonome groei [bijlage 2]. Dit is niet realistisch. In elk geval heeft Rijkswaterstaat niet deugdelijk gemotiveerd waarom zij opeens met een ander percentage rekent.
- 2.1.3 Rijkswaterstaat negeert de voorspelling van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) van de groei van het autoverkeer in de periode 2007-2012 van 11-14% [Referentie A], door eenvoudig en zonder nadere motivering te stellen dat deze niet van toepassing is op het wegvak A12-WaVe [Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Deel 3, p29/558]. Dat is onzorgvuldig;
- 2.1.4 door in het Tracébesluit voortdurend te wisselen tussen werkdag- en weekdagjaargemiddelde handelt Rijkswaterstaat ondoorzichtig en daarmee onzorgvuldig. Echter, rekenen met de motor-voertuigenintensiteit op wekdagen (hoewel toegestaan) leidt tot lagere waarden voor de geluidbelasting (L_{den}). Maar geluidsoverlast gedurende vijf werkdagen wordt voor de hinderbeleving van de burger zeker niet gecompenseerd door een stiller weekeinde [Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Deel 3, p466/558, vrg249]. Wij maken dan ook bezwaar tegen deze wijze van berekenen.

2.2 **Rijkswaterstaat rekent in haar rekenmodellen ten onrechte met een verbetering van de doorstroming op het verkeersplein Velperbroek [Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Deel 3, p28/558, vrg26], omdat:**

- 2.2.1 volgens het [Referentie B] van ingenieursbureau Grontmij (i.o.v. van B&W-Rheden, mei 2008), zal er ook na de verbreding tijdens de spitsuren een verkeersinfarct optreden op het verkeersplein Velperbroek, met nadelige gevolgen voor de doorstroming op het wegvak A12-WaVe en voor de berekende geluidsoverlast en luchtverontreiniging;
- 2.2.2 Rijkswaterstaat ten onrechte de gevolgen van een extra toestroom op de ontsluitingsweg N325 ('Pleijroute') naar het verkeersplein Velperbroek negeert, veroorzaakt door de extra rijbaan die momenteel op knooppunt Velperbroek gerealiseerd wordt vanuit de Pleijroute op de A12 richting Duiven, alsmede het feit dat de Minister/RWS momenteel een studie laat verrichten naar de verbreding van de Pleijroute naar 2x3 rijstroken. Deze feiten hebben een aanzuigende werking op het regionale verkeer. Deze feiten zijn ten onrechte door Rijkswaterstaat niet meegenomen in de rekenmodellen want Rijkswaterstaat blijft uitgaan van de 'normale' toename van slechts 1,5% per jaar op de toegangswegen [Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Deel B2, p.26]. Sterker nog, Rijkswaterstaat wekt de indruk dat zij de 'Pleijroute' in zijn geheel niet heeft meegenomen omdat deze niet staat vermeld in [Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Deel B1, bijlage 3, tabel 3]. Dit ondanks de melding van de Stadsregio Arnhem Nijmegen (SAN), dat het verkeer in de regio Arnhem-Nijmegen jaarlijks met 2-3% zal groeien en het verkeer op de Pleijroute in de periode 2009-2020 zelfs met 20-30% zal toenemen [Referentie C].

3. Geluidsoverlast

Wij maken bezwaar omdat de beoordeling van toekomstige geluidsoverlast onjuist is door:

3.1 Het gebruik van onjuiste, systematisch te lage verkeersprognoses. Meer verkeer geeft meer geluidsoverlast: uitkomsten van rekenmodellen zijn altijd afhankelijk van de uitgangspunten.

3.2 Rekenmodellen

3.2.1 Rijkswaterstaat gebruikt in brede wetenschappelijke kring betwijfelde rekenmodellen, waaruit zou blijken dat er geen geluidnormen worden overschreden. De rekenmodellen die toegepast worden zijn ontwikkeld en gevalideerd door TNO in opdracht van VROM, die deze daarna "goedgekeurd" heeft. Er is derhalve geen sprake van onafhankelijke toetsing van de juistheid van de aannamen en de toegepaste rekenmethodieken. Bovendien bestaat de input voor deze rekenmodellen uit vele parameters die ieder op zich een onnauwkeurigheid en/of onzekerheid hebben van 10 tot 20% [bijlage 3: brief Stichting aan Tweede Kamer d.d. Referentie 2007-TK-V&W-05 4 december 2007]. Met als resultaat dat de uitkomst van de rekensommen een te berekenen afwijking/fout kunnen bevatten van 150 tot 200 %. Dit is als feit nergens door Rijkswaterstaat in de rekensommen vermeld, laat staan toegelicht. De geproduceerde getallen (bijvoorbeeld geluidsbelasting in dB's en luchtvervuiling in ug/m³) worden in cijferreeksen met getallen achter de komma gepresenteerd. Dus zonder opgave van de bandbreedte of mogelijke spreiding tengevolge van de hierboven genoemde afwijkingen. Dit is dus gewoon onzorgvuldige, misleidende informatie, die zowel de verantwoordelijke bestuurders, de politieke vertegenwoordigers als ook de betrokken omwonenden op het verkeerde been hebben gezet zoals blijkt uit de discussies tijdens de behandelingen van de Ontwerp en Tracébesluit documenten. [bijlage 3: brief Stichting aan Tweede Kamer d.d. Referentie 2007-TK-V&W-05 4 december 2007];

3.2.2 Feit is dat Rijkswaterstaat in het Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek erkent dat de werkelijke geluidsbelasting zo'n 10-15 dB hoger kan liggen dan de rekenmodellen aangeven (zie bijlage Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek B2). Dit is mogelijk omdat Rijkswaterstaat voor de bepaling van de motorvoertuigenintensiteit gebruik maakt van 'weekdag-jaargemiddelden' (inclusief weekeinden) in plaats van 'werkdag-jaargemiddelden', hetgeen meer recht zou doen aan de werkelijk ervaren geluidsoverlast op de werkdagen.

3.2.3 Feit is dat de Tweede Kamer, Vaste Commissie voor Verkeer&Waterstaat, tijdens een speciale hoorzitting op 12 maart 2008 tot dezelfde conclusie kwam: Jan Hendrik Dronkers van het Directoraat Generaal voor het Personenvervoer van hetzelfde ministerie stelt dat er een permanente ontwikkeling van modellen is en dat de commissie Eilverding in april 2010 rapporteert over modellen. Voor luchtmodellen is er een onzekerheidsmarge van 40% en voor geluid 10%. [bijlage 4: verslag van de Stichting Duurzame A12] Mening van minister Eurlings zelf over Antwoord op schriftelijke kamervragen: Verkeersmodellen:

Hiermee beantwoord ik de kamervragen die uw vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat heeft opgesteld over Verkeersmodellen. [Referentie D: brief minister Eurlings aan Tweede Kamer, 9 mei 2008 VENW/DGP-2008/4201]

1. Wat zijn de voornaamste consequenties, op het gebied van de voortgang van infrastructurele projecten, van uw conclusie dat de huidige milieuwetgeving een mate van betrouwbaarheid vergt, die niet kan worden waargemaakt?

1. *Voor infrastructuurprojecten is ruimtelijke ordeningswetgeving aan milieuwetgeving gekoppeld. Dat brengt met zich mee dat de effecten van aanleg van infrastructuur worden getoetst aan precieze normen. De toekomst is echter maar tot op zekere hoogte voorspelbaar. Daarnaast hebben de modellen die worden gebruikt om de te verwachten effecten te berekenen, onzekerheidsmarges die niet aansluiten bij deze precieze normen. Dit leidt tot schijnzekerheid, discussie over de modeluitkomsten en vaak nieuwe berekeningen met alle gevolgen voor de voortgang. Daarnaast worden steeds nieuwe modelberekeningen uitgevoerd. Bijvoorbeeld omdat jaarlijks nieuwe cijfers worden vastgesteld over achtergrondconcentraties of omdat gerechtelijke uitspraken over het ene project doorwerken in andere projecten. Dit leidt tot flinke vertragingen.*

24. Welke onzekerheidsmarges zijn acceptabel voor de geschiktheid van verkeersmodellen?

24. Deze vraag is sterk gekoppeld aan het besluitvormingsproces rond nieuwe infrastructuur. De huidige werkwijze en de huidige jurisprudentie hebben ertoe geleid dat er verwacht wordt dat modellen in staat zijn een onderscheid te maken tussen 10000 vrachtauto's of 10200 vrachtauto's in 2020 op een bepaald wegvak. Een dergelijke nauwkeurigheid is onmogelijk, al was het maar vanwege de onzekerheid in de geraamde economische ontwikkelingen. Als het gaat over nut en noodzaakdiscussie van een wegverbreding of een nieuwe doorsnijding zijn de eisen anders en is minder grote precisie vereist. Een recente analyse heeft aangegeven dat de bandbreedte van de verkeersprognoses ongeveer 10 procent zal bedragen.

3.3 Rijkswaterstaat handelt in strijd met het voorzorgprincipe, de zone waarin de geluidsoverlast wordt berekend wordt begrensd op 600m (moet 1000 meter zijn: Algemene Maatregel van Bestuur, VROM, januari 2009).

3.4 dat Rijkswaterstaat geen zorgvuldig maatregelenonderzoek heeft verricht, hetgeen Rijkswaterstaat wel verplicht is omdat het hier om een reconstructie volgens de Wet Geluidhinder gaat.

In artikel 1, eerste lid, van de Wet geluidhinder (hierna: de Wgh) is bepaald dat in de wet en de daarop berustende bepalingen onder reconstructie van een weg wordt verstaan: een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd. Die grens wordt overschreden (vgl. tabel 6 Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek), zonder dat Rijkswaterstaat een zorgvuldighedsmaatregelenonderzoek heeft verricht. Daarnaast is er een zeer groot aantal woningen waarvoor de grens van geluidsverhoging van 2 dB(A) niet wordt bereikt, hetgeen naar de mening van de Stichting het gevolg is van het 'draaien aan de magische knoppen' van de rekenmodellen. Feitelijk geldt ook voor deze woningen een plicht tot een maatregelenonderzoek.

3.5 dat ten onrechte uitsluitend wordt gerekend met positieve effecten van:

3.5.1 'geluidsreducerend wegdek' na 5-7 jaar levensduur en niet met wat bijvoorbeeld de gevolgen zijn voor de akoestische reductie van het tweelaags ZOAB. Dit heeft een akoestische levensduur van 5 à 7 jaar. De geluidsberekeningen houden hier wel rekening mee stelt het Tracébesluit A12. Maar nergens wordt gemeld hoe de vervanging van het akoestisch versleten tweelaags ZOAB is voorzien. Bovendien slijt ook een geluidsreducerend wegdek gelijkmatig, zodat de geluidsreductie ook na bijvoorbeeld 3 jaar al een stuk minder is dan de geluidsreductie die dit wegdek direct na de aanleg oplevert. Dit wordt ten onrechte in het tracébesluit A12 niet meegewogen. Ten tijde van de verbreding is de bestaande ZOAB-deklaag reeds verouderd (aangelegd in 2004) en het Tracébesluit voorziet niet in een vervanging van de twee bestaande rijstroken tijdens de aanleg van de derde rijstrook (2011-2014), zoals te zien op de wegvaktekeningen [Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Deel A].

3.5.2 Rijkswaterstaat negeert het geluid van 'brullende turbomotoren' die het vermogen moeten leveren om vrachtwagens op dit wegvak over een afstand van ca. 2800 meter te laten stijgen van 16 meter (Ijssellaan) naar 64 meter NAP (Schelmseweg). Rijkswaterstaat verantwoordt dit door simpel te verwijzen naar het 'minimum-argument': "De geluidseffecten van opschakelende vrachtwagens is niet opgenomen in de rekenmodellen omdat de helling op dit wegvak slechts 2% bedraagt en een toeslag pas hoeft worden gehanteerd vanaf 3%". Wij achten dit echter in strijd met het voorzorgprincipe [Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Deel 3, p469/558]. Dit is een ernstige tekortkoming. [Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Deel A, Besluit en Toelichting, Kaartblad A]

- 3.5.3 Rijkswaterstaat vertrouwt teveel op de vermeende positieve effecten van de 'geluidabsorberende schermen' [Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Deel B2, bijlage 2.5]. Deze schermen zijn vanuit één architectuurvisie voor de gehele Rijksweg A12 ontworpen om bij te dragen aan een eenduidige uitstraling van de 'Regenboogroute' A12. Wij betwijfelen de hoogte van de absorptiefactor die door Rijkswaterstaat wordt gesteld op 80% (en dus 20% reflectie), zeker op die plekken waar slechts eenzijdig (aan één zijde van de weg) geluidsschermen zijn geplaatst. Onze twijfel wordt gevoed door een publicatie van adviesbureau DGMR, waarin wordt gesteld dat *"een geluidsscherm als absorberend beschouwd kan worden als het onder een hoek van minimaal 20° met de verticaal staat"*. De onderzijde van de nieuwe A12-schermen staan echter onder een hoek van 10°. DGMR doet in deze publicatie een voorstel voor nader onderzoek voor het gebruik van schermen op specifieke locaties. Wij vinden dat Rijkswaterstaat gebruik moet maken van bewezen absorptiegetallen of in de rekenmodellen moet rekenen met een minder optimistische geluidabsorptie [zie bijlage 5, *Akoestische Reflectie schuine geluidsschermen DGMR*]. Overigens miskent de Minister dat de transparante geluidsschermen leiden tot lichthinder, zowel voor de omwonenden als voor de natuur. Ten onrechte neemt de Minister dit aspect niet mee in het Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek.
- 3.5.4 hoe verhouden de kosten van aanleg en onderhoud zich tot een duurzame oplossing? Rijkswaterstaat is niet bereid om de kosten voor aanleg en vervanging van tweelaags ZOAB te verstrekken. Daarom maken wij noodgedwongen een raming op basis van algemeen bekende marktinformatie. Voor het desbetreffende traject van ca. 5,5 kilometer en voor tweemaal drie rijstroken plus twee vluchtstroken worden deze kosten geraamd op € 4 á 5 mln. Met een akoestische levensduur van 5 á 7 jaar betekent dit een tot en met 2025 een kostenpost van € 16 á 20 mln, waarbij we constateren dat huidige tweelaags ZOAB in 2004 is aangelegd, nu al verouderd is, maar kennelijk niet wordt vervangen, althans dit blijkt niet uit het Tracébesluit A12! Rijkswaterstaat suggereert in de regionaal verspreide brochure/folder van dat de bestaande rijbanen ook worden vervangen: maar dit is volkomen onduidelijk, in strijd met de tekeningen in het Tracébesluit en in elk geval niet deugdelijk gemotiveerd.
- 3.5.5 Rijkswaterstaat een geluidsslek creëert ter hoogte van de volkstuinen, tussen de toekomstige nieuwbouwlocatie De Del (Rozendaal) en het bedrijfsgebouw van ABT (Velp), ofwel tussen de metrering 131.320-131.450 [Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Deel A, kaartblad A]. Hier wordt ten behoeve van de automobilist (!) een houtwal aangelegd (art. 7.4 Inpassingmaatregel), teneinde hem het zicht op de rommelige volkstuinen te ontnemen. Een houtwal heeft echter geen geluidswerende functie en zal in combinatie met de nieuwe en verhoogde (7m), harde geluidsschermen aan de Arnhemse zijde, tot een aanzienlijke verhoging van de geluidsoverlast de woonwijken van Velp-Noord en Rozendaal leiden, vooral omdat dit geluidsslek midden in de hoogtestijging van de A12 ligt (zie hiervoor) en hierdoor extra zwaar wordt belast door het geluid van brullende vrachtwagenmotoren. Overigens laat de Minister ten onrechte na om aan te geven hoe hoog de houtwal wordt (misschien wel 10 meter hoog?). Dat valt uit de tekst van het Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek noch uit de bijbehorende tekening bij het Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek af te leiden. Dit is onzorgvuldig, te meer de Stichting er bij gebreke van deze gegevens er van uit moet gaan dat in de rekenmodellen de houtwal niet als input/gegeven heeft gediend, hetgeen een bevestiging is voor het feit dat de rekenmodellen onzorgvuldig zijn toegepast.

4. Luchtverontreiniging

Wij maken bezwaar omdat beoordeling toekomstige luchtverontreiniging onjuist is omdat:

- 4.1 zie onjuiste verkeersprognoses [Zie Bijlage 2], meer verkeer geeft meer vervuiling; uitkomsten van rekenmodellen zijn altijd afhankelijk van de uitgangspunten.**
- 4.2 omdat gebruik wordt gemaakt van in brede wetenschappelijke kring betwijfelde rekenmodellen, waaruit zou blijken dat er geen normen worden overschreden [Zie bijlage 4 en Referentie D]**
Bovendien zegt Pieter Elverding (oud-topman van DSM) over **normen** het volgende: *"Ik wil een einde maken aan de schijnwerkelijkheid rond de milieunormen. De Europese milieunormen (bijvoorbeeld voor fijnstof in de lucht) 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. 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 vreselijk veel rekenwerk met afschuwelijk ingewikkelde sommen 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. Dan kun je weer opnieuw beginnen. Daarom adviseren wij: houd op met zulke gedetailleerde berekeningen en hanteer vuistregels. En laten we afspreken dat de gegevens voor 2 jaar constant blijven en laat de bestuursrechter daar ook vanuit gaan. Het milieu wordt daar niet minder van, daarvoor is nu net die oplevertoets". [Referentie G]*
- 4.3 omdat de beoordeling van de luchtkwaliteit ten onrechte wordt gebaseerd op de (achterhaalde norm van de) PM10-indicator (Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek, Toelichting, Hoofdstuk 4.2)**
Wettelijke norm is geen gezondheidkundige norm Fijn stof is niet alleen schadelijk bij blootstelling aan hoge concentraties. Ook bij lage concentraties fijnstof kan gezondheidsschade ontstaan. Voor fijn stof bestaat daarom geen gezondheidkundige grenswaarde waaronder geen gezondheidseffecten optreden. De WHO heeft om deze reden lange tijd geen enkele advieswaarde voor fijn stof willen noemen. In 2005 heeft de WHO wel gezondheidkundige advieswaarden opgesteld voor fijn stof. Deze liggen beduidend lager dan de huidige wettelijke grenswaarden die in hoge mate door economische en politieke drijfveren zijn bepaald [Zie Bijlage 6: RIVM rapport 609330008/2008, GGD-richtlijn medische milieukunde Luchtkwaliteit en gezondheid]
- 4.3.1 van belang is daarbij dat het landelijke GGD standpunt is, dat PM10 ongeschikte parameter is voor beoordeling van de gezondheidseffecten in samenhang met de luchtkwaliteit rond snelwegen. [Referentie E: presentatie HGM-GGD Arnhem, juni 2009]
- 4.3.2 omdat op pag.36/78 (Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek -Toelichting) PM2,5 ten onrechte gelijk wordt geschakeld aan PM10 omdat daarom niet wordt getoetst tegen de normering voor PM2,5 (pag 36/78 van de toelichting Deel A)
- 4.3.3 omdat er daarom niet wordt geanticipeerd op onvermijdelijk strengere Europese normen voor PM2,5 (Voorzorgsprincipe, zorgvuldigheidsbeginsel)
- 4.3.4 deskundige prof Brunekreef stelt dat risico's van zeer fijn stof nog steeds worden onderschat en dat nog veel onderzoek naar de effecten ervan wordt uitgevoerd. [referentie F: Artikel in Academie Nieuws 2009, Koninklijke Academie van Wetenschappen]

4.3.5 de Gezondheidsraad stelt [zie bijlage 6] dat ...

4.3.5.1 omdat er niet wordt geanticipeerd op onvermijdelijk strengere Europese normen voor PM10 (Voorzorgsprincipe);

4.3.5.2 omdat de totale PM10-belasting = de regiobelasting (bron RIVM) + stedelijke achtergrond + (verkeersgerelateerde) piekbelasting A12 vermoedelijk wel hoger is dan de norm [Referentie E];

4.3.5.3 omdat geplande, toekomstige verbeteringen uit het NSL ten onrechte nu al worden gekapitaliseerd (er wordt een voorschot genomen op nog niet uitgevoerde, ten dele gebudgetteerde plannen. Die bovendien voor een belangrijk gedeelte een generiek karakter hebben, dus onvoldoende nauwkeurig zijn wat hun effecten betreft voor de specifieke lokale situatie rond de snelweg A12 op het bedoelde traject.

Samengevat van het NSL:

- de financiering is (nog) lang niet rond;
- de plannen leiden niet onherroepelijk tot structurele verbeteringen;
- de plannen bevatten niet in alle gevallen bewezen technologie;
- de verbeteringen ten aanzien van luchtkwaliteit worden vooraf reeds ingeboekt.

4.3.5.4 PM10 berekeningen zijn uitgevoerd op hoogte van 4m ten opzichte van 1,5 m (eis) waardoor er gunstiger waarden uit komen. [Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek *Bijlage Deel B1*] Waarom de minister hier afwijkt van de geldende wet en regelgeving wordt niet gemotiveerd.

4.4 omdat onvoldoende rekening wordt gehouden met de eisen van het besluit Gevoelige Bestemmingen van het ministerie van VROM (januari 2009). (Vorzorgsprincipe)

Voorbeeld: In het Ontwerp Tracébesluit A12 Waterberg Velperbroek van 30-12-2008 is wel geanticipeerd op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit-NSL dat pas per 01-08-2009 van kracht is geworden, maar niet op het Besluit Gevoelige Objecten van januari 2009. En ook niet op de nieuwe EU PM2,5 normering. Met andere woorden hier is sprake van "willekeur" in de interpretatie van de wetgeving.

Met andere woorden opnieuw is het voorzorgsprincipe onvoldoende wordt gehanteerd

5. Sanering of aanpassing

Wij maken bezwaar tegen de gevolgen van de ernstige geluidsoverlast waarbij tenminste 71 woningen zijn aangewezen met een verhoogde geluidsbelasting. Dit is onrechtvaardig, onrechtmatig en oneerlijk want met hogere en/of andere type geluidschermen kan deze draconische maatregel worden voorkomen. Bovendien wordt betwijfeld of er niet een duidelijk groter aantal woningen in de praktijk te maken zal krijgen met eveneens onaanvaardbare hogere geluidsbelastingen, gezien de onzekerheden en onnauwkeurigheden van de verkeersprognoses en de gebruikte rekenmodellen. Ook de gekozen geluidschermen bieden veel minder afscherpende werking dan in de modellen is voorzien [*Bijlage 5*]

Maar de effectiefste oplossing is de lichte overkapping die een geluidsreductie van 15 à 20 dB kan opleveren. Met daarenboven een sterke waardeinstijging aan onroerend goed en aan OZB inkomsten voor de gemeenten. Aldus wordt in het Tracébesluit A12 miskent dat bij het hanteren van het adagium 'sober en doelmatig om te gaan met de belastinggelden' óók moet worden gekeken naar de (financiële) gevolgen van uitgaven. Meer in het bijzonder laat Rijkswaterstaat bij het hanteren van dit adagium ten onrechte na om de hogere OZB inkomsten mee te rekenen. Het feit dat het niet Rijkswaterstaat /Rijk is die hiervan profiteert, maar de lokale overheden mag daarbij geen rol spelen. Dat betreft een interne overheidskwestie met verschillende loketten. Rijkswaterstaat /Rijk zou bovendien met de betreffende gemeenten Rozendaal, Arnhem en Rheden afspraken kunnen maken over een wijze van betaling van de extra OZB opbrengsten naar Rijkswaterstaat /Rijk. Niet gebleken is dat Rijkswaterstaat /Rijk dit aspect heeft meegenomen in het kader van haar besluitvorming om sober en doelmatig de verbreding te realiseren. Dat is onzorgvuldig.

6. Relevante toekomstige ontwikkelingen

Het effect van de A15-doortrekkingsvariant 'Regio-combi': geen doortrekking A15, wel extra verbreden ("oprekken") van Pleyroute/Pleybrug en idem 2x4 rijbanen A12, en de A50 naar 2X4 rijbanen, is ten onrechte niet meegenomen. Het extra verkeersaanbod na realisatie van 2x4 rijbanen op de A12 heeft grote gevolgen voor het milieu: Geluid en Luchtkwaliteit. Deze zijn in het Tracébesluit niet onderkend en dus niet meegenomen in de berekeningen.

NB: feit is dat de nu geplande vluchtstroken van de verbrede A12 relatief eenvoudig kunnen worden omgebouwd tot, en ingezet als spitsstrook met als resultaat ook 2x4 rijbanen. Afgaand op afspraken van medewerkers van Rijkswaterstaat zou deze optie serieus in overweging kunnen worden genomen. Als dit zo is dan maken wij bezwaar tegen deze onvolledige en onzorgvuldige planvorming.

7. Maatschappelijk en politiek draagvlak

Het duurzame voorstel voor een lichte overkapping van de Stichting heeft in de afgelopen jaren een breed maatschappelijk en politiek draagvlak verworven. De uitgebreide zienswijze die de Stichting op het Ontwerp Tracébesluit A12 Waterberg-Velperbroek in februari 2009 heeft ingediend kreeg ruim 2000 schriftelijke adhesiebetuigingen van bewoners langs de A12 in Arnhem, Velp en Rozendaal. Daarnaast zijn er ruim 200 zienswijzen op dit Ontwerp Tracébesluit ingediend. De Nota van Antwoord heeft deze slechts gedeeltelijk naar tevredenheid beantwoord. De gemeenteraden van de Arnhem, Rheden en Rozendaal hebben allen in zeer ruime meerderheid besloten om hun Colleges van B&W op te dragen alsnog schriftelijk in beroep te gaan tegen het voorliggende Tracébesluit A12 Waterberg-Velperbroek. Dit nadat de Stichting hierop met kracht van argumenten sterk had aangedrongen.

8. Conclusie

Het Tracébesluit A12 Waterberg-Velperbroek dat op 27 oktober 2009 door minister Eurlings is vastgesteld en op 09 november 2009 ter visie is gelegd, is een schoolvoorbeeld van hoe het niet moet. Zowel procedureel als inhoudelijk heeft Rijkswaterstaat hier een wanprestatie geleverd, die de toets der kritiek, hoe mild ook geformuleerd niet kan doorstaan. In onze aanvulling op dit beroepschrift zullen wij dat met feiten kunnen onderbouwen.