

Vergaderjaar 2011–2012

**29 385**

## **Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur**

**Nr. 68**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 24 april 2012

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

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 23 april 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

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

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het standpunt over de doortrekking van de A15 naar de A12 in de regio Arnhem Nijmegen. De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele nadere vragen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In het vorige schriftelijke overleg over de doortrekking van de A15 hebben de leden van de ChristenUnie-fractie gevraagd om concrete voorstellen voor meer transparantie van de (onderbouwing van de) cijfers voor dit project en voor komende projecten, zodat initiatieven uit de samenleving in een zo vroeg mogelijk stadium vergeleken kunnen worden. De minister verwijst in het eerdere schriftelijke overleg naar de nieuwe tracéwet, die voorziet in een grotere mate van participatie in de verkenningsfase waarmee voor komende projecten tegemoet zou worden gekomen aan de wens voor ruimte voor initiatieven uit de samenleving. Het ging de leden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **II Reactie van de minister**

### **Tracékeuze en proces**

*De leden van de GroenLinks-fractie uiten hun twijfels, verwijzend naar de commissie Elverding, over het draagvlak voor de door mij gemaakte keuze.*

Antwoord:

In mijn standpunt heb ik aangegeven dat het gekozen alternatief, mede wegens het beschikbare budget, de steun heeft van de provincie en stadsregio. Over de overige insprekende betrokken bestuursorganen heb ik aangegeven dat het merendeel mij adviseert, al dan niet met nadere adviezen voor de inpassing, voor een doortrekking van de A15 te kiezen. De Commissie Elverding heeft geadviseerd om eerder in het planningsproces te komen tot een ruimere participatie van betrokkenen. Dit betekent niet dat aan alle inpassingswensen van alle partijen tegemoet gekomen dient te worden. Het gekozen alternatief is in mijn optiek de beste oplossing binnen het beschikbare budget.

### **Raming**

*De leden van de D66-fractie vragen op basis van welke basisgegevens ik tot mijn tunnelraming ben gekomen en uit welk jaar deze gegevens afkomstig zijn en of ze recentelijk zijn geactualiseerd.*



Antwoord:

Voor de tunnel zijn in de verkenningsfase en in de planstudiefase achtereenvolgens berekeningen uitgevoerd door drie grote ingenieursbureaus op basis van hun eigen marktkennis. Kostenspecialisten van Rijkswaterstaat hebben deze ramingen, nog in 2011 vlak voor publicatie van de Trajectnota/MER, getoetst op de meest recente inzichten bij de bouw van grote tunnels door Rijkswaterstaat in de afgelopen jaren. Daarmee is zowel marktkennis als opdrachtgeverskennis in de ramingen vertegenwoordigd. De ramingen hebben prijspeil 2011.

*De leden van de ChristenUnie-fractie vragen, verwijzend naar de kostendaling bij de Blankenburgtunnel, waarom ik geen rekening met marktontwikkelingen heb gehouden in mijn ramingen.*

Antwoord:

Mijn standpunt is gebaseerd op ramingen die zijn gemaakt met actuele kostengegevens. Over de lagere kosten bij de Blankenburgtunnel heb ik u reeds geïnformeerd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 598, nr. 7). De raming is in eerste instantie op basis van concept cijfers met u gedeeld. Bij de toets op de kostenraming bleek dat de risicoreservering diende te worden verlaagd omdat inmiddels het ontwerp meer uitgewerkt en gedetailleerd beschikbaar was. De kostenreductie is dus geen gevolg geweest van marktontwikkelingen. De raming van de A15 is reeds voor publicatie getoetst.

*De leden van de ChristenUnie-fractie willen weten waarom ik niet in ga op de «total costs of ownership» (exploitatiekosten, LCC). Voorts vragen zij of het klopt dat tunnels op langere termijn zelfs goedkoper zijn dan bruggen.*

Antwoord:

Voor dit project is een LCC analyse uitgevoerd. Hierbij wordt ook rekening gehouden met groot onderhoud en vervangingskosten. Uit deze analyse blijkt dat een tunnel ook over de gehele levenscyclus duurder is dan een brug.

### **Alternatieve voorstellen**

*De leden van de VVD-fractie vragen wat de meerkosten, na aftrek van enkele minderkosten, zijn van de zogenaamde Combivariant 2.*

Antwoord:

De netto meerkosten van de Combivariant 2, zoals voorgesteld door de gemeente Duiven, bedragen € 60 tot 100 miljoen. Deze netto meerkosten ontstaan door vervanging van een bovengrondse kruising van de Betuweroute door een (duurdere) ondergrondse kruising van de Betuweroute en doordat het traject tussen de Betuweroute en de spoorlijn Arnhem – Duitsland verdiept moet worden uitgevoerd omdat de A15 dan beide spoorlijnen verdiept kruist. De minderkosten voor de aardgastransportleiding zijn in dit bedrag verwerkt.

*De leden van de PvdA-fractie vragen of ik het met hen eens ben dat de tracévoorkeur van de gemeenten veel positiever uitpakt voor de inwoners van Groessen en dat de voorgestelde verdiepte ligging vanaf Groessen voor de inwoners van Duiven en Zevenaar veel positiever uitpakt.*

Antwoord:

Het gekozen alternatief zal overal aan de wettelijke milieu- en omgevingsvereisten voldoen. Een zuidelijke ligging tot aan Groessen is positiever voor de inwoners van Groessen dan een noordelijke. Daar staat tegenover dat het tegengestelde geldt voor het buurtschap Boerenhoek in de

gemeente Lingewaard. Ook is de uitstraling van een zuidelijke ligging en daarmee het vereiste maatregelenpakket voor natuur groter vanwege de ligging dichterbij het kwetsbare deel van het Rijnstrangengebied. Dankzij de aanzienlijk bijdrage van de provincie van € 360 miljoen voor het totale project is een halfverdiepte ligging (-3 meter) tussen Duiven en Zevenaar mogelijk gemaakt. Uiteraard is een verdiepte ligging (-6 meter) nog positiever. Voor een dergelijke oplossing ontbreekt echter het budget.

*De leden van de PvdA-fractie vragen naar de extra kosten, voor zowel de optie met tunnel als de optie met brug, die gepaard gaan met de door de gemeenten gewenste ligging.*

Antwoord:

De meerkosten van het door de gemeenten gewenste tracé met alle daarbij door de gemeenten gevraagde extra inpassingen, waaronder een tunnel en een volledige verdiepte ligging van de kruising met de spoorlijn Arnhem – Duitsland tot aan de A12, bedraagt meerdere honderden miljoenen euro's. Ook met een brug zijn de meerkosten nog aanzienlijk en komen deze uit boven de € 100 miljoen vanwege het tracé van combinatievariant 2 (€ 60–100 miljoen) gecombineerd met een geheel verdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar van de spoorlijn tot aan de A12.

*Voorts vragen de leden van de PvdA-fractie welke kosten worden bespaard omdat het tracé van de gemeenten op onderdelen ook budgettaire voordelen met zich meebrengt ten opzichte van mijn voorkeurstracé.*

Antwoord:

Er kan bespaard worden op de zogenaamde pergola-constructie waar de A15 de Betuweroute bovenlangs kruist. Deze constructie wordt in het voorstel van de gemeenten echter vervangen door een duurdere onderdoorgang oostelijk gelegen van het Pannerdensch Kanaal. Deze meer- en minderkosten zijn verwerkt in het antwoord op de voorgaande vraag. Per saldo is er dus geen budgettair voordeel.

*De leden van de PvdA-fractie vragen met verwijzing naar de commissie Elverding, welke zwaarwegende redenen ik hanteer om het breed gedragen alternatief van de expertgroep niet verder in ogenschouw te willen nemen.*

Antwoord:

In mijn reactie op de eerste inbreng van dit schriftelijk overleg en in de daarbij aan u beschikbaar gestelde informatie heb ik aangegeven dat ik de wensen van de gemeenten begrijp, maar dat ik geen aanleiding zie om te veronderstellen dat het voorstel van de expertgroep binnen het taakstellend budget gerealiseerd kan worden. De aan uw Kamer toegezonden door Rijkswaterstaat uitgevoerde analyse van de raming van de expertgroep laat immers zien dat deze raming onvolledig en te rooskleurig is. Het gekozen alternatief is in mijn optiek de beste oplossing binnen het beschikbare budget en heeft ook de steun van de provincie en stadsregio.

*De leden van de PvdA-fractie vragen of er mogelijkheden zijn voor ontwerptimalisaties voor de tunnelvariant, zoals deze door de expertgroep is gepresenteerd en voor de variant die ik voor ogen had in een eerder stadium. Dit mede ingegeven door de kostenreductie die bij de Blankenburgtunnel gerealiseerd is door ontwerptimalisaties.*

Antwoord:

De bedoelde tunnelvariant van de expertgroep is te optimaliseren door de tunnel te verkorten tot de lengte welke ook voorzien is in de tunnelvariant

in de TN/MER. Deze tunnelvariant zoals gepresenteerd in de Trajectnota/MER, kent een kostenverschil van € 210 miljoen met een brug, en is reeds sober en doelmatig ontworpen. Ik zie dan ook geen grote ontwerptimalisaties hiervoor.

Over de lagere kosten bij de Blankenburgtunnel heb ik u reeds geïnformeerd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 32 598, nr. 7). De raming is in eerste instantie op basis van concept cijfers met u gedeeld. Bij de toets op de kostenraming bleek dat de risicoreservering diende te worden verlaagd omdat inmiddels het ontwerp meer uitgewerkt en gedetailleerd beschikbaar was. De kostenreductie is dus geen gevolg geweest van ontwerptimalisaties. De raming van de A15 is reeds voor publicatie getoetst.

*De leden van de PvdA-fractie vragen of het klopt dat het tracé van de tunnel van de expertgroep niet hetzelfde tracé is, als die ik voor ogen heb. Voorts willen deze leden weten of klopt dat daarom niet kan worden gesteld dat er absoluut kabels en leidingen verlegd dienen te worden.*

Antwoord:

Het klopt dat de expertgroep een ander tracé voor ogen heeft dan die van de doortrekking Noord. Het tracé van de expertgroep komt overeen met die van de combinatievariant 2. De voor de Trajectnota/MER gemaakte ontwerpen en een analyse van de ligging van kabels en leidingen in het gebied leren dat bij elk denkbaar tracé, op maaiveld of (half)verdiept, grote gasleidingen verlegd moeten worden.

*De leden van de PvdA-fractie vragen wat de kosten zijn die ten onrechte buiten de raming van de expertgroep zijn gehouden, maar die ook niet in de raming van het voorkeurstracé zijn meegenomen.*

Antwoord:

De ten onrechte buiten de raming van de expertgroep gelaten kosten, waaronder een post voor grote kabels en leidingen, opslag voor BTW en diverse deelposten voor het onderdeel wegen, zijn naar voren gekomen in een vergelijking met de raming van Rijkswaterstaat. Deze kosten zijn wel in de raming van het voorkeurstracé opgenomen. Een volledige opsomming van deze kosten kunt u vinden in de aan uw Kamer toegezonden analyse door Rijkswaterstaat van de raming van de expertgroep.

*De leden van de PvdA-fractie vragen wat de eigenschappen waren van de tunnel die door een marktpartij in een eerder stadium is geraamd. Zij willen weten of klopt het dat het een tunnel betrof die liep van Bommel tot aan Oud-Dijk.*

Antwoord:

Het klopt dat dit voorstel van Strukton een volledige ondertunneling van de A15 van Bommel tot aan knooppunt Oud-Dijk op de A12 betrof. Verder was deze tunnel technisch gezien vergelijkbaar met die uit de Trajectnota/MER.

*De leden van de CDA-fractie willen weten over welke concrete inpassingmaatregelen nagedacht wordt en welke rechten de gemeente heeft bij het bepalen van de ligging van de weg. Ook vragen deze leden of ik rekening houdt met andere tracéalternatieven en wat ik ga doen om de zorgen van de inwoners van Groessen weg te nemen.*

Antwoord:

Ik heb in mijn standpunt reeds aangegeven naar de inpassing bij Groessen te kijken. Natuurlijk wordt de gemeente hier bij betrokken. Ik ben op 16 april jongstleden op bezoek geweest bij de wijk Diesfeldt. In het

huidige ontwerp is ter plekke reeds een half verdiepte ligging (-3 meter) voorzien. Rijkswaterstaat zal onderzoeken hoe de ligging bij Groessen verder verbeterd kan worden. Zo kan gedacht worden aan het opschuiven van het tracé wat meer van de woonwijk Diesfeldt af. Hierbij geldt de randvoorwaarde dat de oplossing binnen het beschikbare budget gerealiseerd moet kunnen worden. Een volledig ander tracé is daarmee niet mogelijk.

*De leden van de CDA-fractie willen weten waarom combivariant 2 is afgefallen als alternatief.*

Antwoord:

Combivariant 2 zoals opgenomen in de Trajectnota/MER, en zoals voorgesteld door de gemeente Duiven afzonderlijk, kan niet binnen het taakstellend budget gerealiseerd worden en legt meer druk op het buurtschap Boerenhoek. De meerkosten van deze variant bedragen € 60 tot 100 miljoen. De combinatievariant 2 met extra inpassing zoals voorgesteld door de gemeenten Zevenaar, Duiven en Lingewaard gezamenlijk, heeft meerkosten die nog enkele honderden miljoenen hoger liggen. Dit vanwege de hiervoor genoemde meerkosten van het tracé, een tunnel en een geheel verdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar van het spoor tot aan de A12.

*De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe ik de transparantie over cijfers wil vergroten. Ook vragen deze leden in hoeverre er op dit moment nu een gedeelde visie is met de adviesgroep Lingewaard over de verschillende kostenposten.*

Antwoord:

Mijn doel is om de informatie op basis waarvan ik mijn keuzes maak inzichtelijk te maken. Daartoe heb ik voor dit project een uitgebreide Trajectnota/MER met diverse deelrapporten gepubliceerd. De ramingsgegevens en kostprijsgegevens van Rijkswaterstaat kan ik niet openbaar maken omdat dit aanbestedingsgevoelige informatie betreft. Dit is specialistisch werk. Het gesprek tussen de adviesgroep Lingewaard en Rijkswaterstaat heeft voor zover mij bekend niet tot een gedeelde visie geleid. Het reeds aan u toegezonden verslag geeft de visies en de verschillen daarin weer.

*De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het met hen eens ben dat het tunnelvoorstel van de expertgroep een optimalisatie ten aanzien van het verleggen van grote kabels en leidingen is waardoor per saldo zelfs een langere tunnel niet duurder is. Zij vragen tevens waarom ik deze en andere optimalisaties niet heb toegepast.*

Antwoord:

De expertgroep doet een voorstel voor een tunnel met een tracéligging die overeenkomt met die van combinatievariant 2. Vanwege deze tracékeuze kan bespaard worden op het verleggen van grote kabels en leidingen bij Groessen. Een brug of tunnel heeft hier geen invloed op. In het voorstel van de expertgroep dienen echter wel, net als in het gekozen alternatief, tussen Duiven en Zevenaar kabels en leidingen verlegd te worden. Ik heb gekozen voor de doortrekking noord omdat dit het enige alternatief is dat binnen het taakstellend budget gerealiseerd kan worden. Bij deze doortrekking noord is vanwege het tracé geen sprake van de genoemde optimalisatie bij Groessen.

*De leden van de ChristenUnie-fractie vragen mij om de kosten te specificeren, die in de raming van de expertgroep ontbreken. Deze vraag stellen zij omdat zij de indruk hebben dat het hier om relatief geringe kosten gaat die grotendeels vallen binnen de onzekerheidsmarges.*

Antwoord:

In de aan u verstrekte door Rijkswaterstaat uitgevoerde analyse van het voorstel van de expertgroep is een opsomming gegeven van de ontbrekende en te laag ingeschatte kostenposten. De belangrijkste tekortkomingen zijn: een ontbrekende post voor grote kabels en leidingen, onderschatting van de tunnelkosten, onvolledige en te lage kosten voor het onderdeel wegen en ontbrekende BTW. Dit zijn aanzienlijke meerkosten. Het toevoegen van deze met zekerheid optredende kostenposten aan een raming behoort niet thuis in de onzekerheidsmarges en leidt per definitie tot een hogere raming.

*De leden van de ChristenUnie-fractie vragen mij of ik in mijn analyse van ontbrekende posten in de raming van de expertgroep ook kosten opvoer die evenmin in mijn raming zijn meegenomen, zoals kosten voor flora, fauna en landschap. Voorts willen deze leden weten of het klopt dat in de berekening van de expertgroep ook kostenposten zijn opgenomen die te hoog zijn ingeschat, omdat de expertgroep een zeer conservatieve berekening heeft willen maken.*

Antwoord:

De kosten voor flora, fauna en landschap zijn opgenomen in mijn ramingen. Rijkswaterstaat heeft in haar analyse van de raming van de expertgroep geen zeer conservatief ingeschatte kostenposten gevonden.

*De leden van de ChristenUnie-fractie willen weten of, in mijn antwoord waarin ik aangeef dat de afgelopen jaren één maal een marktpartij zich met een tunneloplossing heeft gemeld, wordt bedoeld op een berekening van Strukton. Ook vragen zij of deze berekening betrekking had op een totale ondertunneling van het tracé vanaf Bommel tot aan Ouddijk. Voorts vragen deze leden of deze Strukton-raming op geen enkele wijze te vergelijken is met de berekening van de expertgroep.*

Antwoord:

Er wordt inderdaad bedoeld op het voorstel van Strukton. Het klopt dat de totale raming van dit voorstel, met een totale ondertunneling, geen goede vergelijking is met die van de groep Lingewaard. Het voorbeeld is enkel genoemd om aan te geven dat er één keer eerder een voorstel door de markt is gedaan en dat dit voorstel ver buiten budget lag. In relatie tot het voorstel van Lingewaard is de prijs per strekkende meter tunnel van Strukton echter wel degelijk bruikbaar vergelijkingsmateriaal. De door Strukton gehanteerde prijs geeft immers geen aanleiding om een lagere prijs per meter te veronderstellen dan die door mij gehanteerd. Dit kan gezien worden als een extra indicatie dat de prijs per meter van expertgroep te laag is.

## **Natuur en MER**

*De leden van de PvdA-fractie willen weten of het ontbreken van de cumulatieve effectzone in de milieueffectrapportage mede is ingegeven door kennisleemte.*

Antwoord:

Kennisleemte is geen oorzaak voor het ontbreken van een duidelijke cumulatieve effectzone. Er is gekozen voor een methodiek waarbij de effecten per aspect zijn berekend en in afzonderlijke contouren zijn

gepresenteerd en vervolgens in een cumulatieve eindscore per gebied zijn weergegeven. Dit is een voor deze projectfase gebruikelijke methode voor het bepalen van cumulatieve effecten. De Commissie voor de milieueffectrapportage ziet graag een detaillering op dit onderdeel die naar mijn mening niet aansluit bij de beoordeling op planniveau die op basis van de Richtlijnen voor het MER is uitgevoerd. De adviezen van de Commissie op dit onderdeel zullen in de passende beoordeling bij het ontwerp tracébesluit (volgende fase) verwerkt worden.

*De leden van ChristenUnie-fractie vragen voorts waarom er geen rekening is gehouden met cumulatieve effecten en benoemen in dit kader een voorgenomen grootschalige ontzanding nabij Huissen die mogelijk de negatieve effecten op het Natura2000-gebied Gelderse Poort zal vergroten.*

Antwoord:

Met de grootschalige ontzanding wordt mogelijk gedoeld op het project van de stichting Huissense Waarden. Dit project is al opgenomen in de autonome situatie van het uitgevoerde natuuronderzoek. Rijkswaterstaat heeft een goede afstemming met deze stichting. Er wordt gezamenlijk bezien of juist in het kader van de voorziene natuurontwikkeling in dit project mitigerende maatregelen voor de A15 te realiseren zijn.

*De leden van de PvdA-, D66-, GroenLinks en ChristenUnie-fracties vragen waarop ik mijn vertrouwen baseer dat ik voldoende budget heb gereserveerd voor natuurcompensatie en mitigerende maatregelen. De leden van de GroenLinks-fractie wijzen hierbij op het feit dat de stilste variant van een brug nog hoorbaar is. De leden van de PvdA-fractie vragen voorts om een nadere onderbouwing van deze bedragen en vragen welk potentieel financieel risico ik neem. Ook vragen de leden van de PvdA-fractie of ik het met hen eens ben dat een degelijke inschatting van alle kosten en baten noodzakelijk is voor een weloverwogen besluit.*

Antwoord:

Een brug hoeft niet geluidloos te zijn om te kunnen voldoen aan de Natura2000-wetgeving. Ik baseer mij op de inschattingen die in paragraaf 7.3 van de Trajectnota/MER zijn gemaakt van de mogelijkheden voor mitigatie. Voor mitigatie zijn in de raming, die ik u reeds vertrouwelijk beschikbaar heb gesteld, bedragen opgenomen. Dit betreft een drietal posten: een vast bedrag voor geluidmaatregelen die de geluidbelasting vergaand terugdringen, een reserve bedrag voor kleinere maatregelen en een opslagpercentage over de totale bouwsom voor overige compenserende maatregelen. De kosten en baten hiervan zijn dus reeds meegenomen in mijn standpunt.

*De leden van de ChristenUnie-fractie geven voorts aan dat met betrekking tot geluid slechts de 47 decibelcontour is meegenomen en niet de 43 decibelcontour. Zij stellen dat daarom niet met zekerheid kan worden gesteld dat met betrekking tot geluid er geen significant effect optreedt op de kwalificerende soorten.*

Antwoord:

De mee te nemen contour is afhankelijk van de doelsoorten waarop uiteindelijk getoetst moet worden. Op grond van de huidige soorteninformatie is een 47 decibelcontour afdoende. Indien uit de passende beoordeling bij het ontwerp tracébesluit (volgende fase van het project) blijkt dat een verdere decibelreductie nodig is dan zal deze worden gerealiseerd met de benoemde geluidsschermen en dubbellaags ZOAB en eventueel met aanvullende mitigerende maatregelen.

*De leden van de D66-fractie vragen wat er gebeurt als er toch wel resteffecten optreden en of ik kan aangeven de eventuele consequenties van een ADC-afweging zijn.*

Mocht uit de passende beoordeling op planniveau blijken, wat ik niet verwacht, dat significante effecten ook na mitigatie niet uit te sluiten zijn dan is een ADC-afweging nodig.

In een ADC-toets wordt de vraag beantwoord of er alternatieven voor de gekozen oplossing zijn, er dwingende redenen van groot openbaar belang met de gekozen oplossing gediend zijn en of de negatieve gevolgen gecompenseerd kunnen worden. In algemene zin geldt dat deze toets tot de conclusie kan leiden dat gekozen voorkeursalternatief vastgesteld kan worden. De andere mogelijkheid is dat dit niet het geval is. In dit laatste geval kan dit er toe leiden dat een ander alternatief, afhankelijk van de financiële mogelijkheden, in een (ontwerp) tracébesluit uitgewerkt zal worden.

*De leden van de PvdA-fractie vragen welk nut het heeft om nu geen grondige onderbouwing te geven van de kosten die gepaard gaan met het compenseren van de effecten op natuur en leefomgeving terwijl deze onderbouwing wel noodzakelijk wordt geacht in de volgende fase: het ontwerp tracébesluit.*

Antwoord:

Het is in de planvorming van infrastructuur, zoals ook beschreven in het MIRT-spelregelkader, de gebruikelijke werkwijze om van relatief grof naar relatief fijn te werken. Per fase wordt een raming van de kosten gemaakt die steeds gedetailleerder met een steeds kleinere bandbreedte wordt. Ik heb aangegeven dat in de volgende fase, die van het ontwerp tracébesluit, een passende beoordeling op projectniveau wordt uitgevoerd. Dat is een meer gedetailleerde beschouwing van de reeds op planniveau benoemde mogelijke significante effecten op de natuur en de benodigde maatregelen om deze effecten te mitigeren. Voor deze maatregelen is op een niveau passend bij de huidige fase reeds budget gereserveerd (zie eerder antwoord).

*De leden van de D66-fractie zouden graag vernemen waarom de tunnelvariant niet als alternatief is opgenomen, zoals geadviseerd door de Commissie voor de milieueffectrapportage. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe op deze manier de effecten van tunnel en brug volwaardig onderling vergelijkbaar zijn.*

Antwoord:

In de praktijk verschillen alternatieven van elkaar door een andere tracéligging en een ander verkeerskundig oplossend vermogen. De tunnel heeft dezelfde tracéligging en verkeerseffecten als de doortrekking noord of zuid met brug. Om deze reden is er voor gekozen om de tunnel als variant binnen de doortrekking noord en zuid te presenteren. Ook in de bestuurlijke afspraken uit 2006 en de Richtlijnen voor het MER is de tunnel als variant benoemd. Tunnel en brug zijn beide volledig onderzocht en doorgerekend. De verschillen in milieu-effecten die er zijn tussen tunnel en brug zijn in hoofdstuk 6 van de Trajectnota/MER overzichtelijk naast elkaar gepresenteerd.

*De leden van de GroenLinks-fractie willen weten of ik de extra kosten van een tunnel heb afgewogen tegen de extra tijd die een juridische procedure kost.*

Antwoord:

Bij een project als dit is het, ongeacht het gekozen tracé, niet ongebruikelijk dat tegen het tracébesluit beroep wordt aangetekend met daaropvolgend, via een zitting, een uitspraak door de Raad van State. Een afweging tussen de € 210 miljoen meerkosten voor een tunnel en het voorkomen van een juridische procedure heb ik ook daarom niet gemaakt.

### **Betuweroute**

*De leden van de GroenLinks-fractie vragen mij om in te gaan op het argument dat de investering voor een tunnel in de Betuweroute ongedaan gemaakt wordt door nu een brug aan te leggen.*

Antwoord:

Zoals ik reeds in mijn standpunt heb aangegeven is de keuze voor een tunnel in de Betuweroute destijds gemaakt. Ik moet nu een afweging maken en heb daarbij te maken met de huidige budgettaire kaders van mijn begroting en het taakstellend budget voor dit project. Een tunnel kan daarbinnen niet bekostigd worden. De Trajectnota/MER geeft mij voldoende vertrouwen dat een brug ook kan binnen de Natura2000-regels. Voor mij is het doorslaggevend dat we met de doortrekking van de A15 de bereikbaarheid en economie van de regio en Nederland de gewenste impuls kunnen geven.

*Voorts vragen de leden van de GroenLinks-fractie of ik kan ingaan op het argument dat het kostenverschil tussen een brug en een tunnel veel kleiner is geworden. Hierdoor zou het volgens deze leden ook in economisch krappere tijden veel rendabeler geworden zijn voor een tunnel te kiezen dan indertijd.*

Antwoord:

Mijn standpunt is gebaseerd op het meest actuele kostenverschil (€ 210 miljoen) tussen een brug en een tunnel. Historische prijsontwikkelingen zijn hier al in verwerkt.

*De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoeveel extra geld in 1995 nodig was voor de realisatie van een tunnel in de Betuweroute in plaats van een brug. Voort vragen deze leden of het klopt dat in 1995 slechts een beperkt budget van zeventien miljoen gulden (betaald door de provincie Gelderland) beschikbaar was en dat ook met dit beperkte extra budget het toen al mogelijk was om – in plaats van een brug – een tunnel aan te leggen.*

Antwoord:

Uit de kamerstukken van destijds blijkt dat de meerkosten van een tunnel tegen prijzen van toen werden ingeschat op 250 miljoen gulden. Voor dekking van deze meerkosten zijn door uw Kamer verschillende besparingsmogelijkheden op ondermeer landschappelijke inpassing elders langs het tracé aangedragen. Het uiteindelijk resterende tekort van 17 miljoen gulden is gedekt door de provincie Gelderland

### **Marktbenadering**

*De leden van de PvdA-fractie willen weten waar ik een open aanbesteding wel opportuun vindt en vragen hierbij de afspraken die in het coalitieakkoord van de provincie zijn gemaakt te betrekken.*

Antwoord:

De meerkosten van een tunnel bedragen € 210 miljoen en zijn daarmee 28% hoger dan de kosten van het door mij gekozen alternatief met brug.



Met een dermate groot kostenverschil kan Rijkswaterstaat geen realistische uitvraag in de markt doen. Een dubbele uitvraag zou wel opportuun zijn indien er reëel zicht is op een aanbidding binnen beschikbaar budget. Overigens stelt het coalitieakkoord van de provincie Gelderland dat wanneer de meerkosten voor een tunnel minder dan 10% van de totale kosten bedragen het college dan tot een nadere afweging zal komen.

*De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom er geen sprake is van een realistische uitvraag wanneer een dubbele uitvraag gedaan zou worden. Ze verwijzen hierbij naar het feit dat een brug in ieder geval realistisch is.*

Antwoord:

De raming van de tunnelvariant ligt zo ver (€ 210 miljoen) boven die van de brug dat het niet realistisch is om te verwachten dat deze binnen het taakstellend budget gerealiseerd kan worden. Daarmee kan ik de extra onderzoekswerkzaamheden, -kosten en doorlooptijd bij een open aanbesteding niet rechtvaardigen.

*De leden van de ChristenUnie-fractie willen weten of de vertraging van een dubbele uitvraag net zo groot geweest zou zijn als van het begin hiervoor gekozen zou zijn. Zij stellen hierbij dat een eventuele vertraging, als gevolg van een dubbele uitvraag of de keuze van een tunnel, uiteindelijk is veroorzaakt door de minister en niet de Kamer kan worden verweten. Voorts vragen deze leden hoe ik discussies over vertraging, die afleiden van de te maken ruimtelijke keuzes, in de toekomst wil voorkomen.*

Antwoord:

Ik zie het als mijn verantwoordelijkheid om in het kader van Sneller & Beter daar waar mogelijk doorlooptijden te verkorten. Daarbij hoort uiteraard een goed proces met inspraak voor burgers, advies door andere overheden en dialoog met de Kamer. Om de beoogde mijlpalen te kunnen halen is de voorbereiding van de aanbesteding in een vroeg stadium gestart. In lijn met Sneller & Beter heb ik na mijn voorlopige voorkeur en bijbehorende bestuurlijke afspraken met de provincie en stadsregio van 22 juni 2011 ingezet op de voorbereiding van de aanbesteding van een brug. Als direct voor een dubbele uitvraag gekozen zou zijn dan zou de benoemde anderhalf jaar extra doorlooptijd een jaar zijn. Een dubbele uitvraag is ingewikkelder en vraagt hoe dan ook een langere voorbereiding en doorlooptijd. Bovendien zijn de kosten van een open aanbesteding hoger.

### **Overige punten**

*De leden van de VVD-fractie vragen of het mogelijk is om de brug over het Pannerdensch Kanaal ook geschikt te maken voor fietsers.*

Antwoord:

In mijn standpunt heb ik aangegeven dat bij het opstellen van het ontwerp tracébesluit onderzoek gedaan wordt naar de financiële haalbaarheid van een fietsverbinding op de brug over het Pannerdensch Kanaal. Dit onderzoek zal naar verwachting voor dit najaar worden afgerond wanneer vervolgens met de provincie afspraken worden gemaakt over de invulling van de € 55 miljoen voor extra inpassing.

*De leden van de VVD-fractie willen weten wat, naast het eventueel openhouden van de A12-aansluiting De Griethse Poort, de mogelijkheden zijn voor aanvullende maatregelen om de gevolgen van het laten*

*vervallen van deze aansluiting te compenseren. Ook vragen zij of naar de betrokkenheid van de provincie en betreffende gemeenten.*

Antwoord:

De verdere uitwerking van de aansluitingen op het onderliggend wegennet is, mede op advies van de provincie Gelderland en gemeente Zevenaar, een aandachtspunt voor de volgende projectfase. Conform mijn toezegging in het standpunt zal in de komende fase van het ontwerp tracébesluit nader overleg tussen Rijkswaterstaat en de gemeente en provincie plaatsvinden over mogelijk aanvullende maatregelen.

*De leden van de D66-fractie willen graag een toelichting op de recent verschenen, ideeënschets over inpassing van de A15 en stellen daarbij vragen over de vormgeving, lengte en hoogte van de brug.*

Antwoord:

Ik heb gemerkt dat er in de media een plaatje van een brug is verschenen. Dat is in ieder geval niet een ideeënschets van mij. Wel is er in opdracht van Rijkswaterstaat door een landschapsarchitectenbureau een eerste gedachtevorming op papier gezet. Deze is in een nu nog lopend proces ambtelijk gedeeld met de gemeente Lingewaard. Dit om te komen tot een goede vormgeving van de brug. Er zullen ongetwijfeld door diverse partijen nog vele plaatjes gemaakt worden maar het volgende is reeds zeker. In het voorkeurstracé is sprake van een brug van ongeveer 2 kilometer lang. Het wegdek van een brug rust doorgaans op pijlers. Een brug van een dergelijke lengte zal altijd gebruik moeten maken van pijlers. De exacte vormgeving zal uitgewerkt worden door marktpartijen. De hoogte van de brug wordt bepaald in het ontwerp tracébesluit maar zal tenminste op voldoende doorvaarthoogte (9,10 meter) voor de scheepvaart op het Pannerdensch kanaal liggen. De hoogte zal daardoor en zal dus boven de vaargeul ongeveer 13 meter moeten bedragen ten opzichte van het omliggende terrein achter de dijken. Dat is vergelijkbaar met andere rivierbruggen in Nederland.

*De leden van de GroenLinks fractie willen graag weten waar het empirisch onderzoek heeft plaatsgevonden waarop de verkeersmodelberekeningen voor de tolopbrengsten gebaseerd zijn. Zij wijzen hierbij op het gegeven dat in Nederland niet of nauwelijks ervaring is opgedaan met tolheffing.*

Antwoord:

Het is inderdaad niet mogelijk om op basis van recente Nederlandse gegevens te meten hoe gereageerd wordt op tolheffing. De in het verkeersmodel NRM opgenomen verbanden tussen kosten en verplaatsingsgedrag zijn gebaseerd op waargenomen keuzegedrag (Onderzoek VerplaatsingsGedrag) op basis van andere soorten verplaatsingskosten als brandstofkosten, overige variabele kosten (zakelijk verkeer) en de op OV-tarieven gebaseerde kosten (openbaar vervoer). Daarnaast is voor autobestuurders in het geval van tol een afweging te maken tussen extra reistijd of tol betalen voor een kortere reistijd. De standaard methode voor die afweging in de verkeersmodellen is om gebruik te maken van de zogeheten reistijdwaardering (hoeveel euro heeft men over om extra reistijd te vermijden). Deze reistijdwaarderingen zijn ook gebaseerd op empirisch onderzoek.