

Den Haag, 6 april 2009

Naar aanleiding van de brief die de Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen (VBMM) aan de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft gezonden en uw daarop volgende bovenvermelde brief, bericht ik u het volgende.

**Wegaanpassingsbesluit A 12**

Volgens de huidige planning zal in de tweede helft van 2009 het wegaanpassingsbesluit (WAB) voor het project A12 Utrecht-Maarsbergen worden gepubliceerd. Dit spoedwetproject heeft als doel om door middel van een in de wet vastgelegde wegverbreding de doorstroming op de A12 te verbeteren. Zoals u zult begrijpen duurt de besluitvorming over dit project mij veel te lang. Het ontwerp-wegaanpassingsbesluit van dit project is gepubliceerd in 2004. Daarna is het project een aantal malen vertraagd ten gevolge van de problematiek met luchtkwaliteit, net als nagenoeg het gehele aanlegprogramma. Hierover is de Tweede Kamer geïnformeerd met de Voortgangsrapportages Tracéwet en Spoedwet wegverbreding. Door de ontstane vertraging in het project is het noodzakelijk gebleken om naast het luchtonderzoek ook een aantal andere onderzoeken te vernieuwen. Om nu tempo te kunnen maken heb ik dit project ondergebracht in de spoedaanpak. Zoals gezegd wil ik nog in 2009 het wegaanpassingsbesluit nemen en deze kabinetsperiode starten met de uitvoering.

Ter onderbouwing van het wegaanpassingsbesluit worden de milieu-onderzoeken (zoals luchtkwaliteit en geluidhinder) van de wegaanpassing op de A12 geactualiseerd. Op basis daarvan wordt bepaald welke maatregelen, zoals geluidsmaatregelen, in het WAB worden opgenomen. De betreffende onderzoeksrapporten zullen bij het wegaanpassingsbesluit ter inzage worden gelegd en aan de reeds bestaande MER worden toegevoegd.

**Spoorwegonderdoorgang te Maarsbergen**

Wat betreft de voortgang met betrekking tot de onderdoorgang van de spoorbaan te Maarsbergen merk ik op dat dit inderdaad enkele complicaties kent.

Zo veranderde de doorrijhoogte van 4.25 m naar 4.50 m. Daarbij houdt ProRail in het ontwerp nu rekening met het verhogen van het spoor met enkele decimeters. Ook de hoogteligging van het kruispunt aan de noordzijde en de aan te leggen rotonde aan de zuidzijde is om die reden aangepast.

Voor de dimensionering van het noordelijke kruispunt en voor de tunnelbak zijn recentelijk nieuwe tellingen uitgevoerd. Op basis hiervan zal de Provincie eerdaags voorstellen doen. Een consequentie kan zijn, dat aan de westzijde een extra rijstrook noodzakelijk is. Tijdens de voorlichtingsavond is door Gemeente, Provincie en ProRail aan de bewoners bevestigd dat deze vragen zeker goed moeten worden onderzocht en beantwoord, maar dat vanwege de verbeterde doorstroming als gevolg van de te realiseren tunnel wordt verwacht, dat de fijnstofsituatie beter zal zijn dan die nu is met de overweg.

De kwestie van het grondwater wordt naar mijn mening niet onderschat en wordt nu opgepakt. In de vorige periode is dit voorbereid door het plaatsen van peilbuizen, maar de conclusies moeten nog worden getrokken.

Wat betreft de bomen meldt ProRail dat de eiken niet kunnen blijven staan. De beuken zullen wel kunnen blijven staan, maar zekerheid over de levensvatbaarheid na de bouwperiode is niet te geven vanwege de gememoreerde gevoeligheid van de wortels van beuken. Het specifieke onderzoek hieromtrent geeft een genuanceerd beeld.

ProRail zal voor de realisatie van de bouw specifiek veel zorg vragen/eisen aan de aannemers voor deze elementen. Het is duidelijk dat de oude beuken een monumentaal element zijn in het projectgebied waar zeker alles voor moet worden gedaan wat mogelijk is om deze monumenten te behouden.

ProRail en Rijkswaterstaat onderkennen het belang van een zorgvuldige afstemming van beide projecten. Het minimaliseren van de verkeersoverlast voor omwonenden en weggebruikers, en het realiseren van een toekomstvaste inrichting van de verkeersinfrastructuur staan hierbij duidelijk op de agenda.

Een afschrift van deze brief zend ik aan de VBMM.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings