

Vergaderjaar 2008–2009

**31 700 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009**

**Nr. 120**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 juli 2009

Op 23 april 2002 heb ik u in samenspraak met mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op de hoogte gebracht van de standpunten A12 Veenendaal–Ede en A12 Ede–Duitse Grens in de zin van de Tracéwet (28 360, nr. 1). In beide standpunten is gekozen voor een uitbreiding met spits of plusstrook (het benuttingsalternatief), waarbij een eventuele permanente verbreding op termijn niet is uitgesloten.

Uit aanvullende verkeersonderzoeken is gebleken dat voor een gedeelte van de trajecten A12 Veenendaal–Ede en A12 Ede–Duitse grens, namelijk het gedeelte A12 Ede–Grijsoord<sup>1</sup>, de in 2002 gekozen alternatieven het geconstateerde knelpunt onvoldoende oplossen.

Op basis van deze nieuwe informatie ben ik in samenspraak met mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer tot het inzicht gekomen dat de standpunten A12 Veenendaal–Ede en A12 Ede–Duitse grens voor het gedeelte A12 Ede–Grijsoord partieel herzien moeten worden.

Tijdens het AO-MIRT debat van 23 juni jongstleden, heb ik toegezegd u rondom het zomerreces van uw Kamer nader te informeren over de A12 Ede–Grijsoord. Hierbij geef ik invulling aan deze toezegging.

### **Toelichting**

#### *Permanente rijstrook A12 Ede–Grijsoord*

In de voorbereiding voor het OTB A12 Ede–Grijsoord (de laatste schakel tussen Utrecht en Arnhem) is als uitwerking van de standpunten A12 Veenendaal–Ede en A12 Ede–Duitse grens gekeken naar twee benuttingsalternatieven (spitsstrook en plusstrook). Beide benuttingsalternatieven bleken op basis van nieuwe verkeersprognoses met het Nieuw Regionaal Model Oost-Nederland, waarin de laatste ontwikkelingen op sociaal en economisch gebied zijn meegenomen, niet langer probleemoplossend te zijn. Uit de prognoses blijkt namelijk dat het traject A12 Ede–Grijsoord

<sup>1</sup> Het traject A12 Ede–Grijsoord begint 500 meter ten westen van het traject dat in het standpunt A12 Ede–Duitse grens is opgenomen, vandaar dat ook het standpunt A12 Veenendaal–Ede partieel herzien wordt.

vanaf het moment van ingebruikname vrijwel de gehele dag (06.00 uur tot 19.00 uur) opengesteld dient te worden, waarmee deze in de praktijk een derde reguliere rijstrook wordt. De oorspronkelijke berekeningen (trajectnota/MER, standpunten) waren gericht op 2010. De huidige berekeningen richten zich op 2020 waarop de nieuwe informatie is gebaseerd.

Het uitgangspunt bij benuttingsmaatregelen in de vorm van spits-plusstroken, is er op gericht om tijdelijk extra capaciteit te bieden bij files voor het bevorderen van de verkeersdoorstroming. In de memorie van toelichting van de Spoedwet wegverbreding is dit nader verwoord. Benutten kent echter zijn grenzen, knelpunten waar het altijd druk is en trajecten waar de reistijd onbetrouwbaar is, lenen zich minder goed uit voor benuttingsmaatregelen, omdat de verkeersintensiteit hier al hoog is. Gegeven de verwachte verkeersdruk voor het traject A12 Ede–Grijsoord, kan geconstateerd worden dat er gekozen moet worden voor een permanente verbreding naar 2 x 3. Het betreft een noodzakelijke investering om hiermee de verwachte groei van het verkeer de gehele dag op te vangen.

Een keuze voor een permanente verbreding met een rijstrook in beide rijrichtingen levert in dit geval voor A12 Ede–Grijsoord de volgende voordelen op:

- Een robuustere oplossing met een goede verkeerafwikkeling tot in 2020;
- Door de aanwezigheid van vluchtstroken (die geen beperkte openstelling meer hebben), is de bereikbaarheid voor hulpdiensten bij calamiteiten optimaal.  
Hiermee wordt de verkeersveiligheid en externe veiligheid gewaarborgd.
- Is relatief goedkoper dan een benuttingsmaatregel omdat er geen regulerende en faciliterende maatregelen, zoals het installeren van verkeerssignalering en het plaatsen van toeritdoseerinstallaties genomen moeten worden.
- Tenslotte is er vanuit de regio veel draagvlak voor een permanente verbreding, naar 2 x 3 rijstroken. Ook TLN heeft recent aangegeven dat de verbreding voor de A12 Ede-Grijsoord hoge prioriteit verdient.

### **Effecten partiële herziening standpunten**

#### *Ruimtebeslag*

De permanente verbreding naar 2 x 3 rijstroken vraagt een beperkt extra ruimtebeslag ten opzichte van de benuttingsalternatieven. Het extra ruimtebeslag kan grotendeels binnen rijkseigendom gerealiseerd worden. Door het beperkte extra ruimtebeslag van de 2 x 3 rijstroken variant, worden alleen de wegbermen en taluds aangetast.

#### *Geluid en luchtkwaliteit*

Uit de eerste berekeningen van dit project, blijkt dat de effecten op lucht en geluid bij een permanente verbreding ten opzichte van een benuttingsmaatregel marginaal zijn. Een nader onderzoek naar de wijziging van de milieu-effecten en naar passende maatregelen om deze, waar nodig ongedaan te maken, worden in het OTB uitgewerkt.

#### *Verlichting*

In de Nota Mobiliteit is opgenomen dat er terughoudend zal worden omgegaan met het plaatsen van verlichting in natuurgebieden. In de afweging om de geleiding en het comfort van de weggebruiker te vergroten ten opzichte van de hinder voor de natuur is besloten op dit

gedeelte van de A12 geen permanent aanwezige verlichting aan te brengen bij een verbreding naar 2 x 3 rijstroken. Indien gekozen zou zijn voor een benuttingsvariant was verlichting noodzakelijk voor de verkeersveiligheid voor het schouwen van de vluchtstrook en op het moment dat auto's over de versmalde rijstrook rijden.

### **Nota Mobiliteit**

De Trajectnota/MER laat zien dat de hoofdalternatieven voldoen aan de centrale projectdoelstelling uit het toen vigerende SVV-II: een congestiekans van minder dan 2% in het jaar 2010. Vanaf 21 februari 2006, is de Nota Mobiliteit het geldende beleidskader. Het doel van Nota Mobiliteit is de files te bekorten, de betrouwbaarheid te vergroten en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Voorts is de streefwaarde voor het hoofdwegennet, dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits.

### **Overige maatregelen**

In de oorspronkelijke standpunten zijn er aanvullende voorzieningen aangekondigd om de zogenaamde basiskwaliteit bij de inpassing van de maatregel in de omgeving te garanderen. Deze zullen gehandhaafd blijven. De Nota Mobiliteit geeft aan dat bij de aanleg of verbreding van infrastructuur de aanpassing gebiedsgericht wordt ontworpen en dat barrières in de ecologische hoofdstructuur worden opgeheven. Speciale aandacht daarbij zal worden gegeven aan eventuele voorzieningen voor klein wild.

Voorzieningen ten gevolge van nu bestaande wet- en regelgeving die nog niet nodig waren ten tijden van het innemen van het oorspronkelijke standpunt A12 Ede–Duitse grens, zullen uiteraard worden meegenomen zoals eventuele maatregelen die voortkomen uit het Wet milieubeheer (met betrekking tot de luchtkwaliteit), de Natuurbeschermingswet en Wet geluidhinder. In ieder geval zal in het ontwerp-tracébesluit onderzoek gedaan worden naar effecten op beschermde gebieden en soorten en worden zonodig compenserende maatregelen getroffen.

Voor het terugdringen van de overschrijding van de streefwaarde van 40 dB in het stiltegebied Zuidoost-Veluwe wordt een uitwerking gedaan in het OTB.

### **Relatie A12, doortrekking A15, A325 (Pleyroute)**

In de herziening van het standpunt A12 Ede-Duitse grens voor het trajectgedeelte A12 Waterberg–Velperbroek, heb ik u eerder gemeld dat na de aanpassing van dat trajectgedeelte er een knelpunt resteert op een ander NOMO-traject A12 Maanderbroek–Waterberg. Het gaat hierbij om het deeltraject A12 Ede/Wageningen–Grijsoord.

In 2005 is door Rijkswaterstaat, in samenwerking met de regio (Provincie Gelderland en het KAN), een quick netwerkscan<sup>1</sup> uitgevoerd waarin de effecten van doortrekking A15 op de regionale bereikbaarheid en op de A12 zijn bestudeerd. Uit deze studie blijkt dat de doortrekking van de A15, in combinatie met een ZSM-achtige maatregel tussen Ede–Grijsoord een adequate oplossing biedt voor de regio voor zowel het A12 deel Ede–Grijsoord als de Pleyroute. Deze afspraken zijn u ook gemeld met de uitkomsten van het bestuurlijk overleg najaar 2006 (29 644, nr. 74).

<sup>1</sup> Netwerkscan A15/A12 in Gelderland juli 2005.

Rijk en regio hebben vervolgens een overeenkomst gesloten over de organisatie van de, naast de A12 Ede–Grijsoord, te starten planstudie en

financiering van een mogelijke doortrekking van de A15 naar de A12. Voor deze planstudie (A12/A15 bereikbaarheid regio Arnhem–Nijmegen) wordt de Tracewet procedure doorlopen waarin naast de doortrekking ook het verbeteren van het bestaande wegennet als alternatief is meegenomen

### **Kosten**

De kosten van de permanente verbreding naar 2 x 3 rijstroken bedragen 124 miljoen en vormt een onderdeel van het totale budget voor de planstudie A12/15 bereikbaarheid regio Arnhem–Nijmegen.

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