

abcdefghijkl

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer der
Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
14 september 2001	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/VI/U.01.02680	Kamerstuknr. 27828-1
Onderwerp	
Schriftelijke vragen over standpunt A12 Utrecht-Veenendaal.	

Geachte voorzitter ,

Met mijn brief van 19 juni 2001 (kenmerk DGP/VI/U.01.01848) heb ik u geïnformeerd over het standpunt voor de A12 Utrecht-Veenendaal. Naar aanleiding hiervan is door de Kamercommissie Verkeer en Waterstaat een lijst van vragen opgesteld. Met deze brief ga ik op de gestelde vragen in.

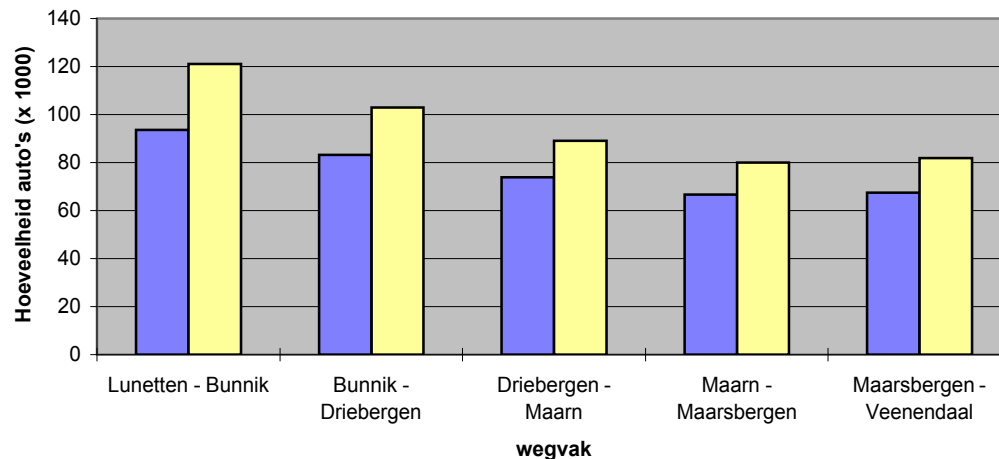
1. Kan een nadere uiteenzetting worden gegeven van de verkeersprognoses voor de A12 traject Lunetten-Veenendaal; idem gedifferentieerd per wegvak? Hoe verhoudt deze prognose zich tot de door de NS gehanteerde prognose voor de ontwikkeling van het treinverkeer op de mobiliteitsas Utrecht-Arnhem en hoe kunnen de verschillen tussen de verwachte groeipercentages worden verklaard?
1. In de periode 1996-2010 neemt de verkeersintensiteit op het traject tussen Lunetten en Veenendaal per etmaal toe van 77.000 motorvoertuigen naar 95.000 motorvoertuigen (gemiddelde per wegvak; autonome ontwikkeling). Dit is een groei van 23%.

Het beeld per wegvak is als volgt (periode 1996-2010):

Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 351 6171
Telefax 070 351 7895

Intensiteiten mvt/etm



In de met NS, RIB en Railned opgestelde verkenning "Toekomstvaste ontwikkeling spoortracé Utrecht-Arnhem" wordt voor de periode 1999-2010 uitgegaan van een groei van de binnenlandse vervoersmarkt (auto + trein) van 13-26% voor het lange afstandsverkeer en 10-20% voor het korte afstandsverkeer in het drukste spitsuur.

Het bovenstaande maakt duidelijk dat de groeipercentages tot 2010 enerzijds dicht bij elkaar liggen, maar anderzijds niet geheel te vergelijken zijn. In het kader van de A12- studie is gekeken naar de verkeersintensiteit per etmaal; in het kader van de spoorstudie naar het drukste spitsuur. Bovendien is in het kader van het spoor naar de totale vervoersmarkt gekeken en wordt gewerkt met een bandbreedte voor de groeiontwikkeling.

2. Voor welke termijn wordt de beoogde capaciteitsuitbreiding A12 Utrecht-Veenendaal voldoende geacht?

Antwoord;

In de trajectnota/MER is 2010 het referentiejaar voor de probleemanalyse en de effectbeschrijvingen. Volgens de trajectnota is de beoogde capaciteitsuitbreiding voldoende tot 2010 en is er op dat moment nog een zekere restcapaciteit over om een verdere groei op te vangen. Zoals ook in het standpunt is verwoord, is de cruciale vraag welke restcapaciteit na 2010 benodigd is: is de restcapaciteit die benutting biedt

voldoende tot ver na 2010 of niet? Daar is nu geen betrouwbare uitspraak over te doen, omdat we op dit moment onvoldoende weten over bijvoorbeeld het effect van kilometerheffing en de mobiliteitsontwikkeling na 2010. Precies om die reden wil ik de vinger aan de pols houden en aan het eind van dit decennium bezien of verdergaande maatregelen tussen 2010 en 2020 toch noodzakelijk zijn.

3. In hoeverre hebben opvattingen over beprijzen een rol gespeeld bij de besluitvorming?
3. Bij de besluitvorming heeft het streven naar invoering van een algemene kilometerheffing, overeenkomstig het kabinetsstandpunt NVVP, nadrukkelijk meege-speeld. Kilometerheffing lijkt een kansrijk instrument om de gepiekte instroom van verkeer gedurende de spitsperiode af te zwakken.
4. Welke voordelen ziet de regering in een getrapte besluitvorming, waarbij nu geko-zen wordt voor een beperkte capaciteitsverruiming/annex benutting en op redelijk korte termijn weer opnieuw bekeken moet worden of verdergaande maatregelen (verbreding) alsnog nodig zijn? Gaan hiermee geen tijd en geld verloren?
4. Het standpunt betreft een keuze voor benutten. In die zin is er geen sprake van getrapte besluitvorming. Wel lijkt het mij goed om tegen het jaar 2010 te bezien of verdergaande maatregelen alsnog, op basis van de inzichten van dát moment, no-dig blijken te zijn. Over een aantal zaken die nu onzeker zijn, zoals het effect van kilometerheffing en de mobiliteitsontwikkeling na 2010, weet ik dan immers meer. Juist door nu te kiezen voor toekomstvast benutten voorkom ik desinvesteringen als verbreding op termijn alsnog nodig blijkt te zijn.
5. Is het thans beschikbare budget van 625 mio tot 2010 voor de A12 Utrecht-Duitse grens voldoende om adequate maatregelen te nemen op een belangrijke achter-landverbinding volgens vigerende normen en die van het NVVP? Zo nee, hoe gaat de regering dit knelpunt aanpakken?
5. Zonder vooruit te willen lopen op de nog in te nemen standpunten voor de trajec-ten Veenendaal-Ede en Ede-Duitse grens, is al wel duidelijk is dat het tot 2010 beschikbare bedrag onvoldoende is voor volledige realisatie van het gekozen (Utrecht-Veenendaal) c.q. te kiezen (Veenendaal-Ede en Ede-Duitse grens) alter-natief. Om die reden geldt voor het gehele traject A12 Utrecht-Duitse grens dat aan de hand van een prioritering en fasering op basis van de ernst van de ver-keerskundige problematiek toegewerkt zal worden naar een optimale besteding van het budget dat tot 2010 beschikbaar is.
6. Kan worden uitgelegd hoe is voorzien in een integrale besluitvorming HSL-Oost/A12?
6. Reeds in een vroeg stadium is de samenhang tussen HSL-Oost en de A12 on-derkend. Om die reden zijn beide studietrajecten gelijk opgelopen en zijn voor een aantal plekken waar spoor en weg dicht tegen elkaar aan liggen integrale oplos-singen met hun effecten beschouwd, waar onder ruimtebeslag, geluidseffecten, substitutie en kosten.
Bij de uiteindelijke standpunten is, vanwege de fysieke samenhang, sprake van een aantal gezamenlijke maatregelen op het vlak van inpassing en het ongelijk-vloers
maken van een aantal overwegen, mede ten behoeve van een betere doorstroming van het autoverkeer.

7. Gezien het voornemen een spitsstrook te creëren, wat is de stand van zaken omtrent de uitvoering van de moties 26800 XII nr. 16 en 27400 XII nr. 68 over openbaar vervoer op de vluchtstrook?
 7. Zoals ik bij de begrotingsbehandeling ook reeds heb aangegeven, wil ik dit onderwerp gaarne bespreken in het kader van het NVVP.
 8. Op welke wijze wordt er bij het opstellen van een spits- of plusstrook rekening gehouden met motie 27400 XII omtrent extra veiligheidsmaatregelen, bestrijding geluidsoverlast en aanpassing van de maximum snelheid?
 8. De spits- of plusstrook zal worden voorzien van extra veiligheidsmaatregelen zoals camerabewaking. Tijdens de openstelling zal sprake zijn van een lagere maximumsnelheid. De geluidshinder wordt aangepakt overeenkomstig de Wet Geluidshinder.
 9. Moeten er voor dit project gronden verworven worden? Hoeveel hectares?
 9. Ja. Om hoeveel hectares het daarbij gaat is op dit moment niet aan te geven. In het kader van de uitwerking van het standpunt tot een ontwerp-tracébesluit zal dit worden uitgezocht.
10. Wat zijn de verschillende bestemmingen van de voor dit project benodigde gronden en hoeveel eigenaren betreft het? (aandeel in totaal, aantallen eigenaren).
10. In het kader van de uitwerking van het standpunt tot een ontwerp-tracébesluit zal worden uitgezocht om hoeveel en welke eigenaren het gaat. Ook zullen kaarten worden gemaakt waarop de functieverandering van gronden is te zien.
11. Wat is een plusstrook?
11. Bij benutting met een plusstrook wordt een indeling met versmalde rijstroken toegepast om daarmee in de spitsperiode een extra rijstrook beschikbaar te hebben.
12. Op welke wijze is er overleg gevoerd met bewoners en natuur- en milieuorganisaties bij het bepalen van dit standpunt?
12. Het standpunt is bepaald op basis van de informatie uit de trajectnota/MER, bij de totstandbrenging waarvan de omgeving (waar onder bewoners en natuur- en milieuorganisaties) intensief betrokken is geweest via zowel georganiseerde bijeenkomsten als bilateraal contact, en op basis van de inspraakreacties en adviezen die zijn ontvangen naar aanleiding van de trajectnota/MER.
13. Is dit onderdeel van de A12 beoordeeld in het kader van de OEEI-systematiek? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u de uitkomsten bij deze antwoorden voegen?
13. Nee. Ten tijde van het opstellen van de trajectnota/MER voor de A12 was de OEEI-systematiek nog in ontwikkeling. In plaats daarvan is een economische

kostenbaten- analyse uitgevoerd, waarbij zoveel mogelijk is aangesloten bij het gedachtengoed van OEEI.

14. Bent u van plan tegemoet te komen aan de aanbeveling van de commissie-m.e.r. om "een betere kosten-batenanalyse uit te voeren?"

14. De commissie MER wijst, vanuit de OEEI-leidraad beschouwd, op een aantal leemten in kennis en zet een aantal kritische kanttekeningen bij de uitgevoerde kosten- batenanalyse. Een betere kosten-batenanalyse zal volgens de commissie echter de rangvolgorde van de alternatieven niet wezenlijk beïnvloeden. Voor het ingenomen standpunt zie ik dan ook geen meerwaarde in het opstellen van een betere kosten- batenanalyse.

15. Waarom zijn in de huidige kosten-baten analyse de beheer- en onderhoudskosten en de directe effecten op de omgeving niet meegenomen (hoewel wel voorgeschreven in de OEEI-systematiek)?

15. Vanwege het ontbreken van goede kengetallen voor beheer- en onderhoudskosten is dit niet in de kosten-batenanalyse meegenomen. Er is gekozen voor een economische kosten-batenanalyse omdat het in geld uitdrukken van aantasting van waardevol landschap zeer discutabel is.

16. Hoe verhoudt de verwacht groei van het wegvervoer op de A12 zich tot de verwachte groei op het parallel liggende spoor? Indien er verschillen zijn, waar zijn deze op gebaseerd?

16. Ik verwijs hiervoor naar mijn antwoord op vraag 1.

17. Waarom wordt er gesproken van een benuttingsalternatief terwijl er ook sprake is van verbreding?

17. Benutting zonder tevens het weggedeelte tussen Bunnik en Driebergen te verbreden is in het geval van de A12 Utrecht-Veenendaal geen probleemoplossend alternatief.

18. Is er onderzoek uitgevoerd om precies vast te stellen of er beschermde plant – en diersoorten/rode lijst soorten voorkomen in het betreffende gebied rond de A12? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat waren de bevindingen?

18. Ja, er is onderzoek uitgevoerd naar relevante plant- en diersoorten om vast te stellen of er rode lijst-soorten voorkomen. De resultaten geven de randvoorwaarden aan bij de tratering en het verdere ontwerp. Een bevinding is bijvoorbeeld dat het Kombos niet aangetast mag worden in verband met heikikkers en kamsalamanders.

19. Is het verkeerskundig nodig om op termijn te verbreden? Kunt u de onderbouwing daarvoor naar de Kamer sturen (scenario's uitgangspunten)?

19. Ik verwijs naar mijn antwoord op vraag 2.

20. Hoe groot is precies de desinvestering als nu geen rekening wordt gehouden met een eventuele toekomstige verbreding?

20. F 80 mln. Eerst benutten zonder rekening te houden met verbreding en vervolgens verbreden kost in totaal f 900 mln. Eerst toekomstvast benutten en vervolgens verbreden kost in totaal f 820 mln.
21. Hoeveel grond wordt er vrijgehouden (ha) voor een eventuele toekomstige verbreding?
21. Bij het ingenomen standpunt worden geen extra gronden vrijgehouden voor een eventuele toekomstige verbreding, behalve daar waar dit onontkoombaar is in verband met de nieuw te bouwen kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.
22. Wat is het ruimtebeslag bij duurzaam benutten? In hoeverre is dit meer dan het huidige ruimtebeslag van de weg?
22. Dit wordt uitgezocht in het kader van de uitwerking van het standpunt tot een ontwerp-tracébesluit.
23. In hoeverre wordt het Kromme Rijngebied aangetast? Komt er een nieuwe doorsnijding van het landschap door de bochtafsnijding tussen Bunnik en Driebergen?
23. In vergelijking met de bestaande situatie in het Kromme Rijngebied zal sprake zijn van een flauwere bocht tussen Bunnik en Driebergen. Dit betekent dat de bestaande doorsnijding iets verschuift in noordelijke richting.
24. In hoeverre is er hier rekening gehouden met het NVVP-beleid om eerst te beprizen? Welke beprizingsmaatregelen zijn hier in oenschouw genomen?
24. Ik verwijs naar mijn antwoord op vraag 3.
25. Welke invloed heeft beprizen op de scenario's voor de verkeersintensiteiten? Op welke wijze werkt deze invloed door, bij welk beprizingsinstrument?
25. Het model dat ten grondslag ligt aan de verkeersprognoses 2010 kent het SVV2-beleid als uitgangspunt. Beprizing is daarin meegenomen als een algehele, generieke accijnsverhoging voor alle autoritten. Omdat het totaal aan factoren de uitkomst van de verkeersprognose bepaalt, is op basis van de studie niet te zeggen wat de invloed van alleen beprizing is.
26. In hoeverre zal dit alternatief nieuw verkeer aantrekken vergeleken met zuiver benutten of met het 0-alternatief?
26. Het 0-alternatief (niets doen) kent in 2010 een iets lagere verkeersintensiteit op de A12 dan het gekozen benuttingsalternatief, maar lost het probleem niet op. Hetzelfde geldt voor zuiver benutten (benutten zonder verbreding tussen Bunnik en Driebergen).

27. Waarom is er niet voor het MMA gekozen?
27. Het cruciale verschil tussen het MMA en het gekozen benuttingsalternatief is dat het MMA voorziet in een snelheidsverlaging naar 100 km/uur op plaatsen waar nu een maximumsnelheid van 120 km/uur geldt. Concreet gaat het dan om het traject vanaf de aansluiting Driebergen tot aan Veenendaal. Redenen om te kiezen voor het benuttingsalternatief zijn:
- Gedurende de spits voorziet ook het benuttingsalternatief in een snelheidsverlaging.
 - Het MMA scoort weliswaar beter op het punt van lucht en geluid, maar het verschil is gering.
28. Welke mitigerende maatregelen zijn er met dit project gepland om de doorsnijding van natuurgebieden als de Utrechtse Heuvelrug te beperken?
28. Het project voorziet in een pakket van mitigerende maatregelen die vanuit wet en beleid noodzakelijk worden geacht. Daarbij moet gedacht worden aan maatregelen op basis van de Wet Geluidhinder, maatregelen voor opvang van wegwater in kwetsbaar gebied en maatregelen om ecologische verbindingen te realiseren. Op de Utrechtse Heuvelrug worden twee ecopassages gerealiseerd. Een derde ecopassage is gepland in het Kromme Rijngebied.
29. Wat is uw inschatting van de groei van de automobiliteit op deze weg als gevolg van deze variant?
29. Prognose is dat volgens het benuttingsalternatief in 2010 een groei is bereikt van 31% ten opzichte van 1996.
30. Hoeveel voertuigen rijden er nu per etmaal gemiddeld over de A12? Hoeveel zijn dit er in 2010 in het 0-alternatief? Hoeveel zijn dit er met dit benuttingsalternatief?
30. 1996 is in de studie het basisjaar. Op dat moment reden er 77.000 motorvoertuigen per etmaal op de A12 Utrecht-Veenendaal (gemiddelde per wegvak). In 2010 zijn dit er 95.000 volgens het nulalternatief en 101.000 volgens het benuttingsalternatief. Het benuttingsalternatief genereert iets meer groei, omdat een deel van het (sluip)verkeer op het onderliggend wegennet zich richting A12 verplaatst.
31. Wat is de gemiddelde bezettingsgraad van personenauto's momenteel, en naar verwachting in 2010 met dit alternatief, met het 0-alternatief en met een alternatief met rekeningrijden voor de richting van het oosten naar Utrecht?
31. Bij een grootschalig verkeersonderzoek in 1996 in de ochtendspits tussen Bunnik en Driebergen in de richting Utrecht was de gemiddelde bezettingsgraad 1.16. Bij de prognoseberekeningen 2010 is rekening gehouden met een gemiddelde bezettingsgraad in de spits van 1.29. Dit geldt voor alle onderzochte alternatieven.

32. Is bij het uitwerken van de varianten de doelstelling van het SVV-II (congestiekans) of de doelstelling van het NVVP gehanteerd? Hoe scoren de verschillende varianten op deze twee verschillende normen?
32. Ten tijde van de studie was het nog niet mogelijk om de doelstelling van het NVVP te hanteren, omdat de studie vrijwel gereed was op het moment dat deel 1 van het NVVP verscheen. Voor de varianten is derhalve de doelstelling van het SVV gehanteerd. Daarbij is uitgegaan van het halen of benaderen van de SVV-doelstelling (marge 2 tot 5% voor wat betreft de congestiekans). Juist vanwege het feit dat het begrip bereikbaarheidsnorm ten tijde van de studie in ontwikkeling was in verband met de opstelling van het NVVP, is de norm uit het SVV niet strikt gehanteerd in de studie.
33. Op welk moment in de inspraakprocedure is de variant “toekomstvast benutten” ontstaan? Is deze variant wel onderdeel geweest van de inspraakprocedure? Zo nee, waarom niet?
33. Het standpunt betreft een keuze voor het benuttingsalternatief, dat onderdeel is geweest van de inspraakprocedure. In het kader van de besluitvorming is de wenselijkheid naar voren gekomen om daarbij een eventuele verbreding op termijn niet te bemoeilijken.
34. Wordt ook op de wegvakken waar “slechts” sprake is van benuttingsmaatregelen van het bestaande wegdek de geluidshinder aangepakt conform de Wet geluidshinder?
34. Voor het gehele traject geldt dat waar nodig maatregelen getroffen zullen worden om aan de Wet Geluidshinder te voldoen.
35. Is er ook een alternatief uitgerekend waarbij de effecten op congestie en leefbaarheid van rekeningrijden op de A12 voor het verkeer vanuit het oosten naar Utrecht is bekeken? Zo ja, wat waren de effecten, zo nee waarom niet?
35. Alle alternatieven in de A12-studie gaan uit van geslaagd SVV2-beleid inclusief rekeningrijden.
36. Is bekeken wat de effecten op congestie en leefbaarheid van verlaging van de rij-snelheid zijn? Zo ja, wat waren de effecten? Zo nee, waarom niet?
36. Zowel het benuttingsalternatief als het MMA kennen een snelheidsverlaging gedurende de spits en zijn om die reden – gedurende de spits - vergelijkbaar in hun congestie- en milieu-effecten. Het ook buiten de spits verlagen van de rij-snelheid is de basis geweest voor het MMA. Vanwege de lagere rij-snelheid scoort het MMA iets beter op het punt van lucht en geluid dan het benuttingsalternatief. Zie ook mijn antwoord op vraag 27.

37. Is er bekeken wat een integraal pakket aan ov-maatregelen van bussen op de vluchtstrook, transferplaatsen van auto naar openbaar vervoer, aanleg van lightrail, verhoging van de rijsnelheden van treinen tussen Arnhem naar Utrecht zou opleveren? Wat waren de effecten? Zo nee, waarom niet?
37. Een maximale inzet vanuit het openbaar vervoer (betere busverbindingen, HOV-lijnen en Randstadspoor) naast een stringenter parkeerbeleid is het uitgangspunt geweest voor het maximale nul-alternatief. De conclusie is dat de problematiek op de A12 niet wordt opgelost met uitsluitend deze maatregelen.
38. Bent u bereid de Trajectnota/MER met bijlagen naar de Kamer te sturen?
38. De trajectnota/MER is een openbaar stuk en als zodanig beschikbaar. De trajectnota/MER treft u bijgaand aan op CD-ROM.
39. Wat wordt verstaan onder basiskwaliteit? Waarop is dit gebaseerd (bijvoorbeeld wettelijke normen, voornemens uit NVVP en dergelijke)?
39. Ik verwijs naar mijn antwoord op vraag 28.
40. Kan meer informatie worden geboden over de locatie, vorm en omgeving van de drie ecoducten?
40. Er komen twee ecopassages op de Utrechtse Heuvelrug en een ecopassage onder de A12 door in het Kromme Rijngebied. De precieze plaats en afmetingen worden in het kader van de uitwerking van het standpunt tot een ontwerp-tracébesluit bepaald in overleg met de omgeving.
41. Op welke wijze wordt invulling gegeven aan het feit dat de A12 voorbeeldproject is in de Architectuurnota?
41. Omdat de – gehele - A12 een voorbeeldproject is in de Architectuurnota krijgt de vormgeving extra aandacht. Van kust tot aan Duitse grens wordt een totaalontwerp opgesteld. Van de ideeën zal zo mogelijk gebruik worden gemaakt bij de inpassing en vormgeving van het trajectdeel Utrecht-Veenendaal.
42. Verwacht de minister dat een platte vorm van variabilisatie het gesignaleerde capaciteitsprobleem op de A12 bij Utrecht deels zal oplossen? Kan de minister haar verwachtingen nader toelichten en kwantificeren?
42. In de studie is beprijzing meegenomen in de modelberekeningen als een algehele, generieke accijnsverhoging voor alle autoritten. Voor wat betreft de invloed daarvan verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 25.

43. Kan er op korte termijn opnieuw een capaciteitsprobleem ontstaan op de A12 Utrecht-Veenendaal als de verwachtingen ten aanzien van beprijzen niet het beoogde effect hebben?
43. Zoals het standpunt aangeeft lijkt beprijzing een kansrijk instrument om de spitsproblematiek aan te pakken. Mocht blijken dat het effect van kilometerheffing tegenvalt dan zal alleen benutting onvoldoende zijn om in 2020 de NVVP-ambitie van een gemiddelde snelheid in de spits van ten minste 60 km/uur te halen. Precies om die reden wil ik de vinger aan de pols houden en aan het eind van dit decennium, wanneer we meer weten over het effect van kilometerheffing, bezien of verdergaande maatregelen tussen 2010 en 2020 nodig zijn.
44. Kunt u gedetailleerde kaarten aan de Kamer sturen die inzicht geven in de benodigde grond en functieverandering als gevolg van dit project?
44. Op dit moment kan ik dat niet. Dit gebeurt in het kader van de uitwerking van het standpunt tot een ontwerp-tracébesluit.
45. Hoeveel extra ruimtebeslag (ha) is vereist wanneer wordt gekozen voor “toekomstvast benutten” (ten opzicht van benutten) en hoeveel hectare hiervan is gelegen in de ecologische hoofdstructuur of in Belvedere-gebied?
45. Dit zal worden uitgezocht in het kader van de uitwerking van het standpunt tot een ontwerp-tracébesluit.
46. Welk deel van de kosten betreft de kosten van basiskwaliteit? Welk deel betreft wettelijke vereiste kwaliteitsmaatregelen bijvoorbeeld ten aanzien van geluid e/o EHS, en welke kosten worden gemaakt voor bovenwettelijke kwaliteitsmaatregelen (zoals ontsnippering natuur)?
46. De basiskwaliteit is als integraal onderdeel in de totale kostenraming meegenomen. Voor een aantal specifieke zaken geldt de volgende kostenindicatie: geluidwerende voorzieningen circa f 140 miljoen; ecovoorzieningen circa f 65 miljoen.

Ik hoop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos