

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

| | |
|---------------------------------|----------------|
| Contactpersoon | Doorkiesnummer |
| Datum | Bijlage(n) |
| 23 april 2002 | 1 |
| Ons kenmerk | Uw kenmerk |
| DGP/VI/U.02.00872 | |
| Onderwerp | |
| Standpunt A12 Veenendaal – Ede. | |

Geachte voorzitter,

Op 22 mei 2001 is de Trajectnota/MER A12 Veenendaal – Ede ter inzage gelegd. Daarin staan twee vragen centraal, te weten:

1. Is het, gegeven de huidige en toekomstige ontwikkelingen op en rond de A12 tussen Veenendaal en Ede, noodzakelijk de capaciteit van dit weggedeelte te verruimen?;
2. En zo ja: wat is de beste oplossing om zo'n capaciteitsverruiming te realiseren?

Inmiddels is inspraak op de Trajectnota/MER mogelijk geweest en heb ik - overeenkomstig de Tracéwet en de Wet milieubeheer - adviezen ontvangen van betrokken besturen, de commissie voor de milieu-effectrapportage en de wettelijke adviseurs. Mede op basis van de ontvangen inspraakreacties en adviezen heb ik in samenspraak met mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een standpunt in de zin van de Tracéwet ingenomen, waarover ik u thans informeer.

Standpunt A12 Veenendaal – Ede

Na afweging van alle belangen en op basis van de informatie uit de Traject-nota/MER en de ontvangen inspraakreacties en adviezen kom ik in overeenstemming met de Minister van VROM voor de A12 Veenendaal – Ede tot een keuze voor het Benuttingsalternatief, waarbij ik een eventuele verbreding op termijn niet wil bemoeilijken of onmogelijk wil maken (toekomstvast benutten). Dit houdt voor het gehele traject A12 Veenendaal – Ede in dat daar waar mogelijk binnen het huidige dwarsprofiel, een uitbreiding met een spits- of plusstrook wordt gerealiseerd.

Hiermee neem ik een standpunt in dat in lijn is met het eerder ingenomen standpunt voor het traject A12 Utrecht – Veenendaal en het gelijktijdig met dit standpunt uit te brengen standpunt voor het traject A12 Ede – Duitse grens.

Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Pl:emanweg 1-6

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 7895

Toekomstvast benutten betekent het rekening houden met een mogelijke toekomstige verbreding bij de voor het benuttingsalternatief noodzakelijke vervanging van kunstwerken (gehele traject). Dit geldt ook voor aanpassingen van het wegprofiel en de locatie en fundering van geluidsschermen. Toekomstvast benutten voorkomt desinvesteringen indien mocht blijken dat op termijn verbreding alsnog noodzakelijk is om een goede bereikbaarheid overeenkomstig de ambitie zoals neergelegd in het NVVP te garanderen. De keuze voor benutten sluit bovendien aan bij de instrumenten die het NVVP centraal stelt voor het opvangen van de mobiliteitsgroei: benutten, beprijzen en bouwen.

Overige maatregelen:

Er zullen maatregelen worden getroffen om de zogenaamde basiskwaliteit (maatregelen met name op het gebied van inpassing in de omgeving) te garanderen; dit wordt nader toegelicht in paragraaf 4.

In het kader van de reguliere uitwerking van dit standpunt tot een ontwerp-tracé-besluit (OTB) zal worden bezien hoe de vormgeving van de aansluitingen verder kan worden geoptimaliseerd.

Daarnaast zal in het OTB worden uitgewerkt hoe de overschrijding van de streefwaarde van 40dB(A) in de stiltegebieden kan worden teruggedrongen. Mede gelet op het bijzondere karakter van het gebied, hebben hierbij bronmaatregelen, zoals toepassing van stil asfalt of verlaging van de snelheid, prioriteit. Toepassing van bronmaatregelen heeft een positief effect op het terugdringen van de geluids-niveaus en daarmee ook op de dimensionering van geluidsschermen, wat de ruimtelijke kwaliteit ten goede komt. Daarom zal ook op de overige deeltrajecten worden bezien of bronmaatregelen in het OTB de voorkeur verdienen boven (aanvullende) mitigerende en/of compenserende maatregelen, waaronder geluidsschermen. Indien wordt gekozen voor stil asfalt, zal gebruik worden gemaakt van de meest recente resultaten van het innovatieprogramma geluid. Als ijkmoment voor deze bepaling wordt genomen het moment voor realisatie van de nieuwe asfaltlaag. In verband met de status van de A12 in het kader van de Architectuurnota, zal bijzondere aandacht worden gegeven aan de inpassing van de weg en de vormgeving van geluidsschermen.

Toelichting

1. Inleiding

De A12 vormt een belangrijke verbinding tussen de Randstad en het Duitse Ruhr-gebied. Om die reden is de A12 in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) aangemerkt als achterlandverbinding.

Na een verkenning van de A12 (en het spoor) tussen Utrecht en de Duitse grens, uitgevoerd door de provincies Utrecht en Gelderland, is in 1996 een Startnotitie voor de A12 Veenendaal – Ede uitgebracht door het Ministerie van Verkeer en

Waterstaat. Op 22 mei 2001 is de Trajectnota/MER ter visie gelegd. Het onderhavige standpunt betreft de A12 vanaf de aansluiting Veenendaal tot de aansluiting Ede/Wageningen (zie kaart in de bijlage).

In de begroting van het Infrastructuurfonds staat de A12 Veenendaal – Ede in categorie 2 (realisatie in beginsel na 2010). De A12 van Utrecht tot aan de Duitse grens is tevens als categorie 1-project voor benuttingsmaatregelen opgenomen (realisatie in de periode tot en met 2010) voor een bedrag van € 295 miljoen (MIT 2002).

2. Probleemanalyse

De A12 Veenendaal – Ede is in het SVV-II onderdeel van een achterlandverbinding. Over de hele lengte van dit traject is er sprake van 2x2 rijstroken. Op dit moment liggen de congestiekansen op dit traject tussen de 2% en 5%. Dit jaar is gestart met de doortrekking van de A30 van Barneveld naar de A12. Voor 2005 zal er ook gestart zijn met de aanleg van de oostelijke rondweg Veenendaal met een directe aansluiting op de A12 (aansluiting Veenendaal Oost). Op een kort traject (8 kilometer) is er in 2010 derhalve sprake van 3 aansluitingen en een knooppunt. In de toekomst (2010) kan er op het traject

Veenendaal – Veenendaal Oost zonder maatregelen een congestiekans tegemoet worden gezien van 5-10%. Op de rest van het tracé van de A12 Veenendaal – Ede zal er sprake zijn van congestiekansen van meer dan 15%. Daarmee voldoet het traject niet aan de bereikbaarheidsdoelstelling uit het SVV-II (maximaal 2% congestiekans op een achterlandverbinding).

In het kabinetsstandpunt NVVP (Nationaal Verkeers- en Vervoersplan) is voor de bereikbaarheid een gemiddelde trajectsnelheid op autosnelwegen van ten minste 60 km/uur in de spits als ambitie opgenomen. Wanneer in de loop van dit project modellen beschikbaar komen voor het berekenen van de trajectsnelheid zal bezien worden of herprioritering van de onder handen te nemen trajectdelen nodig is.

Bovendien zal als gevolg van de grote filekansen het sluipverkeer op het onderliggend wegennet toenemen (N224, N233 en N781), hetgeen nadelige consequenties heeft voor de kwaliteit van de leefomgeving en verkeersveiligheid.

De A12 Veenendaal – Ede is een oude weg: De viaducten zijn smal, oud en ver-sleten en er is sprake van saneringssituaties op het gebied van geluidhinder. Tenslotte loopt de A12 door tal van waardevolle natuur en landschapsgebieden en vormt een barrière voor mens en dier. Naast het oplossen van de verkeerskundige problemen is een neven-doel geformuleerd waarbij getracht wordt naar oplossingen te zoeken om deze problemen met de kwaliteit van de leefomgeving te verminderen.

3. Relatie HSL-Oost en A12 Utrecht – Veenendaal en A12 Ede – Duitse grens

Het project A12 Veenendaal – Ede kent een relatie met drie andere projecten, te weten de HSL-Oost, de A12 Utrecht – Veenendaal en A12 Ede – Duitse grens.

Relatie met HSL-Oost

De A12 Veenendaal – Ede loopt deels parallel aan de spoorlijn Utrecht – Arnhem (HSL-Oost). Er is echter niet, zoals op het traject Utrecht – Veenendaal, sprake van enige fysieke relatie. Wel is gezien de overlap in studiegebied sprake geweest van een afgestemd studie- en communicatietraject. Het standpunt voor de HSL-Oost is 19 juni 2001 ingenomen en houdt een betere benutting van het bestaande spoor in.

Relatie met A12 Utrecht – Veenendaal en Ede – Duitse grens

Naast de studie A12 Veenendaal – Ede lopen ook de studies A12 Utrecht – Veenendaal en A12 Ede – Duitse grens. Deze drie studies zijn in opzet en gevolgd methodiek op elkaar afgestemd. Het standpunt inzake de A12 Utrecht – Veenendaal is 19 juni 2001 ingenomen en betreft de keuze voor het toekomstvast benutten van de A12. Gezien de nauwe relatie tussen de projecten zal het standpunt voor de A12 Veenendaal – Ede zoveel mogelijk in lijn zijn met het eerder ingenomen standpunt van het A12 traject Utrecht – Veenendaal. Het standpunt voor de A12 Ede – Duitse grens wordt gelijktijdig met dit standpunt kenbaar gemaakt.

4. Onderzochte alternatieven en varianten

Bij aanvang van de studie was er sprake van een grote hoeveelheid aan alternatieven en varianten. Onderzocht zijn ondermeer doelgroepstroken en wisselstroken. Door middel van een proces van trechtering zijn in een aantal stappen de alternatieven beoordeeld en geselecteerd. Daar zijn in het kader van het open planproces lokale en regionale bestuurders, vertegenwoordigers van diverse instanties en burgers intensief bij betrokken. Uiteindelijk zijn er een zestal alternatieven kansrijk gebleken.

Dit zijn :

- Benuttingsalternatief (BEN);
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA);
- Basis alternatief (BASIS);
- Minimum alternatief (MIN);
- Maximum alternatief (MAX);
- 4x2-alternatief (verbreding met hoofd- en parallelbanen)

Benuttingsalternatief (BEN)

In de Trajectnota/MER is een benuttingsalternatief onderzocht, waarbij tijdens de ochtend- en avondspits de capaciteit vergroot wordt door een spitsstrook. Vanwege een negatievere score voor het aspect verkeersveiligheid bij de plusstrook is alleen de spitsstrook in dit alternatief uitgewerkt. In het BEN zijn aanvullende veiligheidsmaatregelen voorzien. Op de meeste plaatsen is het op deze manier creëren van een extra rijstrook tijdens de spits tot 2010 een afdoende oplossing. Over de hele lengte van het tracé zal de breedte van de weg van 11,5 naar 12,5 meter worden gebracht. Ten aanzien van de vormgeving van knooppunten en aansluitingen zijn geen grote aanpassingen voorzien.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Elke Trajectnota/MER dient een meest milieuvriendelijk alternatief te beschrijven. Het benuttingsalternatief heeft als voordeel dat de weg in vergelijking met een verbreding minder extra ruimte in beslag neemt. Daarom vormen in het MMA de benuttingsmaatregelen die bij het BEN zijn beschreven het uitgangspunt. Een aanvullende maatregel is onder meer dat de maximumsnelheid buiten de spits is gesteld op 100 km/uur. Verder krijgen de vormgeving en de landschappelijke inpassing van de weg in dit alternatief extra aandacht en worden obstakelvrije bermen voorzien.

Basis alternatief (BASIS)

Dit alternatief betreft een sobere verbreding afwijkend van de vigerende Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen (ROA). De maatvoering van dit alternatief is zoveel mogelijk afgeleid van de bestaande situatie. Voor wat betreft het ontwerp van toe- en afritten is er niet sprake van wezenlijke veranderingen tenzij vaststaat dat er nu reeds sprake is van een gevaarlijke situatie of waar vanuit verkeerskundig optiek een nieuwe vormgeving gewenst is. In die situaties is zoveel mogelijk conform ROA ontworpen.

Minimum alternatief (MIN)

Dit alternatief is verkeerskundig gezien gelijk aan het Basisalternatief, echter dan geheel conform ROA ontworpen. Daarnaast wordt in dit alternatief rekening gehouden met een ruimtelijke reservering voor landschappelijke inpassing aan beide zijden van de weg.

Maximum alternatief (MAX)

Dit alternatief is gebaseerd op een verdergaande groei in de periode 2010-2020. Dit houdt ten opzichte van het Minimumalternatief het aanleggen van doorgaande weefstroken tussen aansluitingen in. Ook in dit alternatief wordt uitgegaan van een ruimtelijke reservering voor landschappelijke inpassing.

*4*2-alternatief (verbreding met hoofd- en parallelbanen)*

Daar waar een capaciteit van 4 rijstroken benodigd is kan een systeem van hoofd- en parallelbanen een mogelijk alternatief zijn. Hierin kan verstoring op de hoofd-rijbaan, door turbulentie als gevolg van kort opeenvolgende aansluitingen en/of knooppunten, voorkomen worden. Uit de Trajectnota/MER volgt dat op dit traject met één knooppunt en 3 aansluitingen op korte afstand 4x2 rijstroken een zinvolle optie is. De aansluitingen Veenendaal, Veenendaal Oost en Ede/Wageningen zullen in dit alternatief worden aangesloten op de parallelbaan. Ook bij dit alternatief geldt een ruimtelijke reservering voor landschappelijke inpassing.

Basiskwaliteit alternatieven

De basiskwaliteit gaat ervan uit dat alle alternatieven voldoen aan wettelijke en beleidsmatige eisen. Zo is in elk alternatief sprake van:

- Vervanging van te krappe oude en versleten kunstwerken; de nieuwe kunstwerken voldoen aan de huidige eisen t.a.v. doorrijhoogte en veiligheid;
- Geluidsmaatregelen conform de Wet geluidhinder;
- Natuurcompensatie conform het Structuurschema Groene Ruimte;
- Realisatie diverse ontsnipperende maatregelen zoals diverse eco- of amfibietunnels en kleinwild-tunnels;
- Grofwildraaster daar waar de A12 het Veluws natuurgebied doorsnijdt;
- Voor zover de verkeersveiligheid dit toelaat geen verlichting bij ecologische verbindingzones en geen verlichting in het Centraal Veluws Natuurgebied. Voorzover verlichting noodzakelijk is dan dient de uitstraling zoveel mogelijk te worden beperkt;
- Duurzaam materiaalgebruik;
- Voor zover akoestisch haalbaar, zal op bestaande geluidswallen zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van topschermen.

De genoemde maatregelen zullen onderdeel vormen van het tracébesluit A12 Veenendaal – Ede.

5. Vergelijking van de alternatieven

De overgebleven, kansrijke alternatieven verschillen qua effect relatief weinig van elkaar. Daarbij geldt bovendien dat de negatieve effecten op zichzelf beperkt zijn. Wat alle alternatieven gelijk hebben is ondermeer:

- Alle alternatieven voldoen aan de doelstelling minder dan 5% congestiekans in 2010;
- Alle alternatieven voldoen aan de grenswaarden die het Besluit Luchtkwaliteit stelt;
- Het aantasten van unieke, onvervangbare en oncompenseerbare objecten is niet aan de orde;
- Er is geen onnodig ruimtebeslag;
- Ten behoeve van de aanleg van een natte ecologische verbinding tussen Veenendaal en Ede zal de A12 ter plaatse worden opgehoogd;
- Huidige hoogteligging en tracering vormen zoveel mogelijk uitgangspunt.

De overgebleven, kansrijke alternatieven kennen naast diverse overeenkomsten tevens diverse verschillen. De belangrijkste verschillen zijn:

- Het Basis alternatief en MIN alternatief hebben vergelijkbare restcapaciteiten na 2010. Het MAX alternatief en het 4x2-alternatief kennen de grootste restcapaciteit. Het Benuttingsalternatief en het MMA kennen de geringste restcapaciteit.;
- De verbredingsalternatieven kennen nog een “verborgen” restcapaciteit ;
- Het Benuttingsalternatief kent het kleinste ruimtebeslag van de onderzochte alternatieven;
- het Benuttingsalternatief en het MMA zijn gevoeliger voor verstoringen (sterker afhankelijk van goed functionerende apparatuur; minder mogelijkheden voor alternatieven bij calamiteiten);
- In vergelijking met het Benuttingsalternatief kenmerkt het MMA zich door een obstakelvrije berm, dit levert in geval van eventuele calamiteiten betere uitwijkmogelijkheden, en verbetert de toegankelijkheid voor hulpdiensten;
- het Benuttingsalternatief en het MMA scoren op aantasting bebouwing gunstiger dan de verbredingsalternatieven ;
- Voor wat betreft veiligheid scoren het Benuttingsalternatief en het MMA relatief ongunstig. Voor beide alternatieven geldt dat door het gebruik van spitsstroken de overzichtelijkheid van de rijstroken achteruit gaat;
- door de snelheidslimiet van 100 km/uur buiten de spits is het MMA iets gunstiger voor geluid en luchtverontreiniging.

6. Advies en inspraak

6.1. Adviezen

commissie MER

De commissie MER geeft in haar toetsingsadvies als oordeel dat de essentiële informatie in de Trajectnota/MER aanwezig is. De commissie vindt dat de Trajectnota van goede kwaliteit is met een goede keuze en verantwoording van criteria. Er wordt aandacht in de OTB-fase gevraagd voor de geohydrologische situatie. Verder is de commissie van mening dat bij eventuele capaciteitsuitbreiding na 2010 de huidige prognoses voor de start van de realisatie moeten worden ge-update. De commissie beveelt bovendien aan om bij benutting de meerwaarde van een ver-brede plusstrook in beeld te brengen en om in natuurtechnisch gevoelige gebieden mogelijke voorzieningen voor de afvang van wegzout te beschouwen.

wettelijke adviseurs

Met betrekking tot de verbredingsalternatieven wordt in de OTB-fase nadere aandacht gevraagd voor compenserende en mitigerende maatregelen. Ten behoeve van ontsnippering wordt een integrale aanpak van de A12 en HSL-Oost bepleit. In dit kader pleit de provincie Gelderland voor meer ecopassages dan waarin de Traject-nota/MER voorziet. De provincie Utrecht tenslotte heeft bedenkingen tegen het Benuttingsalternatief en het MMA, en spreekt zij een voorkeur uit voor het MIN-alternatief.

betrokken besturen

De Waterschappen Vallei & Eem en Rijn & IJssel spreken hun voorkeur uit voor het Benuttingsalternatief en het MMA. Zij hebben geen specifieke bezwaren tegen de andere alternatieven, maar wijzen wel op het treffen van extra maatregelen wanneer gekozen wordt voor verbreding.

In het algemeen pleiten gemeenten voor een snelle aanpak van de A12, waarbij een vlotte en regelmatige doorstroming van het verkeer voorop staat, waarbij het 4*2-alternatief de voorkeur heeft. Ook vragen zij aandacht voor leefbaarheidsaspecten, waarbij aanvullende akoestische maatregelen als belangrijk worden genoemd. De gemeente Veenendaal onderschrijft de plannen voor een nieuwe aansluiting op de A12. Het betreft hier de aansluiting Veenendaal-Oost. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan het ontwerp voor de nieuwe aansluiting Veenendaal-Oost, die onderdeel uitmaakt van de Oostelijke Rondweg Veenendaal.

6.2. Inspraak

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft 14 inhoudelijk verschillende reacties op de Trajectnota/MER A12 Veenendaal - Ede ontvangen. Daarnaast hebben 2 insprekers gebruik gemaakt van de mogelijkheid om mondeling te reageren op de Trajectnota/MER.

De individuele insprekers gaan vooral in op hun persoonlijk belang (schade, verlies uitzicht als gevolg van plaatsen geluidsschermen, vermindering sluipverkeer).

De milieu- en natuurorganisaties bepleiten het ruimhartig uitvoeren van de basiskwaliteit. Situering, vormgeving en omgeving van faunapassages en kleinwild- en grofwildtunnels. De voorkeur gaat uit naar het Benuttingsalternatief en het MMA.

Bedrijvenverenigingen, Kamer van Koophandel, het EVO, TLN en VNO-NCW pleiten daarentegen juist voor één van de verbredingsvarianten.

7. Keuze benuttingsalternatief nader toegelicht

De Trajectnota/MER laat zien dat de hoofdalternatieven kansrijk en daarmee verkiesbaar zijn: de verbredingsalternatieven (MIN, BASIS, MAX en 4*2), het benuttingsalternatief (BEN) en het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). Voor al deze alternatieven geldt dat ze voldoen aan de centrale projectdoelstelling: een congestiekans van minder dan 5% in het jaar 2010. Ook op basis van restcapaciteit na 2010 scoren de alternatieven min of meer vergelijkbaar, met dien verstande dat de verbredingsalternatieven een extra, "verborgen" restcapaciteit hebben. De cruciale vraag is of die verborgen restcapaciteit nodig is in de periode 2011-2020 of niet; dit mede in het licht gezien van de sterke groei van het autoverkeer in de afgelopen jaren. Daarover het volgende.

In het kader van de totstandbrenging van het NVVP is, teneinde een beeld te krijgen van de bereikbaarheidsknelpunten na 2010 in termen van gemiddelde trajectsnelheid op autosnelwegen, de situatie in 2020 voorbeschouwd. Daaruit blijkt voor de A12 Veenendaal – Ede dat alleen benutting onvoldoende is om in 2020 de NVVP-ambitie van een gemiddelde snelheid in de spits van ten minste 60 km/uur te halen. Anderzijds geldt dat de problematiek op de A12 Veenendaal – Ede een spitsprobleem betreft. Beprijzing lijkt een kansrijk instrument om dat probleem aan te pakken (afvlakken van de gepiekte instroom van verkeer

gedurende de spitsperiode). Om die reden acht ik een keuze voor één van de verbredingsalternatieven op dit moment moeilijk te rechtvaardigen.

Alles overziend kies ik nu voor het benuttingsalternatief, waarbij ik een eventuele verbreding op termijn niet op voorhand wil bemoeilijken of onmogelijk wil maken (toekomstvast benutten). Bij de noodzakelijke aanpassingen van het wegprofiel, vervanging van kunstwerken en bij de locatie en fundering van geluidsschermen zal ik daar rekening mee houden. Dit maakt realisatie van het benuttingsalternatief weliswaar duurder, maar voorkomt een mogelijke desinvestering op termijn als gevolg van bijvoorbeeld het opnieuw moeten vervangen van kunstwerken en geluidsschermen. Hiermee neem ik een standpunt in dat in lijn is met het eerder ingenomen standpunt voor het traject A12 Utrecht – Veenendaal en het gelijktijdig met dit traject uit te brengen standpunt voor het traject A12 Ede – Duitse grens.

Het benuttingsalternatief voorziet op delen van het traject Veenendaal – Ede in een spits- of plusstrook. Een keuze voor één van beide opties betekent een beperkte uitbreiding van het wegprofiel. Hiervoor dient de tracéwet-procedure te worden voortgezet. Ik stel mij voor aan het eind van dit decennium te beoordelen of een nieuwe procedure gestart zal moeten worden voor verdergaande maatregelen (verbreding). Op dat moment zal rekening worden gehouden met onder meer de effecten van de gerealiseerde maatregelen op het traject A12 Veenendaal – Ede, de dan geldende prognoses ten aanzien van de mobiliteitsontwikkeling en de resultaten van het prijsbeleid.

In het kader van de uitwerking van het standpunt tot een ontwerp-tracébesluit zal een nadere afweging worden gemaakt tussen een spits- of een plusstrook, waarbij snelheidsreducties tot 90 km/uur in de spits tot de mogelijkheden behoren. Hierbij wordt de aanbeveling van de commissie MER meegenomen om eventueel een iets breder wegprofiel (ca. 0,25 m) te accepteren te gunste van de verkeersveiligheid. Ook spelen onder andere vormgevingsaspecten ter hoogte van aansluitingen, veiligheidsaspecten en het beschikbare budget een rol.

De ontwikkelingen in de Trajectnota / MER zijn nog niet getoetst aan het nieuwe Besluit Luchtkwaliteit. Reden hiervoor is dat het nieuwe Besluit luchtkwaliteit van later datum (juli 2001) is dan dat de Trajectnota / MER ter inzage is gelegd (mei 2001). Daarom dienen bij het opstellen van het OTB nieuwe luchtkwaliteits-berekeningen te worden verricht, waarvan de uitkomsten getoetst zullen worden aan de normen uit het nieuwe Besluit luchtkwaliteit.

8. Kosten

De kosten verbonden aan de uitvoering van het Tracébesluit voor het toekomstvast benuttingsalternatief tussen Veenendaal en Ede bedragen € 106,- miljoen (inclusief 19% BTW, prijspeil 2001, nauwkeurigheid raming +/- 22%).

Het totaalbedrag is als volgt opgebouwd:

- € 99 miljoen voor het "kale" benuttingsalternatief conform de Trajectnota/MER (inclusief realiseren A12-deel basiskwaliteit inpassing);
- € 7 miljoen extra voor het rekening houden met een mogelijke toekomstige verbreding ter voorkoming van eventuele desinvesteringen (onder andere bij de vervanging van kunstwerken en bij de locatie en fundering van geluidsschermen);

Zoals aangegeven maakt de A12 Veenendaal – Ede deel uit van het project benutting A12 Utrecht – Duitse grens, waarvoor € 295,- miljoen beschikbaar is voor 2010. Bij de uitwerking van dit standpunt tot een ontwerp-tracébesluit zal het gehele traject Utrecht-Duitse grens in beschouwing worden genomen; aan de hand van een prioritering en fasering op basis van de ernst van de verkeerskundige

problematiek zal toegewerkt worden naar een optimale besteding van het beschikbare budget. De overige capaciteitsverruiming zal in principe na 2010 plaatsvinden, tenzij er eerder financiële middelen beschikbaar komen.

9. Verdere procedure

De Tracéwet voorziet in een ontwerp-tracébesluit (OTB) zes maanden na het uitbrengen van het standpunt. Na inspraak op het OTB zal ik het Tracébesluit vaststellen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos