

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
16 februari 2007	3
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/W/u06.02759	-
Onderwerp	
standpuntwijziging A12 Waterberg - Velperbroek	

Geachte voorzitter,

Op 23 april 2002 heb ik u in samenspraak met mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op de hoogte gebracht van het standpunt A12 Ede-Duitse Grens in de zin van de Tracéwet (bijlage 1). In dit standpunt ben ik tot een keuze gekomen voor het benuttingsalternatief, waarbij ik een eventuele verbreding op termijn niet wil bemoeilijken of onmogelijk wil maken (toekomstvast benutten). In het standpunt is opgenomen dat, daar waar mogelijk binnen het huidige dwarsprofiel, een uitbreiding met spits- of plusstroken wordt gerealiseerd.

Een onderdeel van het traject A12 Ede – Duitse grens, het trajectgedeelte tussen het knooppunt Waterberg – knooppunt Velperbroek, is opgenomen in het benuttingsprogramma ZSM-2. De overige tracédelen op de A12 tussen Ede en de Duitse grens, worden buiten beschouwing gelaten aangezien de meest urgente verkeersproblematiek zich beperkt tot het tracé Waterberg-Velperbroek. Het ZSM-2 programma is opgezet om enkele van Nederlands grootste verkeersknelpunten op korte termijn op te lossen dan wel te verlichten. Eén daarvan is Waterberg-Velperbroek. Door het treffen van benuttingsmaatregelen kan de capaciteit en de doorstroming op de betrokken weggedeelten worden bevorderd. Het gaat om het aanleggen van spitsstroken, plusstroken, bufferstroken en sobere verbredingen. De knelpunten vragen om een voortvarende aanpak.

Inmiddels is het opstellen van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) voor het traject A12 Waterberg –Velperbroek gevorderd en zijn daarvoor aanvullende verkeersonderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken leveren nieuwe informatie op over de mate waarin de gekozen alternatieven het geconstateerde knelpunt oplossen.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Deze informatie heeft betrekking op recente verkeerscijfers, waarbij tevens het beleid vanuit de Nota Mobiliteit is betrokken.

Op basis van deze informatie ben ik in samenspraak met mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer tot het inzicht gekomen dat het standpunt moet worden gewijzigd, waarover ik u thans informeer.

Herziening standpunt voor traject A12 Waterberg-Velperbroek

In de voorbereiding voor het OTB A12 Waterberg-Velperbroek is als uitwerking van het standpunt gekeken naar een spitsstrookvariant (gebruik van de vluchtstrook) en een plusstrookvariant (extra rijstrook in de spits aan de middenbermzijde). Beide benuttingsoplossingen bleken op basis van de 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. Naar aanleiding van deze constatering kom ik tot het inzicht dat het standpunt in de zin van de Tracéwet, op basis waarvan het OTB moet worden opgesteld, zodanig dient te worden gewijzigd dat voor de A12 Waterberg-Velperbroek gekozen moet worden voor een sobere verbreding met één rijstrook in beide richtingen, zodat per rijbaan drie rijstroken permanent beschikbaar zijn. Door een keuze voor een sobere verbreding kan binnen de mogelijkheden van het benuttingsprogramma ZSM-2 voortvarend een toekomstvaste oplossing worden geboden.

Toelichting

Verkeersprognoses

Het in het standpunt gekozen benuttingsalternatief ging uit van het toekomstvast benutten van het tracé door daar waar mogelijk binnen het huidige dwarsprofiel een uitbreiding met een spitsstrook of plusstrook te realiseren. Hierbij wordt over het gehele traject al rekening gehouden met een toekomstige verbreding als het noodzakelijk is kunstwerken te vervangen voor de uitvoering van het benuttingsalternatief. Dit geldt ook voor aanpassingen van het wegprofiel en de locatie en fundering van geluidsschermen. Toekomstvast benutten voorkomt desinvesteringen als mocht blijken dat op termijn verbreding alsnog noodzakelijk is om een goede bereikbaarheid te garanderen.

Ten behoeve van het opstellen van het (O)TB wordt bij de toetsing aan relevante wet- en regelgeving gebruik gemaakt van actuele verkeersprognoses en nieuwe verkeersmodellen. Op basis van actuele verkeerscijfers blijkt dat een spits- en een plusstrook op het onderhavige traject vanaf het moment van ingebruikneming vrijwel de gehele dag (6.00-19.00 uur) opengesteld moet worden, waarmee deze in de praktijk een derde rijstrook wordt.

De spits- en plusstrook hebben echter een lagere capaciteit dan een reguliere rijstrook vanwege de geringere rijstrookbreedte. Hierdoor is er al snel na de openstelling sprake van een matige verkeersafwikkeling en in 2020 sprake van een slechte verkeersafwikkeling. De benuttingsalternatieven in de vorm van spits- en plusstrook kunnen vanuit dat perspectief dan ook niet worden gezien als een probleemoplossende keuze. Een keuze voor een verbreding met een rijstrook in beide rijrichtingen levert daarentegen een robuustere oplossing met een goede verkeersafwikkeling tot in 2020.

Nota Mobiliteit

De Trajectnota/MER laat zien dat de hoofdalternatieven voldoen aan de centrale projectdoelstelling uit het SVV-II: een congestiekans van minder dan 2% in het jaar 2010. Vanaf 21 februari 2006 echter is de Nota Mobiliteit van kracht. Het doel van de Nota Mobiliteit is de files te bekorten, de betrouwbaarheid te vergroten en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Voor de betrouwbaarheid is de ambitie dat in 2020 op het hoofdwegennet in de spits 95% van de verplaatsingen op tijd is. 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.

Uit het verkeersonderzoek, waarbij de uitkomsten van de verkeerskundige berekeningen zijn geconfronteerd met de nieuwe beleidsuitgangspunten uit de Nota Mobiliteit, blijkt dat zonder maatregelen aanvullend op spits- of plusstroken op de A12 Waterberg-Velperbroek deze streefwaarde op het NoMo-traject Waterberg-Duitse grens wordt overschreden. Door de keuze voor een sobere verbreding zal een oplossing worden gerealiseerd waardoor de streefwaarde wél wordt gehaald.

Relatie A12, doortrekking A15, A325 (Pleyroute)

Na de aanpassing van het deeltraject A12 Waterberg-Velperbroek resteert er een knelpunt op een ander NOMO-traject A12 Maanderbroek-Waterberg, te weten het deeltraject Ede/Wageningen-Grijsoord. Uit de netwerkscan blijkt dat er ook een regionaal knelpunt bestaat op de Pleyroute. Voor een compleet overzicht van het netwerk verwijs ik naar bijlage 2.

In 2005 is door Rijkswaterstaat, in samenwerking met de regio (Provincie Gelderland en het KAN) een quick netwerkscan 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 aantal ZSM-achtige maatregelen tussen Ede-Grijsoord een adequate oplossing biedt voor de regio voor zowel het A12 deel Ede/Wageningen-Grijsoord als de Pleyroute. Deze afspraken zijn u ook gemeld met de uitkomsten van het bestuurlijk overleg najaar 2006 (29 644, nr. 74).

Rijk en regio hebben vervolgens een overeenkomst gesloten over de organisatie van de te starten planstudie en financiering van een mogelijke doortrekking van de A15. Voor deze planstudie wordt de tracéwetprocedure doorlopen waarin ook de haalbaarheid moet worden aangetoond.

Overige vergelijking benuttingsalternatieven en sobere verbreding

Zoals hierboven is vermeld, blijkt dat een spits- en een plusstrook vanaf het moment van ingebruikname vrijwel de gehele dag opengesteld moet worden. Hierdoor geldt voor de spitsstrookoplossing dat de vluchtstrook het grootste deel van de dag niet beschikbaar is. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is daardoor gedurende lange perioden slecht, hetgeen negatief is voor de verkeersveiligheid en de externe veiligheid.

Voor beide benuttingsvarianten geldt dat er een extra investering moet worden gedaan in ICT vanwege de veiligheid, waardoor het verschil in kosten ten opzichte van een reguliere verbreding gering is. Ook de aansluitende wegvakken op de A12 Waterberg-Velperbroek kennen geen benuttingmaatregelen. Door de keuze voor het 2x3 alternatief ontstaat er daardoor een uniform wegbeeld.

Tenslotte is er, in tegenstelling tot de spits- en plusstrookvariant, veel bestuurlijk draagvlak voor de verbreding tot 2x3.

Effecten wijziging standpunt

Ruimtebeslag, geluid en luchtkwaliteit

De sobere verbreding vraagt een beperkt extra ruimtebeslag ten opzichte van de benuttingsalternatieven. Ten opzichte van een oplossing met plusstroken vraagt een sobere 2x3-variant slechts 0.90 m extra verhardingsbreedte. De A12 ligt in het westelijke gedeelte ingegraven in het landschap en in het oostelijke gedeelte op een ophoging. Door in beide gedeelten de taluds steiler te maken wordt het extra ruimtebeslag voor de 2x3 rijstroken geminimaliseerd en blijft de aanpassing grotendeels binnen de grenzen van rijkseigendom. Lokaal, buiten de natuurgebieden, dient op enkele plaatsen een strook grond (2-10 m) aangekocht te worden. Door het beperkte extra ruimtebeslag van de 2x3 rijstrookvariant blijven de effecten als gevolg van vernietiging van natuur en ander groen in alle varianten dan ook beperkt tot wegbermen en taluds.

Voor het aspecten geluid en lucht heeft een aanvullend onderzoek plaatsgevonden om de effecten van de wijziging van het standpunt in beeld te brengen. Uit dit onderzoek is gebleken dat de *effecten van de wijziging van de keuze van een spits- of plusstrook naar een sobere verbreding* marginaal zijn. In beide gevallen zijn geluidswerende maatregelen nodig waarmee voldaan wordt aan de Wet geluidhinder. Gebleken is dat voor de luchtkwaliteit de betere doorstroming in een sobere verbreding positief werkt. Een verdere onderbouwing van de milieueffecten en de hierbij passende maatregelen wordt in het OTB uitgewerkt.

De resultaten van dit aanvullend onderzoek zullen tevens betrokken worden bij het regionaal bestuurlijk overleg met betrekking tot een mogelijke haalbaarheidstudie naar het overkappen/overkluisen van de A12 Waterberg – Velperbroek. Bij brief van 20 december 2006 (30 800 A, nr. 49) heb ik uw Kamer nader geïnformeerd over de wijze waarop ik invulling wil geven aan de motie Verdaas cs. (30 800 A, nr. 28) met betrekking tot een dergelijke haalbaarheidstudie.

Verlichting

Zowel in beide benuttingsalternatieven als bij de sobere verbreding wordt vanwege de hoge verkeersintensiteiten in verband met de verkeersveiligheid verlichting aangebracht. In de benuttingsalternatieven zal bij opening tijdens duisternis de verlichting op een sterkte van 100% branden.

Bij gesloten spits- of plusstrook is de situatie met betrekking tot de verlichting gelijk aan de situatie bij 2x3 rijstroken. Indien de intensiteit groter is dan 1100 motorvoertuigen per uur zal de verlichting 100% branden en bij minder dan 800 motorvoertuigen per uur zal de verlichting in natuurgebieden uitgaan en daarbuiten op 20% branden. Op knooppunten geldt dat de verlichting altijd 100% brandt. Bij slecht zicht, calamiteiten of wegwerkzaamheden geldt dit voor het gehele traject. Dit betekent dat het negatieve effect van verlichting op de omgeving in beide benuttingoplossingen en in de 2x3 nagenoeg gelijk is.

Overige maatregelen

In het oorspronkelijke standpunt zijn op een aantal punten aanvullende voorzieningen aangekondigd om de zogenaamde basiskwaliteit bij de inpassing van de maatregel in de omgeving te garanderen. Deze in het vorige standpunt aangekondigde voorzieningen blijven gehandhaafd. 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 tijde van het innemen van

het oorspronkelijke standpunt, zullen uiteraard worden meegenomen, zoals eventuele maatregelen die voortkomen uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005, de Natuurbeschermingswet en gewijzigde wet Geluidhinder. In ieder geval zal 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. Dit is ook in het oorspronkelijk standpunt opgenomen.

Kosten

De kosten van de sobere verbreding van 2x3 inclusief de beheerskosten nemen ten opzichte van het benuttingsvariant toe van € 64 naar € 84 miljoen. De meerkosten van € 20 miljoen hebben in hoofdzaak betrekking op een langer tracé van 1,1 km (bijlage 3). De kosten voor de aanleg van de sobere verbreding zijn in de begroting van het wegenprogramma ZSM voorzien.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Bijlage

Overzicht netwerk ter hoogte van Arnhem.



Bijlage

Kostenoverzicht - bedragen x € 1 mln

	eerder standpunt <u>benutting*)</u>	sobere verbre- <u>ding 2x3</u>
lengte	4,4 km	5,5 km
Investeringskosten	48	74
netto contante waarde beheerskosten over 30 jaar	<u>16</u>	<u>10</u>
totaal	64	84

*) exclusief kosten extra maatregelen bereikbaarheid hulpdiensten

De benuttingsvariant 2002 was gebaseerd op de verkeersintensiteiten uit de trajectnota/MER met een noodzakelijke lengte van 4,4 km. Uit nieuwe prognoses bleek dat deze spitsstrook het grootste deel van de dag open zou moeten zijn en dat vanwege de turbulentie bij de invoegende rijbanen in het knooppunt Waterberg en de uitvoegende rijbanen in het knooppunt Velperbroek een knelpunt zou ontstaan. Daarom is een 2x3 ontworpen waarbij de 3^e rijstrook er aan de middenbermzijde komt met een overlap met de invoegende rijbanen in beide knooppunten. Deze aanpassing leidt tot het langere tracé van 5,5 km. De beheerskosten stijgen daarmee naar verhouding. Voor een sobere verbreding wordt volstaan met minder dure ICT-maatregelen.

De kosten voor het treffen voor noodzakelijke milieu-maatregelen worden grofweg geschat op € 29 mln en zijn voorzien in het gereserveerde taakstellende bedrag van € 74 mln. De meeste kosten gaan zitten in het treffen van de noodzakelijke geluidmaatregelen zoals stil asfalt en/of geluidschermen. De eerste indicatie gaat uit van € 27 mln. De kosten voor compenserende maatregelen voor natuur (faunavoorziening en compensatie) worden voorlopig geschat op ruim € 1,5 mln. Een nadere uitwerking van de maatregelen en kosten vindt plaats bij de uitwerking van het OTB.