

Vergaderjaar 2001–2002

28 359

A12 Ede–Duitse grens

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 april 2002

Op 22 mei 2001 is de Trajectnota/MER A12 Ede–Duitse grens 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 Ede en de Duitse grens, 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 Ede–Duitse grens

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 Ede–Duitse grens 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 Ede–Duitse grens 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 Veenendaal–Ede.

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. Het ontsnipperingsbeleid is hiervoor een belangrijk uitgangspunt. De te nemen maatregelen worden afgestemd met de afspraken tussen Rijk en provincie in het kader van de kwaliteitsimpuls Veluwe 2010. Bovenstaande wordt nader toegelicht in paragraaf 4.

In het kader van de reguliere uitwerking van dit standpunt tot een ontwerp-tracé-besluit (OTB) zal worden gezien 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 gezien 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 Ruhrgebied. 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 1997 een Startnotitie voor de A12 Ede-Duitse grens uitgebracht door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Op 22 mei 2001 is de Trajectnota/MER ter visie gelegd. Het onder-havige standpunt betreft de A12 vanaf de aansluiting Ede/Wageningen tot de Duitse grens (zie kaart in de bijlage).¹ In de begroting van het Infrastructuurfonds staat de A12 Ede-Duitse grens 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).

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

2. Probleemanalyse

De A12 Ede–Duitse grens is in het SVV-II onderdeel van een achterlandverbinding. Vanaf de aansluiting Ede/Wageningen is er tot het knooppunt Grijsoord (A50-zuid) sprake van 2x2 rijstroken. Vanaf dit knooppunt tot aan het knooppunt Waterberg is er sprake van 2x3 rijstroken. Tot het knooppunt Velperbroek kenmerkt de weg zich weer door 2x2 rijstroken. Op het knooppunt Velperbroek wordt het verkeer richting Westervoort op een parallelbaan met 2 rijstroken geleid. De hoofdbaan (zuidkant A12) kent tot vlak voor de aansluiting Duiven 2 rijstroken. Op het punt waar de hoofd- en parallelbaan weer samenkomen (vlak voor de aansluiting Duiven) is er sprake van 3 rijstroken. De A12 kent vanaf het knooppunt Velperbroek tot aan de aansluiting Westervoort 4 rijstroken. Na Westervoort wordt dit afgebouwd naar 2x3 rijstroken en na de aansluiting Duiven is er op zowel de noord- als zuidbaan tot de Duitse grens sprake van 2 rijstroken.

Op dit moment liggen de congestiekansen op het traject Duiven–Zevenaar tussen de 10% en 15%. Op het traject Waterberg–Velperbroek overstijgt de congestiekans zelfs al de 15%. In de toekomst zullen de congestiekansen op de al genoemde wegvakken alleen maar toenemen en zal het aantal wegvakken waar problemen optreden ook toenemen. Te noemen zijn de wegvakken Ede/Wageningen–Oosterbeek (10%–15%) en Grijsoord–Waterberg (5%–10%). Hiermee voldoet de A12 Ede–Duitse grens 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. Met name op de Pleijroute en de N348 is er sprake van een forse groei, hetgeen nadelige consequenties heeft voor de kwaliteit van de leefomgeving en verkeersveiligheid.

De A12 Ede–Duitse grens is een oude weg: de viaducten zijn smal, oud en versleten en er is sprake van saneringssituaties op het gebied van geluidshinder. Daarnaast 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 gezocht is naar oplossingen om deze problemen met de kwaliteit van de leefomgeving te verminderen.

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

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

Relatie met HSL-Oost

De A12 Ede–Duitse grens loopt deels parallel aan de spoorlijn Utrecht–Arnhem (HSL-Oost). Gezien de overlap in studiegebied van beide projecten zijn de te nemen maatregelen op afgestemd en is sprake geweest van een afgestemd studie- en communicatietraject. Het stand-

punt 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 Veenendaal–Ede

Naast de studie A12 Ede–Duitse grens lopen ook de studies A12 Utrecht–Veenendaal en A12 Veenendaal–Ede. Deze drie studies zijn in opzet en gevolgde 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 dit standpunt zoveel mogelijk in lijn zijn met het eerder ingenomen standpunt van het A12 traject Utrecht–Veenendaal. Het standpunt voor de A12 Veenendaal–Ede 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 vijftal alternatieven kansrijk gebleken.

Dit zijn:

- Benuttingsalternatief (BEN);
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA);
- Basis alternatief (BASIS);
- Minimum alternatief (MIN);
- Maximum alternatief (MAX);

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 baan 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 beperking van 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 bermten voorzien. Daarnaast is er sprake van een aantal extra eco-passages bovenop de basiskwaliteit. Tevens is ten oosten van Ede voorzien in de creatie van een open bosgebied tussen de bestaande leefgebieden van zandhagedissen op de taluds van het spoor en weg.

Het Basisalternatief (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 ten zij 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.

Minimumalternatief (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.

Maximumalternatief (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.

Basiskwaliteit alternatieven

De basiskwaliteit gaat ervan uit dat alle alternatieven voldoen aan wettelijke en beleidsmatige eisen. Hierbij is onder andere het ontsnipperingsbeleid een belangrijk uitgangspunt.

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 kleinwildtunnels;
- 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.

Grote maatregelen voorzien in de realisatie van:

- Twee grote faunapassages aan weerszijden van de spoorlijn Utrecht–Arnhem daar waar deze de A12 kruist;
- Ecoduct ter hoogte van de Buunderkamp inclusief opheffing van de parkeerplaats 't Ginkelse Zand;
- Uitbouwen van de onderdoorgang «Deelenseweg» tot een grofwildtunnel. Bij deze laatste maatregel zal tussen de A12 en de Oranje-kazerne een groene corridor worden gerealiseerd.

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

De voorgestelde maatregelen voor de basiskwaliteit worden afgestemd met de afspraken die het rijk met de provincie en maatschappelijke organisaties maakt in het kader van de kwaliteitsimpuls Veluwe 2010. Hierin

wordt onder andere gestreefd naar het realiseren van een aantal extra ecologische verbindingen.

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;
- Ze hebben een min of meer vergelijkbare restcapaciteit na 2010;
- De situatie in de omgeving verbetert a.g.v. het toepassen van de basis-kwaliteit;
- Er wordt voldaan 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;
- Huidige hoogteligging en tracering vormen zoveel mogelijk uitgangspunt.

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

- Het Basisalternatief en MIN-alternatief hebben vergelijkbare restcapaciteiten na 2010. Het MAX-alternatief kent de grootste restcapaciteit. Het benuttingsalternatief kent een iets lagere restcapaciteit.
- De verbredingsalternatieven kennen nog een «verborgen» restcapaciteit; na verbreding kan immers alsnog worden benut. Voor wat betreft het benuttingsalternatief geldt dat de «rek» er eerder uit is;
- 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;
- Het benuttingsalternatief en het MMA dragen het minste bij aan de economische groei.

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 verbrede plusstrook in beeld te brengen en om in natuurtechnisch gevoelige gebieden mogelijke voorzieningen voor de afvang van wegeenzout 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 A12 en HSL-Oost bepleit. In dit kader pleit de provincie Gelderland en de LNV directie Oost voor meer ecopassages dan waarin de Trajectnota/MER voorziet.

betrokken besturen

De Waterschappen Vallei & Eem en Rijn & IJssel spreken hun voorkeur uit voor het Benuttingenalternatief 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. Ook vragen zij aandacht voor leefbaarheidsaspecten, waarbij aanvullende akoestische maatregelen als belangrijke maatregel genoemd worden. Met name de gemeenten in de Liemers pleiten voor verbredingsalternatieven, omdat de capaciteit van het onderliggend wegennet volledig benut is.

Zowel de gemeente Ede als Arnhem en Zevenaar pleiten voor nieuwe aansluitingen op de A12, met elk hun eigen argumenten. Het betreft hier de aansluitingen Ede-Oost, Deelenseweg (Arnhem) en Hengelder (Zevenaar/Didam). Aangezien er of sprake is van een direct negatief effect op de doorstroming op de A12 of dat er naast een nieuwe aansluiting voldoende andere oplossingen voorhanden zijn die nader onderzocht dienen te worden, zal inzake dit standpunt geen sprake zijn van realisatie van voornoemde aansluitingen.

6.2. *Inspraak*

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft 27 inhoudelijk verschillende reacties op de Trajectnota/MER A12 Ede-Duitse grens ontvangen. Daarnaast hebben 13 insprekers gebruik gemaakt van de mogelijkheid om mondeling te reageren op de Trajectnota/MER. Op de mondeling ingebrachte reactie van de Bewonerscommissie Kloosterstraat hebben 24 belanghebbenden hun instemming betuigd door middel van een handtekening op een bijgevoegde handtekeningenlijst.

De individuele insprekers gaan vooral in op hun persoonlijk belang (schade, verlies uitzicht als gevolg van plaatsen geluidsschermen, vermindering sluipverkeer). Ook wordt door een aantal insprekers de mogelijkheid tot doortrekken van de A15 als alternatief voor de congestieproblemen op de A12 gezien. Individuele insprekers hebben over het algemeen een voorkeur voor de benuttingsvariant en het MMA.

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.

7. Keuze toekomstvast benuttingsalternatief nader toegelicht

De Trajectnota/MER laat zien dat de hoofdalternatieven kansrijk en daarmee verkiesbaar zijn: de verbredingsalternatieven (MIN, BASIS en MAX), het benuttings-alternatief (BEN) en het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). Voor al deze alternatieven geldt dat ze voldoen aan de centrale projectdoelstelling: een con-gestiekans 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 Ede–Duitse grens 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 Ede–Duitse grens een spitsprobleem betreft. Beprijzing lijkt een kansrijk instrument om dat probleem aan te pakken (afvlakken van de gepiekte instroom van verkeer gedurende de spits-periode). 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 Veenendaal–Ede.

Het benuttingsalternatief voorziet op delen van het traject Ede–Duitse grens in een spits- of plusstrook. Een keuze voor één van beide opties betekent een beperkte uitbreiding van het wegprofiel. Hiervoor dient de tracéwetprocedure 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 Ede–Duitse grens, 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 (circa 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 luchtkwaliteitsberekeningen 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 toekomst-vaste benuttingsalternatief tussen Ede en de Duitse grens bedragen € 256,- miljoen (inclusief 19% BTW, prijspeil 2001, nauwkeurigheid raming +/- 31%).

Het totaalbedrag is als volgt opgebouwd:

- € 236 miljoen voor het «kale» benuttingsalternatief conform de Trajectnota/MER (inclusief realiseren A12-deel basiskwaliteit inpassing);
- € 20 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 Ede–Duitse grens 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.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos