

905-78
2e

Trajectnota/MER A12

Ede - Duitse grens

P 905-78

(2e ex)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Op weg naar een besluit

Achterlandverbindingen, zoals de A12, zijn wegen tussen belangrijke economische centra binnen Nederland en naar bestemmingen in het Europese achterland. Het Nederlandse beleid is erop gericht files en dergelijke achterlandverbindingen tot een minimum te beperken. Maar op het deel van de A12 tussen Veenendaal en Duitse Grens loopt het verkeer nu al dagelijks vast. En dat wordt alleen nog maar erger wanneer maatregelen achterwege blijven. Het autogebruik zal in de komende jaren namelijk blijven toenemen.

In 1997 is Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland gestart met een onderzoek naar de mogelijke oplossingen voor de problemen op de A12 Ede - Duitse grens. Dit onderzoek is inmiddels afgerond. De resultaten ervan zijn gepresenteerd in een Trajectnota/MER ('MER' is een afkorting voor 'milieu-effectrapport').



INSPRAAK: WAT VINDT U ERVAN?

De minister van Verkeer & Waterstaat gaat dit jaar samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een standpunt bepalen over de A12. Het draait daarbij om de vraag of het nodig is de capaciteit van de A12 tussen Ede en de Duitse grens te verruimen, en zo ja, wat daarvoor de beste oplossing is. De publicatie van de Trajectnota/MER is een belangrijke stap op weg naar dit besluit.

Maar voordat de ministers aan zet zijn, is er eerst een inspraakronde. Hoe kunt u reageren? En wat gebeurt er met uw reactie? Informatie daarover vindt u op de achterkant van deze folder. Verder is een apart vel bijgevoegd waarop onder meer data en adressen van informatiebijeenkomsten zijn vermeld.

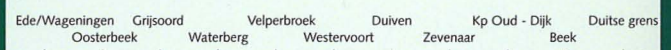
EERSTE KENNISMAKING

De Trajectnota/MER A12 Ede - Duitse grens bestaat uit een hoofdnota (deel A) en een bundel met onderbouwende gegevens (deel B), samen enkele honderden pagina's. Deze folder is vooral bedoeld als eerste kennismaking met de grote hoeveelheid informatie die de studie heeft opgeleverd. Het accent ligt op de oplossingen - de alternatieven - waaruit straks bij de besluitvorming een keuze moet worden gemaakt. In deze folder wordt ingegaan op de oplossingen en effecten voor het deel Ede-Duitse grens. Er is een aparte folder voor het deel Veenendaal - Ede.

Congestiekansen 1996



Congestiekansen 2010



Congestiekansen 2010 - 2020



Legenda: 0-2% (green), 2-5% (yellow), 5-10% (orange), 10-15% (red), >15% (purple)

FILES OP DE A12: DE CIJFERS

Stel dat er niets gebeurt. Het schema laat zien dat in dat geval in het jaar 2010 op een klein deel van het traject tussen Ede en de Duitse grens 5-10% van het autoverkeer op werkdagen in de file komt te staan, op een klein deel 10-15% en op een deel zelfs meer dan 15%. In 2010-2020 geldt dat voor bijna het gehele traject Ede-Duitse grens. Dat percentage - een 'filekans' van meer dan 15% - ligt een stuk hoger dan de norm uit het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid. Tot nu toe was voor achterlandverbindingen zoals de A12 een filekans van hooguit 2% de norm. In de studie A12 Ede-Duitse grens is, vooruitlopend op de publicatie van een nieuw Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), een marge aangehouden van 2 à 5%. Blijven maatregelen achterwege, dan is de filekans op een (groot) deel van de wegvakken tussen Ede en de Duitse grens in 2010 en in de periode 2010-2020 belangrijk groter dan 2 à 5%. Dat is de kern van het probleem en de directe aanleiding voor de studie.

Inspraak en de volgende stappen

UW REACTIE IS WELKOM

De Trajectnota/MER ligt gedurende acht weken ter inzage op een groot aantal adressen, waaronder de gemeentehuizen en openbare bibliotheken in de regio, en de kantoren van Rijkswaterstaat (zie het inlegvel voor plaatsen en data). In deze periode kunt u schriftelijk - per brief - reageren. Stuur uw reactie naar:

INSPRAAKPUNT A12 EDE - DUITSE GRENS
KNEUTERDIJK 6
2514 EN DEN HAAG

U kunt ook mondeling reageren tijdens de openbare hoorzittingen die tegen het eind van de inspraakperiode plaatsvinden. Voor zo'n mondeling reactie moet u zich wel vooraf aanmelden. Tijdens de inspraakperiode zijn er verder op verschillende plaatsen informatieavonden. Medewerkers van Rijkswaterstaat staan u daar graag te woord.

WAT GEBEURT ER MET UW REACTIE?

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) gebruiken de inspraakreacties om tot een standpunt te komen. De reacties worden ook opgestuurd naar de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage die, voorafgaand aan de besluitvorming, toetst of de Trajectnota/MER voldoende informatie over het milieu bevat om een verantwoord besluit te kunnen nemen.

Verder gebruikt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) de reacties om een 'rapportage van bevindingen' aan de minister uit te brengen.

STANDPUNT EN ONTWERP-TRACÉBSLUIT

Na de inspraakronde, advisering en bestuurlijk overleg bepalen de ministers hun standpunt. De oplossing waaraan zij de voorkeur geven, wordt afhankelijk van het standpunt vervolgens gedetailleerd uitgewerkt in een ontwerp-Tracébesluit.

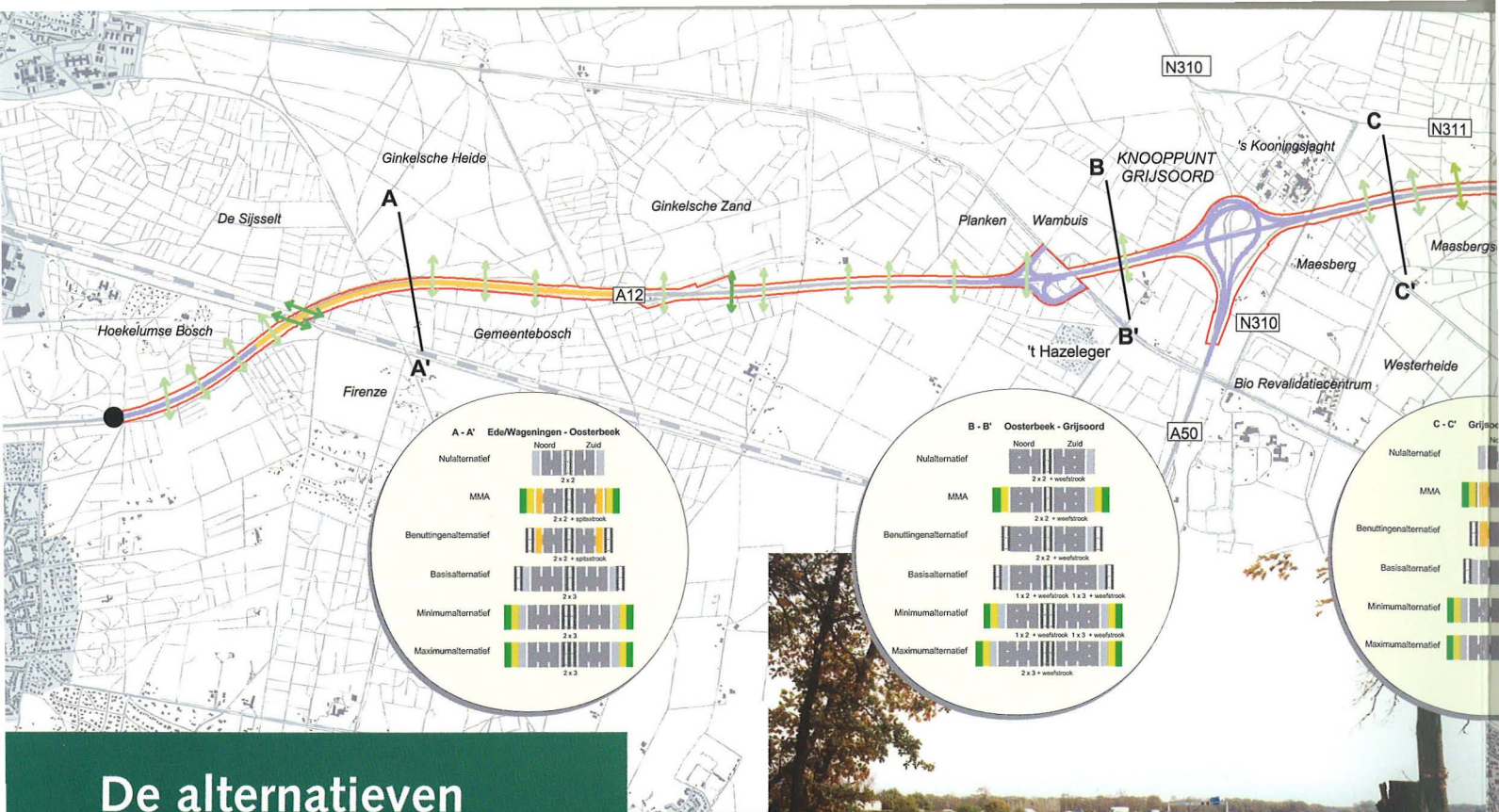
VERVOLGSTAPPEN

Na het Ontwerp-Tracébesluit is er opnieuw inspraak, advisering en bestuurlijk overleg. Daarna volgt het definitieve besluit, waartegen beroep mogelijk is bij de Raad van State. Voordat er gewerkt kan gaan worden, zijn er ook nog vergunningen, aanpassingen van bestemmingsplannen en eventuele procedures voor grondverwerking nodig.

AAN DE SLAG...

De genoemde procedure is op z'n vroegst in 2003 afgerond. Eventuele werkzaamheden zullen pas na 2003 gaan beginnen. Maar wanneer precies, en in welke volgorde, is op dit moment nog niet aan te geven. Dat hangt af van de uitkomst van de politieke besluitvorming en van het moment waarop er geld beschikbaar komt.





De alternatieven

In de studie zijn verschillende soorten oplossingen onderzocht: de alternatieven. Die alternatieven hebben met elkaar gemeen dat ze erop gericht zijn de groei van de automobiliteit op de A12 tussen Ede en de Duitse grens in goede banen te leiden om zodoende de reeds bestaande en toekomstige bereikbaarheids-problemen op te lossen. Dat is de centrale doelstelling van het project.

Het uitgangspunt voor de alternatieven is dat ze het landschap, de natuur de cultuurhistorische waarden (landgoederen bijvoorbeeld) en de gebieden die belangrijk zijn voor recreanten zo veel mogelijk ontzien. Dat is onder meer bereikt door in elk alternatief de extra ruimte die de weg in beslag zou nemen tot een minimum te beperken. Verder zijn tijdens de studie zogenoemde dwangpunten aangewezen; dat zijn elementen die zo waardevol zijn dat ze hoe dan ook niet mogen worden aangetast. Op dit traject bevindt zich één dergelijk object, namelijk museum Bronbeek. De kaart laat zien waar dit dwangpunt zich bevindt.

KIEZEN UIT VIJF ALTERNATIEVEN

Bij de besluitvorming moet voor het traject Ede - Duitse grens beoordeeld worden wat een geschikte oplossing is. Daarbij zijn er in principe vele keuzemogelijkheden: De Trajectnota/MER beschrijft de meest 'kansrijke alternatieven'. Dit zijn:

- het Basisalternatief;
- het Minimumalternatief;
- het Maximumalternatief;
- het Benuttingenalternatief;
- het Meest Milieuvriendelijk Alternatief.

Aanpak: Stapsgewijze uitwerking van de alternatieven

Bij de start van de studie was een groot aantal alternatieven in beeld. Later zijn daar ook andere aan toegevoegd, zoals bijvoorbeeld het beter benutten van de weg. De opgave was om daaruit een goede selectie te maken, volgens een stapsgewijze en systematische aanpak, van grof naar fijn. De systematiek houdt in dat via een aantal niveaus concrete alternatieven zijn uitgewerkt.

Niveau 1: strategische concepten. Hierbij wordt de centrale

doelstelling vanuit een aantal verschillende invalshoeken bekeken. Daarbij bleek bijvoorbeeld dat een alternatief waarbij het openbaar vervoer maximaal verbeterd wordt, terwijl er met de weg verder niets gebeurt, niet geschikt is: dat het bij lange na niet toereikend is om de problemen op de A12 op te lossen.

Ook de toepassing van doelgroepstroken en wisselstroken is in dit stadium afgefallen.

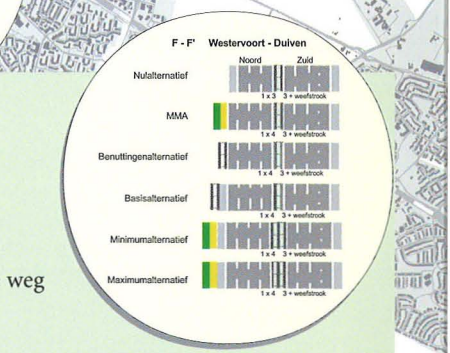
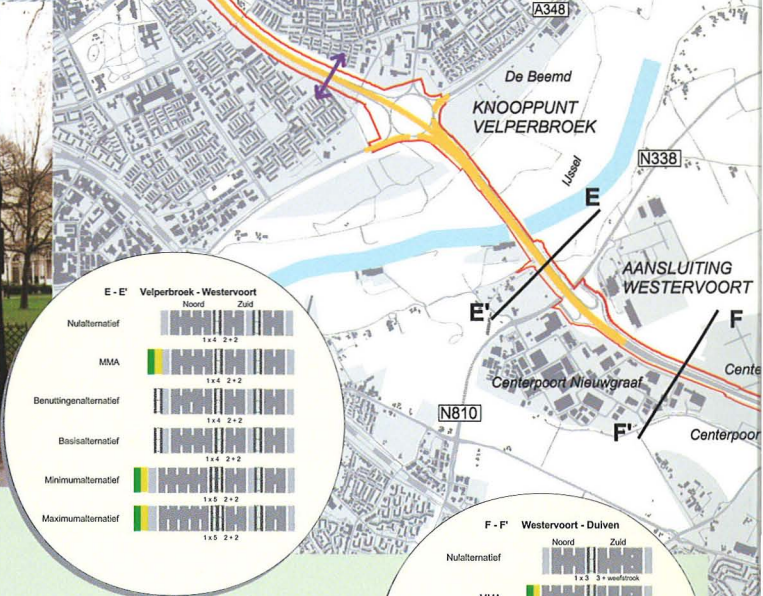
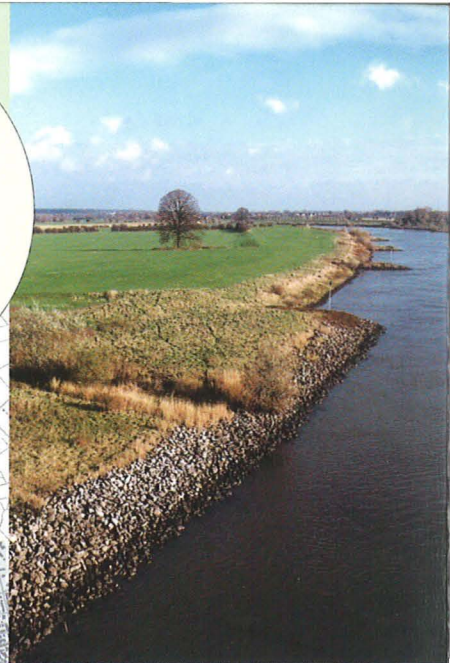
Niveau 2: de verkeerskundige vertaling. Tijdens deze fase is de

verkeerskundige consequentie per concept in beeld gebracht, zoals het aantal benodigde rijstroken en de vormgeving van de aansluitingen.

Niveau 3: de ontwerptechnische uitwerking en confrontatie met wet- en regelgeving. Dit betekent dat de resultaten van de eerdere niveaus nader zijn uitgewerkt in een eerste ruw ontwerp.

Niveau 4: inpassen in de omgeving. De uitwerking op niveau 3 is gebruikt als bouwsteen voor

de finishing touch: de inpassing in de omgeving. Tijdens deze fase is bekeken of en hoe de ontwerpen passen in de omgeving. Soms is er van het eerste ruwe ontwerp afgeweken. Bij het inpassen is intensief naar de omgeving gekeken. Door de ontwerpen te confronteren met de waarden in de omgeving is er sprake geweest van het fijnlijpen van het eerste ruw ontwerp. Als laatste is op te merken dat het huidige tracé het uitgangspunt vormt.



Naast onderlinge verschillen hebben de alternatieven ook belangrijke overeenkomsten. Een aantal maatregelen (de 'basiskwaliteit') komt, ongeacht welk alternatief, altijd terug. Voorbeelden:

- Overall waar dit vereist is op grond van de Wet geluidshinder komen geluidschermen.
- Kruisende en parallelle wegen, waterlopen en kabels en leidingen blijven zoveel mogelijk gehandhaafd. Als dit niet mogelijk is, wordt voor de vervallen verbinding een alternatief geboden.
- Langs het gehele traject is er rekening gehouden met de migratie van de aanwezige dieren door op een groot aantal plaatsen faunapassages en ecoduikers op te nemen.
- Om de verbreding van de A12 goed in te passen in de omgeving wordt op een aantal plaatsen de weg verschoven, zoals bij de kruising van de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Hierdoor worden onder andere de zandhagedissen en de Ginkelse Heide gespaard.
- De verlichting langs de weg zal conform de Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden worden vastgesteld.

HET BASISALTERNATIEF

In het Basisalternatief worden de noodzakelijke maatregelen aan de weg zo sober en doelmatig mogelijk uitgevoerd. Wel wordt voldaan aan de wettelijke eisen ten aanzien van veiligheid.

Kort gezegd komt het Basisalternatief op het volgende neer:

Op een aantal plaatsen wordt de weg uitgebreid met een extra rijstrook;

- tussen de aansluitingen Ede/Wageningen en Oosterbeek uitbreiding naar 2x3 rijstroken. Ter hoogte van de kruising met de spoorlijn Utrecht-Arnhem is er sprake van een asverschuiving in zuidelijke richting;
- tussen de aansluiting Oosterbeek en het knooppunt Grijsoord wordt de zuidbaan uitgebreid met een extra rijstrook. Op de noordbaan kan worden volstaan met de huidige situatie;
- tussen de knooppunten Grijsoord en Waterberg uitbreiding naar 2x4 rijstroken;
- tussen de knooppunten Waterberg en Velperbroek uitbreiding naar 2x3 rijstroken;
- op de noordbaan tussen Westervoort en Duiven uitbreiding naar 4 rijstroken;
- tussen Duiven en Zevenaar in beide richtingen uitbreiding naar 2x3 rijstroken.

HET MINIMUMALTERNATIEF

In vergelijking met het Basisalternatief zal dit alternatief veel ruimer worden opgezet, omdat de verbreding plaatsvindt conform de huidige richtlijnen voor ontwerp van autosnelwegen (ROA). Verder wordt over de volle lengte van de weg aan beide kanten een strook van 17 meter gereserveerd voor landschappelijke inpassing. In het Minimumalternatief zal de weg op dezelfde plaatsen worden verbreed als in het Basisalternatief. Daarnaast zal in het Minimumalternatief de huidige vluchtstrook op de noordbaan van het wegvak Velperbroek-Westervoort worden ingericht als een permanente rijstrook. Op het traject Westervoort-Duiven is er sprake van een kleine asverschuiving in noordelijke richting. Als laatste is op te merken dat er een aantal wijzigingen is voorzien in de hoogteligging. Deze vloeien voort uit de ontwerprichtlijnen. Meest in het oog springend is het op maaiveld leggen van de A12 ter hoogte van de Broekstraat (Duiven). Hier zal een vervangende kruisende verbinding worden aangelegd, over of onder de A12.

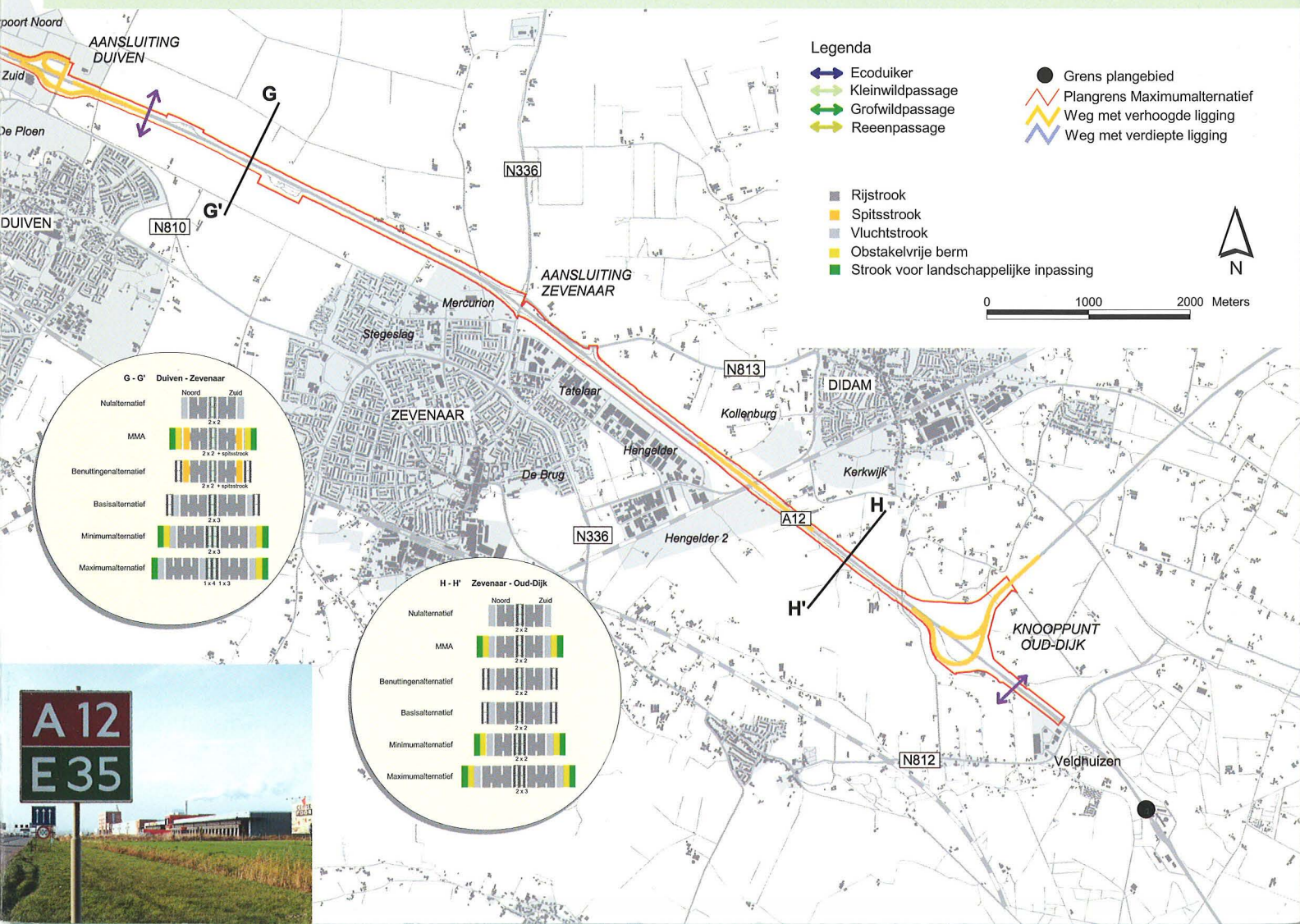
HET MAXIMUMALTERNATIEF

Het Maximumalternatief is gebaseerd op de verdergaande groei van het verkeer na 2010. Dit wil zeggen dat dit alternatief tot na 2010 bij een groei van 15% voldoende moet zijn om de verkeersproblemen op te lossen. Dit alternatief moet een oplossing bieden voor de langere termijn, dus ook in de periode 2010-2020. Het begrip Maximum heeft dan ook niet zozeer betrekking op de dimensionering van de weg, maar is meer van toepassing op de mate van 'toekomstvastheid' van de oplossing.

Ten opzichte van het Minimumalternatief wordt de capaciteit op een aantal plaatsen extra vergroot. In het Maximumalternatief wordt de noordbaan van het wegvak Oosterbeek - Grijsoord uitgebreid naar 2x4 rijstroken. Van Duiven tot Zevenaar komt er op de noordbaan 1 rijstrook bij en na Zevenaar tot knooppunt Oud-Dijk komt er in beide richtingen een rijstrook bij. Ook wordt in het Maximumalternatief over de volle lengte van de weg aan beide kanten een strook van 17 meter gereserveerd voor landschappelijke inpassing. De aanpassingen zowel in horizontale als in verticale richting komen grotendeels overeen met die in het MIN-alternatief. De vormgeving van het knooppunt Grijsoord wijkt echter fors af. Dit hele knooppunt wordt opnieuw vormgegeven. Zo worden de verbindingswegen in alle gevallen verruimd. Dit maakt de bouw van nieuwe viaducten noodzakelijk. Een andere grote wijziging betreft de aansluiting Oosterbeek. In verband met de noodzakelijke verbredingen "klappen" de noordelijke toe- en afrit "om" van de oost- naar de westkant.

HET BENUTTINGENALTERNATIEF

Het principe van het Benuttingenalternatief is dat tijdens drukke periodes (ochtend- en avondspits) meer auto's tegelijk gebruik maken van het bestaande asphalt. Dat kan bijvoorbeeld door tijdens de spits de vluchtstrook open te stellen voor het verkeer. In dat geval zijn overigens wel aanvullende veiligheidsmaatregelen vereist, zoals camerabewaking (zodat er bij ongevallen snel kan worden ingegrepen). Ook kan de maximum snelheid tijdens de spits omlaag worden gebracht naar 100 km/uur.



Niet langs het hele traject is een spitsstrook noodzakelijk. Zo blijkt het niet nodig te zijn een spitsstrook aan te leggen op de wegvakken Oosterbeek-Grijsoord, Velperbroek-Westervoort en het traject na Zevenaar. Op het gedeelte Velperbroek-Duiven worden aan de noordkant (de weghelft in de richting van Zevenaar) de bestaande drie rijstroken en vluchtstrook permanent omgebouwd naar een situatie met vier rijstroken.

HET MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF

Elke Trajectnota/MER moet een meest milieuvriendelijk alternatief beschrijven (MMA): een realistisch alternatief, maar dan met zo min mogelijk schade voor het milieu. Het Benuttingen-alternatief heeft als voordeel dat de weg in vergelijking met de huidige situatie nauwelijks extra ruimte in beslag neemt. Daarom vormen ook in het MMA de benuttingsmaatregelen die hierboven zijn beschreven het uitgangspunt. Een aanvullende maatregel is dat de beperking van de maximum snelheid tot 100 km/uur voor het gehele etmaal geldt. Verder krijgen de vormgeving en de landschappelijke inpassing van de weg speciale aandacht. Andere maatregelen betreffen de aanleg van een extra ecoduct ter hoogte van het Hoekelumse Bos en de verruiming van de onderdoorgang Wijde Veldweg tot faunapassage.

CONCLUSIES: DE ALTERNATIEVEN VERGELEKEN

De Trajectnota/MER bevat uitgebreide informatie over de effecten en de overeenkomsten en verschillen tussen de alternatieven. De essentie daarvan is als volgt:

- De verbredingsalternatieven, Benuttingenalternatief en het MMA leiden er toe dat de A12 Ede - Duitse grens, zoals beoogd een goed functionerende schakel wordt in deze achterlandverbinding. De filekans van 2 à 5% in 2010 wordt in alle gevallen gehaald.
- Wordt het Benuttingenalternatief of het MMA gerealiseerd, dan geldt verkeerskundig gezien dat de rek er na 2010 eerder uit is dan bij verbreding. De andere alternatieven kunnen desgewenst op termijn alsnog aangevuld worden met benuttingsmaatregelen, om zo nog meer capaciteit te creëren.
- Het Benuttingenalternatief en het MMA zijn in vergelijking met de verbredings-alternatieven gevoeliger voor verstoringen (sterker afhankelijk van goed functionerende apparatuur).

KWALITEIT OMGEVING EN WOONMILIEU

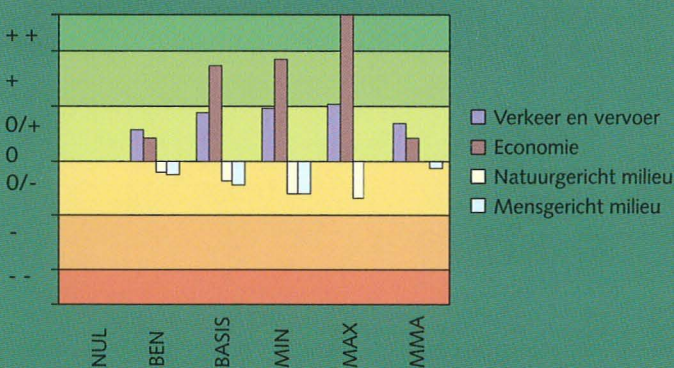
- De ruimte die de A12 nu al in beslag neemt is grotendeels toereikend om het Benuttingenalternatief en het MMA te realiseren. Dat leidt tot minder aantasting van onder meer de natuur en het landschap dan het Minimum- en het Maximum alternatief, die iets meer ruimte in beslag nemen.
- Voor het woonmilieu hebben het Benuttingenalternatief en het MMA minder gevolgen dan de verbredingsalternatieven. Voor de verbredingsalternatieven is het nodig meer huizen te slopen. Bovendien wordt de barrière die de A12 nu al vormt breder.
- Het MMA voorziet in een reductie van de maximum snelheid naar 100 km/uur gedurende 24 uur per etmaal. Daarmee is dit alternatief iets gunstiger met het oog op geluidhinder en luchtverontreiniging.
- Alle alternatieven, met uitzondering van het Nulalternatief, voorzien in extra ecopassages.

KOSTEN

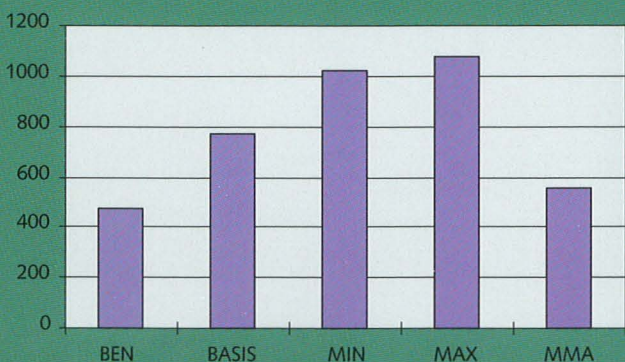
Het Benuttingenalternatief kost ongeveer 480 miljoen gulden en is daarmee het goedkoopste alternatief.

Het MMA kost ongeveer 570 miljoen gulden, het Basisalternatief kost 745 miljoen gulden. Het Minimumalternatief kost 1020 en het duurst is het Maximumalternatief met 1080 miljoen gulden.

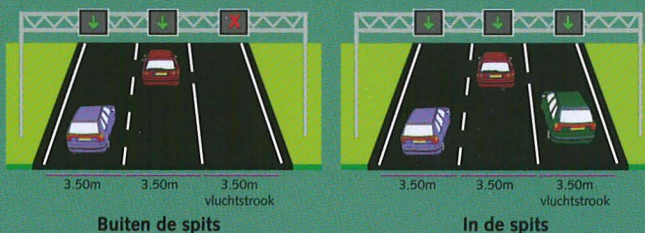
VERGELIJKING OP HOOFDTHEMA'S



KOSTEN IN MILJOENEN GULDENS



SITUATIE ZONDER BENUTTINGSMAATREGELEN VERSUS DE SITUATIE MET BENUTTINGSMAATREGELEN (VLUCHTSTROOKGEBRUIK)



Colofon

Uitgave

Ministerie van Verkeer & Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland

Telefoon: 026-3688747

e-mail: w.w.vdSluis@don.rws.minvenw.nl

internet: <http://www.minvenw.nl/rws/don/rijksweg12>

Redactie

DHV Milieu en Infrastructuur

Fotografie

Meetkundige Dienst Rijkswaterstaat

Druk

Opmeer Drukkerij b.v.