

Tracébesluit A12 Maarsbergen - Veenendaal

Aanleg plusstroken

Datum	April 2010
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat Utrecht Postbus 24094 3502 MB Utrecht
Informatie	www.centrumpp.nl
Telefoon	0800 - 8002
Datum	April 2010
Status	Definitief besluit

Inhoud

I	Besluit	6
II	Toelichting	14
1.	Inleiding	15
1.1	Historie van dit project	15
1.2	Over de Spoedaanpak Wegen	16
1.3	Andere projecten in de omgeving	16
2.	Verantwoording keuze	18
2.1	Het probleem	18
2.2	Verkeer	18
3.	De aanpassing van het tracé	21
3.1	De huidige situatie	21
3.2	De nieuwe situatie	21
3.3	De bouw	25
4.	Milieu en Leefbaarheid	26
4.1	Milieueffectrapportage	26
4.2	Luchtkwaliteit	28
4.3	Geluid	29
5.	Veiligheid en Incident Management	39
5.1	Verkeersveiligheid	39
5.2	Externe veiligheid	40
6.	Natuur	43
6.1	Gebiedsbescherming	43
6.2	Soortenbescherming	54
7.	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	57
7.1	Landschap	57
7.2	Cultuurhistorie	58
7.3	Archeologie	58
8.	Bodem, water en explosieven	59
8.1	Bodem	59
8.2	Water	59
8.3	Niet gesprongen explosieven	61
III	Kaarten	62
IV	Zienswijzen op het Ontwerp - Tracébesluit	63
V	Wijzigingen in het Tracébesluit	64
VI	Beroep	68
VII	Verdere procedure	70
1.	Procedure tot nu toe	70
2.	Vervolg vanaf 2010	70
3.	Bestemmingsplan en vergunningverlening	71
4.	(Grond)verwerving en onteigening	71
5.	Schadevergoeding	72
	Verklarende woordenlijst	73
VIII	Bijlagen	76
Bijlage 1	Overzicht vast te stellen hogere waarden geluid	78
Bijlage 2	Overzicht aanleg en wijziging sloten, waterbergingen en retentievoorzieningen en duikers	82

Bijlage 6	Standpunt A12 Utrecht – Veenendaal	84
Bijlage 7	Standpunt A12 Veenendaal - Ede	92

De overige bijlagen zijn separaat.

I Besluit

Gelet op artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, stel ik, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), het Tracébesluit (TB) vast voor de realisatie van plusstroken op beide rijbanen van de A12 op het traject Maarsbergen-Veenendaal, gelegen tussen km 81,20 en km 92,60. Ten behoeve van de realisatie van de plusstroken worden beide rijbanen circa 2,50 m verbreed.

Het TB A12 Maarsbergen-Veenendaal bestaat uit deze besluittekst (I), bijlage 1 en 2 (VIII) en in totaal acht kaarten (III), zijnde: één overzichtskaart, vijf detailkaarten, één overzichtskaart lengteprofiel en één overzichtskaart ecologische voorzieningen. De toelichting (II), zienswijzen op OTB (IV), wijzigingen in het TB (V), beroep (VI), verdere procedure (VII) en bijlagen (VIII) –behoudens de bijlagen 1 en 2- maken geen onderdeel uit van het TB.

Artikel 1 Aanpassingsmaatregelen

1. Op het wegvak Maarsbergen-Veenendaal worden op de **zuidelijke rijbaan richting Veenendaal** de volgende aanpassingsmaatregelen getroffen:

Tussen km 81,2 en km 82,5 wordt aan de middenbermzijde een plusstrook gerealiseerd. De bestaande rijbaan wordt verbreed van circa 11,20 meter naar circa 13,75 meter. Na deze verbreding bestaat de zuidelijke rijbaan uit een redresseerstrook (0,70 meter breed), een plusstrook (2,75 meter breed), een linker rijstrook (3,50 meter breed), een rechter rijstrook (3,35 meter breed) en een vluchtstrook (3,45 meter breed).

Tussen km 82,5 en km 92,12 wordt aan de middenbermzijde een plusstrook gerealiseerd. De bestaande rijbaan wordt verbreed van ca. 11,20 meter naar ca. 13,40 meter. Na deze verbreding bestaat de zuidelijke rijbaan uit een redresseerstrook (0,70 meter breed), een plusstrook (2,75 meter breed), een linker rijstrook (3,50 meter breed), een rechter rijstrook (3,35 meter breed) en een vluchtstrook (3,10 meter breed). De plusstrook sluit bij de aansluiting Veenendaal aan op de al aanwezige plusstrook Veenendaal-Ede en bij Maarsbergen op de plusstrook die volgens het wegaanpassingsbesluit Utrecht - Maarsbergen gerealiseerd wordt.

2. Op het wegvak Maarsbergen-Veenendaal worden op de **noordelijke rijbaan richting Maarsbergen** de volgende aanpassingsmaatregelen getroffen:

Tussen km 81,2 en km 82,5 wordt aan de middenbermzijde een plusstrook gerealiseerd. De bestaande rijbaan wordt verbreed van circa 11,20 meter naar circa 13,75 meter. Na deze verbreding bestaat de noordelijke rijbaan uit een redresseerstrook (0,70 meter breed), een plusstrook (2,75 meter breed), een linker rijstrook (3,50 meter breed), een rechter rijstrook (3,35 meter breed) en een vluchtstrook (3,45 meter breed). De plusstrook sluit bij de aansluiting Veenendaal aan op de al aanwezige plusstrook Ede-Veenendaal en bij Maarsbergen op de plusstrook die volgens het wegaanpassingsbesluit Utrecht - Maarsbergen gerealiseerd wordt.

Tussen km 82,5 en km 92,23 wordt aan de middenbermzijde een plusstrook gerealiseerd. De bestaande rijbaan wordt verbreed van ca. 10,90 meter naar ca. 13,40 meter. Na deze verbreding bestaat de noordelijke rijbaan uit een redresseerstrook (0,70 meter breed), een plusstrook (2,75 meter breed), een

linker rijstrook (3,50 meter breed), een rechter rijstrook (3,35 meter breed) en een vluchtstrook (3,10 meter breed).

3. Op het wegvak Maarsbergen – Veenendaal verschuift de wegas ten opzichte van de huidige situatie als volgt:
 - tussen km 81,5 en km 82,5 verschuift de as ca. 10 meter naar het zuiden;
 - tussen km 88,9 en km 89,2 verschuift de as ca. 2 meter naar het zuiden;
 - tussen km 89,8 en km 90,4 verschuift de as ca. 10 meter naar het noorden;
 - tussen km 91,3 en km 92,0 verschuift de as ca. 5 meter naar het noorden.
4. Tussen Maarsbergen en Veenendaal verandert de hoogteligging van het wegvak in de nieuwe situatie ten opzichte van de bestaande situatie als volgt:
 - tussen km 86,70 en km 87,70 verlopend tot ca. 1 meter hoger;
 - tussen km 88,90 en km 89,90 verlopend tot ca. 4 meter hoger;
 - tussen km 91,49 en km 92,12 verlopend tot ca. 2 meter hoger.
5. De aansluiting Veenendaal wordt aangepast aan het nieuwe wegprofiel van de A12, zoals omschreven in de leden 1 en 2 van dit artikel. De aansluiting wordt aan de noordzijde omgevormd van een Haarlemmermeeraansluiting naar een kwart-klaverblad-vorm met af- en toerit aan de noordwest zijde. De vormgeving van de aansluiting aan de zuidzijde van de A12 blijft ongewijzigd.
6. De aanpassingsmaatregelen zijn weergegeven op de detailkaarten (III) die deel uitmaken van dit besluit.

Artikel 2 Bijkomende infrastructurele voorzieningen/maatregelen

1. De volgende bijkomende infrastructurele voorzieningen/maatregelen worden gerealiseerd:
 - a. Kruisende wegen:

Locatie	Aanpassing	Kaart
Laagerfseweg Ter hoogte van km 84,79 (A12) (Gemeente Woudenberg)	Tot ca. 65 meter vanaf de nieuwe as ten noorden van de A12 en ca. 95 meter vanaf de nieuwe as ten zuiden van de A12 wordt het profiel van de weg aangepast aan de breedte van het nieuwe viaduct.	3
Heuvelsesteeg Ter hoogte van km 87,21 (A12) (Gemeente Utrechtse Heuvelrug)	Tot ca. 74 meter vanaf de nieuwe as ten noorden van de A12 en ca. 100 meter vanaf de nieuwe as ten zuiden van de A12 wordt het profiel van de weg aangepast aan de breedte van de nieuwe onderdoorgang.	4
Kooiweg Ter hoogte van km 90,28 (A12) (Gemeente Renswoude)	Tot ca. 80 meter vanaf de nieuwe as ten noorden van de A12 en ca. 100 meter vanaf de nieuwe as ten zuiden van de A12 wordt het profiel van de weg aangepast aan de breedte van de nieuwe onderdoorgang.	5
Nieuweweg Noord / Rondweg West (N233), ter hoogte van km 91,67 (A12) (Gemeente Veenendaal)	Tot ca. 325 meter vanaf de nieuwe as ten noorden van de A12 en ca. 95 meter vanaf de nieuwe as ten zuiden van de A12 wordt het profiel van de weg en de aanwezige fietspaden aangepast aan de breedte van de nieuwe onderdoorgang onder de A12.	6

b. Wegen en paden:

Locatie	Aanpassing/maatregel	Kaart
Parallelweg ter plaatse van de aansluiting Maarsbergen, zuidzijde A12 Km 81,73- km 82,40 (Gemeente Utrechtse Heuvelrug)	Erftoegangsweg wordt tot ca. 9 meter naar het zuiden verlegd. De parallelweg wordt parallel aan de nieuwe A12 gerealiseerd.	2
Haarweg, ter plaatse van ecoduct Rumelaar, zuidzijde A12 Km 83,38 - km 83,66 (Gemeente Woudenberg)	Erftoegangsweg wordt tot ca. 14 meter naar het noorden verlegd.	3
Rumelaarseweg ter plaatse van ecoduct Rumelaar, noordzijde A12 Km 83,35 - km 83,72 (Gemeente Woudenberg)	Erftoegangsweg wordt tot ca. 23 meter naar het zuiden verlegd.	3
Toegangsweg vanaf Kooiweg tot km 91,2 langs noordzijde A12 (Gemeente Veenendaal)	Voor bereikbaarheid percelen ter hoogte van km 91,2 wordt een toegangsweg via de onderberm van de A12 gerealiseerd vanaf de Kooiweg naar betreffende percelen.	5 en 6
Voorpoort Km 91,7 (Gemeente Veenendaal)	Tussen kruispunt met Nieuweweg Noord en de rotonde over een lengte van ca. 130 meter aanpassen.	6
Nieuweweg Noord Km 91,7 (Gemeente Veenendaal)	Vanwege nieuwe opstelvakken bij het kruispunt, aansluiting Veenendaal, verandert ten noorden van het kruispunt met Voorpoort de ontsluiting van enkele percelen aan de oost- en westkant van de Nieuweweg Noord.	6

c. Kunstwerken

Kunstwerk	Km A12	lengte circa [m]	breedte circa [m]	doorrijhoogte (auto) [m]
Viaduct Laagerfseweg over A12 vervangen (Gemeente Woudenberg)	84,79	49	6	4,60
Tunnel Heuvelsesteeg vervangen (Gemeente Utrechtse Heuvelrug)	87,21	39	10	4,60
Tunnel Kooiweg vervangen (Gemeente Renswoude)	90,28	36	9	4,60
Viaduct aansluiting Veenendaal vervangen (Gemeente Veenendaal)	91,68	35	42	4,60

2. De bijkomende infrastructurele maatregelen/voorzieningen zijn weergegeven op de detailkaarten (III) die deel uitmaken van dit besluit.

Artikel 3 Openstelling plusstroken

De plusstroken op de A12 Maarsbergen-Veenendaal worden alleen geopend als dat gezien de (verwachte) drukte op de weg wenselijk is. Dat is het geval als één van de volgende situaties zich voordoet:

1. Het aantal voertuigen in de betreffende rijrichting op het wegvak tussen Maarsbergen en Veenendaal stijgt boven het aantal van 3000 voertuigen per uur.
2. Een plusstrook wordt daarnaast geopend bij ongevallen of werkzaamheden, als één of meer rijstroken bij de plusstrook zijn geblokkeerd. De plusstrook wordt gesloten wanneer de overige rijstroken weer vrij zijn.

Artikel 4 Verkeersveiligheidsmaatregelen plusstroken

1. Gedurende de periode waarin een plusstrook geopend is, wordt de maximumsnelheid op de betreffende rijbaan verlaagd van 120 naar 100 km per uur;
2. Gedurende de periode waarin een plusstrook geopend is, is een breedtebeperking voor het verkeer op deze strook van kracht;
3. Ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de plusstroken worden de wegvakken waarop een plusstrook wordt gerealiseerd voorzien van camera's;
4. Ten behoeve van een beter zicht voor de weggebruiker en ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de plusstroken wordt het traject voorzien van dynamische verlichting in de middenberm;
5. Ten behoeve van de zichtbaarheid voor de weggebruiker wordt de dynamische bebording waarop opening en einde van de plusstroken zijn aangegeven hoog geplaatst op masten of portalen;

6. Ten behoeve van de verkeersveiligheid van de weggebruiker wordt in de rechterberm geleiderail geplaatst uitgezonderd de locaties waar sprake is van een obstakelvrije berm;
7. Ten behoeve van een eenduidig wegbeeld wordt zorg gedragen voor uniformiteit in bebording, bewegwijzering, signalering, markering en voor uniformiteit bij het invoegen en uitvoegen.

Artikel 5 Geluidsmaatregelen

1. Op zowel de noordelijke als de zuidelijke rijbaan wordt een geluidsreducerend wegdek aangebracht op de weggedeelten die hieronder in de tabel zijn aangegeven.

Tabel 1 Geluidsreducerend wegdek geluidgevoelige bestemmingen

Rijbaan	Beginpunt	Eindpunt	Lengte	Akoestische kwaliteit van het wegdek
Noordelijk en zuidelijk	Km 90,80	Km 91,70	900 meter	Geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van tweelaags ZOAB

2. Ter hoogte van de noordelijke toe- en afrit van de aansluiting Veenendaal wordt, op zes meter vanaf de wegas van deze toe- en afrit, een absorberend geluidsscherm geplaatst van 95 meter lang en 4 meter hoog. De locatie van dit geluidsscherm is aangegeven op detailkaart nr. 6.
3. In dit Tracébesluit zijn op grond van de artikelen 87g en 87f van de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen hogere waarden vastgesteld. Deze vastgestelde hogere waarden zijn opgenomen in de tabellen van het document bijlagen (VIII). Deze bijlage maakt onderdeel uit van dit besluit.

Artikel 6 Maatregelen voor waterhuishouding

Vanwege de wegaanpassing worden maatregelen ten behoeve van de waterhuishouding gerealiseerd, bestaande uit de aanleg en wijziging van sloten, waterbergingen en retentievoorzieningen en duikers, zoals vermeld in de overzichtstabel van bijlage 2 van het document bijlagen (VIII). Deze bijlage maakt onderdeel uit van dit besluit. Tevens wordt de huidige kruising van het Valleikanaal met de A12 vergraven van km 89,32 naar km 89,23.

Artikel 7 Maatregelen voor landschappelijke inpassing

1. Voor de landschappelijke inpassing van de wegverbreding worden de volgende maatregelen gerealiseerd:
 - a. De berm langs het traject krijgt, waar mogelijk, een breedte van minimaal 13 meter, en zo min mogelijk obstakels;
 - b. Het verbrede talud wordt begrensd door een bermstoot. De bermstoot krijgt aan de landschapszijde een natuurvriendelijke oever;
 - c. Het ontwerp wordt zodanig uitgewerkt dat de Emminkhuizerberg onaangetast blijft;
 - d. De inpassing van aansluiting Veenendaal, in de openheid van het landschap, wordt afgestemd met het beeldkwaliteitsplan van Veenendaal;
 - e. De A12 kruist de Grebbelinie, ter hoogte van het Valleikanaal en de Emminkhuizerberg. De kruising met het Valleikanaal wordt teruggelegd op de bijna oorspronkelijke ligging en de coupure van de Grebbelinie wordt zichtbaar gemaakt;

- f. Bij het ontwerp van kunstwerken bij kruisingen met andere wegen en paden wordt aandacht besteed aan de sociale veiligheid.

Artikel 8 Mitigerende maatregelen voor natuur

1. Om negatieve effecten van de uitvoering van dit Tracébesluit op de natuur te verminderen, worden de volgende mitigerende maatregelen genomen:
 - a. Ter hoogte van de kruising A12 - Heygraaf (km 81,80) wordt een faunapassage voor oevergebonden diersoorten ingericht. Aan weerszijden van de Heygraaf wordt een doorgetrokken oever - met een breedte van circa 5 meter - gerealiseerd.
 - b. Ter hoogte van km 82,73*, km 83,19*, km 83,72*, km 84,15, km 84,42 en km 84,62* worden dassentunnels aangelegd voor de dassenpopulatie in het gebied van het Leersumse Veld. Bij voornoemde dassentunnels die met een asterisk zijn aangegeven is een afwijking van maximaal 25 meter naar links of rechts toegestaan.
 - c. Ter hoogte van km 83,50 wordt ecoduct Rumelaar over de A12 en de spoorlijn Utrecht-Arnhem gebouwd. Voor de bouw van het ecoduct wordt ten noorden van het spoor de Rumelaarseweg verlegd en ten zuiden van de A12 wordt de Haarweg verlegd. De breedte bedraagt circa 48 meter (tussen de rasters). De doorrijhoogte bedraagt 4,60 meter.
 - d. Ter hoogte van km 85,84*, km 86,76 en km 88,20 worden dassentunnels aangelegd voor de dassenpopulatie in het gebied rondom Overberg. Bij voornoemde dassentunnel die met een asterisk is aangegeven is een afwijking van maximaal 25 meter naar links of rechts toegestaan.
 - e. Ter hoogte van km 86,37 wordt ten oosten van spoorviaduct De Haar een kleinwildtunnel gerealiseerd. Deze voorziening is bedoeld voor marterachtigen en andere kleine dieren.
 - f. Ter hoogte van km 87,40 wordt een kleinwild tunnel aangelegd. Dit betreft een buis met een doorsnede van 0,4 meter.
 - g. In de Gelderse Vallei wordt ter hoogte van km 89,23 de onderdoorgang van het Valleikanaal verlegd en een faunapassage aangelegd. Aan weerszijden van dit kanaal worden 10 meter brede doorgetrokken oevers gerealiseerd. De hoogte van de voorziening bedraagt 2,50 meter tussen droge oever en plafond van het kunstwerk.
 - h. Ter hoogte van km 90,56 wordt een klein-wild-tunnel aangelegd. Dit betreft een buis met een doorsnede van 0,4 meter.
 - i. Op zowel de noordelijke als de zuidelijke rijbaan wordt een geluidsreducerend wegdek aangebracht op de weggedeelten die hieronder in de tabel zijn aangegeven.

Tabel 2 Geluidsreducerend wegdek, natuur

Rijbaan	Beginpunt	Eindpunt	Lengte	Akoestische kwaliteit van het wegdek
Noordelijk en zuidelijk	Km 82,20	Km 84,40	2200 meter	Geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van tweelaags ZOAB
Noordelijk en zuidelijk	Km 88,30	Km 90,80	2500 meter	Geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van tweelaags ZOAB

- j. De verlichting wordt uitgevoerd conform het "Uitvoeringskader openbare verlichting" van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat:
 - Bij de aanpassing van de bestaande wegverlichting wordt gekozen voor vervanging door dynamische wegverlichting, die alleen brandt in geval van calamiteiten, werkzaamheden en slecht zicht als gevolg van weersomstandigheden;
 - De verlichting brandt eveneens als een of beide plusstroken open zijn en er onvoldoende daglicht is voor de visuele inspectie en bewaking van de plusstrook en/of het veilig gebruik van de weg;
 - De verlichte ruimte wordt beperkt door toepassing van aangepaste armaturen waarmee lichtstralen op de rijbaan gericht worden en uitstraling naar de berm geminimaliseerd wordt.
2. De mitigerende maatregelen a tot en met h zijn weergegeven op de kaarten die deel uitmaken van dit besluit. Onderdeel van deze maatregelen vormt de plaatsing van faunageleidende rasters.

Artikel 9 Compenserende maatregelen voor natuur en bos

Om negatieve effecten van de uitvoering van dit Tracébesluit op natuur te compenseren worden de volgende maatregelen gerealiseerd:

1. Natuurcompensatie met een oppervlakte van 5,3 ha vanwege aantasting van de ecologische hoofdstructuur. De zoekgebieden voor het realiseren van deze natuurcompensatie zijn aangegeven in figuur 5.1 van paragraaf 5.3 van het voor dit Tracébesluit vervaardigde Landschapsplan- en compensatievoorstel.
2. Boscompensatie van 0,1 ha en aanplant van 915 nieuwe bomen, in overeenstemming met de tussen Rijkswaterstaat en het Ministerie van LNV gesloten "Samenwerkingsovereenkomst uitvoering Boswet".

Artikel 10 Te amoveren woningen

Voor de realisatie van de wegverbreding tussen Maarsbergen en Veenendaal dienen drie woningen te worden geamoveerd. De te amoveren woningen zijn op detailkaart 6, behorende bij dit Tracébesluit, aangegeven.

Tabel 3 Te amoveren woningen

Straat woning	Huisnummer	Kadastrale gemeente	Reden van amovering
Nieuweweg	239	Veenendaal	Aanpassing van de aansluiting
Noord	241		Veenendaal (nr. 23) op de A12
	243		

Artikel 11 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

1. Het definitieve ontwerp en de situering van de maatregelen en voorzieningen zoals opgenomen in de artikelen 1, 2 en 8 (en aangegeven op de kaarten behorende bij het Tracébesluit) kan afwijken met de volgende marges: 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden ten opzichte van het OTB-ontwerp.
2. Voorts kan daarenboven indien verdere (technische) uitwerking of optimalisatie dat wenselijk maakt met de volgende marges worden afgeweken: 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerszijden.
3. Afwijkingen zoals bedoeld in het eerste en tweede lid, zijn slechts toelaatbaar als wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. Uit de wijzigingen vloeien geen negatieve gevolgen voort voor de omgeving;
- b. De bij dit Tracébesluit vastgestelde hogere waarden voor de geluidsbelasting worden niet overschreden en/of deze leiden niet tot nieuw vast te stellen hogere waarden;
- c. Deze afwijkingen mogen niet leiden tot afwijking van de bij dit Tracébesluit vastgestelde maatregelen, gericht op het terugbrengen van verwachte geluidsbelasting op de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen onderscheidenlijk aan de grens van geluidsgevoelige terreinen als bedoeld in de Wet geluidhinder;
- d. Het ontwerp wordt uitgevoerd binnen de begrenzing van dit Tracébesluit zoals aangegeven op de bijgevoegde kaarten;
- e. Er wordt geen onevenredige afbreuk gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 12 Nadeelcompensatie

Indien een belanghebbende ten gevolge van dit Tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven, en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent de Minister van Verkeer en Waterstaat, op grond van artikel 20d eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

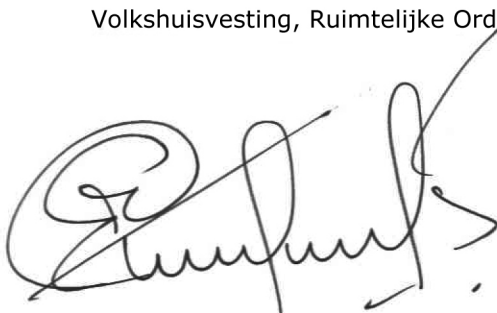
Ter invulling van het gestelde in artikel 20d eerste lid van de Tracéwet is ter zake de "Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999" van toepassing, met uitzondering van artikel 2 eerste lid van voornoemde regeling. Voor kabels en leidingen is de "Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatwerken en spoorwerken 1999" dan wel hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet en de overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en Energiened, VELIN en VEWIN van toepassing.

Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Vastgesteld op:

13 april 2010

De minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,



ir. Camiel Eurlings

II Toelichting

Het verkeer op de snelwegen in Midden-Nederland loopt vast. Dat is een probleem. Wie met de auto vanuit het oosten, noorden of zuiden naar de Randstad wil, moet door Midden-Nederland. De bereikbaarheid van landelijke economische centra als Schiphol, Amsterdam en Rotterdam is daarmee in het geding.

De snelwegen in de provincie Utrecht kennen het hoogste percentage doorgaand verkeer van Nederland. Het netwerk van de A2, A27, A28 en A12 kan de verkeersdruk niet meer aan.

In opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat pakt Rijkswaterstaat dertig hardnekkige knelpunten versneld aan, waarvan elf in Midden-Nederland. De versnelde aanpak van het traject A12 Maarsbergen-Veenendaal is één van de projecten uit de Spoedaanpak Wegen. In beide richtingen krijgt de A12 tussen Maarsbergen en Veenendaal er een plusstrook bij. Weggebruikers zullen de positieve effecten ervaren: na opening van de plusstroken verbetert de doorstroming in de ochtend- en de avondspits sterk.

Dit is de toelichting die behoort bij het Tracébesluit A12 Maarsbergen-Veenendaal. In de toelichting komen de resultaten en de maatregelen van de uitgevoerde onderzoeken aan de orde die nodig zijn voor leefbaarheid en milieu. Daarnaast wordt ingegaan op onder meer de historie van het project, het ontwerp van de weg in de nieuwe situatie, de landschappelijke inpassing van de wegverbreding, grondverwerving en de wijze van uitvoering.

Het is mogelijk om tegen het Tracébesluit in beroep te gaan. Meer informatie daarover is opgenomen in hoofdstuk VI en op www.centrumpp.nl, de website van het Centum publieksparticipatie. Meer informatie over dit project en over de andere Spoedaanpak-projecten staat op www.rijkswaterstaat.nl.

1. Inleiding

1.1 Historie van dit project

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft dertig knelpunten vastgesteld die met spoed aangepakt worden. Voor deze knelpunten is gekozen omdat ze vrij eenvoudig zijn op te lossen door de weg te verbreden of door de bestaande weg slimmer in te richten. De aanpassing van de A12 tussen Maarsbergen en Veenendaal is één van projecten van de Spoedaanpak Wegen (zie paragraaf 1.2).

Wettelijk kader

De procedure die wordt gevolgd bij infrastructurele projecten als deze, is vastgelegd in de Tracéwet en de Wet milieubeheer. Sinds 2003 is het ook mogelijk projecten uit te voeren onder de procedure van de Spoedwet wegverbreding.

In het voorjaar van 2009 is het Wetsvoorstel versnelling besluitvorming wegprojecten aangenomen en dat heeft de Tracéwet (en de Spoedwet wegverbreding) gewijzigd. De wijziging is met terugwerkende kracht ingegaan op 1 januari 2009. De kern is een snellere besluitvorming over wegprojecten met behoud van inspraak en aandacht voor het milieu.

De aanpassing van de A12 tussen Maarsbergen en Veenendaal valt onder de werking van de Tracéwet en is als project opgenomen in een bij deze wet gevoegde bijlage.

Bijzondere procedurele situatie

Er is bij het project A12 Maarsbergen-Veenendaal sprake van een bijzondere procedurele situatie. In 2005 is de Tracéwet gewijzigd, uit het overgangsrecht volgt dat voor het project een Trajectnota/MER als basis dient. In 2009 is de Tracéwet weer gewijzigd. Het hebben van een MER is ook nog steeds verplicht. Formeel geldt nu echter niet meer de eis dat sprake moet zijn van een startnotitie, richtlijnen en een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Er geldt ook niet meer de eis van het hebben van een advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Er geldt ook geen verplichting meer tot het uitvoeren van een evaluatie naar de feitelijke milieugevolgen, die de uitvoering van het project met zich mee kan brengen.

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet (CHW) in werking getreden. Deze wet heeft tot doel besluitvormingsprocedures van infrastructurele projecten en van bouwprojecten te versnellen en te vereenvoudigen. Dit Tracébesluit is door de minister van V&W vastgesteld na de inwerkingtreding van de CHW. De CHW is om die reden dan ook van toepassing op dit Tracébesluit.

Gevolgde procedure

Tot 2003 doorliep de A12 Utrecht-Veenendaal de Tracéwetprocedure. In 1997 is voor de aanpak van de verkeersproblemen op dit traject een Startnotitie Utrecht – Veenendaal gepubliceerd. Daarin werden verschillende oplossingen gepresenteerd. In 2000 is vervolgens een Trajectnota/MER Utrecht – Veenendaal gepubliceerd (bijlage 3), met de resultaten van het milieuonderzoek. De aansluiting Veenendaal was opgenomen in de Startnotitie (1996) en Trajectnota/MER A12 Veenendaal – Ede uit 2001 (bijlage 4). In 2003 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat bepaald dat de aansluiting Veenendaal opgenomen wordt in het project Utrecht – Veenendaal. In het vervolg van deze Toelichting wordt gesproken over de Startnotitie en Trajectnota/MER Utrecht – Veenendaal, maar hier hoort vanzelfsprekend ook de aansluiting Veenendaal bij.

Met de komst van de Spoedwet wegverbreding (2003) is de procedure een andere richting ingegaan. Het traject A12 Utrecht – Veenendaal is door de komst van de Spoedwet opgesplitst in twee delen: A12 Utrecht – Maarsbergen en A12 Maarsbergen – Veenendaal. Het gedeelte A12 Utrecht - Maarsbergen kwam wel onder de Spoedwet te vallen, het gedeelte Maarsbergen - Veenendaal niet. Daarom wordt voor dit laatste traject de Tracéwetprocedure vervolgd.

Conform de Tracéwet is in oktober 2009 het Ontwerp-Tracébesluit A12 Maarsbergen – Veenendaal vastgesteld. Van 16 oktober 2009 tot en met 26 november 2009 is hierop inspraak mogelijk geweest. De zienswijzen hebben mede aanleiding gegeven tot enkele inhoudelijke wijzigingen in het Tracébesluit A12 Maarsbergen - Veenendaal. Meer informatie over de zienswijzen op het Ontwerp-Tracébesluit en wijzigingen in het Tracébesluit kunt u lezen in hoofdstuk IV (Zienswijzen op het Ontwerp - Tracébesluit) en V (Wijzigingen in het Tracébesluit).

1.2 Over de Spoedaanpak Wegen

Gemene deler projecten Spoedaanpak

De projecten van de Spoedaanpak Wegen hebben in principe één ding gemeen: het zijn aanpassingen die op korte termijn resultaat hebben en zo de gewenste verlichting bieden.

Op grond van artikel 10b van de gewijzigde Tracéwet is prijsbeleid bij dit Tracébesluit buiten beschouwing gelaten.

Koppeling besluitvorming en realisatie

Bij wegaanpassingen kan men inspreken op de Startnotitie en het Ontwerpbesluit. Bij het definitieve Besluit is er voor eerdere insprekers een mogelijkheid om beroep in te dienen bij de Raad van State. Voordat de Spoedaanpak begon, is van elk project vallend onder de Spoedaanpak reeds de Startnotitie verschenen. Verder is er al een aanbestedingstraject ingezet, dat deels parallel loopt aan de besluitvormingsroute van de procedures. Zo kan het werk eerder beginnen en zijn in de tijd gezien de files sneller gereduceerd.

De werkzaamheden

De fileproblematiek is groot, hierdoor is snelheid geboden. Tijdens de realisatie van de extra rijstroken wordt rekening gehouden met de belangen van de weggebruiker (zo groot mogelijke doorstroming) en met de belangen van de omgeving (zo min mogelijk hinder).

1.3 Andere projecten in de omgeving

Niet alleen tussen Maarsbergen en Veenendaal wordt de weg aangepast. Ook elders zijn wegaanpassingen gepland. Bij de berekening van de resultaten en effecten is daar rekening mee gehouden.

A12 Utrecht – Maarsbergen

In de Spoedwet wegverbreding is voor de A12 het project Utrecht – Maarsbergen gepland tussen km 63,5 en km 82,0. Tussen Utrecht en Bunnik wordt de A12 verbreed van 2x3 naar 2x4 rijstroken. Tussen Bunnik en Driebergen wordt de weg verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken. In beide richtingen komt tevens een plusstrook. Ook tussen Driebergen en Maarsbergen wordt een plusstrook in beide richtingen aangelegd. Deze projecten staan als de projecten 7,8 en 9 in de bijlage, onder A, bij de Spoedwet wegverbreding. Het wegaanpassingsbesluit voor de A12 Utrecht-Maarsbergen is vastgesteld in september 2009, en heeft van 16 oktober 2009 tot en met 29 december 2009 ter visie gelegen. Het traject Utrecht-Maarsbergen is naar verwachting gereed in 2013.

A12 Veenendaal-Ede

In de Spoedwet wegverbreding is voor de A12 tussen Utrecht en de Duitse grens ook voorzien in het project Veenendaal-Ede (project 10 van de bijlage, onder A, bij de Spoedwet wegverbreding): de aanleg van een plusstrook en weefstroken tussen Veenendaal (km 90) en Ede (km 110,6). Project nr. 10 sluit weliswaar niet direct aan maar de te treffen maatregel (aanleg plusstrook) is nagenoeg identiek. Tevens vormen alle bovengenoemde projecten een en dezelfde verbinding. Zij vormen één schakel in de A12 tussen Utrecht en de Duitse grens en hangen daarmee onverbrekkelijk met elkaar samen. Sinds april 2009 is het project Veenendaal-Ede gereed en zijn de stroken in gebruik door het wegverkeer.

Gewijzigde Standpunten A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse grens

De Standpunten A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse grens worden voor het gedeelte A12 Ede-Grijsoord partieel herzien. Gekozen wordt voor een permanente verbreding met een rijstrook in beide rijrichtingen (2x3).

A12 Ede-Grijsoord

Het traject A12 Ede-Grijsoord wordt verbreed tot 2x3 rijstroken. Het Ontwerp-Tracébesluit voor dit traject wordt in de eerste helft van 2010 ter inzage gelegd. Naar verwachting wordt het wegvak in 2013 opgeleverd.

A28 Utrecht-Amersfoort en A1 Hoevelaken-Barneveld

De drukte op de A12 hangt mede af van de hoeveelheid rijstroken die in de spits beschikbaar is op de A28 en de A1. Dit zijn autosnelwegen die min of meer parallel aan elkaar lopen. In beide richtingen op de A28 en in oostelijke richting op de A1 komen er meer rijstroken beschikbaar in de spits. (De spitsstrook op de A1 Hoevelaken-Barneveld ligt er al en wordt gebruikt). Voor de A12 betekent dit dat de verkeersdruk in oostelijke richting op termijn minder groot is. Dat heeft weer een positieve invloed op doorstroming van het verkeer op de A12.

Spooraanpassing Utrecht-Arnhem

De A12 en de spoorlijn Utrecht-Arnhem liggen over een groot gedeelte (Driebergen-Maarsbergen) dicht bij elkaar. In de toekomst zal, conform het Standpunt HSL-Oost, op de bestaande spoorlijn een aantal capaciteitsvergrotenende maatregelen worden getroffen, zoals perronverlenging, keervoorzieningen en inhaalsporen. Voor de kwaliteit van de leefomgeving langs de spoorlijn komen er inpassingmaatregelen, zoals geluidsbeperkende en ecologische voorzieningen. Ook wordt een aantal overwegen ongelijkvloers gemaakt. Ten aanzien van de maatregelen zullen de wettelijke procedures worden gevolgd. Daarbij kan gedacht worden aan bestemmingsplanprocedures en procedures tot verlening van bouwvergunningen.

Voor de volgende onderdelen bestaat er wel een directe relatie tussen de aanpassingen aan de A12 en die aan de spoorlijn. Het ecoduct Rumelaar wordt over de A12 (gemeente Woudenberg) en de spoorlijn Utrecht-Arnhem aangelegd. Het gedeelte over de A12 en het gedeelte over de spoorlijn vormen één onlosmakelijk geheel. Daarom is het ecoduct onderdeel van het Tracébesluit A12 Maarsbergen-Veenendaal. De kleinere faunapassages onder de A12 zijn qua locatie, maatvoering en gebruik afgestemd op de geplande faunapassages onder de spoorlijn Utrecht-Arnhem.

2. Verantwoording keuze

2.1 Het probleem

Het traject A12 Maarsbergen-Veenendaal maakt deel uit van het wegennetwerk van Midden - Nederland. Zonder de aanpassingen treden in dat netwerk dagelijks knelpunten op.

Uit de probleemanalyse in de Trajectnota/MER (2000) en uit de daarbij uitgevoerde aanvullende verkeerskundige modelberekeningen blijkt dat de A12 tussen Maarsbergen en Veenendaal een dubbelfunctie heeft. De A12 is enerzijds aan- en afvoerroute voor het lokale en regionale verkeer, en anderzijds hoofdverbindingssas voor het doorgaande verkeer. In de Trajectnota/MER is geconcludeerd dat zonder maatregelen er op de A12 in 2010 problemen zullen ontstaan met betrekking tot de bereikbaarheid. Door groeiende intensiteiten zal de filekans toenemen en zullen meer vertragingen op de A12 ontstaan. Gevolg hiervan is dat de A12 haar functie als hoofdverbindingssas in 2010 onvoldoende kan waarmaken.

Om de doorstroming op de A12 te verbeteren, zijn tussen Veenendaal en Ede in april 2009 nieuwe plusstroken geopend, zowel op de noordbaan als op de zuidbaan. Aan de westzijde van de A12 Maarsbergen – Veenendaal - het deel Maarsbergen - Utrecht – is uitbreiding van de wegcapaciteit gepland. Ook het deel A12 Maarsbergen – Veenendaal moet worden verbreed omdat zonder maatregelen op dit deel van de A12 problemen met de doorstroming ontstaan.

Voor het traject Maarsbergen-Veenendaal wordt in dit Tracébesluit gekozen voor de aanleg van plusstroken en niet van spitsstroken. De keuze uit deze twee mogelijke benuttingsmaatregelen stond bij de inname van het Standpunt nog open. Voor de aanleg van plusstroken is in dit Tracébesluit gekozen omdat de Spoedwet wegverbreding voorziet in de aanleg van plusstroken op het weggedeelte van de A12 gelegen tussen Utrecht en Maarsbergen, terwijl daarnaast geldt dat voor het weggedeelte van de A12 tussen Veenendaal en Ede, sinds april 2009 plusstroken in gebruik zijn genomen. Zie verder voor de gemaakte keuze paragraaf 4.1.2 van deze Toelichting.

2.2 Verkeer

Het onderzoek

De effecten van aanpassing van het weggedeelte A12 Maarsbergen-Veenendaal zijn berekend met het verkeersmodel NRM Randstad. Dit model maakt inzichtelijk hoe het verkeersnet in de regio functioneert en waar knelpunten optreden, in 2000 (basisjaar) en in 2020 (prognosejaar).

IC-verhouding

De verhouding tussen de intensiteit van het verkeer en de capaciteit van de weg is een maat voor de doorstroming van het verkeer. In de onderstaande tabel zijn de I/C-verhoudingen van de ochtend- en avondspits in 2020 aangegeven voor beide richtingen van het wegvak Veenendaal-Maarsbergen. Aangegeven wordt de referentiesituatie in 2020, waarbij er aan het wegvak niets wijzigt, alsmede de situatie in 2020 waarbij het wegvak volgens het Tracébesluit is aangepast. Bij een I/C kleiner dan 0,8 is geen sprake van filevorming, een I/C tussen 0,8 en 0,9 betekent een matige verkeersafwikkeling, en boven de 0,9 is sprake van een slechte verkeersafwikkeling.

Tabel 1 I/C-verhoudingen 2020 op het traject A12 Maarsbergen - Veenendaal

I/C verhouding	2020 referentie				2020 aanpassing wegtracé			
	Ochtendspits		Avondspits		Ochtendspits		Avondspits	
Wegvak	W>O	O>W	W>O	O>W	W>O	O>W	W>O	O>W
Maarsbergen - Veenendaal								

Legenda tabel 1:

■ IC < 0,8

■ IC 0,8-0,9

■ IC > 0,9

- W>O betekent van westelijke naar oostelijke richting
- O>W betekent van oostelijke naar westelijke richting

In de ochtendspits is de drukste richting de richting naar Utrecht (westelijke richting). Zonder aanpassing van het wegtracé is de IC-verhouding groter dan 0,9. Dit wil zeggen dat er sprake is van een slechte verkeersafwikkeling. Met aanpassing van het wegtracé daalt de IC-verhouding tot onder de 0,8. De doorstromingskwaliteit verbetert. In de avondspits is de drukste richting de richting naar het oosten. De IC-verhouding zakt in deze richting van 0,8- 0,9 zonder aanpassing van het wegtracé tot onder de 0,8 in de situatie met aanpassing van het wegtracé. Ook in deze richting verbetert de doorstroming van het verkeer door de aanpassing van het wegtracé.

Reistijd

In de Nota Mobiliteit (NoMo) is een aantal streefwaarden opgesteld, waarop reistijden op het hoofdwegennet beoordeeld worden. De trajecten waarvoor de streefwaarden zijn opgesteld zijn in het kader van de Nota Mobiliteit gedefinieerd. Dit zijn de zogenaamde NoMo-trajecten. Het traject Maarsbergen-Veenendaal maakt onderdeel uit van het NoMo-traject Utrecht - Maanderbroek. De streefwaarde voor de reistijd op het NoMo-traject Utrecht - Maanderbroek is gedefinieerd als: *de gemiddelde reistijd in de spits mag maximaal 1,5 keer zo lang zijn als buiten de spits (bij een snelheid van 100 km/uur)*. De free-flow reistijd (reistijd zonder vertraging bij een snelheid van 100 km/uur) voor het NoMo-traject Utrecht – Maanderbroek is ongeveer 20 minuten.

In de onderstaande tabel zijn de reistijdverhoudingen weergegeven van de ochtend- en avondspits in 2020 op het NoMo-traject A12 Utrecht - Maanderbroek met aanpassing van het wegtracé.

Tabel 2 Reistijdfactoren 2020 op het NoMo-traject A12 Utrecht – Maanderbroek

Reistijdfactoren	NoMo	2020 aanpassing wegtracé	
		Ochtendspits	Avondspits
A12 Utrecht – Maanderbroek	1,5	1,1	1,1
A12 Maanderbroek - Utrecht	1,5	1,2	1,2

In 2020 zullen de gemiddelde reistijden in de spitsen voldoen aan de streefwaarde van de Nota Mobiliteit.

Onderliggend wegennet

De verkeersintensiteiten (motorvoertuigen per etmaal) op de N226 naar de A12 zullen naar verwachting licht toenemen als gevolg van de maatregel, met name ten noorden van de A12. Op de parallel aan de A12 gelegen wegen (N224 en N802) neemt de intensiteit af, doordat 'sluipverkeer' terugkeert naar de Rijksweg.

Verkeersberekeningen

In bijlage 5 zijn de uitgangspunten van de verkeersberekeningen toegelicht.

Prijsbeleid

De aanleg van de wegverbreding tussen Maarsbergen en Veenendaal maakt onderdeel uit van de Spoedaanpak wegen. Bij de besluitvorming omtrent spoedaanpakprojecten wordt geen rekening gehouden met de effecten van prijsbeleid. Het betreft zonder uitzondering projecten die op de kortst mogelijke termijn moeten worden uitgevoerd, teneinde een ernstig fileprobleem op te lossen. Daar komt bij dat de Spoedaanpak gezien het huidige en verwachte verkeersaanbod en de ontwikkeling van voertuigverliesuren zonder meer nodig zijn. Het effect van prijsbeleid maakt dat niet anders.

3. De aanpassing van het tracé

3.1 De huidige situatie

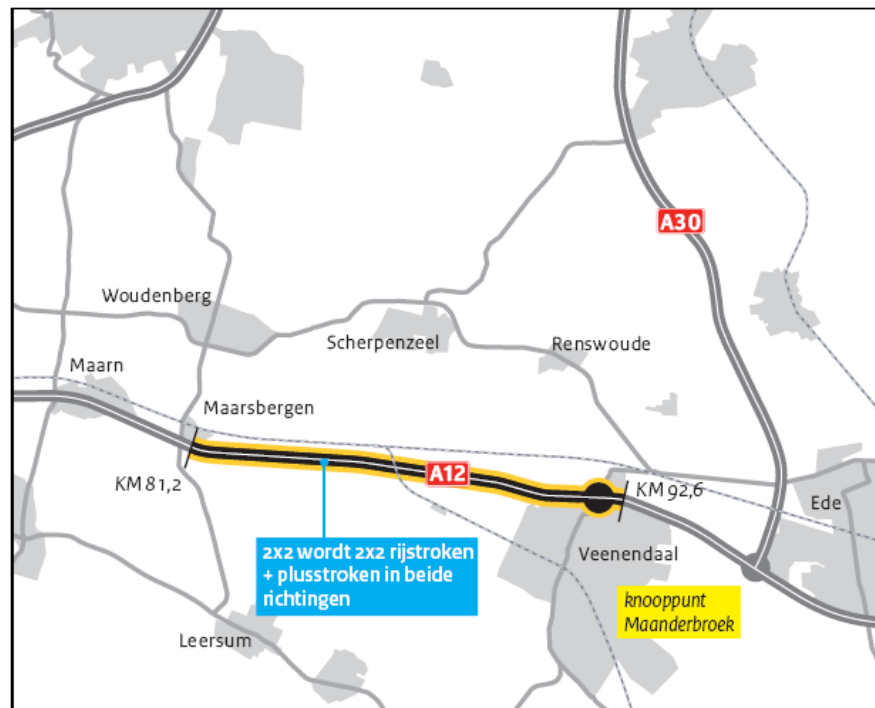
De A12 tussen Maarsbergen en Veenendaal bestaat uit 2x2 rijstroken, met vluchtstroken. De gemiddelde breedte van de rijbanen is 11 meter. De middenberm is bijna overal 2,80 meter breed. Er geldt een maximumsnelheid van 120 kilometer per uur. Op het hele traject geldt een inhaalverbod voor vrachtwagens.

Dit stuk weg is ontworpen en aangelegd in de jaren vijftig. Het wegontwerp met de aansluitingen, de breedte van het wegprofiel en de kunstwerken voldoet niet meer aan de huidige eisen. Op een aantal kunstwerken is geen vluchtstrook aanwezig. De constructie van sommige kunstwerken is aan vervanging toe.

Dit Tracébesluit heeft betrekking op het wegvak Maarsbergen-Veenendaal van km 81,2 tot km 92,6. De totale trajectlengte is 11,4 kilometer. Overigens zit er buiten op de kilometerpaaltjes bij km 92,2 een sprong in de kilometrering van circa 10 kilometer. Km 92,2 springt hier naar km 102,2. Dus km 92,6 komt overeen met km 102,6.

3.2 De nieuwe situatie

Overzichtskaart aanpassingsmaatregelen uit het Tracébesluit op het A12 traject van Maarsbergen naar Veenendaal



Tussen Maarsbergen en Veenendaal komt in beide richtingen, op zowel de noordelijke als de zuidelijke rijbaan, een plusstrook. Voor plusstroken moet de weg als geheel worden verbreed. Daarnaast worden er een aantal kunstwerken vervangen en wordt de aansluiting bij Veenendaal aangepast. De vervanging van kunstwerken gebeurt toekomstvast (zie ook hoofdstuk 4).

Een plusstrook is een extra linker rijstrook aan de middenbermzijde van de snelweg die alleen wordt gebruikt als het verkeersaanbod groot is, zoals tijdens de spitsuren. Bij openstelling van de plusstrook wordt de maximumsnelheid verlaagd.

Om te voldoen aan de huidige eisen voor horizontale en verticale boogstralen wordt het wegverloop tussen Maarsbergen en Veenendaal enigszins aangepast.

In de periode dat de plusstrook geopend is, wordt de maximumsnelheid tussen Maarsbergen en Veenendaal beperkt tot 100 km/uur, buiten de openstelling geldt op dit traject een maximumsnelheid van 120 km/uur.

De aanpassingsmaatregelen vinden gedeeltelijk plaats op rijkseigendom en voor een ander deel moeten gronden worden verworven.

Rijkswaterstaat start eind 2010 met de werkzaamheden. (Het traject Utrecht-Maarsbergen is naar verwachting gereed in 2013). Het traject Maarsbergen-Veenendaal is naar verwachting gereed in 2014 en wordt dan opengesteld.

Het wegvak Maarsbergen-Veenendaal

Het bestaande profiel van 2 rijstroken en een vluchtstrook in beide richtingen wordt aangepast in een profiel van: twee rijstroken, een plusstrook en een vluchtstrook.

Aansluiting Veenendaal (nr. 23)

De bestaande aansluiting Veenendaal wordt aangepast. De vorm aan de noordzijde wordt van een "Haarlemmermeer" - met toe- en afritten in het verlengde van de rijrichting – veranderd naar een aansluiting met een kwart klaverblad in de noord-west hoek. De vorm van het zuidelijk deel van de aansluiting blijft gelijk.

De reden voor de aanpassing is dat er vanwege de verkeerskundige analyse en de gewenste afwikkeling op het kruispunt meer ruimte moet komen tussen het noordelijke en het zuidelijke aansluitpunt. Door de dwangpunten uit de omgeving (aanwezige bebouwing) wordt de bovengenoemde vormgeving bepaald. De totale vormgeving van de aansluiting is in overleg met de provincie Utrecht en de gemeente Veenendaal tot stand gekomen.

Het kunstwerk (viaduct) wordt vervangen. De N233 ter hoogte van de aansluiting met de A12 wordt aangepast. Dit is nodig voor een goede verkeersafwikkeling. De doorrijhoogte van het viaduct wordt 4,60 meter. De provinciale weg N233 Nieuweweg Noord met de kruispunten ten noorden en ten zuiden van de A12 wordt aangepast aan de nieuwe situatie. De fietspaden worden aangepast. Fietsers kunnen veilig oversteken vanwege nieuwe verkeerslichten. Naast de verharde weg zelf, is er ruimte nodig voor zijbermen, taluds, onderhoudspaden, sloten en waterberging ten behoeve van het tracé.

De nieuwe situatie valt op een aantal plaatsen buiten de huidige grens van het rijkseigendom. Daarom moeten er gronden worden aangekocht, hiervoor lopen de onderhandelingen. Over een aantal gronden is al overeenstemming bereikt.

Symmetrische verbreding

Tussen Maarsbergen en Veenendaal wordt grotendeels uitgegaan van een zogeheten "symmetrische verbreding". Dit houdt in dat de verharding aan beide zijden van de weg evenveel verbreed wordt. Bij de Kooiweg te Veenendaal en de aansluiting Veenendaal wordt, in verband met aanpassing van het wegverloop en de bouw van het kunstwerk Veenendaal, hiervan afgeweken. De verbreding wordt

hier naar het noorden opgeschoven. In verband met de bouwlocatie voor het nieuwe kunstwerk bij Veenendaal wordt de zuidkant zoveel mogelijk op zijn plaats gehouden en wordt het nieuwe kunstwerk aan de noordzijde gebouwd.

Onderliggend wegennet: De Nieuweweg Noord

Het ontwerp voor de Nieuweweg Noord dat werd voorgesteld in het OTB heeft bezwaar opgeleverd van bewoners van deze weg. Mede naar aanleiding van inspraak op het OTB is het ontwerp van de Nieuweweg Noord aangepast.

Bewoners vroegen Rijkswaterstaat om te wachten met aanpassingen aan de Nieuweweg Noord totdat de Mobiliteitsvisie 'Verkeersstructuur tussen Renswoude, Ede en Veenendaal' door de gemeente Veenendaal is vastgesteld. Deze visie beschrijft hoe het verkeer in de toekomst vanaf de zuidzijde van de A12 richting het noorden en verder het beste afgewikkeld kan worden. Het is de wens van gemeente Veenendaal om de verkeersafwikkeling via de Nieuweweg Noord op termijn te vervangen door een ontsluiting via de Voorpoort door bedrijventerrein De Batterijen. Wanneer doorgaand verkeer via de Voorpoort wordt geregeld, wordt de Nieuweweg Noord verkeersluw gemaakt.

Rijkswaterstaat kan in het Tracébesluit echter niet uitgaan van de toekomstige verkeersafwikkeling via de Voorpoort, omdat hierover bestuurlijk nog geen besluit genomen is. Het in het geheel niet aanpassen van de Nieuweweg Noord is op dit moment geen optie, omdat de Nieuweweg Noord aan moet sluiten op de aangepaste aansluiting Veenendaal-West, zoals die beschreven staat in het Tracébesluit. Rijkswaterstaat Utrecht, gemeente Veenendaal en de provincie Utrecht hebben nu samen een zogeheten 'interim-oplossing' gevonden.

De interim-oplossing houdt in dat het aantal opstelvakken (2) ten noorden van het kruispunt met de Voorpoort op de Nieuweweg Noord gelijk zal blijven aan de huidige situatie. Hiermee wordt voorkomen dat er grootschalige ingrepen plaatsvinden die achteraf, na vaststelling van de Mobiliteitsvisie, mogelijk niet nodig blijken te zijn. Binnen dit ontwerp is minder grond nodig van omwonenden. Ook hoeven de bomen nabij het kruispunt niet gekapt te worden. De interim-oplossing voldoet aan de benodigde capaciteit voor verkeersafwikkeling tot 2020.

Beschrijving wegontwerp in de nieuwe situatie

Zuidelijke rijbaan A12 Maarsbergen-Veenendaal

Op dit stuk komt tussen km 81,2 en km 82,5 een plusstrook, aan de kant van de middenberm. De bestaande rijbaan wordt verbreed van circa 11,20 meter naar circa 13,75 meter. Op die 13,75 meter komen een redresseerstrook (0,70 meter breed), een plusstrook (2,75 meter breed), een linker rijstrook (3,50 meter breed), een rechter rijstrook (3,35 meter breed) en een vluchtstrook (3,45 meter breed). Bij Maarsbergen sluit de plusstrook aan op de plusstrook uit het wegaanpassingsbesluit Utrecht-Maarsbergen.

Tussen km 82,5 en km 92,12 wordt de bestaande rijbaan verbreed van circa 11,20 meter naar 13,40 meter. Op die 13,40 meter komen een redresseerstrook (0,70 meter breed), een plusstrook (2,75 meter breed), een linker rijstrook (3,50 meter breed), een rechter rijstrook (3,35 meter breed) en een vluchtstrook (3,10 meter breed). De plusstrook sluit bij de aansluiting Veenendaal aan op de al aanwezige plusstrook Veenendaal-Ede.

Noordelijke rijbaan A12 Maarsbergen-Veenendaal

Op dit stuk komt tussen km 81,2 en km 82,5 een plusstrook, aan de kant van de middenberm. De bestaande rijbaan wordt verbreed van circa 11,20 meter naar circa 13,75 meter. Op die 13,75 meter komen een redresseerstrook (0,70 meter

breed), een plusstrook (2,75 meter breed), een linker rijstrook (3,50 meter breed), een rechter rijstrook (3,35 meter breed) en een vluchtstrook (3,45 meter breed). Bij Maarsbergen sluit de plusstrook aan op de plusstrook uit het wegaanpassingsbesluit Utrecht-Maarsbergen.

Hier komt tussen km 82,5 en km 92,23 een plusstrook, aan de kant van de middenberm. De bestaande rijbaan wordt verbreed van circa 10,90 meter naar circa 13,40 meter. Op die 13,40 meter komen een redresseerstrook (0,70 meter breed), een plusstrook (2,75 meter breed), een linker rijstrook (3,50 meter breed), een rechter rijstrook (3,35 meter breed) en een vluchtstrook (3,10 meter breed). De plusstrook sluit bij de aansluiting Veenendaal aan op de plusstrook Ede-Veenendaal die al in gebruik is.

Verschuiving horizontale as

Op het wegvak Maarsbergen – Veenendaal verschuift de wegas ten opzichte van de huidige situatie als volgt:

- tussen km 81,5 en km 82,5 verschuift de as circa 10 meter naar het zuiden;
- tussen km 88,9 en km 89,2 verschuift de as circa 2 meter naar het zuiden;
- tussen km 89,8 en km 90,4 verschuift de as circa 10 meter naar het noorden;
- tussen km 91,3 en km 92,0 verschuift de as circa 5 meter naar het noorden.

Veranderde hoogteligging

Tussen Maarsbergen en Veenendaal verandert de hoogteligging van het wegvak in de nieuwe situatie ten opzichte van de bestaande situatie als volgt:

- tussen km 86,70 en km 87,70 verlopend tot circa 1 meter hoger;
- tussen km 88,90 en km 89,90 verlopend tot circa 4 meter hoger;
- tussen km 91,49 en km 92,12 verlopend tot circa 2 meter hoger.

De nieuwe situatie ligt, net als de bestaande situatie, geheel boven de grondwaterspiegel.

Kaarten

Kaart 1 geeft een overzicht van de totale wegaanpassing. De kaarten 2 tot en met 6 geven een gedetailleerd overzicht van de wegaanpassing op een schaal van 1:2500. Op deze kaarten is de ruimtebegrenzing aangegeven die nodig is voor de realisatie van de aanpassingen. Kaart 7 geeft het verticale alignement aan. Kaart 8 geeft een overzicht van de ecologische voorzieningen.

Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

Uitmeetbepaling

Het eerste lid van artikel 11 betreft een uitmeetbepaling. Gelet op de nauwkeurigheid waarmee het ontwerp is uitgewerkt (de kaarten bij dit Tracébesluit hebben een schaal van 1:2500) kan het voor of tijdens de uitvoering van de wijziging blijken dat de maatvoering of situering, zoals opgenomen in het Tracébesluit, in de praktijk voor praktische problemen zorgt. Dan kan er dus met een marge van 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerskanten worden afgeweken, mits aan de randvoorwaarden opgenomen in het derde lid is voldaan.

Flexibiliteitsbepaling

Het tweede lid van artikel 11 is een flexibiliteitsbepaling. Het kan gebeuren dat er in de tijd tussen het Tracébesluit en de realisatie ontwikkelingen plaatsvinden die kleine afwijkingen in maatvoering of situering wenselijk maken. Bijvoorbeeld ontwikkelingen als nieuwe uitvoeringswijzen, kostenbesparingen of nadere afspraken met de bestuurlijke omgeving. Ook dan kan met een marge van 1 meter omhoog of omlaag en 2 meter naar weerskanten worden afgeweken, op

voorwaarde dat is voldaan aan de randvoorwaarden uit het derde lid van dit artikel.

Randvoorwaarden

In het derde lid zijn de randvoorwaarden voor de wijzigingen opgenomen. Deze randvoorwaarden zorgen ervoor dat de rechtszekerheid voor burgers ten aanzien van het genomen besluit wordt gewaarborgd. Ook is de formulering van het derde lid zodanig dat van de lengte en de hoogte van de geluidafschermende voorzieningen niet mag worden afgeweken.

Kabels en leidingen

Over het hele traject worden kabels en leidingen verlegd of aangepast. Hierbij moet gedacht worden aan kruisende en langsliggende leidingen voor onder meer electriciteit, water, gas en telecommunicatie. De benodigde aanpassingen worden in overleg met de eigenaren en beheerders van kabels en leidingen uitgewerkt en vastgesteld. Hierbij worden kabels en leidingen waar mogelijk gebundeld.

3.3 De bouw

De verbreding van de A12 tussen Maarsbergen en Veenendaal heeft hinder tot gevolg voor zowel omwonenden als weggebruikers. De wegaanpassing van de A12 zal plaatsvinden tussen begin 2011 en 2014. Vooral ter hoogte van de aansluiting Veenendaal zullen de aanpassingen en overige werkzaamheden veelomvattend zijn.

Langs het hele traject zijn onder andere de volgende werkzaamheden noodzakelijk:

- uitvoeren van grond- en archeologisch bodemonderzoek;
- verwijderen van bebouwing en beplanting;
- aanpassen van sloten en watergangen;
- slopen en bouwen van kunstwerken;
- bouwen van geluidsschermen;
- slopen en aanleggen van verhardingen van de A12 en aansluitende/kruisende wegen;
- aanpassen van weglichaam en aansluitingen;
- verleggen van kabels en leidingen;
- plaatsen en aanbrengen van benodigde wegmarkering en wegmeubilair.

Verder is er veel transport van bouw materiaal en overig materieel. Het werk kan niet overal langs de A12 gelijktijdig worden uitgevoerd. Daarom is gekozen voor een gefaseerde uitvoering, die zo min mogelijk hinder voor verkeer en de omgeving oplevert. Wanneer de werkzaamheden worden uitgevoerd is hinder – bijvoorbeeld door geluid of trilling – niet altijd te vermijden.

De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen mede in de besluitvorming rondom bouw- en APV-vergunningen aan de orde. Niet uit te sluiten is dat soms stukken weg tijdelijk zullen moeten worden afgesloten.

De gebruikelijke media, waaronder enkele dagbladen en huis-aan-huis bladen, informeren de weggebruiker en de belanghebbenden over deze afsluitingen en/of omleidingen.

4. Milieu en Leefbaarheid

4.1 Milieueffectrapportage

In de Trajectnota/MER A12 Utrecht – Veenendaal en de Trajectnota/MER A12 Veenendaal – Ede van 2000 en 2001 is een aantal alternatieven en varianten onderzocht op hun effecten voor verkeer en milieu.

De Minister heeft op 19 juni 2001 haar "Standpunt A12 Utrecht-Veenendaal" bekend gemaakt (zie bijlage 7). Op 23 april 2002 heeft de Minister het "Standpunt A12 Veenendaal-Ede" bekendgemaakt (zie bijlage 8).

De Trajectnota/MER en het Standpunt Utrecht-Veenendaal hebben betrekking op het deel Maarsbergen-Veenendaal. De Trajectnota/MER en het Standpunt Veenendaal-Ede hebben betrekking op het deel Veenendaal-Veenendaal Oost.

Het Standpunt A12 Veenendaal-Ede wordt voor het gedeelte A12 Ede-Grijsoord partieel herzien. Dit is niet van invloed op het onderhavige OTB. Zie voor een korte beschrijving hoofdstuk 1.3.

4.1.1 De onderzochte alternatieven in de Trajectnota/MER

Benuttingsalternatief

Het Benuttingsalternatief ging uit van een spits- of plusstrook langs het hele traject tussen Maarsbergen en Veenendaal. Dit werd gecombineerd met een uitgebreid pakket aan inpassingmaatregelen, zoals nieuwe ecopassages en faunatunnels en het vervangen van verouderde viaducten en onderdoorgangen. Deze maatregelen worden in het MER genoemd als "basiskwaliteit". Bij het benuttingalternatief was de maximumsnelheid bij geopende spitsstroken 100 km/uur en bij gesloten spitsstroken 120 km/uur.

Verbreidingsalternatief

Het Verbreidingsalternatief bestond uit een normale verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken tussen Maarsbergen en Veenendaal. De inpassingmaatregelen waren gelijk aan die uit het Benuttingsalternatief. De maximumsnelheid was bij dit alternatief permanent 120 km/uur.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Het MMA¹ was gelijk aan het Benuttingsalternatief, maar ging uit van een lagere maximumsnelheid van 100 km per uur buiten de spits. Deze verlaging heeft gunstige effecten op geluid en luchtkwaliteit: langzamer rijden levert minder dan 1 dB(A) toename op in vergelijking met de huidige situatie (dus zonder plusstroken) en iets minder uitstoot van stikstofdioxide en fijn stof.

4.1.2 Verantwoording gekozen alternatief

De drie alternatieven kennen hetzelfde uitgebreide pakket aan inpassingsmaatregelen. In het MER² is aangegeven dat het Benuttingsalternatief de verkeerskundige basis is van het MMA. Het MMA en het Benuttingsalternatief bieden dezelfde verkeerskundige oplossing. Ze hebben ook dezelfde ruimtelijke gevolgen.

¹ Formeel is het hebben van een MMA niet meer nodig.

² Zie blz. 58/59 TN/MER deel A.

Standpunt

De Minister heeft in het Standpunt gekozen voor het Benuttingsalternatief. Het Standpunt van de Minister bevat nadrukkelijk zogenaamde toekomstvaste componenten, hetgeen inhoudt dat het ontwerp en de noodzakelijke wegaanpassingen een mogelijke toekomstige verbreding niet mogen belemmeren. In het Standpunt staat het als volgt verwoord: *"Alles overziend kies ik nu voor het benuttingsalternatief, waarbij ik een eventuele verbreding op termijn niet op voorhand wil bemoeilijken of onmogelijk maken (toekomstvast benutten). Bij de noodzakelijke aanpassingen aan 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 van bijvoorbeeld het opnieuw moeten vervangen van kunstwerken en geluidsschermen"*.

In het Standpunt van de Minister zijn met betrekking tot de onderbouwing van het benuttingsalternatief, naast basiskwaliteit en de aanleg van ecopassages, nog meer zaken aangegeven. In dit verband wordt voor een uitgebreide beschrijving inzake de aangegeven punten rondom benutting verwezen naar met name de hoofdstukken 4, 5 en 7 van het Standpunt (bijlage 6).

Uitwerking tot Tracébesluit

Het TB geeft een uitwerking van het Benuttingsalternatief met een toekomstvaste insteek. Daarnaast heeft het TB de inpassingsmaatregelen die in het MER zijn genoemd als basiskwaliteit. Conform het Standpunt ziet het TB eveneens op het tegengaan van vermindering van leefbaarheid en maakt daar waar mogelijk gebruik van integraal ontwerp tussen weg en spoor. Verder gaat het TB, overeenkomstig het Standpunt, in op vormgevingsaspecten ter plaatse van aansluitingen en veiligheid.

Bij de uitwerking van het TB is als benuttingsmaatregel gekozen voor de aanleg van plusstroken. Deze keuze is gemaakt op basis van gerealiseerde plusstroken op het aansluitende wegvak A12 Veenendaal-Ede en de te realiseren plusstroken op het aansluitende wegvak A12 Bunnik-Driebergen. Zie hoofdstuk 1 voor een omschrijving van deze projecten. Door het tussenliggende wegvak Maarsbergen-Veenendaal eveneens te voorzien van plusstroken, ontstaat een logisch en rustig wegbeeld, wat verkeersveiligheid en doorstroming ten goede komt.

Het door de Minister in haar Standpunt gekozen Benuttingsalternatief is in wezen het MMA met 100 km/uur, aangevuld met een toekomstvaste oplossing voor de kapitaalintensieve onderdelen zoals viaducten.

In het MER zijn de milieueffecten inzichtelijk gemaakt. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar onder andere de aspecten geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur en landschap, bodem en water. De resultaten zijn verwoord in de Trajectnota/MER A12 Utrecht-Veenendaal en de Trajectnota/MER A12 Veenendaal-Ede die als bijlagen bij dit TB zijn gevoegd.

Voor dit TB is het verkeersontwerp verder uitgewerkt en zijn de verkeersprognoses en het onderzoek naar relevante milieueffecten uit de Trajectnota/MER waar nodig geactualiseerd. De milieueffecten wijken niet in belangrijke mate af van het MER. Daarom hoeft er geen aanvullend MER gemaakt te worden. Ten behoeve van het TB zijn de relevante milieuthema's in de milieuparagrafen hieronder samengevat. Effecten voor lucht zijn onderzocht in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waarover hieronder meer.

Wijziging regelgeving luchtkwaliteit

Specifiek ten aanzien van het luchtdossier zijn er in de jaren die liggen tussen de Trajectnota/MER en nu het TB veel ontwikkelingen geweest. Om aan de grenswaarden voor lucht te voldoen is, mede naar aanleiding van Europese regelgeving, het hoofdstuk luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer opgesteld. De Wet milieubeheer regelt dat, in plaats van per project, er een nationaal programma voor de luchtkwaliteit in het leven wordt geroepen. Dit programma, het Nationale Samenwerkingsprogramma Lucht, is inmiddels van kracht en daarin is ook rekening gehouden met de wegaanpassing A12 Maarsbergen-Veenendaal. Het NSL voorziet in een gebiedgerichte aanpak en is in nauwe samenwerking met de provinciale en lokale overheden tot stand gekomen. In de onderstaande paragraaf 4.2 wordt nader op het NSL ingegaan.

4.2 Luchtkwaliteit

Op grond van artikel 5.16 eerste lid, onder d, juncto tweede lid, onder d, van de Wet milieubeheer kan een Tracébesluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien dat Tracébesluit betrekking heeft op een project dat is genoemd of beschreven in, dan wel past of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13 eerste lid, vastgesteld programma. Dit programma betreft het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Voor de regio waarbinnen dit project valt, heeft de Europese Commissie op basis van het Ontwerp NSL op 7 april 2009 aan Nederland derogatie verleend voor fijn stof (PM₁₀) tot 11 juni 2011 en voor stikstofdioxide (NO₂) tot 1 januari 2015.

Het NSL is vervolgens door de Minister van VROM vastgesteld op 30 juli 2009 en op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Het project A12 Maarsbergen-Veenendaal is met de volgende projectkenmerken opgenomen in het NSL:

- Wegnummer en projectnaam: A12 Maarsbergen-Veenendaal ZSM II;
- Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- Ligging: 162797, 450987;
- Type: 3 (infrastructuur);
- Omvang: Verbreding van A12 naar 2x3 rijstroken en/of spitsstrook, van km 81,0 tot en met 92,6. Maximum snelheid 120 km/u, bij openstelling spitsstrook 100 km/u;
- Datum toonaangevend besluit: TB: 2010;
- Datum ingebruikname, fasering: openstelling 2014;
- Geraamd effect: geen knelpunten.

Met uitzondering van de kilometrering en het type rijstroken komen de projectkenmerken, zoals beschreven in dit Tracébesluit, overeen met de in het NSL opgenomen projectkenmerken.

Kilometrering

Het project is wat betreft kilometrering in het NSL opgenomen met een begin- en eindpunt op km 81,0 t/m km 92,6, terwijl in het Tracébesluit op de zuidelijke rijbaan wordt uitgegaan van een begin- en eindpunt van km 81,2 t/m km 92,12 en op de noordelijke rijbaan wordt uitgegaan van een begin- en eindpunt van km 81,2 t/m km 92,23.

In de verkeersmodellen wordt de capaciteit vastgesteld en de verkeersafwikkeling per wegvak berekend. Een wegtracé is ingedeeld in wegvakken waarbij binnen een wegvak de verkeersgegevens en capaciteit gelijk zijn. De verkeersgegevens

worden gebruikt voor invoer in de luchtberekeningsmodellen. De geconstateerde verschuiving in het projecttracé gaat niet over de grenzen van een wegvak heen en leidt tevens niet tot een toe- of afname van knooppunten en/of op- en afritten. De afwijking in het projecttracé heeft daarmee geen consequenties voor de verkeersgegevens en/of capaciteit waarmee is gerekend voor bepaling van de luchtkwaliteit ten behoeve van het NSL. Het verschil in kilometrering leidt daarom, nadat het project is gerealiseerd, ook niet tot gewijzigde effecten op de luchtkwaliteit ten opzichte van het vastgestelde NSL.

Type stroken

Bij berekeningen met de toegepaste verkeersmodellen wordt per wegvak een capaciteit toegekend. Tussen Maarsbergen en Veenendaal komt in beide richtingen, op zowel de noordelijke als de zuidelijke rijbaan, een plusstrook. De effecten van een plusstrook zijn hierbij gelijk aan de effecten van een spitsstrook. In de uitkomsten van het verkeersmodel bestaat dus geen onderscheid tussen een plus- of spitsstrook. Een plusstrook is feitelijk, net als de aanleg van een spitsstrook, een maatregel om de weg beter te benutten, met als verschil dat bij een plusstrook de benutting plaatsvindt aan de linkerzijde en bij een spitsstrook aan de rechterzijde van de weg. Het verschil in type rijstroken leidt daarom, nadat het project is gerealiseerd, niet tot gewijzigde effecten op de luchtkwaliteit ten opzichte van het vastgestelde NSL.

Slot

Overigens is in het NSL de verplichting opgenomen om jaarlijks te controleren of grenswaarden niet worden overschreden. Deze monitoring, die van groot gewicht is binnen het programma, biedt daarmee een extra waarborg dat tijdig aan de grenswaarden voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) wordt voldaan.

Ondanks de twee geconstateerde verschillen past het project, gelet op het bovenstaande, binnen het NSL en is daarmee in ieder geval niet in strijd. Het Tracébesluit kan daarmee, voor wat betreft het onderdeel luchtkwaliteit, worden gerealiseerd met de grondslag artikel 5.16, eerste lid onder d, juncto artikel 5.16 tweede lid sub d van de Wet milieubeheer.

4.3 Geluid

Door de toename van het verkeer wordt de geluidsbelasting in de omgeving van de A12 hoger. De Wet geluidhinder geeft normen in hoeverre een eventuele toename acceptabel is. Nagegaan is in hoeverre met maatregelen de geluidsbelasting is terug te dringen.

4.3.1 Onderzoek

Als basis voor het TB is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het akoestisch onderzoek is gerapporteerd in 3 rapporten, d.d. maart 2010, welke als bijlage 8 zijn bijgevoegd. In het hoofdrapport wordt een samenvattend overzicht van de resultaten gegeven met een overzicht van te treffen maatregelen en vast te stellen hogere waarden. Het tweede rapport is een uitgebreid rapport met de diverse specifieke uitgangspunten en onderzoeksresultaten. Het derde rapport bevat algemene uitgangspunten waarin uitgebreid is toegelicht wat de werkwijze is in een bij een Tracébesluit behorend geluidsonderzoek, met wettelijke en rekentechnische achtergronden.

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder van 2007 geeft de ten hoogste toelaatbare waarden voor de, door het wegverkeer veroorzaakte, geluidsbelasting op de gevel van de woningen langs de weg en andere geluidsgevoelige bestemmingen (zoals scholen en ziekenhuizen) binnen de zogenaamde geluidzone.

Deze geluidzone begrenst het onderzoeksgebied en de breedte hangt af van het aantal rijstroken dat de weg heeft. De breedte van de geluidzone is voor dit project 600 meter aan weerszijden van de rijksweg, en 350 meter aan weerszijden van het te wijzigen deel van de Nieuweweg Noord te Veenendaal. Deze wijziging omvat de aanpassing van de daar gelegen toe- en afrit. In de lengterichting van het project is het onderzoeksgebied begrensd door de projectgrens aan de west- en aan de oostzijde van het project met de voorgeschreven extra uitbreiding van 200 meter. Het onderzoeksgebied is gelegen tussen km 81,00 en km 92,43 van de rijksweg A12, respectievelijk op de Nieuweweg Noord vanaf de weg Arsenaal tot ten zuiden van de rijksweg. Bij de Nieuweweg Noord gaat het dan om een lengte van 450 m.

Per 1 januari 2007 geldt de nieuwe Wet geluidhinder. Het akoestisch onderzoek is verricht conform de systematiek van de nieuwe Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. In de Wet geluidhinder wordt voor de woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen onderscheid gemaakt in twee situaties:

- geluidsgevoelige bestemmingen waar de geluidsbelasting in 1986 al te hoog was, dat wil zeggen hoger dan 60 dB(A). Deze bestemmingen vallen onder de situatie 'sanering';
- geluidsgevoelige bestemmingen waar de geluidsbelasting in 1986 niet hoger was dan 60 dB(A) of die op 1 maart 1986 nog niet aanwezig waren. Deze bestemmingen vallen onder de situatie 'aanpassing'.

Sanering

Voor 'saneringswoningen', waarvoor niet eerder de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting is vastgesteld, moeten maatregelen onderzocht worden om de toekomstige geluidsbelasting, in de regel 10 jaar na openstelling van de gewijzigde weg, terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Aanpassing

Voor de geluidsgevoelige bestemmingen waar geen sprake is van sanering en voor geluidsgevoelige bestemmingen waar wel sprake was van sanering maar eerder al een waarde is vastgesteld, gaat de systematiek van de Wet geluidhinder uit van een gefaseerde onderzoeksaanpak. Voor elke geluidsgevoelige bestemming wordt op grond van de wet eerst de grenswaarde bepaald. Deze grenswaarde is de laagste van de heersende geluidsbelasting of een eerder vastgestelde waarde, met een minimum van 48 dB. Vervolgens wordt gezien of deze grenswaarde in de toekomstige situatie, in de regel 10 jaar na openstelling van de gewijzigde weg, met tenminste 2 dB overschreden wordt. Als dit het geval is, dan is volgens artikel 87b van de Wet geluidhinder sprake van 'aanpassing van een weg' en moeten geluidsmaatregelen overwogen worden om de toekomstige geluidsbelasting terug te brengen tot de grenswaarde. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidsschermen of - wallen).

Normstelling

Wanneer het een woning of andere geluidsgevoelige bestemming betreft die in 1986 al een geluidsbelasting ondervond van meer dan 60 dB(A), en voor die woning of geluidsgevoelige bestemming is nog niet eerder met toepassing van artikel 90 of 87g van de Wet geluidhinder een (hogere waarde voor de) ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vastgesteld, geldt dat de te hanteren grenswaarde voor deze woning of geluidsgevoelige bestemming altijd 48 dB bedraagt. Voor alle overige woningen en geluidsgevoelige bestemmingen geldt als grenswaarde op grond van de Wet geluidhinder, de heersende waarde in het jaar voordat met de uitvoering van de wijziging van de weg wordt begonnen.

In de gewijzigde Wet geluidhinder is daarnaast bepaald dat wanneer een geluidsgevoelige bestemming voor het eerst na 1 januari 2007 is geprojecteerd, en hiervoor geen hogere waarde is vastgesteld, de geldende grenswaarde altijd 48 dB bedraagt.

Dit is anders indien in het verleden reeds een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting is vastgesteld. In dat geval moet op grond van de Wet geluidhinder als grenswaarde de laagste waarde van de volgende twee geluidsbelastingswaarden worden gehanteerd:

- de heersende waarde in het jaar voordat met de uitvoering van de wijziging van de weg wordt begonnen;
- de waarde van reeds vastgestelde hogere waarde(n) voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

Hierbij geldt dat een geluidsbelasting van 48 dB altijd toegestaan is, dus de te hanteren grenswaarde is nooit lager dan 48 dB.

Toetsing van de berekende geluidsbelastingen aan de normen van de Wet geluidhinder vindt alleen plaats als er sprake is van een "aanpassing van een weg" en als sprake is van een "saneringssituatie". In de Wet geluidhinder worden grenswaarden gegeven en zogenoemde plafondwaarden waaraan getoetst moet worden in geval er sprake is van aanpassing van de weg. De plafondwaarden mogen in geen geval worden overschreden.

Grenswaarden

De grenswaarde zoals hierboven beschreven heeft de functie van signaleringswaarde die aangeeft of in het akoestisch onderzoek maatregelen onderzocht moeten worden of niet. Dat wil zeggen dat in geval van een "aanpassing van de weg" (een toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de grenswaarde met, afgerond, 2 dB of meer) de toekomstige geluidsbelasting in beginsel teruggebracht zou moeten worden tot deze grenswaarde. Het onderzoek naar eventueel te treffen maatregelen moet hier dan ook op gericht zijn.

Plafondwaarden

Vaststelling van een hogere waarde boven de grenswaarde kan alleen gebeuren als de toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de (toekomstige) geluidsbelasting tot de geldende grenswaarde onvoldoende doeltreffend is of op bezwaren stuit van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. De toename van de geluidsbelasting bij geluidsgevoelige gebouwen mag, met uitzondering van saneringssituaties waar nog niet eerder een hogere waarde is vastgesteld, in beginsel niet groter zijn dan 5 dB ten opzichte van de geldende grenswaarde. Bovendien mag een hogere waarde een bepaald maximum niet overschrijden.

In tabel 3 zijn de plafondwaarden bij aanpassing van een weg vermeld. Deze waarden zijn afgeleid uit de artikelen 87f en 87g van de Wet geluidhinder. Artikel 87g is van toepassing op geluidgevoelige bestemmingen die in 1986 al aanwezig waren, en toen al een geluidsbelasting vanwege de A12 ondervonden van meer dan 60 dB(A) (ook wel "saneringswoningen" genoemd). Artikel 87f is op alle overige geluidgevoelige bestemmingen van toepassing.

Tabel 3 Plafondwaarden bij aanpassing van een weg

Situatie	Maximale toelaatbare geluidsbelasting in dB	
Wetsartikel	Waarde wordt vastgesteld ex. art. 87f Wgh	Waarde wordt vastgesteld ex. art. 87g Wgh
Woningen	58	68 *)
Woonwagenterreinen	53	-
Scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen	58	68
Andere gezondheidszorggebouwen	53	58
Andere geluidgevoelige terreinen	58	-

*) in uitzonderlijke situaties hoger

Hogere waarde

Blijkt het - hetzij voor 'nog niet afgehandelde sanering' hetzij voor 'aanpassing' - redelijkerwijs niet mogelijk om met maatregelen de geluidsbelasting tot de grenswaarde terug te brengen, dan dient de toekomstige geluidsbelasting van de desbetreffende geluidsgevoelige bestemming te worden vastgesteld. In de Wet geluidhinder heet dit een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. In het vervolg van deze toelichting wordt daarom ook van een 'hogere waarde' gesproken als een 'vast te stellen geluidsbelasting'. Uit de artikelen 87 f, vierde en zesde lid ('aanpassingssituaties') en 87 g, vierde en zevende lid ('saneringssituaties') van de Wet geluidhinder volgt dat een hogere waarde slechts kan worden vastgesteld als het toepassen van maatregelen onvoldoende doeltreffend is, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. De Wet geluidhinder biedt in het geval dat door de te treffen geluidmaatregelen de geluidsbelasting bij te saneren geluidsgevoelige bestemmingen teruggebracht wordt tot 48 dB of lager, geen mogelijkheid om voor deze bestemmingen een 'hogere waarde' van 48 dB vast te stellen. In een dergelijke situatie wordt wel voldaan aan de grenswaarde maar de sanering wordt formeel niet afgehandeld.

Binnenwaarde

De Wet geluidhinder stelt in art. 111a tevens grenswaarden aan de geluidsbelasting binnen geluidsgevoelige vertrekken van geluidsgevoelige gebouwen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld. Daarom moet gevelisolatie-onderzoek worden uitgevoerd bij alle geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor in het Tracébesluit een hogere waarde is vastgesteld. Indien uit dit onderzoek blijkt dat de binnenwaarden in de toekomstige situatie worden overschreden, zullen zodanige voorzieningen aan de gevel moeten worden getroffen dat de overschrijding teniet wordt gedaan. De kosten van deze voorzieningen zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Burgemeester en wethouders van de gemeente waarin het betreffende geluidsgevoelige gebouw is gelegen zijn formeel verantwoordelijk voor het treffen van de voorzieningen.

Nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden, wordt het gevelisolatie-onderzoek uitgevoerd voor de geluidsgevoelige gebouwen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, waarna in overleg met de bewoners/eigenaars en met de betreffende gemeenten de benodigde voorzieningen zullen worden aangebracht. Een bewoner/eigenaar heeft daarbij het recht een aangeboden

voorzieningenpakket te weigeren (artikel 114a van de Wet geluidhinder). Daarmee vervalt echter wel de verplichting tot het treffen van voorzieningen in verband met de uitvoering van het Tracébesluit (bij eventuele toekomstige verbouwingen van het geluidsgevoelige gebouw moet de eigenaar/bewoner alsdan op eigen kosten alsnog de benodigde voorzieningen treffen om aan de wettelijke binnenwaarden te voldoen).

4.3.2 Uitgangspunten voor het akoestisch onderzoek

In het akoestisch onderzoek zijn de geluidsbelastingen voor de binnen de zones gelegen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen berekend volgens de door de Wet geluidhinder voorgeschreven methode. Het akoestisch onderzoek omvat de aanleg van een plusstrook in beide richtingen tussen Maarsbergen en Veenendaal en de reconstructie van de aansluiting Veenendaal. Zie voor een gedetailleerde beschrijving van de wegaanpassing hoofdstuk 3 van de Toelichting.

Ook is op grond van artikel 87d, derde lid, van de Wet geluidhinder door middel van akoestisch onderzoek nagegaan of sprake is van een toename van 2 dB of meer vanwege de reconstructie van de A12 op andere wegen dan de te verbreden weg en op de niet te wijzigen delen van de A12.

Tenslotte is op grond van artikel 87g en artikel 87i van de Wet geluidhinder onderzocht of zich langs andere wegen en spoorwegen welke binnen het tracé van de uitbreiding van de A12 zijn gelegen, nog zogenaamde bestaande situaties volgens de Wet geluidhinder bevinden, waarvoor nog niet eerder een (hogere waarde voor de) ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge artikel 90 respectievelijk artikel 87g van de Wet geluidhinder is vastgesteld. Binnen het tracé van de te wijzigen hoofdweg liggen geen andere wegen of spoorwegen waarvoor sprake is van nog niet afgehandelde sanering.

Onderzochte situaties

In het akoestisch onderzoek zijn de geluidbelastingen bepaald voor de volgende situaties:

Tabel 4 Overzicht situaties

Doel	Jaartal
Vaststelling saneringssituaties	1986
Heersende situatie, één jaar voor start van de wijziging van de weg	2010
Toekomstige situatie, 10 jaar na gereedkomen van de wijziging van de weg	2025 *)

**) Hierbij is afgestemd op het aanliggende project WAB A12 Utrecht-Maarsbergen, volgens de huidige planning zijn de werkzaamheden afgerond in 2013. Om mogelijke uitloop in deze planning op te vangen is voor de toekomstige situatie niet 2023 maar 2025 aangehouden. Met 2025 als toekomstig jaar wordt een beperkt hogere geluidbelasting berekend dan wanneer van 2023 wordt uitgegaan. Deze aanpak is niet nadelig voor de omwonenden omdat door deze beperkt hogere geluidbelasting eerder geluidmaatregelen doelmatig zullen zijn.*

Verkeer

In hoofdstuk 2 van deze Toelichting is ingegaan op de verkeersprognoses, deze vormen de basis voor de geluidberekeningen.

Snelheid

De maximumsnelheid bedroeg op de hoofdrijbaan in het jaar 1986 100 km/uur, in de huidige situatie 120 km/uur, en 120 km/uur in het jaar 2010. Voor het maatgevende jaar na openstelling van de gewijzigde weg (het jaar 2025) is uitgegaan van een maximumsnelheid van 120 km/uur.

Wegdekverharding

Het type wegdek heeft invloed op de geluidsproductie. Zo is ZOAB (Zeer Open Asphalt Beton) bijvoorbeeld stiller dan het 'normale' dicht asphalt beton (DAB). En is tweelaags ZOAB stiller dan ZOAB.

De hoofdrijbaan was in het jaar 1986 voorzien van DAB (het gehele wegennet was in dit peiljaar voorzien van DAB op een paar proefvakken na waarop ZOAB was aangebracht). Voor het peiljaar 2010 is uitgegaan van tweelaags ZOAB vanaf Bunnik tot Maarsbergen (km 82,20³), ZOAB vanaf Maarsbergen tot Veenendaal (km 91,70) en tweelaags ZOAB vanaf Veenendaal tot Ede. Voor de toekomstige situatie (2025) is ook uitgegaan van deze wegdekken.

Geluidschermen

In de huidige en toekomstige situatie is uitgegaan van de aanwezigheid van een scherm⁴ nabij de Engweg in Maarsbergen met een hoogte van 4 meter en gelegen ter hoogte van km 80,425 tot km 80,9.

Hogere waarden uit het WAB A12 Utrecht Maarsbergen

Ook de uit het wegaanpassingsbesluit volgende hogere waarden zijn in onderhavig geluidsonderzoek als vastgesteld beschouwd.

4.3.3 Resultaten akoestisch onderzoek

Uit het akoestisch onderzoek (bijlage 8) voor dit Tracébesluit (TB) blijkt dat er 12 woningen zijn met een nog niet afgehandelde saneringssituatie. Deze woningen bevinden zich in de gemeenten Utrechtse Heuvelrug (8), Woudenberg (2) en Renswoude (2).

Bij 125 woningen is er sprake van een aanpassing van de weg zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Op basis van het akoestisch onderzoek zijn voor de aanpassings- en saneringswoningen de doelmatige geluidmaatregelen bepaald.

Voor de 12 saneringswoningen is ten gevolge van de verspreide ligging geen doelmatige maatregel gevonden die de benodigde geluidreductie kan bewerkstelligen. Voor deze woningen moeten daarom hogere waarden in het kader van de sanering worden vastgesteld.

Van de 125 aanpassingswoningen blijven er bij uitvoering van het berekende bronmaatregelpakket 124 woningen over waar sprake is van aanpassing en waarvoor een hogere waarde zou moeten worden vastgesteld. Echter ten gevolge van de aanleg van extra tweelaags ZOAB, zie nadere beschrijving in paragraaf 4.3.4, vallen daar 40 woningen van af. Uiteindelijk moet dan voor 84 aanpassingswoningen een hogere waarde worden vastgesteld.

Op één enkele woning in Veenendaal wordt twee maal een hogere waarde vastgesteld: ten gevolge van de aanpassing van de A12 en van de Nieuweweg

³ Maatregel naar aanleiding van het Wegaanpassingsbesluit A12 Utrecht-Maarsbergen (realisatie eind 2010-2013).

⁴ Eveneens een maatregel naar aanleiding van het Wegaanpassingsbesluit A12 Utrecht-Maarsbergen.

Noord. Een schermmaatregel is onderzocht, echter deze bleek niet doelmatig. Een bronmaatregel (stiller asfalt) is niet toepasbaar op het kruispunt Nieuweweg Noord/ Voorpoort.

Geluidsreducerende maatregelen: wegdek

In het besluit is opgenomen dat ten behoeve van de aanpassingswoningen tussen km 90,80 en km 91,70 (nabij Veenendaal) tweelaags ZOAB of een geluidreducerend wegdek met minimaal dezelfde akoestische kwaliteiten als geluidbeperkende maatregel wordt toegepast.

Aansluitend en aanvullend op bovenstaand traject wordt eveneens tweelaags ZOAB toegepast ten behoeve van natuur. Dit is nader toegelicht in paragraaf 4.3.4.

Geluidsreducerende maatregelen: geluidschermen

Ter plaatse van een enkele woning aan de Nieuweweg Noord bedraagt in de toekomstige situatie 2025 met plusstroken en het doelmatige tweelaags ZOAB de overschrijding van de grenswaarde ten gevolge van de A12 meer dan 5 dB. Dit is wettelijk niet toegestaan. Derhalve zal een geluidsmaatregel getroffen moeten worden om de overschrijding te verminderen tot maximaal 5 dB. Hiertoe wordt een geluidsscherm langs een deel van de noordelijke toe-/afrit geplaatst, ter hoogte van km 91,68 van de A12 aansluitend aan de Nieuweweg Noord.

De plaatsing van dit scherm is niet kosteneffectief volgens het maatregelcriterium, maar is nodig om te voldoen aan de eisen van de Wet geluidhinder.

Hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting

Na het treffen van de geluidsreducerende maatregelen blijft er voor 12 woningen, waar sprake is van nog niet afgehandelde sanering, sprake van een overschrijding van de grenswaarde van 48 dB. Verder blijft er voor 84 van 125 woningen waar sprake is van 'aanpassing' sprake van overschrijding van de grenswaarde. Voor deze woningen wordt in het Tracébesluit een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vastgesteld. Zie artikel 5 van het besluit voor deze vastgestelde hogere waarden.

Voor deze woningen is ook berekend wat de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege de A12 en andere gezoneerde bronnen zal zijn indien de hogere waarden worden vastgesteld. Deze gecumuleerde geluidsbelastingen geven geen aanleiding tot het overwegen van extra geluidsbeperkende maatregelen.

Tabel 5 Overzicht aantal vast te stellen hogere waarden

Gemeente	Sanering (art 87g lid 3 Wgh)	Aanpassing (art 87f Wgh)	Aanpassing van eerdere sanering (art 87g lid 4 Wgh)
Utrechtse Heuvelrug	8	12	
Woudenberg	2	-	-
Renswoude	2	-	-
Veenendaal	-	72*	-
Totaal	12	84	0

**) Op één enkele woning worden twee hogere waarden vastgesteld: ten gevolge van de A12 en van de Nieuweweg Noord.*

WAB A12 Utrecht - Maarsbergen versus TB A12 Maarsbergen - Veenendaal

Onderhavig project sluit aan op het project A12 Utrecht-Maarsbergen. Hiervoor is een wegaanpassingsbesluit genomen. In de desbetreffende geluidsonderzoeken bevindt zich een "overlappend gebied" in de kern Maarsbergen. De bewoners aldaar krijgen binnen een relatief korte termijn tweemaal te maken met het procedureel doorlopen van deze besluiten. Voor die bewoners is daarom in het kader van onderliggend TB en bijbehorend geluidsonderzoek⁵ inzichtelijk gemaakt wat de eventuele gevolgen zijn.

Als gevolg van de geluidmaatregelen die in het WAB én in het TB worden getroffen is in Maarsbergen voor de meeste woningen sprake van een verbetering van de geluidsituatie en in enkele gevallen is sprake van een toename van 0 tot maximaal 2 dB. In het overlapgebied zal dit leiden tot 5 extra hogere waarden ten opzichte van het WAB.

Niet geluidsgevoelige bestemmingen

Binnen het onderzoeksgebied voor geluidsgevoelige bestemmingen is een groot aantal niet geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig. De niet geluidsgevoelige bebouwing in het onderzoeksgebied bestaat uit kampeerterreinen, recreatiewoningen, motel/hotel, onderwijscentrum en een begraafplaats.

Ter plaatse van deze bebouwing blijkt het geluidseffect (project inclusief de voornoemde maatregelen) te variëren tussen een 0 en 1 dB. De geluidsbelastingen op deze bestemmingen leiden niet tot extra geluidsreducerende maatregelen.

4.3.4 Geluidseffect op stilte- en natuurgebieden

Als er wijzigingen aan wegen worden doorgevoerd in de nabijheid van stiltegebieden, EHS, Natuurbeschermingswetgebieden en/of Natura 2000 gebieden, wordt onderzocht of deze maatregelen voor extra verstoring⁶ in het gebied zorgen.

Een toename van geluidbeïnvloeding kan de draagkracht van het gebied voor verstoringsgevoelige soorten negatief beïnvloeden. Volgens het compensatiebeginsel (Nota Ruimte) dienen significante effecten op beschermde natuurgebieden verbeterd of gecompenseerd worden. Dit is overeenkomstig onderzocht voor de binnen de invloedssfeer van het project gelegen Natuurbeschermingswetgebieden en Natura 2000-gebieden, maar ook voor de EHS-gebieden.

Het onderhavige tracé van de A12 doorsnijdt de Utrechtse Heuvelrug met de daarbij horende aandachtsgebieden voor natuur (EHS) en stilte. In het bij het project behorende natuurplan is uitgebreid aandacht besteed aan het behoud van de natuurwaarden van de doorkruiste gebieden en is gewerkt aan een verbetering van die waarden, ondermeer door middel van het realiseren van ecoducten en passages. Net als bij het aanliggende project, het wegaanpassingsbesluit A12 Utrecht-Maarsbergen, is bekeken wat de mogelijkheden zijn om het extra verstoord EHS-gebiedsoppervlak terug te brengen (mitigeren). Het zo mogelijk combineren van een maatregel voor natuur met een verbetering bij aanpassingswoningen wordt uiteraard beschouwd als een dubbel positief resultaat.

⁵ Zie bijlage 8: het hoofdrapport van het akoestisch onderzoek, bijlage 1 'geluidsbelastingen'

⁶ Extra ten gevolge van het plan, dus minus het autonome effect

Onderzoek en resultaten

In het in bijlage 8 opgenomen akoestische onderzoek is de beoordeling van het geluidseffect ten gevolge van het plan op de stilte- en natuurgebieden op de hieronder beschreven wijze uitgevoerd.

De geluidseffecten zijn bepaald ter plaatse van de nabijgelegen stiltegebieden, de EHS en het op 0,5 km ten noorden van Veenendaal gelegen Beschermd Natuurmonument 'Meeuwenkampje'.

Niet-beschouwde natuurgebieden

Het ten zuidoosten van Veenendaal gelegen natuurbeschermingswetgebied De Hel/De Blauwe Hel ligt op ca. 2,7 km vanaf het plangebied. Hier nabij ligt het Natura 2000-gebied 'Binnenveld'. Deze gebieden zijn in het geluidonderzoek buiten beschouwing gelaten. De wijziging van de weg geeft ten gevolge van deze grote afstanden en de ligging 'achter' de bebouwde kern van Veenendaal namelijk geen significante geluidsbijdrage op deze natuurgebieden. Uit de bijgevoegde geluidcontouren⁷ is te zien dat deze gebieden ver buiten de 42 dB(A) contouren liggen.

Stiltegebieden

Langs de A12 liggen de Boswachterij Leersum en de Amerongse Berg die door de provincie Utrecht zijn aangewezen als milieubeschermingsgebieden voor stilte. Voor de stiltegebieden worden de, overeenkomstig het provinciale beleid, 40 dB(A)- en 45 dB(A)- contouren berekend (L_{24uur} op 1.5 meter voor de drie hieronder voor de natuurgebieden genoemde situaties) en de bijbehorende oppervlakten.

EHS en 'Meeuwenkampje'

De A12 doorsnijdt gebieden en verbindingzones die deel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Ook ligt er een Beschermd Natuurmonument ('Meeuwenkampje') ten noorden van Veenendaal.

Voor de EHS en 'Meeuwenkampje' is een methodiek toegepast die aansluit op de methode Reijnen en Foppen. Met deze methodiek worden de effecten en eventuele geluidreducerende danwel compenserende maatregelen kwantitatief inzichtelijk gemaakt. De methodiek sluit aan bij de geluidberekeningen, die zijn uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder.

De methodiek wordt verder uitgewerkt in het akoestisch onderzoek. De resultaten van de methodiek voor deze natuurgebieden zijn de berekende 42 dB(A)- en 47 dB(A)- contouren (L_{24uur} op 1.5 meter hoogte voor 3 situaties: 2010; 2025 zonder plan, en 2025 met plan).

Vervolgens is nagegaan in hoeverre het geluidsbelast oppervlak van de natuurgebieden en stiltegebieden binnen 3 km aan weerszijden van de weg verandert.

Uit de resultaten kan worden geconcludeerd, dat ondanks de hierboven beschreven maatregel die doelmatig is voor de woningen,

- op de stiltegebieden in 2025 met verbreding een extra oppervlak van 10 ha een geluidsbelasting gaat ondervinden tussen de 40 en 45 dB(A) ten opzichte van de toekomstige situatie 2025 bij autonome ontwikkeling;
- op de EHS in 2025 een extra 29 ha een geluidsbelasting gaat ondervinden van meer dan 42 dB(A); op 'Meeuwenkampje' die toename 1 ha is.

⁷ Zie bijlage 8: het Specifieke uitgangspunten en resultaten rapport van het akoestisch onderzoek, figuur 6-7b

Vervolgens is door middel van een saldobenadering bekeken of het extra geluidsbelaste natuuroppervlak gereduceerd kan worden, tenminste tot aan het oppervlakte dat door de autonome situatie (dus situatie zonder de wijziging) al meer dan 42 dB ondervindt. Hiertoe zijn enkele varianten van bronmaatregelen doorgerekend.

Het aanbrengen van tweelaags ZOAB over het gehele traject bleek een bovenmatige maatregel. Vervolgens is er voor gekozen om het aan beide zijden van het project aanwezige tweelaags ZOAB te verlengen. Er is gerekend met een verlenging aan de zijde van Maarsbergen⁸. Hierdoor kan de geluidssituatie verbeteren van een groot bosrijk EHS-gebied waar de natuurwaarde ook al wordt verstevigd met behulp van een ecoduct. Daarnaast is het tweelaags ZOAB verlengd dat al aangebracht wordt ter verbetering van de geluidssituatie bij woningen ter hoogte van Veenendaal. Ook hierdoor kan de geluidssituatie verbeteren van meer westelijk ten opzichte van Veenendaal gelegen EHS-gebied. Aanvullend wordt binnen deze optie de geluidssituatie verbeterd voor meerdere aanpassingswoningen, waarvoor geen doelmatige maatregelen getroffen konden worden.

De gekozen maatregel is als volgt:

- Aan de oostzijde bij Maarsbergen komt extra tweelaags ZOAB van km 82,2 tot km 84,4 (lengte 2.200 meter). Aan deze zijde bij Maarsbergen verbetert hierdoor de geluidssituatie ter plaatse van een groot EHS-gebied en stiltegebied, maar ook profiteren meerdere aanpassingswoningen van deze aanvullende maatregel.
- Aan de westzijde bij Veenendaal komt extra tweelaags ZOAB van km 88,3 tot km 90,8 (lengte 2.500 meter). Aan deze zijde bij Veenendaal verbetert de geluidssituatie van EHS-gebieden, en ook hier profiteren meerdere aanpassingswoningen van deze aanvullende maatregel. Bij 'Meeuwenkampje' bij Veenendaal was de situatie al verbeterd door het tweelaags ZOAB dat voor de aanpassingswoningen wordt aangebracht.

De verlenging van het stillere wegdek ter plaatse van het stiltegebied en de EHS reduceert de toename volledig en zelfs een groot deel van de toename die optreedt ten gevolge van de autonome ontwikkeling (toename tussen 2010 en 2025). Op 'Meeuwenkampje' wordt de autonome ontwikkeling volledig teruggebracht.

Door de aanleg van het extra tweelaags ZOAB wordt de geluidbelasting van meerdere woningen verlaagd en hoeft voor een 40-tal woningen minder een hogere waarde te worden vastgesteld. De adressen van deze woningen zijn benoemd in het bijbehorende geluidsonderzoek⁹.

Conclusie

Conform het doelmatigheidscriterium (waarbij alleen gekeken wordt naar bebouwing, niet naar EHS) is deze maatregel niet nodig, maar omdat met dit extra tweelaags ZOAB de geluidssituatie bij een substantieel aantal woningen en in de EHS fors wordt verbeterd, wordt deze maatregel toch doelmatig geacht en aangelegd.

Op overige aspecten van de natuurgebieden wordt nader ingegaan in hoofdstuk 6 Natuur.

⁸ Tweelaags ZOAB is daar een maatregel in het kader van het WAB A12 Utrecht-Maarsbergen

⁹ Zie bijlage 8: het Specifieke uitgangspunten en resultaten rapport van het akoestisch onderzoek, tabel 6-22.

5. Veiligheid en Incident Management

5.1 Verkeersveiligheid

Uitgangspunt bij het toepassen van spits- en plusstroken is dat de verkeersveiligheid niet nadelig wordt beïnvloed. Positieve effecten van extra rijstroken zijn te verwachten door minder congestie waardoor minder kop-staartbotsingen optreden en minder sluipverkeer op het onderliggend wegennet plaatsvindt.

In het kader van Europese afspraken is een specifieke afweging gemaakt waarin maatvoeringen van rijstroken, vluchtstroken, bermen en obstakelvrije zones getoetst zijn. Deze afweging is beschreven in de notitie "Projectspecifieke Afwegingsnotitie Verkeersveiligheid" (bijlage 10). De Dienst Verkeer en Scheepvaart (voorheen de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV)) heeft geadviseerd over het ontwerp van spits- en plusstroken en over aanvullende maatregelen die moeten worden genomen om het veiligheidsniveau op de betreffende wegvakken op peil te houden (bijlage 9).

Voor het onderhavige project worden overeenkomstig het DVS-advies de volgende verkeersveiligheidsmaatregelen genomen:

- gedurende de periode waarin de plusstrook is geopend wordt de maximumsnelheid op de betreffende rijbaan verlaagd van 120 naar 100 km/uur;
- gedurende de periode waarin een plusstrook geopend is, is een breedtebeperking voor het verkeer op deze strook van kracht;
- ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de plusstroken worden de wegvakken waarop een plusstrook wordt gerealiseerd voorzien van camera's;
- ten behoeve van de zichtbaarheid voor de weggebruiker wordt de dynamische bebording waarop opening en einde van de plusstroken zijn aangegeven hoog geplaatst op masten of portalen;
- ten behoeve van een beter zicht voor de weggebruiker en ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de plusstroken wordt het traject voorzien van dynamische verlichting in de middenberm;
- ten behoeve van de verkeersveiligheid van de weggebruiker wordt in de rechterberm geleiderail geplaatst uitgezonderd op die locaties waar sprake is van een obstakelvrije zone.

Daarnaast wordt ten behoeve van een eenduidig wegbeeld zorggedragen voor uniformiteit in bebording, bewegwijzering, signalering, markering en voor uniformiteit bij het invoegen en uitvoegen.

Handhaving inhaalverbod voor vrachtverkeer

Het bestaande inhaalverbod voor vrachtverkeer blijft ongewijzigd. Het inhaalverbod is van kracht in de periode van 06:00 uur tot 19:00 uur van km 81,20 tot km 92,60 op de zuidelijke rijbaan en van km 81,20 tot km 92,60 op de noordelijke rijbaan.

Incident Management

De wegaanpassing levert vanuit oogpunt van Incident Management geen bijzondere situatie op. De vluchtstrook blijft normaal beschikbaar zodat ten gevolge van het gebruik van de plusstrook geen verslechtering kan optreden van de aanrijdtijden van de hulpdiensten. Buiten de spits is op de betreffende rijbanen zelfs sprake van 2 vrije rijstroken, omdat de plusstrook en de vluchtstrook

beschikbaar zijn. Vanwege de plusstroken zijn bijzondere maatregelen in het kader van Incident Management niet nodig. Het Incident Management op het onderhavige traject zal ook na het gebruik van de plusstroken plaatsvinden op basis van het vigerende calamiteitenplan ("Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht" van Rijkswaterstaat Utrecht) uit maart 2008 (bijlage 20).

Openstelling plusstroken

Een plusstrook is alleen toegankelijk bij grote verkeersdrukke. Voor de A12 Maarsbergen-Veenendaal is dat: als er in één rijrichting op twee rijstroken meer dan 3000 voertuigen per uur rijden. In dat geval wordt de plusstrook in die rijrichting geopend. De plusstroken worden per rijrichting en onafhankelijk van elkaar geopend. De plusstroken worden per wegvak of over de hele lengte opengesteld.

Bij 3000 voertuigen per uur is er in principe nog geen filevorming. Maar de praktijk wijst uit dat het bereiken van 3000 voertuigen per uur hét moment is om filevorming te voorkomen, het moment om een plusstrook open te stellen. De verkeerscentrale signaleert wanneer het aantal van 3000 voertuigen is bereikt. Dit signaal vormt - samen met de verwachting en de ervaring van de wegverkeersleider - het punt waarop besloten wordt de plusstrook open te stellen. Dit gebeurt pas na inspectie. Daalt het aantal voertuigen op de betreffende rijbaan van het wegvak naar minder dan 3000 voertuigen per uur, dan gaat de plusstrook weer dicht.

5.2 Externe veiligheid

Over de weg worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Dat kan de veiligheid van de omgeving in gevaar brengen. Dat heet "externe veiligheid". Voor die externe veiligheid zijn normen vastgesteld. De voorgenomen wegaanpassing leidt niet tot overschrijding van deze normen en geeft geen toename van het groepsrisico.

Inleiding

Voor het Tracébesluit A12 Maarsbergen - Veenendaal is onderzoek gedaan naar de effecten van de wegaanpassing op externe veiligheid (zie bijlage 11). Hierin zijn de waarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) berekend. Deze risico's zijn getoetst aan de geldende normering, de Circulaire Risico-normering vervoer gevaarlijke stoffen.

Beleid en regelgeving

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg is de *Wet vervoer gevaarlijke stoffen* (WVGS, 1995) de wettelijke basis. Het *Besluit vervoer gevaarlijke stoffen* (BVGS, 1996) is het uitvoeringsbesluit bij deze wet. Voor vervoer over de weg is dit verder uitgewerkt in de *Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen* (1998). De vertaling van de veiligheid naar de ruimtelijke inrichting rond transportassen heeft vorm gekregen in de nota *Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen* (RNVGS, 1996), waarin is aangegeven aan welke veiligheidsnormen moet worden voldaan bij transport van gevaarlijke stoffen over de transportas. Voor toepassing van deze Nota in praktijksituaties is verder de *Handreiking Externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen* (Den Haag, 1998) uitgebracht. De *Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen* uit augustus 2004 vervangt deze nota.

Criteria

Voor het aspect externe veiligheid worden twee criteria onderscheiden: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het *PR* wordt uitgedrukt in de kans op overlijden van een denkbeeldig aanwezige persoon op een bepaalde plaats in de nabijheid van een weg als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op die weg. De norm voor het *PR* is een grenswaarde. Deze norm is vastgesteld op een kans van 1 op miljoen per jaar dat een persoon overlijdt.

Het *GR* wordt uitgedrukt in de kans op overlijden ineens van een groep personen als gevolg van een verkeersongeval met gevaarlijke stoffen. De normstelling geldt voor het risico per km van het tracé, per jaar. Deze norm is vastgesteld op een kans van 1 op 10.000 per jaar voor 10 doden, 1 op de 1 miljoen per jaar voor 100 doden, etc. Deze normstelling voor het *GR* heeft een status van oriëntatiewaarde.

Werkwijze en uitgangspunten

Voor het Tracébesluit is onderzoek gedaan naar de externe veiligheid voor de huidige situatie, autonome ontwikkeling en de situatie met wegverbreding.

Voor het bepalen van het *PR* en het *GR* zijn met de nieuwe telgegevens van 2006, nieuwe groeiprognozes conform het Global Economy scenario en de laatste ruimtelijke ontwikkelingen met het rekenmodel RBM II risicoberekeningen uitgevoerd voor de situaties huidig, autonoom en toekomstig (2020).

Dit leidt tot de volgende beschouwde varianten:

- Huidig: huidige infrastructuur, huidig transport, huidige bebouwing;
- Autonoom: huidige infrastructuur, toekomstig transport, toekomstige bebouwing;
- Toekomstig: toekomstige infrastructuur, toekomstig transport, toekomstige bebouwing.

Huidig*: transport 2020, infrastructuur 2009 en bebouwing 2009. Is aanvullend berekend om aan te tonen of ook het toekomstig transport voor een *GR* toename zorgt in de autonome situatie.

Voor *PR* wordt de afstand vanaf het midden van de weg tot de *PR*-contour (m) weergegeven. Voor *GR* wordt de normwaarde berekend. Dit is de maximale waarde van het *GR*. Een normwaarde van meer dan 0,01 betekent een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het *GR*.

Resultaten

In onderstaande tabel zijn de resultaten weergegeven.

Tabel 6 Plaatsgebonden risico en groepsrisico in situatie huidig, autonoom en toekomstig.

Situatie	PR10 ⁻⁶	PR10 ⁻⁷	GR
Huidig	Niet aanwezig	35	0,0014
Huidig*			0,0014
Autonoom	Niet aanwezig	40	0,0032
Toekomstig (Voorkeursalternatief)	Niet aanwezig	40	0,0032

Nergens is de *PR* grenswaardecontour van 10⁻⁶ aanwezig. De oriënterende waarde van het groepsrisico wordt nergens overschreden. De normwaarde van het groepsrisico is het hoogst bij Veenendaal waar dichte bebouwing nabij de weg

aanwezig is. De variant huidig* laat zien dat de groepsrisicostijging tussen de huidige en de autonome situatie wordt veroorzaakt door alleen de toekomstige nieuwe bebouwing.

Conclusie

De normen voor het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) worden niet overschreden. Verantwoording van de toename van het GR, zoals op grond van de circulaire RNVGS voorgeschreven, kan achterwege blijven omdat uit de uitgevoerde risicoberekeningen blijkt dat de toename wordt veroorzaakt door de toekomstige nieuwe bebouwing. De wegaanpassing zorgt niet voor een toename van het groepsrisico.

6. Natuur

Als er wijzigingen aan wegen worden doorgevoerd, wordt onderzocht of de wegaanpassing negatieve effecten heeft op de natuur in de omgeving van de weg en of maatregelen nodig zijn om eventuele effecten weg te nemen, te mitigeren of te compenseren. Aanvullend op de eerdere onderzoeken die horen bij de Trajectnota/MER is nader onderzocht wat de effecten van de wegverbreding op beschermde gebieden en beschermde flora en fauna zijn.

6.1 Gebiedsbescherming

Gebiedsbescherming

De bescherming van gebieden is in Nederland op twee niveaus geregeld: de bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten door de Natuurbeschermingswet 1998 en de veiligstelling van de overige gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) op grond van de Nota Ruimte (2006), de streekplannen (die onder de nieuwe Wro een structuurvisie zijn), de Provinciale Ruimtelijke Verordening en de bestemmingsplannen.

De effecten op natuurgebieden kunnen bij dit project ontstaan door directe aantasting en vernietiging van natuur, alsmede door indirecte effecten vanwege verdroging, barrièrewerking/versnippering van leefgebieden en verstoring door stikstofdepositie, geluid en licht.

Op een afstand van 2,2 kilometer ten zuiden van aansluiting Veenendaal-oost ligt het Natura-2000 gebied 'Binnenveld'. Binnen de begrenzing van dit gebied liggen twee beschermde natuurmonumenten: Bennekomse Meent en Hel/Blauwe Hel.

Op een afstand van 0,5 kilometer ten noorden van aansluiting Veenendaal ligt het Beschermde Natuurmonument 'Meeuwenkampje'.

De A12 doorsnijdt gebieden en verbindingzones die deel uitmaken van de EHS. Bij significante aantasting van de EHS kan compensatie noodzakelijk zijn.

Natura 2000-gebied 'Binnenveld'

'Binnenveld' is gelegen in de gemeenten Ede en Rhenen. Het Natura 2000-gebied (alleen Habitatrichtlijngebied) beslaat een oppervlakte van ongeveer 110 hectare. Twee (voormalige) beschermde natuurmonumenten maken hiervan deel uit: 'Bennekomse Meent' (14 ha; aanwijzingsbesluit dateert uit 1986) en de 'Hel/Blauwe Hel' (64 ha; aanwijzingsbesluit dateert uit 1983). Het beheer is in handen van Staatsbosbeheer en particulieren.

Het gebied wordt gevoed door basenrijk kwelwater afkomstig van de Veluwe dat ervoor zorgt dat er gebufferde, schrale bodems aanwezig zijn. Beide onderdelen van het gebied zijn restanten van een uitgestrekt blauwgraslandgebied in de Gelderse Vallei. De gebieden liggen langs het riviertje de Grift (Valleikanaal), dat incidenteel bij hoge waterstanden buiten zijn oevers treedt.

De 'Bennekomse Meent' is een blauwgrasland dat geaccidenteerd is door het voorkomen van ondiepe greppels, veenputjes, verveningsresten, zandopduikingen en inklinkingsverschillen in het veen. Verder zijn sloten, wilgenstruweel en bosjes aanwezig. Aan de randen liggen vochtige ruigten en zeggenvegetaties.

De 'Hel en Blauwe Hel' bevatten restanten van het verveningsproces. Het bestaat uit rietland, zeggenmoeras, trilveen, blauwgrasland, dotterbloemhooiland en struweel.

De aanwijzing van 'Binnenveld' als Natura 2000-gebied is in procedure. Voor 'Binnenveld' is op 24 september 2009 een ontwerp-aanwijzingsbesluit gepubliceerd (Ministerie van LNV, Programmadirectie Natura 2000 PDN/2009-065: Ontwerpbesluit Binnenveld). 'Binnenveld' maakt deel uit van de 'vierde tranche', hetgeen wil zeggen dat het één van de 11 gebieden is waarvan het aanwijzingsbesluit, de kaarten en de stukken die hierop betrekking hebben van 24 september 2009 tot en met 4 november 2009 ter inzage hebben gelegen. Het definitieve aanwijzingsbesluit voor 'Binnenveld' dient in december 2010 te zijn vastgesteld.

Omdat de aanwijzing van 'Binnenveld' als Natura 2000-gebied in procedure is (zie hierboven), is er sprake van een overgangsfase. Voor dit Tracébesluit zijn daarom zowel de effecten van de wegaanpassing op doelstellingen voor de Beschermde Natuurmonumenten 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel' in beeld gebracht, als de effecten op de instandhoudingsdoelstellingen die geformuleerd zijn in het ontwerp-aanwijzingsbesluit voor Natura 2000-gebied 'Binnenveld'.

Het gebied is aangewezen als speciale beschermingszone in de zin van artikel 4, vierde lid, van Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (PbEG L 206) voor de volgende natuurlijke habitats opgenomen in bijlage I van de Habitatrichtlijn, waarvoor het gebied een bijdrage levert aan de instandhouding op landelijk niveau:

- H6410 Grasland met *Molinia* op kalkhoudende, venige, of lemige kleibodem (*Molinion caeruleae*)
Verkorte naam Blauwgraslanden
- H7140 Overgangs- en trilvenen
Verkorte naam Overgangs- en trilvenen
betreft het subtype:
H7140A Overgangs- en trilvenen (*trilvenen*)
- H7230 Alkalisch laagveen
Verkorte naam Kalkmoerassen

In het ontwerp-aanwijzingsbesluit uit 2009 voor Natura 2000-gebied 'Binnenveld' zijn de volgende instandhoudingsdoelstellingen opgenomen:

Habitattype	Doelstelling	Toelichting
H6410 Blauwgraslanden	Uitbreiding oppervlakte en behoud kwaliteit	'Binnenveld' betreft één van de gebieden met een relatief grote oppervlakte van het landelijk sterk bedreigde habitattype blauwgraslanden, dat in dit gebied in goede kwaliteit voorkomt. Het gebied leent zich goed voor uitbreiding van dit habitattype, dat landelijk in een zeer ongunstige staat van instandhouding verkeert. Het gebied levert een grote bijdrage aan het landelijk doel en kan op termijn een zeer grote bijdrage gaan leveren.
H7140A Overgangs- en trilvenen	Uitbreiding oppervlakte en verbetering kwaliteit overgangs- en trilvenen	In het gebied komt het subtype overgangs- en trilvenen, trilvenen (subtype A) deels in goed ontwikkelde vorm voor.

		Verbetering van vormen van matige kwaliteit en uitbreiding van de oppervlakte is goed mogelijk.
H7230 Kalkmoerassen (complementair)	Ontwikkeling habitatype kalkmoerassen	In dit gebied bestaan mogelijkheden om begroeiingen van het habitatype kalkmoerassen te ontwikkelen op locaties met hoge kweldruk. Er zijn goede potenties om een dusdanig grote oppervlakte te realiseren dat het gebied in de toekomst een zeer grote bijdrage aan het landelijke doel voor het habitatype kan gaan leveren.

In het gebiedendocument 'Binnenveld' van november 2007 is de volgende doelstelling opgenomen:

Habitatsoorten	Doelstelling	Toelichting
H1149 Kleine modderkruiper	Behoud omvang en kwaliteit leefgebied voor behoud populatie	Deze soort staat op de oude aanmeldingslijst aan Brussel en heeft, zolang de aanwijzing niet definitief is, nog juridische status.

Zolang de aanwijzing van 'Binnenveld' als Natura 2000-gebied niet definitief is, heeft deze doelstelling nog juridische status.

Zoals hierboven vermeld omvat het Natura 2000-gebied twee voormalige beschermde natuurmonumenten. In de Nota van Toelichting bij het ontwerp-aanwijzingsbesluit is aangegeven dat in een handreiking voor elk gebied expliciet zal worden toegelicht hoe de doelen (de natuurwetenschappelijke betekenis en landschappelijke waarden) van voormalige beschermde natuurmonumenten en de Natura 2000-doelen zich tot elkaar verhouden. In het beheerplan zullen deze doelen, net als die van Natura 2000, in ruimte en tijd worden uitgewerkt. Dan wordt ook uitgewerkt waar achteruitgang van het natuurschoon en de natuurwetenschappelijke betekenis is toegestaan ten gunste van Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen.

Als gevolg van de wegverbreding kunnen tijdelijke of permanente effecten optreden voor gevoelige habitattypen of beschermde diersoorten in 'Binnenveld'. Daarom dient, volgens de Natuurbeschermingswet 1998, getoetst te worden wat de effecten van de wegverbreding op 'Binnenveld' zijn. Voor de twee (voormalige) beschermde natuurmonumenten 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel', die deel uitmaken van 'Binnenveld', is onderzocht of de wegverbreding kan worden aangemerkt als een schadelijke handeling als bedoeld in de Natuurbeschermingswet 1998:

Vernietiging van bos en kap van bomen

Het Natura 2000-gebied 'Binnenveld' en de beschermde natuurmonumenten 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel' zijn niet aangewezen voor boshabitattypen. Voor de aanpassingen aan de A12 en het onderliggend wegennet zullen in 'Binnenveld' en de 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel' geen aanwezige bomen of beplanting verwijderd worden.

Vernietiging van natuurgebieden

Het Natura 2000-gebied 'Binnenveld' en de beschermde natuurmonumenten 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel' liggen geheel buiten het plangebied van de wegverbreding. Voor de aanpassingen aan de A12 en het onderliggend wegennet vindt geen vernietiging van natuur in 'Binnenveld' en de 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel' plaats.

Verdroging

Om blijvende verdrogingseffecten te voorkomen is het wegontwerp boven de grondwaterspiegel gelegd. Ook de nieuwe bermsloten/zaksloten, de waterpartijen en de rioleringen hebben geen drainerende werking op de omgeving. Van geen van de nieuwe of aan te passen sloten en watergangen komt de bodemhoogte onder het niveau van huidige sloten te liggen. Er treden geen veranderingen van grondwaterpeilen op. Al het hemelwater vanaf de A12 infiltreert op natuurlijke wijze in het gebied. Er worden door de wegaanpassing geen grondwaterstromen doorsneden of aangetast.

Door de wegverbreding zullen geen nadelige effecten op 'Binnenveld' en de 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel' optreden als gevolg van verdroging of anderszins gewijzigde grondwaterstand.

Barrièrewerking en versnippering

Het Natura 2000-gebied 'Binnenveld' en de beschermde natuurmonumenten Bennekomse Meent en Hel/Blauwe Hel liggen geheel buiten het plangebied van de wegverbreding. Er is daarom geen sprake van een negatief effect als gevolg van barrièrewerking en versnippering op 'Binnenveld' als gevolg van de wegverbreding. De wegverbreding veroorzaakt geen negatieve effecten als gevolg van barrièrewerking en versnippering op de waarden van de 'Hel/Blauwe Hel' en de 'Bennekomse Meent'.

Verstoring door stikstofdepositie

Er is onderzoek verricht naar mogelijke effecten van een eventuele toename van de depositie van stikstof in de nabije omgeving van de A12 ten gevolge van hogere verkeersintensiteit vanwege de wegaanpassing. Met behulp van het rekenmodel Stacks D+ is bepaald of er sprake is van een toename van stikstofdepositie als gevolg van de wegaanpassing (bijlage 12: Wegverbreding A12 Maarsbergen-Veenendaal, stikstofdepositieberekeningen ter hoogte van Beschermd Natuurmonument Meeuwenkampje en Natura 2000-gebied Binnenveld, Witteveen+Bos, 28 september 2009).

Door bronmaatregelen (waaronder schonere motoren) zal sprake zijn van een autonome daling van de stikstofdepositie in Nederland. De toename van stikstof door de toename in het aantal vervoersbewegingen als gevolg van het project zal grotendeels door deze autonome daling teniet worden gedaan.

Uit het onderzoek volgt dat in de plansituatie voor 'Binnenveld' sprake is van een geringe afname in stikstofdepositie ten opzichte van het referentiejaar 2010. De afname in depositie in 2015 is $< 0,5$ mol/ha/jaar. In 2020 is de afname < 1 mol/ha/jaar. Van eenzelfde afname in stikstofdepositie is sprake voor de beschermde natuurmonumenten 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel' aangezien deze gebieden geheel binnen de begrenzing van 'Binnenveld' zijn gelegen.

Verstoring door geluid

In het kader van het TB is onderzocht of er sprake is van nadelige effecten op natuur ten gevolge van een geluidstoename die aan de wegverbreding kan worden toegeschreven en in hoeverre deze effecten weggenomen danwel gecompenseerd kunnen worden.

Als basis voor het TB is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit rapport is als bijlage 8 bij het TB gevoegd.

Methodiek

Een methodiek is toegepast die aansluit op de methodiek van Reijnen, Veenbaas en Foppen voor het voorspellen van effecten van verkeersgeluid op broedvogels. De effecten en eventuele (bij voorkeur) geluidreducerende danwel compenserende maatregelen zijn kwantitatief inzichtelijk gemaakt. Deze methodiek sluit aan bij de geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder.

Voor 'Binnenveld' zijn de 42 dB(A)- en 47 dB(A)- contouren berekend (L24uur op 1,5 meter hoogte voor 3 situaties: 2010, 2025 zonder plan, en 2025 met plan). Vervolgens is bepaald hoe groot het verschil is tussen geluidbelast oppervlak ten gevolge van de wijziging van de weg en geluidbelast oppervlak ten gevolge van de autonome verkeersontwikkeling.

Resultaten

Het Natura 2000-gebied 'Binnenveld' ligt in elk van de drie onderzochte situaties in zijn geheel buiten de 42 dB(A) geluidscontour. Ditzelfde geldt voor de beschermde natuurmonumenten 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel' aangezien deze gebieden geheel binnen de begrenzing van 'Binnenveld' zijn gelegen.

Voor deze gebieden is derhalve geen sprake van een geluidstoename boven 42 dB(A) ten gevolge van de wegverbreding en zijn geen mitigerende of compenserende maatregelen noodzakelijk.

Verstoring door verlichting

Wegverlichting kan dieren in de omgeving negatief beïnvloeden. 'Binnenveld' en de beschermde natuurmonumenten 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel' liggen geheel buiten het plangebied van de wegverbreding, op een afstand van 2,2 km. Gezien deze afstand kunnen effecten van lichtuitstraling vanaf de A12 naar 'Binnenveld' en de 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel' worden uitgesloten. Er is daarom geen sprake van nadelige effecten door verlichting op 'Binnenveld' en de 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel' als gevolg van de aanpassingen aan de A12 en het onderliggend wegennet.

Op grond van bovenstaande bevindingen, is ten aanzien van de effecten van het Tracébesluit op 'Binnenveld' en de 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel', het volgende geconcludeerd. Er is geen sprake van handelingen die de kwaliteit van het Natura 2000-gebied en de daar voorkomende habitats en de leefgebieden van soorten kunnen verslechteren of een verstorend effect hierop kunnen hebben danwel van handelingen die als schadelijk kunnen worden aangemerkt voor de beschermde natuurmonumenten 'Bennekomse Meent' en 'Hel/Blauwe Hel'. Ook is er geen sprake van nadelige effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van 'Binnenveld' als gevolg van de wegverbreding.

Beschermde Natuurmonument 'Meeuwenkampje'

Op een afstand van 0,5 km ten noorden van aansluiting Veenendaal ligt het Beschermde Natuurmonument 'Meeuwenkampje'. Dit gebied omvat circa 49 hectare. 'Meeuwenkampje' is een waardevol schraallandreservaat. Het aanwijzingsbesluit dateert uit 1988. Hierin is beschreven dat Staatsbosbeheer sinds 1965 een beheer voert dat is gericht op behoud van de waardevolle, kwetsbare vegetatie en dat voortzetting van het huidige beheer gewenst is. Daarnaast is een verbetering van de waterhuishouding van belang.

'Meeuwenkampje' is een gebied waar restanten van de oorspronkelijke vegetatie nog in relatief goed ontwikkelde vorm aanwezig zijn. Met name de blauwe graslanden zijn in ecologisch opzicht van groot belang.

Voor 'Meeuwenkampje' is onderzocht of de wegverbreding kan worden aangemerkt als een schadelijke handeling als bedoeld in de Natuurbeschermingswet 1998:

Vernietiging van bos en kap van bomen

Bomensoorten behoren niet tot de in het aanwijzingsbesluit van 1988 benoemde wezenlijke kenmerken van 'Meeuwenkampje'. 'Meeuwenkampje' ligt in zijn geheel buiten het plangebied van de wegverbreding. Voor de aanpassingen aan de A12 en het onderliggend wegennet zullen in 'Meeuwenkampje' geen aanwezige bomen of beplanting verwijderd worden.

Vernietiging van natuurgebieden

'Meeuwenkampje' ligt in zijn geheel buiten het plangebied van de wegverbreding. Voor de aanpassingen aan de A12 en het onderliggend wegennet vindt geen vernietiging van natuur in 'Meeuwenkampje' plaats.

Verdroging

Om blijvende verdrogingseffecten te voorkomen is het wegontwerp boven de grondwaterspiegel gelegd. Ook de nieuwe bermsloten/zaksloten, de waterpartijen en de rioleringen hebben geen drainerende werking op de omgeving. Van geen van de nieuwe of aan te passen sloten en watergangen komt de bodemhoogte onder het niveau van huidige sloten te liggen. Er treden geen veranderingen van grondwaterpeilen op. Al het hemelwater vanaf de A12 infiltreert op natuurlijke wijze in het gebied. Er worden door de wegaanpassing geen grondwaterstromen doorsneden of aangetast.

Door de wegverbreding zullen geen nadelige effecten op 'Meeuwenkampje' optreden als gevolg van verdroging of anderszins gewijzigde grondwaterstand.

Barrièrewerking en versnippering

'Meeuwenkampje' ligt in zijn geheel buiten het plangebied van de wegverbreding. Van de in het aanwijzingsbesluit genoemde waarden is de hazelworm mogelijk gevoelig voor de barrièrewerking van de A12. De barrièrewerking neemt door de wegverbreding echter niet toe.

Voor de aanpassingen aan de A12 en het onderliggend wegennet zullen in 'Meeuwenkampje' geen nadelige effecten als gevolg van barrièrewerking of versnippering optreden.

Verstoring door stikstofdepositie

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van een eventuele toename van de depositie van stikstof in de nabije omgeving van de A12 ten gevolge van hogere verkeersintensiteit vanwege de wegaanpassing. Met behulp van het rekenmodel Stacks D+ is bepaald of er sprake is van een toename van stikstofdepositie als gevolg van de wegaanpassing (bijlage 12: Wegverbreding A12 Maarsbergen-Veenendaal - stikstofdepositieberekeningen ter hoogte van Beschermd Natuurmonument Meeuwenkampje en Natura 2000-gebied Binnenveld, Witteveen+Bos, 28 september 2009).

Door bronmaatregelen (waaronder schonere motoren) zal sprake zijn van een autonome daling van de stikstofdepositie in Nederland. De toename van stikstof door de toename in het aantal vervoersbewegingen als gevolg van het project zal grotendeels door deze autonome daling teniet worden gedaan.

Uit het onderzoek volgt dat in de plansituatie voor 'Meeuwenkampje' sprake is van een geringe afname in stikstofdepositie ten opzichte van het referentiejaar 2010.

De afname in depositie in 2015 bedraagt < 0,5 mol/ha/jaar. In 2020 bedraagt de afname 1 – 2 mol/ha/jaar.

Verstoring door geluid

In het kader van het TB is onderzocht of er sprake is van nadelige effecten op natuur ten gevolge van een geluidstoename die aan de wegverbreding kan worden toegeschreven en in hoeverre deze effecten weggenomen danwel gecompenseerd kunnen worden.

Als basis voor het TB is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit rapport is als bijlage 8 bij het TB gevoegd.

Methodiek

Een methodiek is toegepast die aansluit op de methodiek van Reijnen, Veenbaas en Foppen voor het voorspellen van effecten van verkeersgeluid op broedvogels. De effecten en eventuele (bij voorkeur) geluidreducerende danwel compenserende maatregelen zijn kwantitatief inzichtelijk gemaakt. Deze methodiek sluit aan bij de geluidberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder.

Voor 'Meeuwenkampje' zijn de 42 dB(A)- en 47 dB(A)- contouren berekend (L24uur op 1,5 meter hoogte voor 3 situaties: 2010, 2025 zonder plan, en 2025 met plan). Vervolgens is bepaald hoe groot het verschil is tussen geluidbelast oppervlak ten gevolge van de wijziging van de weg en geluidbelast oppervlak ten gevolge van de autonome verkeersontwikkeling.

Resultaten

Indien geen maatregelen worden genomen, zal de geluidbelasting op 'Meeuwenkampje' in 2025 (bij autonome ontwikkeling) als volgt veranderen ten opzichte van de huidige situatie:

- oppervlak met geluidbelasting 42-47 dB(A): 4 ha huidig -> 3 ha in 2025;
- oppervlak met geluidbelasting > 47 dB(A): 1 ha huidig -> 2 ha in 2025.

Bovenstaande getallen betekenen een geringe verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie. Immers, het oppervlak met geluidbelasting 42-47 dB(A) neemt weliswaar af met 1 ha, maar daartegenover staat een toename van 1 ha van het oppervlak met geluidbelasting > 47 dB(A).

'Meeuwenkampje' profiteert echter van het tweelaags ZOAB dat in dit Tracébesluit is opgenomen. Hierdoor zal er voor 'Meeuwenkampje' geen verandering optreden ten opzichte van de huidige situatie. Het aantal hectares met geluidsbelasting 42-47 dB(A) blijft hetzelfde als in de huidige situatie (4 ha). Ook het aantal hectares met geluidsbelasting > 47 dB(A) blijft hetzelfde (1 ha).

Ten opzichte van de autonome situatie leidt de maatregel in 2020 tot een gunstige verschuiving van de geluidscontouren. De oppervlakte van het gebied met geluidsbelasting >47 dB(A) wordt teruggebracht van 2 ha naar 1 ha. Hierdoor neemt de oppervlakte van het gebied met geluidsbelasting 42-47 dB(A) toe van 3 ha naar 4 ha.

Verstoring door verlichting

Wegverlichting kan dieren in de omgeving negatief beïnvloeden.

'Meeuwenkampje' ligt in zijn geheel buiten het plangebied van de wegverbreding. De afstand van de A12 tot het meest nabij gelegen punt van 'Meeuwenkampje' bedraagt 0,5 km.

Om nadelige effecten van wegverlichting op de natuur tegen te gaan, zal bij de aanpassing van de bestaande wegverlichting worden gekozen voor vervanging door dynamische wegverlichting. De verlichting brandt alleen in geval van calamiteiten, werkzaamheden en slecht zicht als gevolg van

weersomstandigheden. De verlichting brandt eveneens als een of beide plusstroken open zijn en er onvoldoende daglicht is voor de visuele inspectie en bewaking van de plusstrook en/of het veilig gebruik van de weg. Verstrooiing van het licht zal worden verminderd door toepassing van speciale verlichting en afschermende armaturen waarmee de lichtstraal op de rijbaan wordt gericht. Hierdoor zal minder licht uitstralen naar de omgeving en zal de uitstraling naar de berm geminimaliseerd worden. Dankzij de toepassing van dynamische wegverlichting, speciale verlichting en afschermende armaturen en gezien de afstand tot de A12 zullen in 'Meeuwenkampje' geen nadelige effecten door verlichting optreden als gevolg van de aanpassingen aan de A12 en het onderliggend wegennet.

Conclusie ten aanzien van de effecten van het Tracébesluit op 'Meeuwenkampje' is dat er geen sprake is van het verrichten van handelingen in het kader van de wegverbreding die schadelijk kunnen zijn voor het natuurschoon, voor de natuurwetenschappelijke betekenis van het beschermd natuurmonument of voor dieren of planten in het beschermd natuurmonument of die het beschermd natuurmonument ontsieren.

Ecologische Hoofdstructuur

Over een deel van het tracé vindt de wegverbreding plaats binnen of nabij de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Voor de EHS zijn de spelregels EHS van toepassing die gezamenlijk zijn uitgewerkt door Rijk (LNV en VROM) en provincies. Op de EHS is het 'Nee, tenzij'-regime van kracht. Het toetsingskader van het 'nee, tenzij'-regime is uitgewerkt in de 'Handleiding Bestemmingsplannen' (Provincie Utrecht 2006) en verder toegelicht in verschillende beleidsdocumenten van de provincie Utrecht, waaronder het natuurgebiedsplan Utrechtse Heuvelrug (2002) en natuurgebiedsplan Gelderse Vallei (herziening 2007).

In overleg met het Bevoegd Gezag (provincie Utrecht) is vastgesteld:

- of er sprake is van een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden;
- of de ingreep onontkoombaar is;
- of mitigerende maatregelen dienen te worden getroffen ingeval er sprake is van significante gevolgen;
- of er resteffecten zijn die dienen te worden gecompenseerd.

In de Uitwerking Ruimtelijk Beleid Verblijfsrecreatie binnen de EHS (vastgesteld op 17 april 2007) zijn door GS van de Provincie Utrecht vier hoofdaspecten aangewezen die bepalen welke waarden en kenmerken binnen de EHS als wezenlijk moeten worden aangemerkt:

1. De aanwezigheid van zones met bijzondere ecologische kwaliteit (bijzondere samenhang abiotische en biotische kenmerken, goed ontwikkelde systemen zoals waardevolle oude boskernen);
2. Gebieden die bepalend zijn voor de aaneengeslotenheid en robuustheid van de EHS;
3. De aanwezigheid van bijzondere soorten;
4. De aanwezigheid van essentiële verbindingen (bijvoorbeeld foerageer- en migratieroutes).

Als de EHS op één van deze vier hoofdaspecten significant wordt aangetast, dan is er sprake van significante aantasting van de EHS.

In tabel 7A zijn de gevolgen van de wegaanpassing A12 Maarsbergen-Veenendaal op de vier hoofdaspecten van de EHS weergegeven. Op de meeste hoofdaspecten heeft de wegaanpassing geen negatieve gevolgen. Door het verlies van 5,12 ha (zie verderop onder 'Vernietiging van natuur') wordt de robuustheid van de EHS echter wel lokaal aangetast. Bovendien is het niet uitgesloten dat er potentiële

bijzondere natuurwaarden verloren gaan. Het is daarom niet helemaal uitgesloten dat de wegaanpassing nadelige gevolgen heeft voor de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS.

Tabel 7A Gevolgen van de wegverbreding voor de hoofdaspecten van de EHS

Hoofdaspect	Gevolgen van de wegaanpassing A12 Maarsbergen - Veenendaal
Zones met bijzondere ecologische kwaliteit	Binnen plangebied zijn geen zones van bijzondere ecologische kwaliteit aanwezig. Het is echter niet uitgesloten dat gebieden met potenties voor bijzondere ecologische kwaliteit worden aangetast.
Aaneengeslotenheid en robuustheid van de EHS	Door de wegverbreding wordt 5,12 ha EHS vernietigd.
Bijzondere soorten Essentiële verbindingen	In de nabijheid van de weg komen geen bijzondere soorten voor. Mogelijke beïnvloeding van Ecologische Verbindingszone nr. 17, maar dankzij faunavoorzieningen en inrichtingsmaatregelen per saldo een positief effect. Bovendien zal nieuwe berm A12 ingericht worden als verbindingszone.

In het Landschapsplan en compensatievoorstel (Bijlage 14 van dit Tracébesluit) is de verder gevolgde procedure voor de Nee, tenzij-afweging in detail beschreven.

Vernietiging van bos

Voor de aanpassing aan de A12 en het onderliggend wegennet zal aanwezige beplanting verwijderd moeten worden. Dit zal voor een belangrijk deel in de EHS plaatsvinden, maar ook daarbuiten. Tussen Rijkswaterstaat en het Ministerie van LNV is de Samenwerkingsovereenkomst "Uitvoering Boswet Rijkswaterstaat" gesloten (herzien per 1 januari 2000). Hierin is bepaald dat alle beplantingen die in eigendom zijn bij Rijkswaterstaat en die worden verwijderd, vallen onder de herbeplantingsplicht conform de Boswet. De Boswet moet bossen en andere terreinen met veel bomen beschermen.

Compensatie vindt in principe 1:1 plaats. Dit wil zeggen dat voor elke te kappen boom een andere boom elders wordt herplant. Bomen kunnen ook kwantitatief gecompenseerd worden door aanleg van 50 m² beplanting voor elke te kappen boom. Voor te kappen bos en bomen buiten de EHS geldt een herplantplicht voor 0,1 hectare bos, 815 bomenrijen/overige bos en 100 knotbomen (ofwel in totaal 4,68 hectare beplanting). Compensatie vindt plaats door aanleg van in totaal 5 hectare bos.

Compensatie van bos binnen de EHS is opgenomen in tabel 7B hieronder.

Vernietiging van natuur

Ten gevolge van de ingreep ontstaan nadelige effecten door vernietiging van natuur aansluitend aan de weg. Met name op de Utrechtse Heuvelrug wordt aan beide kanten van de weg compensatieplichtig gebied aangetast.

De volgende stappen zijn doorlopen om de compensatieopgave te bepalen:

- 1 bepaling van het oppervlak verlies aan EHS en bos;
- 2 bepaling van het type natuur en (bij benadering) de hoeveelheid van de typen natuur die verloren gaan;
- 3 nagaan of de te verdwijnen natuur elders weer ontwikkeld kan worden;
- 4 bepaling van de eventuele toe te passen kwantitatieve toeslag bij compensatie;

- 5 nagaan van eventuele alternatieve compensatiemogelijkheden met bijbehorende motivatie en het bepalen van de grootte daarvan;
- 6 bepaling van de uiteindelijke compensatieopgave en voorstel voor te compenseren natuurdoeltypen.

Tabel 7B geeft een overzicht van de verdeling van het vernietigd oppervlak natuur binnen de EHS.

Tabel 7B Verdeling vernietigd oppervlak binnen EHS naar natuurdoeltypen

Omschrijving	bestaande/ nieuwe natuur	Omvang
Droog bos van arme gronden (hz 3.13) en multifunctioneel bos (Hz 4B)	bestaande natuur	0,15 ha
Vochtig bos van leemgrond (hz 3.14)	bestaande natuur	0,13 ha
Nat schraalgrasland (lv 3.4) en veenheide (lv 3.6)	bestaande natuur	<0,1 ha
Nat schraalgrasland (lv 3.4) en veenheide (lv 3.6)	nieuwe natuur	4,7 ha
Vochtig schraalgrasland (hz 3.7) en vochtige heide met levend hoogveen (hz 3.10)	nieuwe natuur	0,14 ha
totaal		5,12 ha

Het totale oppervlak te compenseren bestaande natuur bedraagt 0,48 ha of 0,32 ha indien het compensatiegebied aansluit op de EHS. Het te compenseren oppervlak nog te ontwikkelen natuur bedraagt 4,84 ha. In eerste instantie wordt gezocht naar mogelijkheden voor compensatie ten noorden van ecoduct Rumelaar.

Verdroging

Om blijvende verdrogingseffecten te voorkomen is het wegontwerp boven de grondwaterspiegel gelegd. Ook de nieuwe berm sloten/zak sloten, de waterpartijen en de rioleringen hebben geen extra drainerende werking op de omgeving. Van geen van de nieuwe of aan te passen sloten en watergangen komt de bodemhoogte onder het niveau van huidige sloten te liggen. Er treden geen veranderingen van grondwaterpeilen op. Al het hemelwater vanaf de A12 infiltreert op natuurlijke wijze in het gebied. Er worden door de wegaanpassing geen grondwaterstromen doorsneden of aangetast.

Door de wegverbreding zullen geen nadelige effecten op de EHS optreden als gevolg van verdroging of anderszins gewijzigde grondwaterstand.

Barrièrewerking en versnippering

De A12 doorsnijdt het natuurgebied de Utrechtse Heuvelrug en de Gelderse Vallei. Hierbinnen zijn natuurontwikkelings- en kerngebieden alsmede ecologische verbindingszones van de EHS gelegen.

Langs de A12 loopt de ecologische verbindingszone (EVZ) nr. 17. Deze verbindingszone loopt langs de spoorlijn Utrecht-Arnhem en de A12 en vormt een verbinding tussen de Utrechtse Heuvelrug en de Gelderse Vallei.

De aanwezigheid van de A12 vormt reeds in de bestaande situatie een barrière voor dieren en veroorzaakt versnippering van natuurgebieden in de omgeving. De wegaanpassing vergroot deze effecten voor een groot aantal diersoorten als bedoeld in de Flora- en faunawet.

Om barrièrewerking en versnippering in de verbindingszone en in de natuurgebieden van de EHS tegen te gaan, worden vijftien faunamaatregelen getroffen. Deze maatregelen bestaan onder meer uit de aanleg van faunatunnels,

verbrede oevers langs watergangen en de bouw van een ecoduct. In het Landschapsplan en compensatievoorstel A12 Maarsbergen - Veenendaal (bijlage 14) zijn de maatregelen afzonderlijk beschreven.

Tevens zal de ecologische inrichting van de wegberm resulteren in een verbeterd functioneren van EVZ nr. 17.

De locatiekeuze van de faunamaatregelen is onder meer bepaald door het voorkomen van beschermde diersoorten, bestaande verbindingsroutes van dieren, de natuurlijke terreingesteldheid en door ruimtelijke en technische mogelijkheden en beperkingen, zoals het zo klein mogelijk willen houden van de oversteek. Daarbij zijn verscheidene deskundigen, die beschikken over specifieke kennis over het voorkomen van dieren in het plangebied, geraadpleegd. De faunamaatregelen zijn eerder al opgenomen in het Standpunt van de Minister ten aanzien van de wegverbreding en vormen onderdeel van het rijksbeleid in het kader van de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur, zoals vastgelegd in onder andere de Nota Ruimte en het Meerjarenprogramma Ontsnippering.

Verstoring door stikstofdepositie

Door de hogere verkeersintensiteit kan de depositie van stikstof op de Ecologische Hoofdstructuur in de nabije omgeving van de A12 toenemen. Deze toename kan mogelijk leiden tot een plaatselijk effect op de natuurwaarden in de Ecologische Hoofdstructuur.

Door bronmaatregelen (waaronder schonere motoren) zal sprake zijn van een autonome daling van de stikstofdepositie in Nederland. De toename van stikstof door de toename in het aantal vervoersbewegingen als gevolg van het project zal grotendeels door deze autonome daling teniet worden gedaan. Dit wordt bevestigd door onderzoek naar stikstofdepositie op het Beschermd Natuurmonument 'Meeuwenkampje' en Natura 2000-gebied 'Binnenveld' (bijlage 12: Wegverbreding A12 Maarsbergen-Veenendaal - stikstofdepositieberekeningen ter hoogte van Beschermd Natuurmonument Meeuwenkampje en Natura 2000-gebied Binnenveld, Witteveen+Bos, 28 september 2009), dat heeft uitgewezen dat op een afstand van ca. 475 meter van de weg sprake is van een afname van 2 mol/ha/jaar. Op basis van de resultaten van dit onderzoek kan gesteld worden dat in de nabijgelegen Ecologische Hoofdstructuur hoogstens sprake zal zijn van een zeer lichte toename van stikstofdepositie, die geen reëel effect zal hebben op de natuurwaarden. Tegen deze achtergrond worden in het kader van dit project geen maatregelen genomen om de toename in de stikstofdepositie te mitigeren.

Verstoring door geluid

In het kader van het TB is onderzocht of er sprake is van nadelige effecten op EHS-gebieden ten gevolge van een geluidstoename die aan de wegverbreding kan worden toegeschreven en in hoeverre deze effecten weggenomen danwel gecompenseerd kunnen worden. Daarbij is dezelfde methodiek gebruikt als voor de bepaling van de geluidseffecten op 'Meeuwenkampje'.

Resultaten

Indien geen maatregelen worden genomen, zal de geluidbelasting in de EHS in 2025 (bij autonome ontwikkeling) als volgt veranderen ten opzichte van de huidige situatie:

- oppervlak met geluidbelasting 42-47 dB(A): 273 ha huidig -> 291 ha in 2025;
- oppervlak met geluidbelasting > 47 dB(A): 453 ha huidig -> 496 ha in 2025.

Bovenstaande getallen betekenen een verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie. Zowel het oppervlak met geluidbelasting 42-47 dB(A) als het oppervlak met geluidbelasting > 47 dB(A) neemt aanzienlijk toe.

Er is onderzocht welke maatregel bovengenoemde toename voor de EHS kan terugbrengen. Daarbij dient de maatregel bij voorkeur te worden gecombineerd met een verbetering bij aanpassingswoningen.

Geluidsreducerende maatregel

Aansluitend en aanvullend op de trajecten waar ten behoeve van aanpassingswoningen een geluidsreducerende maatregel wordt genomen, wordt van km 82,2 tot km 84,4 en km 88,3 tot km 90,8 zowel op de noordelijke als op de zuidelijke rijbaan een geluidsreducerend wegdek aangebracht met minimaal de akoestische kwaliteit van tweelaags ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton). Conform het doelmatigheidscriterium (waarbij alleen gekeken wordt naar bebouwing, niet naar EHS) is deze maatregel niet nodig, maar omdat met dit extra tweelaags ZOAB de geluidssituatie bij zowel een substantieel aantal woningen als in de EHS fors wordt verbeterd, wordt deze maatregel toch doelmatig geacht en aangelegd.

Voor de EHS langs de A12 tussen Maarsbergen en Veenendaal betekent deze maatregel een verbetering. Door toepassing van tweelaags ZOAB op genoemde wegtrajecten blijft de toename van het aantal hectares met geluidsbelasting > 47 dB(A) ten opzichte van de huidige situatie beperkt tot 8 ha (van 453 ha naar 461 ha). Het aantal hectares met geluidsbelasting 42-47 dB(A) neemt ten opzichte van de huidige situatie toe van 273 naar 281. Ten opzichte van de autonome situatie wordt het aantal hectares met geluidsbelasting 42-47 dB(A) teruggebracht van 291 naar 281, het aantal hectares met geluidsbelasting > 47 dB(A) wordt teruggebracht van 496 naar 461.

Verstoring door verlichting

Wegverlichting kan dieren in de omgeving negatief beïnvloeden. Om nadelige effecten van wegverlichting op de EHS tegen te gaan zal bij de aanpassing van de bestaande wegverlichting worden gekozen voor vervanging door dynamische wegverlichting. De verlichting brandt alleen in geval van calamiteiten, werkzaamheden en slecht zicht als gevolg van weersomstandigheden. De verlichting brandt eveneens als een of beide plusstroken open zijn en er onvoldoende daglicht is voor de visuele inspectie en bewaking van de plusstrook en/of het veilig gebruik van de weg.

Verstrooiing van het licht zal worden verminderd door toepassing van speciale verlichting en afschermende armaturen waarmee de lichtstraal op de rijbaan wordt gericht. Hierdoor zal minder licht uitstralen naar de omgeving en zal de uitstraling naar de berm geminimaliseerd worden.

Conclusie ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op de EHS is dat de wegverbreding niet leidt tot een reëel effect op de beschermde natuurwaarden. Voor de aspecten vernietiging van bos en kap van bomen, vernietiging van natuurgebieden, barrièrewerking en versnippering, verstoring door geluid en verstoring door verlichting worden maatregelen genomen om nadelige effecten weg te nemen dan wel te compenseren.

6.2 Soortenbescherming

Soortenbescherming en ontheffing Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet bevat regels ter bescherming van in het wild voorkomende planten en dieren. In het kader van de Flora- en faunawet heeft onderzoek plaatsgevonden naar de aanwezigheid van (beschermde) planten en dieren in het plangebied (bijlage 13: Beschermde soorten langs de A12 deeltracé Maarsbergen-Veenendaal - Natuurtoets in het kader van de natuurwetgeving voor de aanleg van een plusstrook en aanpassing van de aansluiting Veenendaal. Bureau Waardenburg, 9 september 2009).

Op basis van dit onderzoek is vastgesteld dat het mogelijk noodzakelijk is om in het kader van de Flora- en faunawet ontheffing aan te vragen voor het verstoren, vangen en verplaatsen van Kleine modderkruiper (Tabel 2) en Bittervoorn (Tabel 3; Bijlage 1 AMvB).

Vaatplanten

Het plangebied heeft geen betekenis voor beschermde soorten vaatplanten. Er worden door de ingreep geen verbodsbepalingen ten aanzien van vaatplanten overtreden.

Vissen

De onderdoorgang van het Valleikanaal heeft mogelijk betekenis als overwinteringshabitat voor Kleine Modderkruiper (Tabel 2) en Bittervoorn (Tabel 3; Bijlage 1 AMvB). Bij het dempen en verleggen van de onderdoorgang van het Valleikanaal onder de A12 dient dan ook rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van de Bittervoorn en de Kleine modderkruiper. Zijn die aantoonbaar aanwezig, dan wordt ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aangevraagd.

Verwacht wordt dat ontheffing zal worden verleend op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet. Bij de uitvoering van de werkzaamheden gaat het om een tijdelijke verstoring van Bittervoorn en Kleine modderkruiper. Vervangend habitat zal gerealiseerd zijn voordat de bestaande overwinteringshabitat vernietigd wordt. Bovendien zullen tijdens de uitvoering van de werkzaamheden de mitigerende maatregelen, zoals verwoord in paragraaf 3.2 van de natuurtoets, worden genomen.

Amfibieën

In het plangebied komen met grote zekerheid Kamsalamander en Poelkikker (beide Tabel 3; Bijlage IV Habitatrichtlijn) voor.

Indien bij uitvoering van de werkzaamheden de mitigerende maatregelen worden genomen, zoals die zijn verwoord in de natuurtoets, zal geen sprake zijn van overtreding van de Flora- en faunawet.

De hiervoor beschreven ontsnipperende faunamaatregelen zullen een positief effect hebben op de in het plangebied voorkomende populaties van beide soorten.

Grondgebonden zoogdieren

In het plangebied komen Eekhoorn (Tabel 2), Boomarmster en Das (beide Tabel 3; Bijlage 1 AMvB) voor.

Bij uitvoering van de werkzaamheden zal geen sprake zijn van overtreding van de Flora- en faunawet.

De hiervoor beschreven ontsnipperende faunamaatregelen zullen een positief effect hebben op de in het plangebied voorkomende populaties van deze soorten.

In het plangebied komt mogelijk de Waterspitsmuis voor (Tabel 3; Bijlage 1 AMvB) voor. De voorgenomen ingreep zal ook op deze soort geen effect hebben. Bij uitvoering van de werkzaamheden zal geen sprake zijn van overtreding van de Flora- en faunawet.

Vleermuizen

In het plangebied komen Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger, Rosse vleermuis (Tabel 3; Bijlage IV Habitatrichtlijn) en mogelijk nog andere soorten vleermuizen voor. De voorgenomen ingreep zal op deze soorten geen effect hebben.

Bij uitvoering van de werkzaamheden zal geen sprake zijn van overtreding van de Flora- en faunawet.

Vogels

In het plangebied komen geen Rode lijstsoorten voor. Wel komen meer algemene soorten voor, waarvan aangenomen mag worden dat een aantal daarvan in het

plangebied tot broeden komt. Ten aanzien van broedvogels is bekend dat zij verstoord worden door geluid van de snelweg. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat door toepassing van tweelaags ZOAB de geluidbelasting in de eindsituatie zodanig is, dat de situatie voor broedvogels niet zal verslechteren; er zal zelfs sprake zijn van een geringe verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Ook voor andere beschermde soorten doen zich geen nadelige effecten voor.

Om verstoring van broedvogels door uitvoeringswerkzaamheden te voorkomen, worden de rooiwerkzaamheden aan vegetatie en bomen buiten het broedseizoen uitgevoerd. Het broedseizoen loopt doorgaans van half maart tot eind augustus, maar is geen officieel vastgelegde periode. Derhalve dienen ook buiten deze periode vegetatie en bomen voorafgaand aan de rooiwerkzaamheden te worden gecontroleerd op broedgevallen. Ook voor de overige werkzaamheden geldt dat deze niet mogen leiden tot verstoring van broedende vogels.

In het plangebied komen mogelijk vogelsoorten voor met een vaste broed- en verblijfplaats. Om vernietiging van vaste broed- en verblijfplaatsen te voorkomen, dienen de te rooien bomen te worden geïnspecteerd op aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten. Indien vernietiging van vaste broed- en verblijfplaatsen onontkoombaar is, zullen compenserende maatregelen (zoals het realiseren van vervangende vaste broed- en verblijfplaatsen) genomen worden. In dat verband zal dan ontheffing worden aangevraagd. Het bevoegd gezag zal instemmen met de compenserende maatregelen. Verwacht wordt dat op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet ontheffing zal worden verleend.

Ongewervelden

Het plangebied heeft geen betekenis voor beschermde soorten ongewervelden. Er worden door de ingreep geen verbodsbepalingen ten aanzien van ongewervelden overtreden.

Conclusie

Conclusie ten aanzien van de beschermde soorten is dat mogelijk alleen ontheffing nodig is voor het verstoren, vangen en verplaatsen van Kleine modderkruiper en Bittervoorn en mogelijk voor vogelsoorten met een vaste broed- en verblijfplaats in verband met vernietiging van vaste broed- en verblijfplaatsen.

7. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

7.1 Landschap

De wegaanpassing heeft effect op het landschap rond het traject A12 Maarsbergen-Veenendaal. Maatregelen zijn nodig om het landschap herkenbaar te houden, en opvallende kenmerken te benadrukken.

Het traject Maarsbergen - Veenendaal ligt op de overgang van de Utrechtse Heuvelrug naar de Gelderse Vallei. De Utrechtse Heuvelrug ligt hoger, en wordt gekenmerkt door bos en heide. De Gelderse Vallei heeft aan de noordzijde van de A12 een relatief kleinschalig verkaveld landschap, en aan de zuidzijde weidegebied. Daarmee doorsnijdt het wegtraject Maarsbergen - Veenendaal drie specifieke landschapstypen.

De maatregelen uit het besluit moeten passen in het landschap (bijlage 14). Gestreefd wordt naar een eenduidig wegbeeld dat in verbinding staat met het omliggende landschap. De landschappelijke inrichting van de A12 moet de drie landschapstypen herkenbaar te houden, door opvallende kenmerken daarvan te benadrukken. Dit is in lijn met de uitgangspunten van het "Routeontwerp A12".

Routeontwerp A12

Het project "Routeontwerp A12" is één van de voorbeeldprojecten uit de Nota Architectuurbeleid 2001-2004 met als ondertitel "Ontwerpen aan Nederland". De opgave voor het architectuurbeleid voor het rijkswegennet is om op routeniveau - van Den Haag tot Duitse grens - te komen met een samenhangend ontwerp. De resultaten zijn vastgelegd in "De koers van het Routeontwerp A12". Ze gelden als leidraad voor de inpassing en vormgeving van alle onderdelen van de A12.

De volgende ontwerpuitgangspunten zijn van belang voor de landschappelijke inpassing van dit deel van de A12. Maar specifieke situaties kunnen zorgen voor andere keuzes.

Geluidwerende voorzieningen

- Nieuwe schermen worden geknikt van vorm;
- Schermen worden in principe tot 5 m hoogte dicht uitgevoerd, tussen 5 m en 8 m hoogte worden transparante delen gebruikt;
- Lokaal (onder andere op kunstwerken) worden de schermen grotendeels transparant uitgevoerd;
- Schermen worden zo mogelijk geïntegreerd in de constructie van de kunstwerken.

Kunstwerken

- Zo veel mogelijk lichtinval in onderdoorgangen;
- Gebruik van passende kleuren;
- Gebruik van metselfronten.

Wegmeubilair

- Streven naar ordening van bestaande onderdelen door samenvoegen van functies;
- Gebruiken van standaard Rijkswaterstaatportalen, eventueel wegens ruimtegebrek geïntegreerd in het geluidsscherm;
- Bij voorkeur losse lichtmasten van het huidige type en in de middenberm;
- De lichtmasten worden voorzien van een "regenbogenkleurenband".

Landschappelijke inpassing

Op basis van de uitgangspunten van het "Routeontwerp A12" en aanwezige cultuurhistorische waarden worden maatregelen getroffen.

Langs het traject komen zo min mogelijk obstakels in de wegberm. De berm krijgt, waar mogelijk, een breedte van minimaal 13 m. Het verbrede talud wordt begrensd door een bermsloot. Waar eigendomsgrenzen het toelaten, krijgt de bermsloot aan de landschapszijde een natuurvriendelijke oever.

Centraal in de Gelderse Vallei staat het openhouden van het gebied en het sparen van de waardevolle gebiedselementen. De Emminkhuizerberg blijft onaangetast. Bij de inpassing van aansluiting Veenendaal staat de openheid van het landschap centraal. Hierbij wordt afgestemd met het Beeldkwaliteitplan (2005) van gemeente Veenendaal.

Ter hoogte van het Valleikanaal en de Emminkhuizerberg kruist de A12 de Grebbelinie die ligt tussen de Rijn en de voormalige Zuiderzee. De kruising met het Valleikanaal wordt teruggelegd op bijna de oorspronkelijke ligging. Zo wordt de doorsnijding van de Grebbelinie meer zichtbaar in het landschap. Bij het ontwerp van de kunstwerken bij kruisingen met andere wegen en paden is zorgvuldig aandacht besteed aan de sociale veiligheid.

7.2 Cultuurhistorie

Langs de weg liggen cultuurhistorische objecten. De wegaanpassing heeft geen gevolgen voor deze objecten. De Grebbelinie bestaat uit inundatievelden (terreinen die onder water gezet kunnen worden) die in het westen begrensd worden door dijklichamen. Ter hoogte van de Emminkhuizerberg ligt aan de zuidzijde van de A12 'De Roode Haan'. Dit is een verdedigingswerk van de Grebbelinie. De Grebbelinie heeft in dit gebied zijn oorsprong. Niet alleen begint de liniewal vanaf deze hoogste plek in het dal van de Gelderse Vallei, ook de ontstaansgeschiedenis hangt samen met deze plaats. Vanaf de weg zijn zowel de kruising met het Valleikanaal, De 'Roode Haan' en de Emminkhuizerberg zichtbaar. In overleg met de Provincie Utrecht, Waterschap Vallei en Eem en Staatsbosbeheer is besloten om de Grebbelinie, gezien vanaf de A12, duidelijk zichtbaar te maken.

7.3 Archeologie

Op basis van het benodigde ruimtebeslag voor de verbreding van de A12 is een archeologische verwachtingenkaart (bijlage 15) opgesteld. Op basis daarvan heeft een inventariserend archeologisch onderzoek plaatsgevonden (bijlage 16 en 17), zowel bureau- als veldonderzoek.

Tijdens het inventariserend onderzoek zijn er archeologische indicatoren (uit het Mesolithicum¹⁰) aangetroffen ter hoogte van ecoduct Rumelaar. Op advies van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed zal aan de noordzijde van de A12, voorafgaand aan de graafwerkzaamheden, aanvullend onderzoek, in de vorm van proefsleuven worden uitgevoerd ter hoogte van km 83,15 tot km 83,60.

¹⁰ Periode van 8000 tot 4000 voor Christus

8. Bodem, water en explosieven

8.1 Bodem

Voor de wegaanpassing is grootschalig grondverzet nodig. Hieronder wordt aangegeven wat er gaat gebeuren.

Wettelijk kader

Bij de wegaanpassing van de A12 wordt er veel grond verplaatst, afgegraven, (her)gebruikt en vervoerd. Hiervoor gelden verschillende wetten. Voor het gebruik van grond en steenachtige bouwstoffen is het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) het juridische kader. Het Besluit is een uitvoeringsbesluit op basis van de Wet bodembescherming (Wbb) en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo). Voor het omgaan met verontreinigde grond gelden vooral de Wbb en ARBO-wetgeving. De Wet milieubeheer (Wm) geldt voor het vervoer en de bestemming van vrijkomende en niet te hergebruiken (verontreinigde) grond en materialen, die worden beschouwd als afvalstoffen.

Grondwerkzaamheden

Globaal zijn er tijdens de wegaanpassing deze grondwerkzaamheden:

- het graven en dempen van sloten (langs het gehele traject);
- het ontgraven van grond bij viaducten en watergangen;
- het aanbrengen van het zandlichaam voor de wegaanpassing (langs het gehele traject)
- het opnemen en gebruiken van bekledingsgrond (bermen en talud langs het gehele traject);
- het saneren van ernstige gevallen van bodemverontreiniging;
- het realiseren van de passage bij het ecoduct Rumelaar en faunapassage Valleikanaal.

Resultaten

Het gebied waarin de grondwerkzaamheden voor de wegaanpassing plaatsvinden, is verkennend onderzocht op bodemverontreiniging (bijlage 21 en 22). Uit dat onderzoek blijkt dat de bermen plaatselijk verontreinigd zijn, met voornamelijk zware metalen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK). De sterk verontreinigde grond zal voor de werkzaamheden verwijderd moeten worden. Nader bodemonderzoek moet uitwijzen om hoeveel verontreinigde grond het precies gaat. Ook wordt er een grondstromenplan opgesteld.

Maatregelen

Uitgangspunt is dat er gestreefd wordt naar hergebruik van zo veel mogelijk grond. Ontgraven grond wordt bij voorkeur hergebruikt op een plek zo dichtbij mogelijk. Grond die niet ter plaatse verwerkt kan worden, wordt afgevoerd naar een erkend verwerker of een andere hergebruiklocatie, zo veel mogelijk binnen het project A12.

8.2 Water

De wegaanpassing heeft geen blijvend effect op de grondwaterstand of de waterkwaliteit langs het wegtraject Maarsbergen-Veenendaal. Wel moeten een aantal maatregelen worden genomen om nadelige gevolgen voor de waterkwantiteit te voorkomen.

Watertoets en wateradvies

Ter invulling van de Watertoets is in overleg met het Waterschap Vallei en Eem en de Provincie Utrecht een waterhuishoudingsplan (zie bijlage 18) opgesteld. Daarin zijn alle adviezen van de waterbeheerders opgenomen. Het plan heeft de volledige instemming van de betrokken waterbeheerders en is de basis voor de benodigde vergunningen. Het waterhuishoudingsplan is een invulling van de Watertoets en het Wateradvies.

Grondwaterstand

De A12 loopt door een gebied waarin de grondwaterstand van grote betekenis is voor de natuur van de Utrechtse Heuvelrug en de Gelderse Vallei. Vooral permanente grondwaterstandverlaging kan schade opleveren. Een belangrijk uitgangspunt van landelijk en provinciaal beleid is de eis dat de wegaanpassing van de A12 grondwaterneutraal moet verlopen. De werkzaamheden mogen niet leiden tot een blijvend lagere grondwaterstand, en de natuurlijke grondwateraanvulling moet zoveel mogelijk op peil blijven. Bermsloten en andere waterpartijen mogen dan ook niet droger worden. Dit vraagt extra aandacht voor grondwateraspecten bij het bepalen van de hoogteligging van de weg, en bij de sloop en bouw van kunstwerken.

In de huidige situatie is in verband met de droogleggingseis (minimale afstand die nodig is tussen bovenkant asfalt en de gemiddelde hoogste grondwaterstand) van 1 meter plaatselijk de slootbodem lager aangelegd dan strikt noodzakelijk is voor de berging. Aanvullende drainage van de weg is niet noodzakelijk. Bij de kruisende wegen leidt de hoogte van de grondwaterstand nu en in de toekomst niet tot problemen.

Bij het vervangen van de kunstwerken (sloop en bouw) zullen er mogelijk werkzaamheden zijn onder het grondwaterpeil. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd zonder significante invloed op het grondwaterpeil. Dat komt doordat er bijvoorbeeld gebruik wordt gemaakt van kortdurende lokale drainage, damwanden of onderwaterbeton. De wegaanpassing van de A12 heeft dus geen blijvend negatief effect op de grondwaterstand in de omgeving.

Waterkwantiteit

De wegaanpassing van de A12 en de kruisende verbindingen hebben gevolgen voor de bestaande waterhuishouding. In het kader van de Watertoets zijn deze effecten onderzocht, en is er een waterhuishoudingsplan opgesteld. Uitgangspunt daarbij is geweest om al het "overtollige" water (wegwater) zoveel mogelijk in het gebied vast te houden. Dat wil zeggen: zoveel mogelijk (gecontroleerd) infiltreren, bergen en dan pas afvoeren conform het Waterbeleid 21^e eeuw. Dit uitgangspunt is mede ingegeven vanuit kwaliteitsoogpunt: verspreiding van eventuele verhoogde gehalten aan milieuvreemde stoffen wordt zoveel mogelijk beperkt. In het wegontwerp wordt daarom uitgegaan van de adviezen uit het rapport "Afstromend wegwater" van de Commissie Integraal Waterbeheer van april 2002. Daarin krijgt het afwentelen van verontreinigingen in de bodem de voorkeur boven het afwentelen van verontreinigingen via grond- en oppervlaktewater. Dit omdat water zorgt voor een snellere verspreiding van verontreinigingen over een groot oppervlak.

De ont- en afwatering van de A12 wordt in principe geheel verzorgd door berm- of zaksloten die aan weerszijden van de weg liggen. Op trajecten waar dit niet mogelijk is, bijvoorbeeld door ruimtegebrek, gaat de ontwatering via goten of (riolerings)buizen die zijn aangesloten op de bermsloten of bergingsbassins. De locatie van de noodzakelijke specifieke waterbergingen is sterk gekoppeld aan het betreffende gebied, en zorgt daar voor extra ruimtebeslag.

De dimensionering van de watergangen is gebaseerd op de te verwachten hoeveelheid water van de A12 in relatie tot het omliggend gebied. De nieuwe watergangen zorgen voor voldoende berging, zodat de landelijke afvoernormen niet worden overschreden. Naast berging in bermsloten kan water worden opgevangen in retentievijvers. Op dit deel van de A12 is dit noodzakelijk aan de noordzijde van de snelweg, ter hoogte van het te verleggen Valleikanaal (km 89,2). Door de ligging van een bestaand fietspad is gedeeltelijk langsriolering noodzakelijk en is er onvoldoende berging aanwezig zonder het aanbrengen van een waterberging. Ditzelfde geldt voor het traject tussen km 90,7 en km 91,675. Wegens ruimtegebrek ten zuiden van de snelweg, wordt al het water naar het noorden van de snelweg gebracht. Om te brede watergangen te voorkomen, wordt een waterberging gecreëerd in de lus van de af- en toerit Veenendaal (km 91,5). Voor de aanpassingen aan de A12 zijn in het gebied zijn geen aanpassingen van de peilhoogte in de watergangen noodzakelijk.

Waterkwaliteit

De wegaanpassing heeft geen negatief effect op de waterkwaliteit. Verspreiding van eventuele milieuvreemde stoffen via het afstromend hemelwater (run-off) van de A12 naar het oppervlaktewater wordt zo veel mogelijk beperkt door ZOAB (zeer open asfaltbeton), zakgreppels bij lage grondwaterstand of bij hoge grondwaterstand sloten. Sloten en greppels kunnen een infiltratiebed hebben. Is dit niet mogelijk dan komt het afstromend water in een retentievoorziening, waarna het geloosd wordt op het oppervlaktewater. Het rechtstreeks lozen van het hemelwater op het oppervlaktewater komt hier niet voor.

In de bovenberm is een lichte verlaging aanwezig, in de vorm van een kil of greppel. Daarin kan water geborgen worden, wat kan vervolgens kan infiltreren in de bodem. Bij piekbuien stroomt overtollig water via het talud naar de bermsloot. De bodem van de greppel bestaat uit een infiltratiebed, waarin milieuvreemde stoffen gebonden kunnen worden zodat deze zich niet verder in het milieu verspreiden (conform rapport "Afstromend wegwater", april 2002).

Het traject ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied.

In bijlage 2 is een overzicht van aan te leggen en te wijzigen sloten, waterbergingen en retentievoorzieningen en duikers opgenomen.

8.3 Niet gesprongen explosieven

Voorafgaande aan de uitvoering van de reconstructie van de A12 is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de eventuele aanwezigheid van blindgangers uit de Tweede Wereldoorlog. Bomkraters kunnen duiden op de aanwezigheid van niet gesprongen conventionele explosieven.

Daarom zijn er onderzoeken (in de vorm van een analyse van het historische materiaal) uitgevoerd naar de eventuele aanwezigheid van conventionele explosieven (bijlage 23 en bijlage 24). Op basis hiervan is vast komen te staan dat op en in de omgeving van delen van het traject verwacht kan worden dat er tijdens toekomstige werkzaamheden conventionele explosieven aangetroffen kunnen worden.

De risicovolle gebieden zijn: vanaf de aansluiting Maarsbergen tot en met km 83,4. Verder langs de A12 ter hoogte van verzorgingsplaats Bloemheuvel. Ook bij de spoorwegovergang over de A12 ter hoogte van km 86,3. Tenslotte nog bij de A12 ter hoogte van km 91,0. Vanwege de aangetroffen risicogebieden zal voorafgaand aan de uitvoerings-werkzaamheden veldonderzoek worden verricht op verdachte locaties.

III Kaarten

De volgende kaarten maken onderdeel uit van het Tracébesluit:

Kaartnummer	Kaart	Schaal	Kilometrerings
1	Overzichtskaart	1:20.000	81,2 – 92,6
2	Detailkaart	1:2500	81,2 – 83,4
3	Detailkaart	1:2500	84,4 – 85,8
4	Detailkaart	1:2500	85,8 – 88,3
5	Detailkaart	1:2500	88,3 – 90,8
6	Detailkaart	1:2500	90,8 – 92,6
7	Overzichtskaart lengteprofiel	1:10.000 / 1:200	81,2 – 92,6
8	Overzichtskaart ecologische voorzieningen	1:10.000 / 1:200	81,2 – 92,6

Voor kaarten, zie de aparte kaartenmap.

IV Zienswijzen op het Ontwerp - Tracébesluit

De afgeronde zienswijzen periode

Van vrijdag 16 oktober tot en met donderdag 26 november 2009 heeft het Ontwerp – Tracébesluit A12 Maarsbergen – Veenendaal op diverse locaties ter inzage gelegen. Het Ontwerp – Tracébesluit heeft een toetsprocedure doorlopen overeenkomstig de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Op grond daarvan kon een ieder in de bovengenoemde periode een zienswijze kenbaar maken.

Binnen de ter inzageperiode kon zowel mondeling als schriftelijk ingesproken worden. Rijkswaterstaat heeft voor het Ontwerp – Tracébesluit twee inspraakavonden georganiseerd. Deze hebben plaatsgevonden op 29 oktober 2009 in het Cultureel Centrum 'De Twee Marken' te Maarn, en op 2 november 2009 in het gemeentehuis te Veenendaal.

Antwoorden op de zienswijzen

Er zijn in totaal 38 zienswijzen op het Ontwerp – Tracébesluit ingediend. Alle reacties die bij het Centrum Publieksparticipatie zijn binnengekomen, zijn in de Nota van Antwoord voorzien van antwoorden. Voor een weergave van de ingebrachte zienswijzen en reacties hierop wordt daarom verwezen naar de Nota van Antwoord. De Nota van Antwoord is bij dit Tracébesluit gevoegd (bijlage 19).

De zienswijzen hebben mede aanleiding gegeven tot enkele inhoudelijke wijzigingen in het Tracébesluit A12 Maarsbergen - Veenendaal. De wijzigingen in het Tracébesluit naar aanleiding van alle ingediende inspraakreacties en de ambtshalve aangebrachte wijzigingen zijn beschreven in hoofdstuk V van dit Tracébesluit.

V Wijzigingen in het Tracébesluit

Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit is in het onderhavige Tracébesluit een aantal (inhoudelijke) wijzigingen aangebracht. Deze betreffen zowel ambtshalve wijzigingen alsmede wijzigingen als gevolg van inspraak.

Algemene wijzigingen

Wijziging:

- Actualisering van het Tracébesluit aan de huidige stand van zaken en de nieuwe procedurele fase.

Toelichting:

- De volgende hoofdstukken uit het OTB zijn uit het Tracébesluit verwijderd: hoofdstuk II Indienen zienswijzen en deelhoofdstuk 9 Verdere procedure uit hoofdstuk III.
- De volgende hoofdstukken zijn aan het Tracébesluit toegevoegd: Hoofdstuk IV Zienswijzen op het OTB; hoofdstuk V Wijzigingen in het Tracébesluit; hoofdstuk VI Beroep en hoofdstuk VII Verdere procedure.
- Vanwege de inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet zijn in de toelichting een aantal redactionele aanpassingen gedaan.
- Tevens zijn er een aantal kleine tekstuele wijzigingen doorgevoerd in het kader van eindredactie.

Wijzigingen in het besluit (I)

Wijziging:

- In Artikel I Aanpassingsmaatregelen, lid 1, is een zin verplaatst van de eerste naar de tweede alinea.

Toelichting:

- De zin was in het OTB verkeerd geplaatst, en sluit aan op de inhoud van de tweede alinea. Het betreft geen inhoudelijke wijziging.

Wijziging:

- In Artikel 2 Bijkomende infrastructurele voorzieningen/maatregelen, lid 1b, is de beschrijving van de aanpassingen aan de Voorpoort en Nieuweweg Noord te Veenendaal aangepast.

Toelichting:

- Het ontwerp van de Nieuweweg Noord is mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen gewijzigd ten opzichte van het OTB.

Wijziging:

- In artikel 8 Mitigerende maatregelen voor natuur, lid 1b en 1d, is de locatie van enkele dassentunnels aangepast.

Toelichting:

- De verschuiving is noodzakelijk vanwege nadere ecologische/technische omstandigheden. Dit is gebleken uit afstemming met betrokken partijen.

Wijziging:

- In artikel 8 Mitigerende maatregelen voor natuur, lid 1 sub e, is de Stobbenwal ter hoogte van km 86,34 vervangen door een kleinwildtunnel ter hoogte van km 86,37.

Toelichting:

- ProRail heeft aangegeven dat het niet mogelijk is om een Stobbenwal op spoorviaduct de Haar te realiseren.

.

Wijziging:

- In artikel 8 Mitigerende maatregelen voor natuur, lid 1 sub f, is de koppeling van de locatie van de kleinwild-tunnel met de duiker voor de Leysloot verwijderd.

Toelichting:

- De locatie van de kleinwild-tunnel wordt voorzien ter hoogte van km 87,40, dit is niet waar de A12 kruist met de Leysloot. De toevoeging dat de kleinwild-tunnel maximaal 50 meter ten westen van de bestaande duiker komt te liggen is niet van toepassing.

Wijziging:

- In artikel 8 Mitigerende maatregelen voor natuur, lid 1 sub h, is de koppeling van de locatie van de kleinwild-tunnel met de duiker voor de Zijdwetering verwijderd.

Toelichting:

- De locatie van de kleinwild-tunnel wordt voorzien ter hoogte van km 90,56, dit is niet waar de A12 kruist met de Zijdwetering. De toevoeging dat de kleinwild-tunnel maximaal 50 meter ten westen van de bestaande duiker komt te liggen is niet van toepassing.

Wijzigingen in de toelichting (II)

Wijziging:

- Het ontwerp voor de Nieuweweg Noord in Veenendaal is aangepast. Dit aangepaste ontwerp (de zogeheten "interim - oplossing") voldoet aan de benodigde capaciteit voor verkeersafwikkeling tot 2020.

Toelichting:

- De aanpassing aan de Nieuweweg Noord, de relatie met de nog te verschijnen Mobiliteitsvisie van de gemeente Veenendaal en de overige ontwikkelingen die aanleiding hebben gegeven voor deze wijziging in het ontwerp worden beschreven in hoofdstuk 3.2 van de toelichting.

Wijziging:

- Paragraaf 4.3 Geluid uit de toelichting is aangepast, door aanpassing van het akoestisch onderzoek ten behoeve van het Tracébesluit.

Toelichting:

- Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er 12 woningen zijn met een nog niet afgehandelde saneringssituatie. In het OTB waren dat er 13. Het adres Kooiweg 7 in Renswoude is vervallen als saneringswoning.
- Bij 125 woningen is er sprake van een aanpassing van de weg zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. In het OTB waren dat er 121.

Wijziging:

- Hoofdstuk 6 Natuur uit de toelichting is aangepast.

Toelichting:

- Beschermde natuurmonumenten die deel uitmaken van het Natura 2000-gebied 'Binnenveld' zijn toegevoegd.
- De tekst over Ecologische Hoofdstructuur is inhoudelijk gewijzigd. Aanleiding hiervoor is de zienswijze van de provincie Utrecht op de gevolgde procedure voor de 'Nee, tenzij-afweging'. Hiertoe heeft meerdere malen overleg met de provincie plaatsgevonden. Met name het onderdeel 'natuurcompensatie' is herschreven.
- Instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied zijn overzichtelijker beschreven (inhoudelijk niet gewijzigd).

Wijzigingen kaarten (III)

Wijziging:

- Detailkaart nr. 6 is aangepast in verband met de veranderde vormgeving van de Nieuweweg Noord in Veenendaal.

Toelichting:

- In het Tracébesluit is voor de Nieuweweg Noord de interim-oplossing opgenomen. Dit betekent dat het ontwerp van de Nieuweweg Noord is gewijzigd en het aantal opstelvakken aldaar is teruggebracht van 3 naar 2.

Wijziging:

- De hieronder genoemde wijziging in hectometrering van dassentunnels is gewijzigd op de detailkaarten.

Toelichting:

- De hectometrering van 3 dassentunnels is gewijzigd vanwege nadere ecologische/technische omstandigheden.

Wijziging:

- Enkele sloten zijn komen te vervallen

Toelichting:

- De desbetreffende aanpassingen van sloten zijn gewijzigd op de detailkaarten.

Wijzigingen in de bijlagen (VIII)

Wijziging:

- Het overzicht hogere waarden geluid (bijlage 1) en het akoestisch onderzoek (bijlage 8) zijn op enkele punten aangepast.

Toelichting:

- Door aanpassing van het ontwerp van de Nieuweweg Noord verschuift de plangrens richting de A12. Dit heeft gevolgen voor de berekende geluidsbelastingen voor de woningen aan de Nieuweweg Noord, en op de eerder berekende hogere waarden en de berekende omvang c.q. ligging van het geluidscherm langs de toe- en afrit van aansluiting Veenendaal.
- Aan de Nieuweweg Noord is voor 14 woningen een derde bouwlaag meebeschouwd in het TB, welke ontbraken in het OTB.
- De Voorpoort in Veenendaal is opgenomen in het akoestisch onderzoek.
- Er is een waterberging in het rekenmodel opgenomen in de ronding van de nieuwe toe- en afrit bij Veenendaal.
- Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er 12 woningen zijn met een nog niet afgehandelde saneringssituatie. In het OTB waren dat er 13. Het adres Kooiweg 7 in Renswoude is vervallen als saneringswoning.
- Bij 125 woningen is er sprake van een aanpassing van de weg zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. In het OTB waren dat er 121.

Wijziging:

- Het landschapsplan (bijlage 14) is aangepast.

Toelichting:

- Naar aanleiding van de zienswijze van de provincie Utrecht zijn paragraaf 2.2.2. en hoofdstuk 4 uit het Landschapsplan compleet herschreven. De wijzigingen zijn afgestemd met provincie Utrecht, die hieraan haar goedkeuring heeft gegeven.
- De hectometrering van 3 dassentunnels is gewijzigd vanwege nadere ecologische/technische omstandigheden. Dit is gebleken uit afstemming met betrokken partijen.

Wijziging:

- Het overzicht aanleg en wijziging sloten, watergangen en retentievoorzieningen en duikers (bijlage 2) en het waterhuishoudingsplan en bijbehorende kaarten (bijlage 18) zijn op enkele punten aangepast.

Toelichting:

- Vanwege ruimtegebrek binnen Rijksgrond is naar aanleiding van een ingediende zienswijze besloten om de in het OTB geplande bermsloot tussen km 90,43 en km 90,5 te vervangen door een duiker.
- Door de verbreding van de weg vervalt de bestaande sloot tussen km 89,85 en km 90,28. Regenwater kan onder vrij verval vanaf het talud in de bodem infiltreren.
- Onder de Nieuweweg Noord zal een nieuwe duiker aangelegd worden, welke wordt aangesloten op bermsloten aan weerszijden van de weg.
- Naast het Valleikanaal wordt ter hoogte van km 89.26 een nevengeul gecreëerd, welke natuurvriendelijk wordt aangelegd.
- Enkele kilometrering-aanduidingen zijn aangepast om aan te sluiten op de kaarten behorend bij het waterhuishoudingsplan.
- Op de kaarten behorend bij het waterhuishoudingsplan zijn tevens een aantal redactionele wijzigingen doorgevoerd.

Wijziging:

- De Nota van Antwoord (bijlage 19) is als bijlage toegevoegd aan het Tracébesluit.

Toelichting:

- De Nota van Antwoord bevat de samenvattingen en beantwoording van alle 38 inspraakreacties op het OTB. De inspraakperiode was van 16 oktober 2009 tot en met 26 november 2009.

VI Beroep

Tegen dit Tracébesluit hebben belanghebbenden de mogelijkheid om in beroep te gaan. Ingevolge artikel 6.13 van de Algemene wet bestuursrecht kunnen alleen belanghebbenden die op het OTB zienswijzen hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijze naar voren hebben gebracht beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken, vanaf een dag nadat het Tracébesluit ter inzage is gelegd. De locaties van de terinzagelegging en de beroepstermijn worden bekend gemaakt via advertenties in de digitale Staatscourant en in enkele dagbladen en huis-aan-huisbladen.

Het Tracébesluit ligt ter inzage op de volgende plaatsen tijdens reguliere openingstijden:

- het provinciehuis van Utrecht, te Utrecht;
- het gemeentehuis van de gemeente Utrechtse Heuvelrug;
- het gemeentehuis van de gemeente Woudenberg;
- het gemeentehuis van de gemeente Renswoude;
- het gemeentehuis van de gemeente Veenendaal;
- de bibliotheek van de gemeente Utrechtse Heuvelrug (Maarn/Maarsbergen);
- het kantoor van Waterschap Vallei & Eem, te Leusden;
- het kantoor van Rijkswaterstaat Utrecht (Westraven, te Utrecht);
- het ministerie van Verkeer en Waterstaat te Den Haag;
- het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer te Den Haag;
- het kantoor van Bestuur Regio Utrecht (BRU), te Utrecht.

Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het beroepschrift dient ten minste het volgende te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. de redenen (gronden) waarom u beroep instelt;
- e. uw handtekening. U moet het beroepschrift ondertekenen;
- f. zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

Op dit besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift moet aangeven welke bezwaren hij tegen het besluit heeft. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe bezwaren meer worden aangevoerd. Vermeld in het beroepschrift dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

Voorlopige voorziening

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d. de gronden van het verzoek, u geeft aan waarom u denkt dat uw verzoek voldoet aan de voorwaarde van 'onverwijlde spoed';
- e. uw handtekening. U moet het verzoekschrift ondertekenen;
- f. zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft;
- g. Een afschrift van het beroepschrift.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzitter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Voor het indienen van een beroep en/of verzoek om een voorlopige voorziening is griffiegeld verschuldigd.

Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener zorg te dragen voor een vertaling.

VII Verdere procedure

1. Procedure tot nu toe

De besluitvormingsprocedure met betrekking tot dit TB is vastgelegd in de Tracéwet. In het verleden zijn al de volgende stappen gezet om te komen tot deze fase:

- 1996 Startnotitie Veenendaal – Ede
- 1997 Startnotitie Utrecht – Veenendaal
- 2000 Trajectnota / milieueffectrapport Utrecht - Veenendaal
- 2001 Trajectnota / milieueffectrapport Veenendaal - Ede
- 2001 Standpunt Minister Utrecht- Veenendaal
- 2002 Standpunt Minister Veenendaal – Ede
- 2003 Besluit Minister splitsing tracé Utrecht – Veenendaal
 - Utrecht – Maarsbergen > Spoedwetprocedure
 - Maarsbergen – Veenendaal > Tracéwetprocedure
 - Aansluiting Veenendaal wordt opgenomen in het project Maarsbergen – Veenendaal.
- 2009 Ontwerp - Tracébesluit Maarsbergen – Veenendaal vastgesteld en gepubliceerd

2. Vervolg vanaf 2010

De Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van VROM, zendt het Tracébesluit A12 Maarsbergen – Veenendaal toe aan de betrokken overheden.

Bovendien ontvangen de gebruikers van de woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor in het Tracébesluit een hogere waarde wordt vastgesteld, het TB danwel de strekking ervan, met de onderdelen van het TB die voor de betrokkene redelijkerwijs van belang zijn.

Tegen dit Tracébesluit hebben belanghebbenden gedurende 6 weken de mogelijkheid om in beroep te gaan, vanaf een dag nadat het Tracébesluit ter inzage is gelegd. In hoofdstuk VI zijn de beroepsmogelijkheden op het TB beschreven.

Data en beslismomenten

Vertaald naar de A12 Maarsbergen – Veenendaal zijn de data en beslismomenten in de procedure conform de Tracéwet in de volgende tabel aangegeven.

Tabel 8 Data en beslismomenten

Datum	Beslismoment
April 2010	Vaststelling TB door Minister van V&W in overeenstemming met Minister van VROM
April 2010	Toezening TB aan betrokken overheden
April/ mei 2010	Bekendmaking en terinzagelegging TB
April/ mei 2010	Beroepsmogelijkheid bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State gedurende zes weken na de dag waarop het TB ter inzage is gelegd.

3. Bestemmingsplan en vergunningverlening

Bestemmingsplannen

Het Tracébesluit Maarsbergen-Veenendaal geldt voor zover het in strijd is met een bestemmingsplan of een beheersverordening, als Projectbesluit, zoals bedoeld in artikel 3.29 van de Wet ruimtelijke ordening, onderscheidenlijk als een besluit als bedoeld in artikel 3.42 van die wet. Het Tracébesluit werkt daardoor rechtstreeks door in het ruimtelijke beleid van de betrokken gemeenten. De gemeenteraden van de betrokken gemeenten zijn verplicht om binnen een jaar nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan in overeenstemming met het Tracébesluit vast te stellen of te herzien. Zolang het bestemmingsplan niet is aangepast aan het Tracébesluit, is het gemeentebestuur verplicht aan degenen die inzage verlangen in het bestemmingsplan, tevens inzage te verlenen in het vastgestelde Tracébesluit. Het geldt verder als voorbereidingsbesluit zoals bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. Hierdoor wordt voorbereidingsbescherming gegeven voor het gebied binnen de grenzen van het Tracébesluit en de daarbij behorende geluidzone.

Vergunningverlening

Voor de uitvoering van het project A12 Maarsbergen-Veenendaal zijn verschillende vergunningen en ontheffingen nodig. De voorbereiding hiervan wordt voor zover nodig en mogelijk gecoördineerd door de Minister van Verkeer en Waterstaat conform artikel 20 van de Tracéwet.

4. (Grond)verwerving en onteigening

Voor het Tracébesluit A12 Maarsbergen-Veenendaal is begonnen met de aankoop van de gronden en opstallen. Grondverwerving geschiedt allereerst door minnelijke verwerving. Wanneer gronden niet minnelijk kunnen worden verworven, wordt een onteigeningsprocedure krachtens de Onteigeningswet gevolgd.

In de Onteigeningswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de betrokkenen voor en na de aankoop van de grond en/of opstallen gelijk moet blijven. Daarom wordt de schadevergoeding zodanig berekend dat alle schade volledig wordt vergoed. Onder schade valt: vermogensschade, inkomensschade en bijkomende schades als verhuis- en herinrichtingskosten, verwervingskosten e.d. Uitgangspunt is een aanbieding in geld, maar aanbiedingen in natura behoren ook tot de mogelijkheden, bijvoorbeeld in de vorm van vervangende grond.

Indien na uitvoerige onderhandelingen geen overeenstemming wordt bereikt, zal op grond van de Onteigeningswet een beroep worden gedaan op gerechtelijke onteigening. In dat kader wordt de omvang van de schade eerst door een onafhankelijke taxatiecommissie geïnventariseerd en getaxeerd. De procedure verloopt verder als volgt: de Minister van Verkeer en Waterstaat verzoekt om een Koninklijk Besluit tot onteigening van de betreffende eigendommen. Op deze aanvraag (dit is de tervisielegging van het ontwerp-Koninklijk Besluit, de zogenaamde administratieve procedure) kunnen belanghebbenden hun zienswijze geven. Vervolgens zal de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State de aanvraag tot het verkrijgen van het Koninklijk Besluit tot onteigening toetsen. Na de bekendmaking van het Koninklijk Besluit zal de aanvrager tot onteigening de (civiele) rechter verzoeken de onteigening uit te spreken en daarbij de hoogte van de aan de onteigende partij toekomende schadeloosstelling te bepalen.

De verbreding tussen Maarsbergen en Veenendaal (km 81,20-km 92,60) wordt zo veel mogelijk gerealiseerd op rijkseigendom. Van km 81,80 tot km 92,60 valt een gedeelte van de maatregelen buiten rijkseigendom. Voor de uitvoering van de maatregelen buiten rijkseigendom is circa 16,5 hectare grond nodig.

De te verwerven grond is een smalle strook voornamelijk langs de zuidkant van de rijksweg ten behoeve van verbreding en een groter gebied aan de noordkant van de rijksweg ten behoeve van de reconstructie van de aansluiting Veenendaal. Op één locatie moet circa 4 ha grond verworven worden voor natuurcompensatie: aan de noordkant van de rijksweg, aansluitend aan het te bouwen ecoduct Rumelaar.

Onder de te verwerven percelen vallen 3 woningen, die geamoveerd moeten worden voor de reconstructie van de aansluiting Veenendaal. Twee woningen zijn inmiddels verworven, over de aankoop van de derde woning lopen de onderhandelingen.

De overige benodigde hectares betreffen bebouwde en onbebouwde grond, voor het grootste deel in agrarisch gebruik, een klein gedeelte is openbare gemeentelijke en provinciale weg en een klein gedeelte is spoorweg. Deze gronden zijn in eigendom bij particulieren of bij gemeenten, provincie, waterschappen en ProRail.

Met de particuliere eigenaren lopen de onderhandelingen, zij hebben allen een aanbod gehad. Voor de overheden wordt de verwerving op dit moment voorbereid en is reeds deels gestart. Voorzover de gronden nodig zijn voor de realisatie van de werken die bij de andere overheden in eigendom zijn en na aanpassing ook bij hen in eigendom blijven, worden afspraken gemaakt over het in bruikleen nemen van de gronden.

Alle gronden die binnen het Tracébesluit vallen en waarover geen minnelijke overeenstemming kan worden bereikt kunnen in het uiterste geval onteigend worden.

5. Schadevergoeding

Degenen die menen door verbreding van de A12 Maarsbergen-Veenendaal en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden, bijv. waardevermindering van het pand, omrijdschade of beperking van bedrijfsvergroting, hebben de volgende mogelijkheden om een verzoek tot schadevergoeding te doen.

Nadeelcompensatie

De Minister van Verkeer en Waterstaat kent de belanghebbende die schade lijdt of zal lijden, als gevolg van dit Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijner laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende, anderszins is verzekerd. Ter zake is de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.

Een verzoek om schadevergoeding kan schriftelijk worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister zal een beslissing om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Bouw- en gewassenschade

Ondanks getroffen voorzorgsmaatregelen kan tijdens de bouwwerkzaamheden schade ontstaan aan gebouwen en gewassen in de omgeving. Bijvoorbeeld scheuren in muren als gevolg van heikwerkzaamheden of verdroging van gewassen door grondwaterstandverlaging. Op het moment dat er sprake is van schade veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend.

Verklarende woordenlijst

Afkortingen

dB(A)	<i>Decibel(eenheid voor geluidbelasting in Letm)</i>
dB	<i>Decibel (eenheid voor geluidbelasting in Lden)</i>
DAB	<i>Dicht asfaltbeton (wegverharding met een gesloten structuur)</i>
EHS	<i>Ecologische HoofdStructuur</i>
Lden	<i>Dag-avond-nachtgemiddelde van het equivalente geluidsniveau. "den" staat voor "day, evening, night", eenheid in dB</i>
MIRT	<i>Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport</i>
MOL	<i>Een aanduiding voor een hoeveelheid stof</i>
NO 2	<i>Stikstofdioxide</i>
N224	<i>Provinciale weg van Ede via Renswoude naar Woudenberg</i>
N226	<i>Provinciale weg van Woudenberg naar Leersum</i>
N233	<i>Provinciale weg die Veenendaal 'De Klomp' verbindt met Ochten</i>
N802	<i>Provinciale weg tussen Barneveld en Scherpenzeel</i>
PM 10	<i>Fijn stof</i>
NSL	<i>Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit</i>
OTB	<i>Ontwerp-Tracébesluit</i>
RWS	<i>Rijkswaterstaat</i>
TB	<i>Tracébesluit</i>
TN/MER	<i>Trajectnota/ Milieueffectrapport</i>
V&W	<i>(Minister(ie) van) Verkeer en Waterstaat</i>
VROM	<i>(Minister(ie) van) Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer</i>
Wgh	<i>Wet geluidhinder</i>
ZOAB	<i>Zeer Open Asfaltbeton (wegverharding met een open structuur)</i>
ZSM	<i>Fileplan Zichtbaar-Slim-Meetbaar</i>

Begrippenlijst

Aanpassing (in de zin van de Wgh)	<i>Eén of meer wijzigingen op of aan een aanwezige hoofdweg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2dB of meer wordt verhoogd.</i>
Aansluiting	<i>Daar waar twee wegen samenkomen.</i>
Autonome ontwikkeling/situatie	<i>Ontwikkeling die plaatsvindt of situatie die zal ontstaan als het project niet wordt uitgevoerd.</i>
Belanghebbenden	<i>Dit zijn zowel omwonenden, bedrijven, belangenorganisatie en andere instanties en overheden, zoals ziekenhuizen en gemeenten.</i>
Benuttingsmaatregel	<i>Maatregel om de capaciteit van de weginfrastructuur te vergroten zonder grootschalige aanpassingen en/of uitbreiding.</i>
Detailkaart	<i>Kaart met een schaal van 1:2.500, waarop onder andere het ruimtebeslag van de A12 Maarsbergen - Veenendaal met bijkomende voorzieningen/maatregelen en de bestemmingen staan weergegeven.</i>
Depositie	<i>Neerslaan van minerale stoffen en gasen op een vaste ondergrond.</i>
Dwarsprofiel	<i>Afbeelding van een doorsnede loodrecht op de lengterichting van een weg, opgenomen op de detailkaarten.</i>
Ecologische hoofdstructuur	<i>Samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland. Het vormt de basis voor het Nederlandse natuurbeleid.</i>
Instandhoudingsdoelstelling	<i>Doelstelling voor te beschermen natuurwaarden, kan betrekking hebben op de soort of op de natuurlijke leefomgeving.</i>
Kromming	<i>Ontwerp van wegen</i>
Kruisende wegen	<i>Provinciale en gemeentelijke wegen die de A12 kruisen.</i>
Kunstwerk	<i>Constructie in weg of water zoals viaducten, onderdoorgangen, duikers, bruggen en tunnels.</i>
Lengteprofiel	<i>Weergave van de hoogteligging van de weg.</i>
Mitigatie	<i>Beperking en/of voorkoming van effecten.</i>
Mitigerende maatregel	<i>Maatregel ter beperking en/of voorkoming van effecten.</i>

Natura 2000 gebied	<i>Gebied behorende tot Natura 2000: een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie.</i>
Overzichtskaart	<i>Kaart met schaal 1:20.000 waarop een overzicht van het tracé is weergegeven. Ook bevat dit kaartblad een overzicht van de detailkaarten.</i>
Plusstrook	<i>Een rijstrook aan de middenbermzijde die geopend is tijdens drukte.</i>
Realisatiefase	<i>De tijdsperiode waarin de bouw van de weg en de bijbehorende voorzieningen plaatsvindt.</i>
Reconstructie (in de zin van de Wet geluidhinder)	<i>Eén of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB of meer wordt verhoogd.</i>
Redresseerstrook	<i>Een stuk wegdek tussen de rand van de linker rijstrook en de kant verharding</i>
Rijbaan	<i>Weggedeelte bestemd voor voertuigen. Een rijbaan kan meerdere rijstroken bevatten.</i>
Rijstrook	<i>Weggedeelte tussen twee lijnen met een breedte geschikt voor een motorvoertuig.</i>
Sanering (in de zin van de Wgh)	<i>Geluidsgevoelige bestemmingen waar de geluidsbelasting in 1986 al te hoog was, dat wil zeggen hoger dan 60 dB(A).</i>
Spitsstrook	<i>Een strook die in de spits voor wegverkeer wordt opengesteld.</i>
Tijdelijke maatregelen	<i>Alle alleen in de aanlegfase benodigde bouwwerken en voorzieningen/ maatregelen zoals werk- en montage terreinen, opslagruimtes, bouwketen, depots, bouwwegen, persleidingen en wegomleggingen.</i>

VIII Bijlagen

Bijlage 1 en bijlage 2 maken onderdeel uit van dit Tracébesluit:

1. Overzicht hogere waarden geluid;
2. Overzicht aanleg en wijziging sloten, watergangen en retentievoorzieningen en duikers.

Dit Tracébesluit gaat voorts vergezeld van bijlagen 3 t/m 19 welke geen onderdeel uitmaken van het besluit:

3. Trajectnota /MER A12 Utrecht-Veenendaal, oktober 2000;
4. Trajectnota /MER A12 Veenendaal-Ede, mei 2001;
5. Uitgangspunten van de verkeersberekeningen, Rijkswaterstaat Utrecht, juli 2009;
6. Standpunt A12 Utrecht-Veenendaal, juni 2001;
7. Standpunt A12 Veenendaal-Ede, april 2002;
8. Akoestisch onderzoek A12 Maarsbergen-Veenendaal, DGMR, maart 2010:
 - Hoofdrapport
 - Specifieke uitgangspunten en resultaten
 - Algemene uitgangspunten
9. Veiligheid spitsstroken, plusstroken en bufferstroken: advies voor de speedwet projecten, AVV, september 2003;
10. Projectspectifieke Afwegingsnota Verkeersveiligheid, juli 2009;
11. Rapportage externe veiligheid, Save, augustus 2009;
12. Wegverbreding A12 Maarsbergen-Veenendaal, stikstofdepositie- berekeningen ter hoogte van Het Meeuwenkampje en Het Binnenveld, Witteveen en Bos, 28 september 2009;
13. Beschermd soorten langs de A12, deeltracé Maarsbergen-Veenendaal, Natuurtoets in het kader van de natuurwetgeving voor de aanleg van een plusstrook en aanpassing van de aansluiting Veenendaal. Bureau Waardenburg, 9 september 2009;
14. Landschapsplan en compensatievoorstel A12 Maarsbergen - Veenendaal, Rijkswaterstaat Utrecht, maart 2010;
15. HSL Oost/A12, de archeologische verwachtingenkaart, RAAP 460, juli 1999;
16. A12 Utrecht-Veenendaal, inventariserend archeologisch onderzoek, RAAP 781, maart 2002;
17. A12 Veenendaal-Duitse grens, inventariserend archeologisch onderzoek, RAAP 863, maart 2003;
18. Waterhuishoudingsplan A12 Maarsbergen - Veenendaal, RWS Utrecht, december 2009.
19. Nota van Antwoord op zienswijzen op het Ontwerp – Tracébesluit A12 Maarsbergen – Veenendaal, april 2010

De bijlagen 20 t/m 24 zijn niet bijgevoegd maar zijn opvraagbaar bij Rijkswaterstaat Utrecht. U kunt van deze bijlagen een gedrukt exemplaar opvragen door te bellen naar Lieneke Zuilhof, 088-797 3258 of te e-mailen naar lieneke.zuilhof@rws.nl. De bijlagen zijn ook digitaal beschikbaar op www.centrumpp.nl:

20. Calamiteitenplan hoofdwegennet regio Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht, maart 2008;
21. Technisch deelrapport OTB A12 Oost, deelaspect bodem, Tauw, april 2003;
22. Verkennend bodemonderzoek A12 Maarsbergen-Veenendaal, DHV, november 2007;

23. A12 Maarsbergen-Veenendaal, probleeminventarisatie naar de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven, AVG Geoconsult, januari 2008;
24. A12 Maarsbergen-Veenendaal, probleemanalyse naar de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven, AVG Geoconsult, januari 2008.

Bijlage 1 Overzicht vast te stellen hogere waarden geluid

Vast te stellen geluidsbelastingen ten gevolge van wijzigingen hoofdweg A12 (in dB)

Adres	postcode	gemeente	Waarnem- hoogte	Geveloriëntatie	Vast te stellen hogere waarde	Art. Wgh	toepasselijke binnenwaarde*
Haarweg 12	3953BH	Utrechtse Heuvelrug	4.5	Z	51	87f	33
Kolklaan 10	3953BM	Utrechtse Heuvelrug	4.5	Z	55	87f	33
Kolklaan 12	3953BM	Utrechtse Heuvelrug	1.5	Z	52	87f	33
		Utrechtse Heuvelrug	4.5	Z	54	87f	33
Spoorlaan 2	3953BN	Utrechtse Heuvelrug	1.5	W	50	87f	33
Spoorlaan 4	3953BN	Utrechtse Heuvelrug	1.5	W	50	87f	33
Groep 4	3956KN	Utrechtse Heuvelrug	4.5	Z	59	87f	43
Heuvelsesteeg 3a	3959BA	Utrechtse Heuvelrug	4.5	N	62	87f	43
Parallelweg 32	3959BD	Utrechtse Heuvelrug	1.5	Z	49	87f	33
Parallelweg 58	3959BD	Utrechtse Heuvelrug	1.5	Z	57	87f	43
		Utrechtse Heuvelrug	4.5	Z	59	87f	43
Parallelweg 58a	3959BD	Utrechtse Heuvelrug	4.5	W	56	87f	33
Scherpenzeelseweg 7	3953MA	Utrechtse Heuvelrug	1.5	N	56	87f	43
Scherpenzeelseweg 50	3953MB	Utrechtse Heuvelrug	1.5	N	56	87f	43
Eindseweg 22	3959AV	Utrechtse Heuvelrug	1.5	N	61	87g	43
		Utrechtse Heuvelrug	4.5	N	62	87g	43
Eindseweg 24	3959AV	Utrechtse Heuvelrug	1.5	N	60	87g	43
			4.5	N	64	87g	43
Groep 17	3956KN	Utrechtse Heuvelrug	1.5	Z	58	87g	43
			4.5	Z	63	87g	43
Haarweg 48	3956KP	Utrechtse Heuvelrug	1.5	N	66	87g	43
			4.5	N	68	87g	43
Haarweg 60	3953BH	Utrechtse Heuvelrug	1.5	Z	59	87g	43
			4.5	Z	61	87g	43
Heuvelsesteeg 5	3959BA	Utrechtse Heuvelrug	1.5	Z	63	87g	43
			4.5	Z	64	87g	43
Heuvelsesteeg 16	3959BB	Utrechtse Heuvelrug	1.5	N	64	87g	43
			4.5	N	65	87g	43
Scherpenzeelseweg 3	3953MA	Utrechtse Heuvelrug	1.5	N	61	87g	43
			4.5	N	63	87g	43
Haarweg 3	3931PB	Woudenberg	1.5	NO	58	87g	43
			4.5	NO	63	87g	43
Rumelaarseweg 33	3931PA	Woudenberg	1.5	W	60	87g	43
			4.5	W	62	87g	43
Kooiweg 10	3927EB	Renswoude	1.5	Z	61	87g	43
			4.5	Z	62	87g	43
Kooiweg 10a	3927EB	Renswoude	1.5	Z	61	87g	43
			4.5	Z	62	87g	43
Arsenaal 10	3905NN	Veenendaal	4.5	Z	51	87f	33
Atalantapark 97	3905KR	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Atalantapark 99	3905KR	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33

Adres	postcode	gemeente	Waarneem- hoogte	Geveloriëntatie	Vast te stellen hogere waarde	Art. Wgh	toepasselijke binnenwaarde*
Atalantapark 101	3905KR	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Atalantapark 103	3905KR	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Atalantapark 105	3905KR	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Atalantapark 107	3905KR	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Dagpauwooglaan 6	3905KB	Veenendaal	4.5	N	51	87f	33
Dagpauwooglaan 8	3905KB	Veenendaal	4.5	N	51	87f	33
Dagpauwooglaan 10	3905KB	Veenendaal	4.5	N	51	87f	33
Dagpauwooglaan 12	3905KB	Veenendaal	4.5	N	51	87f	33
Dagpauwooglaan 14	3905KB	Veenendaal	7.5	N	52	87f	33
Dagpauwooglaan 16	3905KB	Veenendaal	7.5	N	52	87f	33
Dagpauwooglaan 18	3905KB	Veenendaal	7.5	N	52	87f	33
Dagpauwooglaan 20	3905KB	Veenendaal	7.5	N	52	87f	33
Dagpauwooglaan 46	3905KB	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Dagpauwooglaan 48	3905KB	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Dagpauwooglaan 50	3905KB	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Dagpauwooglaan 52	3905KB	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Dagpauwooglaan 54	3905KB	Veenendaal	7.5	N	51	87f	33
Dagpauwooglaan 56	3905KB	Veenendaal	7.5	N	51	87f	33
Dagpauwooglaan 58	3905KB	Veenendaal	7.5	N	51	87f	33
Dagpauwooglaan 60	3905KB	Veenendaal	7.5	N	51	87f	33
Dagpauwooglaan 86	3905KB	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Dagpauwooglaan 88	3905KB	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Dagpauwooglaan 90	3905KB	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Dagpauwooglaan 92	3905KB	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Donsvlinderstraat 55	3905KL	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Donsvlinderstraat 57	3905KL	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Donsvlinderstraat 59	3905KL	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Donsvlinderstraat 61	3905KL	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Donsvlinderstraat 63	3905KL	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Donsvlinderstraat 65	3905KL	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Donsvlinderstraat 67	3905KL	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Donsvlinderstraat 69	3905KL	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Donsvlinderstraat 71	3905KL	Veenendaal	4.5	N	50	87f	33
Kerklaan 4	3905MC	Veenendaal	1.5	Z	50	87f	33
		Veenendaal	4.5	Z	51	87f	33
1 ^e Melmseweg 3	3905MA	Veenendaal	4.5	O	49	87f	33
1 ^e Melmseweg 4	3905MA	Veenendaal	1.5	N	50	87f	33
Nieuweweg Noord 243a	3905LW	Veenendaal	1.5	Z	52	87f	33
		Veenendaal	4.5	Z	57	87f	33
Nieuweweg Noord 243b	3905LW	Veenendaal	1.5	Z	50	87f	33
		Veenendaal	4.5	Z	55	87f	33
		Veenendaal	7.5	Z	57	87f	33
Nieuweweg Noord 245	3905LW	Veenendaal	1.5	W	50	87f	33
		Veenendaal	4.5	W	53	87f	33
		Veenendaal	7.5	W	53	87f	33
Nieuweweg Noord 247	3905LW	Veenendaal	1.5	W	51	87f	33
		Veenendaal	4.5	W	54	87f	33
Nieuweweg Noord 249	3905LW	Veenendaal	7.5	W	53	87f	33

Adres	postcode	gemeente	Waarneem- hoogte	Geveloriëntatie	Vast te stellen hogere waarde	Art. Wgh	toepasselijke binnenwaarde*
Nieuweweg Noord 249a	3905LW	Veenendaal	1.5	Z	54	87f	33
		Veenendaal	4.5	Z	55	87f	33
Nieuweweg Noord 253	3905LW	Veenendaal	4.5	Z	51	87f	33
		Veenendaal	7.5	Z	54	87f	33
Nieuweweg Noord 255	3905LW	Veenendaal	4.5	O	51	87f	33
Nieuweweg Noord 259	3905LW	Veenendaal	4.5	Z	49	87f	33
Nieuweweg Noord 269	3905LW	Veenendaal	4.5	Z	52	87f	33
Nieuweweg Noord 280	3905LX	Veenendaal	1.5	Z	56	87f	33
		Veenendaal	4.5	Z	57	87f	33
		Veenendaal	7.5	Z	58	87f	33
Nieuweweg Noord 280a	3905LX	Veenendaal	1.5	W	55	87f	33
		Veenendaal	4.5	W	56	87f	33
		Veenendaal	7.5	W	57	87f	33
Nieuweweg Noord 280b	3905LX	Veenendaal	1.5	W	54	87f	33
		Veenendaal	4.5	W	56	87f	33
		Veenendaal	7.5	W	56	87f	33
Nieuweweg Noord 280c	3905LX	Veenendaal	4.5	Z	56	87f	33
Nieuweweg Noord 280d	3905LX	Veenendaal	4.5	Z	56	87f	33
Nieuweweg Noord 282	3905LX	Veenendaal	1.5	Z	56	87f	33
		Veenendaal	4.5	Z	57	87f	33
		Veenendaal	7.5	Z	58	87f	33
Nieuweweg Noord 284	3905LX	Veenendaal	1.5	W	53	87f	33
		Veenendaal	4.5	W	55	87f	33
		Veenendaal	7.5	W	55	87f	33
Nieuweweg Noord 286	3905LX	Veenendaal	1.5	W	52	87f	33
		Veenendaal	4.5	W	55	87f	33
		Veenendaal	7.5	W	55	87f	33
Nieuweweg Noord 288	3905LX	Veenendaal	1.5	W	52	87f	33
		Veenendaal	4.5	W	54	87f	33
		Veenendaal	7.5	W	55	87f	33
Nieuweweg Noord 290	3905LX	Veenendaal	1.5	W	52	87f	33
		Veenendaal	4.5	W	54	87f	33
		Veenendaal	7.5	W	55	87f	33
Nieuweweg Noord 294	3905LX	Veenendaal	1.5	Z	51	87f	33
		Veenendaal	4.5	Z	53	87f	33
		Veenendaal	7.5	Z	53	87f	33
Nieuweweg Noord 296	3905LX	Veenendaal	1.5	Z	51	87f	33
		Veenendaal	4.5	Z	53	87f	33
		Veenendaal	7.5	Z	53	87f	33
Nieuweweg Noord 298	3905LX	Veenendaal	1.5	W	50	87f	33
		Veenendaal	4.5	W	52	87f	33
		Veenendaal	7.5	W	52	87f	33
Nieuweweg Noord 300	3905LX	Veenendaal	7.5	O	50	87f	33
Nieuweweg Noord 300a	3905LX	Veenendaal	1.5	W	50	87f	33
		Veenendaal	4.5	W	53	87f	33
Nieuweweg Noord 302	3905LX	Veenendaal	1.5	Z	49	87f	33
		Veenendaal	4.5	Z	53	87f	33
Nieuweweg Noord 302a	3905LX	Veenendaal	4.5	Z	52	87f	33

Adres	postcode	gemeente	Waarneem- hoogte	Geveloriëntatie	Vast te stellen hogere waarde	Art. Wgh	toepasselijke binnenwaarde*
Nieuweweg Noord 302b	3905LX	Veenendaal	4.5	W	50	87f	33
Nieuweweg Noord 302e	3905LX	Veenendaal	7.5	O	49	87f	33
Nieuweweg Noord 302g	3905LX	Veenendaal	7.5	O	50	87f	33
Nieuweweg Noord 302h	3905LX	Veenendaal	7.5	O	50	87f	33
Nieuweweg Noord 304	3905LX	Veenendaal	4.5	Z	49	87f	33
Nieuweweg Noord 311	3905LW	Veenendaal	4.5	Z	49	87f	33

* norm voor geluidsbelasting binnen in de woning

Vast te stellen geluidsbelastingen ten gevolge van wijziging Nieuweweg Noord (in dB)

Adres	postcode	gemeente	Waarneem- hoogte	Geveloriëntatie	Vast te stellen hogere waarde	Art. Wgh	toepasselijke binnenwaarde *
Nieuweweg Noord 243a	3905LW	Veenendaal	4.5	Z	53	87f	33

* norm voor geluidsbelasting binnen in de woning

Bijlage 2 Overzicht aanleg en wijziging sloten, waterbergingen en retentievoorzieningen en duikers

Noordzijde / zuidzijde	Km-km	Breedte circa (m)	Diepte circa (m)	Functie
Noord	81,800 – 82,070	6,40	1,95	Berging/ afvoer
Noord	82,070 – 83,510	5,50	1,35	Berging/ afvoer
Noord	83,070 – 84,100	3,35	0,95	Berging/ afvoer
Noord	84,100 – 84,200	5,85	1,80	Berging
Noord	84,200 – 84,590	4,65	1,40	Berging
Noord	84,610 – 84,800	3,90	1,15	Berging
Noord	84,810 – 85,260	5,30	1,60	Berging
Noord	85,520 – 86,300	4,10	1,20	Berging
Noord	86,310 – 86,740	3,05	0,85	Berging
Noord	86,700 – 87,200	2,60	0,70	Berging/ afvoer
Noord	87,220 – 87,460	4,20	1,15	Berging/ afvoer
Noord	87,490 – 88,340	4,15	1,40	Berging
Noord	88,340 – 89,040	7,34	0,80	Berging
Noord	89,040 – 89,080	6,75	2,10	Berging/ afvoer
Noord	89,280			Retentiegebied
(retentievoorziening 880 m ³)				
Noord	89,620 – 90,000	4,10	1,35	Berging/ afvoer
Noord	90,290 – 90,680	6,30	1,95	Berging/ afvoer
Noord	90,700 – 91,500	3,40	1,00	Berging/ afvoer
Noord	91,300 – 91,450	3,40	1,00	Berging/ afvoer
Noord	91,100 – 91,700	7,25	1,90	Berging/ afvoer
Noord				Retentiegebied
(retentievoorziening 670 m ³)				
Zuid	81,730 – 82,410	3,65	1,05	Berging/ afvoer
Zuid	81,810 – 82,500	2,90	0,80	Berging/ afvoer
Zuid	82,500 – 83,440	4,20	1,25	Berging/ afvoer
Zuid	83,620 – 83,670	6,80	2,10	Berging/ afvoer
Zuid	83,670 – 83,800	5,15	1,55	Berging
Zuid	83,800 – 84,000	5,10	1,55	Berging
Zuid	84,000 – 84,300	2,55	0,70	Berging
Zuid	84,300 – 84,590	4,70	1,40	Berging
Zuid	84,590 – 84,790	4,10	1,20	Berging
Zuid	89,050 – 89,180	4,50	1,35	Berging/ afvoer
Zuid	89,210 – 89,500	3,20	0,90	Berging/ afvoer
Zuid	89,500 – 89,600	3,80	1,10	Berging/ afvoer
Zuid	89,600 – 89,710	7,05	2,20	Berging/ afvoer
Zuid	89,710 – 89,850	6,15	1,90	Berging/ afvoer
Zuid	90,290 – 90,650	3,75	1,10	Berging/ afvoer

Duikers	Km A12	Maatregel
Water	81,750	Nieuw (2x)
Water	82,380	Nieuw
Water	84,600	Verlengen
Water	84,800	Verlengen
Water	86,640	Nieuw
Water	87,200	Nieuw
Water	87,470	Nieuw
Water	87,470	Verlengen
Water	89,030	Vervallen
Water	89,220	Nieuw
Water	89,230	Nieuw
Water	89,310	Vervallen
Water	89,320	Nieuw
Water	90,290	Bestaand verleggen
Water	90,430	Nieuw
Water	90,650	Nieuw
Water	90,660	Verlengen
Water	91,300	Nieuw
Water	91,450	Nieuw (2x)
Water	91,520	Nieuw (3x)
Water	91,650	Verlengen
Water	91,700	Vervangen

Bijlage 6 Standpunt A12 Utrecht – Veenendaal

Brief Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 19 juni 2001

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
19 juni 2001	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/VI/U.01.01848	
Onderwerp	
Standpunt A12 Utrecht-Veenendaal	

Geachte voorzitter,

Op 9 oktober 2000 is de Trajectnota/MER A12 Utrecht-Veenendaal ter visie gelegd.

Daarin staan twee vragen centraal, te weten:

1. is het, gegeven de huidige en toekomstige ontwikkelingen op en rond de A12 tussen Utrecht en Veenendaal, noodzakelijk de capaciteit van dit weggedeelte te verruimen?
2. te verruimen?
3. zo ja, wat is dan 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 Utrecht-Veenendaal

Na afweging van alle belangen en op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER en de ontvangen inspraakreacties en adviezen kom ik in overeenstemming met de Minister van VROM voor de A12 Utrecht-Veenendaal tot een keuze voor het benuttingsalternatief (BA), waarbij ik een eventuele verbreding op termijn niet wil bemoeilijken of onmogelijk wil maken (toekomstvast benutten). Dit houdt het volgende in:

- traject Lunetten-Bunnik: binnen het huidige dwarsprofiel een uitbreiding met een spits- of plusstrook;
- traject Bunnik-Driebergen: huidige 2x2 rijstroken verbreden naar 2x3 rijstroken inclusief uitbreiding met een spits- of plusstrook;
- traject Driebergen-Veenendaal: huidige 2x2 rijstroken uitbreiden met een spits- of plusstrook.

Toekomstvast benutten betekent het rekening houden met een mogelijke toekomstige verbreding bij de vervanging van kunstwerken (gehele traject) en bij de aanpassing van het wegprofiel en de locatie en fundering van geluidsschermen (traject Bunnik-Driebergen). Dit 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.

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.

Vanwege de fysieke samenhang met het spoor zijn op een aantal plaatsen maatregelen nodig die zowel weg als spoor betreffen. Deze maatregelen worden eveneens in paragraaf 4 genoemd.

In het kader van de reguliere uitwerking van dit standpunt tot een Ontwerp - Tracébesluit (OTB) zal worden gezien hoe - binnen het gegeven financiële kader - de vormgeving van de aansluitingen (Bunnik, Driebergen, Maarn en Maarsbergen) verder kan worden geoptimaliseerd.

Tevens zal in dat verband worden nagegaan op welke wijze de ligging van de A12 ter hoogte van Driebergen verder kan worden geoptimaliseerd om de aantasting in de omgeving te verminderen.

Ook zal worden gezien welke aanvullende mitigerende en/of compenserende maatregelen, waar onder toepassing van geluidarm asfalt, getroffen kunnen worden en zal bijzondere aandacht aan de inpassing en vormgeving van de geluidsschermen worden gegeven in het kader van de Architectuurnota.

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 februari 1997 een Startnotitie voor de A12 Utrecht-Veenendaal uitgebracht door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Op 9 oktober 2000 is de Trajectnota/MER ter visie gelegd. Het onderhavige standpunt betreft de A12 vanaf knooppunt Lunetten tot voor de aansluiting Veenendaal.

In de begroting van het Infrastructuurfonds staat de A12 Utrecht-Veenendaal in categorie 2 (realisatie in beginsel na 2010). Tevens is voor de gehele A12 van Utrecht tot aan Duitse grens als categorie 1-project (realisatie in de periode tot en met 2010) f 623 miljoen (prijsspeil 2000) opgenomen voor benuttingsmaatregelen.

2. Probleemanalyse

De A12 Utrecht-Veenendaal is onderdeel van een achterlandverbinding. Dit traject heeft 2x3 rijstroken van Lunetten tot Bunnik en op het verdere traject tot aan

Veenendaal 2x2 rijstroken. Op dit moment zijn er enkele wegvakken waar de congestiekans al boven de 15% uitstijgt. In de toekomst (2010) kan het hele tracé van de A12 Utrecht-Veenendaal zonder maatregelen een congestiekans van meer dan 15% tegemoet zien. 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. Uit voorlopige modelberekeningen blijkt dat in 2010 de gemiddelde snelheid in de spits op de A12 Utrecht-Veenendaal gedaald zal zijn tot 49 km/uur.

Bovendien zal als gevolg van de grote filekansen het sluipverkeer op de parallelle routes N225 en N224 toenemen, hetgeen nadelige consequenties heeft voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De A12 Utrecht-Veenendaal is een oude weg: de viaducten zijn smal, oud en versleten en er is sprake van een aantal 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 leefbaarheidsproblemen te verminderen.

3. Relatie HSL-Oost en A12 Veenendaal-Duitse grens

Het project A12 Utrecht-Veenendaal kent een relatie met twee andere projecten, te weten de HSL-Oost en de A12 Veenendaal-Duitse grens (bestaande uit de projecten A12 Veenendaal-Ede en de A12 Ede-Duitse grens).

Relatie met HSL-Oost

De A12 Utrecht-Veenendaal loopt deels parallel aan de spoorlijn Utrecht-Arnhem (HSL-Oost). Op diverse plekken liggen weg en spoor fysiek dicht tegen elkaar aan.

Vanwege deze samenhang is er voor gekozen om de procedures van weg en spoor te synchroniseren en is sprake geweest van een gezamenlijk studie- en communicatietraject. Gelijktijdig met het standpunt voor de A12 Utrecht-Veenendaal wordt ook het standpunt van de HSL-Oost vastgesteld.

Relatie met A12 Veenendaal-Duitse grens

Naast de studie A12 Utrecht-Veenendaal lopen ook de studies A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse grens. Deze drie studies zijn in opzet en gevolgde methodiek op elkaar afgestemd. De standpunten inzake de A12 Veenendaal-Ede en A12 Ede-Duitse grens worden naar verwachting in de tweede helft van dit jaar vastgesteld.

4. Onderzochte alternatieven en varianten

Vanwege de samenhang met de HSL-Oost was bij aanvang van de studie sprake van een grote hoeveelheid aan lokale alternatieven en varianten.

Onderzocht zijn ondermeer diverse omleidingen van weg en spoor (zoals "verschoven G" te Bunnik en omleiding Maarn), (dijk)tunnels, diverse hoogteliggingen, stapeloplossingen, hoofd- en parallelbaansystemen, doelgroepstroken en diverse uitbreidingsrichtingen.

Alleen al in Maarn waren meer dan 216 verschillende varianten mogelijk.

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 (o.a. BBG), vertegenwoordigers van diverse instanties en burgers intensief bij betrokken. Daarnaast zijn alternatieven

afgevallen als gevolg van het voorlopige standpunt uit de Trajectnota/MER HSL-Oost om de hogesnelheidstrein naar Duitsland op het tracédeel Utrecht-Arnhem-Duitse grens over bestaand spoor te laten rijden. Uiteindelijk is een drietal alternatieven kansrijk gebleken.

Dit zijn :

- Het Benuttingsalternatief (BA);
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA);
- Verbredingsalternatief (VC).

Benuttingsalternatief (BA)

Tijdens de ochtend- en avondspits wordt de capaciteit vergroot door een spitsstrook (openstellen van de vluchtstrook) of plusstrook (versmalling van de rijstroken). In het BA zijn aanvullende veiligheidsmaatregelen voorzien, zoals een snelheidsverlaging tot 90 km/uur in de spits en camerabewaking.

Op de meeste plaatsen is het op deze manier creëren van een extra rijstrook tijdens de spits een afdoende oplossing. De uitzondering is het deel tussen Bunnik en Driebergen. Om aan de congestiedoelstelling te kunnen voldoen zijn hier benuttingsmaatregelen in combinatie met een verbreding naar 2x3 rijstroken noodzakelijk. Daarnaast zullen aanpassingen moeten plaatsvinden bij alle aansluitingen (zoals vergroten van de opstelcapaciteit) en zal op sommige plaatsen het wegprofiel moeten worden aangepast teneinde een spits- of plusstrook mogelijk te maken.

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 BA zijn beschreven het uitgangspunt. Een aanvullende maatregel is onder meer dat de beperking van de maximumsnelheid buiten de spits is gesteld op 100 km/uur. Verder krijgen de vormgeving en de inpassing van de weg in dit alternatief extra aandacht.

Het verbredingsalternatief (VC)

Het verbredingsalternatief houdt het volgende in:

- Tussen knooppunt Lunetten en de aansluiting Bunnik wordt de weg verbreed naar 2x4 rijstroken, Daartoe wordt de reeds aanwezige brede middenberm gebruikt.
- Van Bunnik tot Driebergen wordt de weg verbreed naar 2x4 rijstroken.
- Van Driebergen tot Veenendaal wordt de weg verbreed naar 2x3 rijstroken.

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 oude en versleten viaducten; de nieuwe viaducten voldoen aan de huidige eisen t,a,v, doorrijhoogte en veiligheid;
- geluidsmaatregelen conform de Wet geluidhinder;
- een extra onderdoorgang te Maarn om de aanwezige barrière te verminderen;
- een drietal ecopassages in EHS gebieden, te weten Rijnwijckse Wetering, het Mollenbos en Rumelaer;
- wegriolering in drinkwaterbeschermingsgebieden.

Vanwege de fysieke relatie tussen weg en spoor zijn een aantal van deze maatregelen gezamenlijke maatregelen. Dit zijn (zie ook bijgevoegd kaartje):

- ecoduct Mollenbos;
- integrale geluidsschermen noordzijde spoor Maarn;
- extra onderdoorgang Maarn;

- viaduct Laagerfseweg;
- ecoduct Rumelaar.

Tevens is sprake van een aantal gezamenlijke maatregelen die het gevolg zijn van de noodzakelijke aanpassingen aan de A12. Dit zijn:

- de Traay (aanpassing spooronderdoorgang ten oosten van Driebergen);
- aanpassing spoorviaduct Amersfoortse weg;
- aanpassing Raadhuisstunnel.

De genoemde maatregelen zullen onderdeel vormen van het tracébesluit A12 Utrecht-Veenendaal.

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 2-5% 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 basiskwaliteit;
- 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 belangrijkste verschillen zijn:

- het verbredingsalternatief heeft een "verborgen" restcapaciteit ; na verbreding kan immers alsnog worden benut;
- het BA en MMA zijn gevoeliger voor verstoringen (sterker afhankelijk van goed functionerende apparatuur; minder mogelijkheden voor alternatieven bij calamiteiten);
- het BA en MMA hebben minder ruimtebeslag en zijn iets gunstiger voor de leefomgeving (minder sloop huizen, minder brede barrière);
- door de snelheidslimiet van 100 km/uur buiten de spits is het MMA iets gunstiger voor geluid en luchtverontreiniging;
- realisatie van het MMA/BA is goedkoper dan het verbredingsalternatief verbreding ca. f 370 miljoen duurder dan MMA of BA).

6. Advies en inspraak

6.1. Adviezen

commissie MER

De commissie MER geeft in haar toetsingsadvies als oordeel dat alle essentiële informatie in de Trajectnota/MER aanwezig is. De commissie vindt dat de Trajectnota van goede kwaliteit is met een heldere argumentatie en onderbouwing. Er wordt aandacht in de OTB-fase gevraagd voor de geohydrologische situatie en de relatie weg-spoor (met name waar het gaat om de discussie rondom (on)gelijkvloerse kruisingen). Verder is de commissie van mening dat de resultaten van de kosten-batenanalyse met enige voorzichtigheid moeten worden gehanteerd.

wettelijke adviseurs

Omdat alle alternatieven voorzien in een verbreding tussen Bunnik en Driebergen, wordt in de OTB-fase nadere aandacht gevraagd voor compensatie van aantasting van natuur- en landschapswaarden. Nadrukkelijk wordt geadviseerd om spoor en weg integraal te blijven benaderen, ook al kennen spoor en weg na de standpuntbepaling een eigen vervolg.

betrokken besturen

Het ontbreken van prognoses voor 2020 en het ontbreken van een toetsing op de NVVP-norm maakt volgens velen een goede besluitvorming onmogelijk. In het algemeen wordt een duurzame oplossing gewenst (verbreding). Nadrukkelijk wordt gesteld dat de aanpak van weg (A12) en spoor (HSL Oost) integraal moeten worden beschouwd vanwege de fysieke samenhang. In dat kader worden een spooromleiding bij Bunnik ("verschoven-G") en een integrale omleiding bij Maarn als oplossingen aangedragen, Driebergen en Zeist pleiten voor een andere aansluitvorm op de A12 in relatie tot de integrale problematiek weg/spoor/stationsgebied.

Het toepassen van de voorgestelde basiskwaliteit wordt beschouwd als een goede stap op weg naar een zorgvuldige inpassing van de A12.

6.2. Inspraak

De A12 heeft 589 inspraakreacties ontvangen. 521 hiervan zijn zogenoemde "bonnen": voorbedrukte advertenties voor de "verschoven G", Maarn onderlangs en wensen rondom de Gelderse vallei.

De individuele insprekers gaan vooral in op hun persoonlijk belang (schade, verlies uitzicht als gevolg van plaatsen geluidsschermen, overlast geluid, wens tot verminderen sluipverkeer). Gewenste oplossingen zijn ondermeer omleidingen of tunnels voor een maximale vermindering van de overlast.

Instanties als bijvoorbeeld Monumentenzorg, ROB en brandweer gaan in hun reactie in op hun specifieke aandachtsveld en bepleiten een continuering van het open planproces met daarbij aandacht voor hun specifieke aspect in de OTB-fase.

De milieu- en natuurorganisaties bepleiten het ruimhartig uitvoeren van de basiskwaliteit. Locatie, vorm en omgeving van de ecoducten zijn hierbij speerpunt. Ook is er een voorkeur voor een zogenaamd "verbeterd MMA"; het uitvoeren van het MMA, maar dan zonder een verbreding tussen Bunnik en Driebergen.

Bedrijvenverenigingen, kamers van koophandel en dergelijke pleiten daarentegen juist voor een verbredingsvariant.

Universeel is het pleidooi voor zorgvuldige en speciale aandacht voor de vormgeving van de geluidsschermen. Hierbij wordt vaak verwezen naar de nota Belvedere en het feit dat de A12 voorbeeldproject is in de Architectuurnota.

7. Keuze benuttingsalternatief nader toegelicht

De Trajectnota/MER laat zien dat drie hoofdalternatieven kansrijk en daarmee verkiesbaar zijn: het verbredingsalternatief (VC), het benuttingsalternatief (BA) en het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). Voor al deze alternatieven geldt dat ze voldoen aan de centrale projectdoelstelling: een congestiekans van 2 tot 5% in het jaar 2010. Ook op basis van restcapaciteit na 2010 scoren de alternatieven min of meer vergelijkbaar, met dien verstande dat het verbredingsalternatief een extra, "verborgen" restcapaciteit heeft. 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 Utrecht-Veenendaal 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 Utrecht-Veenendaal 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 het verbredingsalternatief 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. Het extra ruimtebeslag als gevolg van het rekening houden met een mogelijke toekomstige verbreding is marginaal tussen Driebergen en Veenendaal. Tussen Bunnik en Driebergen is het extra ruimtebeslag groter dan bij het "kale" benuttingsalternatief; dit betekent dat daar in de ontwerp-tracébesluitfase naar een optimalisatie moet worden gezocht om de aantasting van natuur- en cultuurhistorische waarden te beperken. Het benuttingsalternatief voorziet onder meer in een verbreding van het traject tussen Bunnik en Driebergen naar 2x3 rijstroken. Voor dit traject dient de Tracéwetprocedure derhalve sowieso te worden voortgezet. Ook voor de overige wegvakken geldt dat sprake is van zodanige aanpassingen dat de Tracéwetprocedure wordt voortgezet voor de gehele A12 Utrecht-Veenendaal.

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 Utrecht-Veenendaal, de dan geldende prognoses ten aanzien van de mobiliteitsontwikkeling en de resultaten van proeven met betaald rijden.

In het kader van de uitwerking van het standpunt tot een Tracébesluit zal een nadere afweging worden gemaakt tussen een spits- of een plusstrook (qua kosten vergelijkbaar). Daarbij spelen o.a. vormgevingsaspecten ter hoogte van aansluitingen en veiligheidsaspecten een rol.

8. Kosten

De kosten verbonden aan de uitvoering van het Tracébesluit voor het benuttingsalternatief tussen Utrecht en Maarsbergen, inclusief de gemeenschappelijke maatregelen voor weg en spoor, bedragen f 560 miljoen (inclusief 17,5% BTW, prijspeil 1999, nauwkeurigheid raming +/- 20%).

Het totaalbedrag is als volgt opgebouwd:

- f 420 miljoen voor het "kale" benuttingsalternatief conform de Trajectnota/MER (inclusief verbreding Bunnik-Driebergen en inclusief realiseren A12-deel basiskwaliteit inpassing);
- f 70 miljoen extra voor het rekening houden met een mogelijke toekomstige verbreding ter voorkoming van eventuele desinvesteringen (o.a. bij de vervanging van kunstwerken en bij de locatie en fundering van geluidsschermen);
- f 70 miljoen extra voor de gezamenlijke maatregelen voor weg en spoor; een deel van deze kosten (spoordeel basiskwaliteit inpassing) kan worden toegerekend aan de HSL-Oost.

Voor de verdeling van kosten naar de afzonderlijke wegvakken wordt verwezen naar de Trajectnota/MER.

Waar het gaat om de gezamenlijke maatregelen voor weg en spoor (kosten f 70 miljoen) geldt het volgende. Zoals ook staat aangegeven in paragraaf 4 wordt een aantal van deze maatregelen veroorzaakt door de aanpassingen aan de A12; kosten f 24 miljoen. Daarnaast is sprake van maatregelen die samenhangen met de gezamenlijke ambitie van weg en spoor op het vlak van de basiskwaliteit. Het A12-aandeel in deze kosten is reeds onderdeel van de bovengenoemde f 420 miljoen; het spoordeel, zijnde f 46 miljoen, wordt toegerekend aan de HSL-Oost.

Zoals aangegeven maakt de A12 Utrecht-Veenendaal deel uit van het project benutting A12 Utrecht-Duitse grens, waarvoor f 623 mln beschikbaar is voor 2010. Bij de uitwerking van dit standpunt tot een 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.

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.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Bijlage 7 Standpunt A12 Veenendaal - Ede

Brief Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 23 april 2002

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 Trajectnota/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.

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-tracébesluit (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 geluidsniveaus 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 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/Wageingen.

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 versleten 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 van 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 gevolgde methodiek op elkaar afgestemd. Het standpunt inzake 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 de aanvang van de studie was er sprake van een grote hoeveelheid aan alternatieven en varianten. Onderzocht zijn ondermeer doelsgroepstroken 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 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.

4x2-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 hoofdrijbaan, 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 Structuurschema Groene Ruimte;
- Realisatie diverse ontsnipperende maatregelen zoals diverse eco- of amfibietunnels en kleinwildtunnels;
- Grofwildraster daar waar de A12 het Veluws natuurgebied doorsnijdt;
- Voor zover de verkeersveiligheid dit toelaat geen verlichting bij ecologische verbindingzones en geen verlichting in het Cnetraal 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;
- 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 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 verbredingalternatieven;
- 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 verbrede 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 Trajectnota/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 spraken 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 4x2-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 4x2), 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 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 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 ten 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 net 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 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.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos