

INFORMATIE OVER DE STARTNOTITIE A12 EDE - DUITSE GRENS



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat,

Directie Oost-Nederland



September 1997

1 A12 EDE-DUITSE GRENS: REGIONALE VERKEERSADER EN STRATEGISCHE VERBINDING



Algemeen

Voor personenauto's en vrachtverkeer is de A12 één van de belangrijkste oost-westverbindingen van ons land. Regionaal is de A12 de verbinding tussen Ede en de Duitse grens en tussen de woon- en werkgebieden langs deze weg. In de route tussen de Randstad en de Duitse grens is de A12 één van de meest gebruikte achterlandverbindingen voor de 'mainports' Schiphol en Rotterdam.

De economische groei en een toenemende (auto)mobiliteit hebben hun keerzijde. Op de A12

tussen Ede en de Duitse grens staan steeds vaker files. Dit leidt tot vertraging en een toenemende onveiligheid op de weg. Daarnaast wordt de kwaliteit van de leefomgeving in de buurt van de A12 steeds verder aangetast. Ook zijn bedrijven, woningen en recreatiegebieden minder goed te bereiken en zorgen de files voor sluipverkeer op andere wegen. Deze problemen worden de komende tijd erger doordat in het gebied tussen Ede en de Duitse grens tot 2010 veel woningen worden gebouwd en bedrijventerreinen worden ontwikkeld. Meer mensen betekent immers meestal meer verkeer.

INFORMATIEBIJEENKOMSTEN

HST-Oost/Rail 21 en A12

Heeft u vragen over de startnotities 'Verbetering spoorlijn Arnhem-Duitse grens' en 'A12 Ede-Duitse grens' of wilt u meer weten over inspraak op deze startnotities, bezoek dan één van de informatiebijeenkomsten. De informatiemarkt is elke bijeenkomst open van 18.00 tot 22.00 uur. Om 20.00 uur is er op alle bijeenkomsten een centrale presentatie.

Gecombineerde bijeenkomsten over HST-Oost/Rail 21 en de A12 vinden plaats op:

25 september

Arnhem-Oost/Westervoort

Zalencentrum Wieleman

Dorpsstraat 11, Westervoort

(op deze avond wordt ook informatie
gegeven over IVIL*)

6 oktober

Duiven

Stichting Cultureel Centrum

Onderling Genoegen

Kastanjelaan 2, Duiven

(op deze avond wordt ook informatie
gegeven over IVIL*)

7 oktober

Zevenaar

Zalencentrum Staring

Groessenseweg 5, Zevenaar

(op deze avond wordt ook informatie
gegeven over IVIL*)

Bijeenkomsten over de A12 vinden plaats op:

24 september

Arnhem-Noord/Rheden/Rozendaal

Scholengemeenschap 'Presikhaaf'

Middachtensingel 12, Arnhem

8 oktober

Ede/Renkum

Psychiatrisch Ziekenhuis

'De Gelderse Roos'

Sportzaal 'De Brug'

Wolfheze 2, Wolfheze

9 oktober

Didam/Bergh

Zalencentrum 'Het Zwijnshoofd'

Lieve Vrouweplein 4, Didam

(op deze avond wordt ook informatie
gegeven over IVIL*)

* Integrale Verkenning Infrastructuur 'De Liemers'

Overheidsbeleid

Het overheidsbeleid met betrekking tot verkeer en vervoer is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II).

In het SVV noemt het Rijk als doelstellingen voor de toekomst onder meer: een goede doorstroming van het verkeer op de belangrijke verbindingen en het binnen aanvaardbare grenzen houden van de groei van het autoverkeer. Dit laatste betekent dat ook moet worden gekeken, hoe de files op de A12 kunnen worden opgelost zonder dat de capaciteit van de weg sterk wordt uitgebreid. Hierbij kan gedacht worden aan het verbeteren van de alternatieven voor de auto, door extra investeringen in het openbaar vervoer en bijvoorbeeld goederenvervoer per rail en over water in plaats van over de weg. In de zogenaamde verkenningfase, die vooraf is gegaan aan deze Startnotitie, is al het nodige voorwerk verricht naar de effecten van deze maatregelen.

Uit de beschikbare onderzoeken en berekeningen wordt duidelijk dat naast alternatieven voor de auto ingrepen in de A12 noodzakelijk zijn om de gestelde doelen ten aanzien van de doorstroming van het verkeer te halen. De studie waarvoor in de Startnotitie het startschot wordt gegeven, moet antwoord geven op de vraag in welke mate, en hoe dit het best kan gebeuren.

Volgens de regels

Het zoeken naar oplossingen voor de problemen

op de A12 verloopt volgens regels die zijn vastgelegd in de Tracéwet. Meer daarover kunt u lezen onder het kopje '*procedure en planning*'. Daar kunt u ook lezen waar u de Startnotitie kunt inzien en hoe u uw mening kenbaar kunt maken over de inhoud van de Startnotitie. Deze brochure vertelt u in het kort over de 'Startnotitie A12 Ede-Duitse grens'.

De Startnotitie is een belangrijk officieel document waarin achtergrond, doel en uitgangspunten zijn vastgelegd voor een onderzoek naar de toekomst van de A12. In de Startnotitie zijn de problemen nader omschreven en worden de mogelijke oplossingen opgesomd. Ook staat er in op welke effecten tijdens het onderzoek zal worden gelet.

De kernvragen zijn:

- * is er een noodzaak om de capaciteit op de A12 tussen Ede en de Duitse grens te verruimen?
- * als die capaciteitsuitbreiding nodig is, op welke manier?

U bent aan zet

Voordat de zoektocht naar antwoorden op de kernvragen – vast te leggen in een Trajectnota/Milieu Effectrapport – begint, willen de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer u in staat stellen uw mening kenbaar te maken. Het gaat daarbij niet om uw voorkeur voor één van de mogelijke oplossingen, maar om uw suggesties voor nog te onderzoeken oplossingen.

HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE SITUATIE STUDIEGEBIED

Groei verkeer

De sterke groei van de afgelopen 10 jaar zal zich in de toekomst doorzetten.

De groei van woningbouw en werkgelegenheid in het studiegebied, samen met de gunstige economische ontwikkelingen liggen hieraan ten grondslag.

De berekeningen tonen aan, dat op de A12 Ede-Duitse grens het aantal motorvoertuigen tussen 1996 en 2010 toeneemt met circa 30.000 tussen de aansluiting Ede/Wageningen en het knooppunt Grijsoord, en met circa 15.000 motorvoertuigen tussen het knooppunt Grijsoord en het knooppunt Oud-Dijk. Ten oosten van het knooppunt Oud-Dijk bedraagt de toename van het verkeer nog circa 10.000 motorvoertuigen. Dit betekent voor de A12 tussen Ede/Wageningen en de Duitse grens een gemiddelde groei van 30%. De hogere groei van het verkeer tussen de aansluiting Ede/Wageningen en het knooppunt Grijsoord wordt voor een deel veroor-

zaakt door de doortrekking van de A30 naar de A12 ten westen van Ede.

Meer files

Wanneer er geen maatregelen worden getroffen, neemt de kans op files toe.

Dit betekent langere wachttijden voor het verkeer. Dat is slecht voor de bedrijven en de economie. De bereikbaarheid wordt slechter maar ook de leefbaarheid gaat achteruit.

De groei van de problemen leidt niet alleen tot problemen op de A12. Ook de provinciale wegen zijn zwaar belast zowel in de ochtend- als avondspits.

De A12 is één van de belangrijkste ontsluitingswegen voor de gemeenten in het studiegebied. Hierbij gaat het zowel om personen- als goederenvervoer. Verder heeft de A12 een belangrijke functie voor het verkeer binnen het studiegebied. Op deze verbinding wordt samen met de A1 en de A15 het verkeer richting Duitsland afgewikkeld. Als verbinding tussen de Randstad (denk aan de belangrijke economische gebieden zoals de haven van Rotterdam en Schiphol) en Duitsland heeft de A12 de functie van (internationale) achterlandverbinding.

Overzichtskaart Studiegebied





In de studie staat voorop dat de A12 als verbinding voor het economisch belangrijke verkeer goed moet kunnen functioneren; daarnaast moeten nieuwe leefbaarheidsproblemen zo veel mogelijk worden voorkomen en indien mogelijk bestaande worden verminderd. Het streven is het vinden van oplossingen die recht doen aan de doelstellingen van bereikbaarheid en leefbaarheid.

De oplossingen zullen soms meer recht doen aan de ene doelstelling (leefbaarheid), soms meer aan de ander (bereikbaarheid). Ook spelen de kosten een rol.

Over de problemen en mogelijke oplossingen is door direct betrokkenen in een eerder stadium al het nodige gezegd: de verkenningfase.

Verkenningen

Voor het gebied tussen Arnhem en Duitse grens is een tweetal voorbereidende studies uitgevoerd. Het gaat hier om de Integrale Verkenning Infrastructuur voor het gebied De Liemers (IVIL) en de Verkenningnotitie HST-Oost/A12.

In de IVIL-studie is gekeken naar effecten van verschillende projecten die hier een rol spelen. Het gaat dan om de volgende infrastructuurprojecten: A12, doortrekking A15 (hier is inmiddels voorlopig van afgezien), Betuweroute, Noordoostelijke Verbinding en HST-Oost. In december 1996 is een rapport verschenen over de onderlinge (bouwkundige) relaties tussen deze projecten en de effecten ervan. Tezamen met de Startnotitie A12 Ede-Duitse grens is deel twee van de integrale verkenning verschenen. In het tweede deel van de studie is gekeken naar de bereikbaarheid in de Liemers, in relatie tot genoemde projecten.

Bij de verkenning HST-Oost/A12 is gekeken naar de mogelijke problemen die een uitbreiding van de A12 met zich mee kan brengen. Het accent heeft daarbij gelegen op de ruimtelijke inpassing en de gevolgen voor de omgeving wanneer de A12 zou worden verbreed met een extra rijstrook aan beide kanten van de snelweg. Ook is gekeken naar mogelijke andere oplossingsrichtingen. In de verkenning is ook de aanpassing van de (op enige afstand) vrijwel parallel gelegen spoorlijn Utrecht - Duitse grens onderzocht.

Bij deze verkenning is gebruik gemaakt van suggesties van de betrokken gemeenten, belangenorganisaties en burgers.

De commentaren op de onderzoeken tijdens deze informele fase heeft een aantal punten duidelijk gemaakt:

1. Veel mensen vroegen zich af of de uitbreiding van de A12 wel nodig is. Het feit dat deze vraag veelvuldig is gesteld heeft een grote rol gespeeld bij het opstellen van de Startnotitie.

Bij de verkeersprognoses voor het jaar 2010 is uitgegaan van een beter gebruik van de A12 en het

nemen van maatregelen anders dan het verbreden van de weg. Het blijkt dat dit niet probleemoplossend is; de files blijven bestaan. Er worden daarom ook alternatieven ontwikkeld waarbij de A12 wel wordt verbreed.

2. Ook willen velen dat er bij het zoeken naar oplossingen wordt gekeken naar de aanleg in tunnels of een verdiepte ligging.

In de Startnotitie is als uitgangspunt gehanteerd dat eerst gezocht wordt naar oplossingen die aansluiten op het huidige tracé en de huidige hoogteligging van de weg.

3. Er is onrust onder huiseigenaren en ondernemers: is hun huis of bedrijf bij verkoop minder waard als gevolg van deze plannen?

Het rijk erkent deze problemen maar heeft nu nog geen andere oplossing dan het zo snel en zorgvuldig

mogelijk laten verlopen van de studie. Hierdoor wordt de periode van onzekerheid zo kort mogelijk gehouden.

4. Verder is in veel reacties aandacht gevraagd voor de leefbaarheid en instandhouding van het milieu. Aan de bescherming van het milieu wordt uitgebreid aandacht besteed.

In de studie wordt rekening gehouden met de resultaten uit de verkenningfase. De mogelijke oplossingen worden op hun effecten onderzocht. In het milieueffect-rapport (MER) dat onderdeel uitmaakt van de Trajectstudie worden de gevolgen voor het milieu beschreven.

Uiteindelijk zullen de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op basis van de studieresultaten een keuze maken waarna de gekozen oplossing verder zal worden uitgewerkt.

Er zijn 7 hoofdalternatieven. Bij twee is geen sprake van verbreding van de A12. Bij 4 varieert de extra breedte terwijl het Meest Milieuvriendelijk Alternatief wordt ontwikkeld zodra de belangrijkste effecten van de andere alternatieven bekend zijn.

DE ALTERNATIEVEN

4

1. Nulalternatief

Dit betekent dat de A12 niet wordt verbreed. Het aantal rijstroken blijft ongewijzigd. Wel verbetert de doorstroming van het verkeer door een aantal maatregelen waardoor de capaciteit van de A12 beter kan worden benut. Een inhaalverbod voor vrachtwagens en verkeerssignalering bij files die aangeeft dat de snelheid moet worden aangepast zijn hiervan twee voorbeelden. Ook wordt het openbaar vervoer in de regio verbeterd.

Het nulalternatief biedt geen oplossing voor alle problemen op de A12. Het is vooral een ijkpunt voor andere alternatieven. Het wordt daarom ook wel het referentiealternatief genoemd.

2. Nulplusalternatief

Het woord zegt het al. Dit is het nulalternatief plus enkele extra maatregelen. In dit alternatief wordt er aan de weg niet veel veranderd. Een pakket van maatregelen moet ervoor zorgen dat hoeveelheid verkeer op de A12 zodanig afneemt dat de bereikbaarheid weer voldoende wordt. Voorwaarde is dat het economisch belangrijke verkeer goed kan doorstromen.

Het gaat om maatregelen zoals vergaande toeritdosing, het mogelijk beperken van aansluitingen en de toepassing van tolheffing.

3. Minimale generieke verbreding (VBGEN-min)

Uitgangspunt is een zodanige beperkte toegang van het autoverkeer tot de A12 dat slechts op een gering aantal wegvakken een verbreding met maximaal 1 rijstrook per richting nodig is.

4. Maximale generieke verbreding (VBGEN-max)

Bij deze oplossing wordt alle verkeer dat van de A12 gebruik wenst te maken daarop toegelaten. Dit leidt natuurlijk tot verbreding op meer wegvakken en wellicht moeten ook meer rijstroken worden toegevoegd.

5. Minimale verbreding met op een aantal wegvakken hoofd- en parallelbanen (VBHP-min)

Uitgangspunt is ook hier een extra beperkte toegang van het autoverkeer tot de A12. Door de aanleg van parallelbanen kan de hoeveelheid verkeer daarop geregeld worden zonder de hoofdbanen direct te beïnvloeden. Dit betekent in praktijk dat in elke richting twee aparte/gescheiden rijbanen worden aangebracht. De binnenste rijbaan is dan bestemd voor het doorgaande, economisch belangrijke verkeer.

Vooraf het lokale en regionale verkeer is aangewezen op de parallelbanen waarop wel filevorming zal worden geaccepteerd.

6. Maximale verbreding met op een aantal wegvakken hoofd- en parallelbanen (VBHP-max)

Alle verkeer dat van de A12 gebruik wenst te maken wordt daarop toegelaten. Door de aanleg van parallelbanen is eveneens een goede doorstroming op de hoofdbanen mogelijk. Er kan een scheiding aangebracht worden tussen het economisch belangrijke verkeer en regionaal en lokaal verkeer. De filekans op de parallelbanen kan hoger zijn dan op de hoofdbaan.

7. Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Voorop staat dat dit alternatief de problemen op de A12 moet oplossen. Maar tegelijkertijd moet dit alternatief een voor het milieu zo gunstig mogelijke oplossing bieden. Dit alternatief moet het milieu het best beschermen.

In elk verbredingsalternatief zal worden gekeken naar de mogelijkheden van speciale doegroepstroken (carpoolers, vrachtauto's) en wisselstroken. Ook zal worden nagegaan wat de effecten zijn wanneer voor de toegang tot de A12 betaald moet worden.



DE BETEKENIS VAN DE ALTERNATIEVEN PER WEGVAK

In de onderstaande afbeelding is per wegvak het huidige aantal rijstroken weergegeven. Binnen de 4 verbredingsalternatieven voor de A12 worden per wegvak bepaalde varianten onderzocht. Bij het nul- en nulplusalternatief blijft het huidige aantal rijstroken gehandhaafd.



De alternatieven leiden tot een verschillend aantal rijstroken per wegvak. Daarbij is het soms ook van belang wat er op het aangrenzende wegvak nodig is. In de tabel is per wegvak aangegeven hoeveel rijstroken er waarschijnlijk nodig zullen zijn.

Wegvak	VBGEN-min	VBGEB-max	VBHP-min	VBHP-max
	aantal rijstroken	aantal rijstroken	aantal rijstroken	aantal rijstroken
Ede–Oosterbeek	2x3	2x3 à 2x4	2x3	4x2
Oosterbeek–Grijsoord	2x3	2x3 à 2x4	2x3	4x2
Grijsoord–Waterberg	(huidig)	2x4	(huidig)	2x4
Waterberg–Velperbroek	2x3	2x3 à 2x4	2x3 à 4x2	4x2
Velperbroek–Westervoort	huidig	huidig	4x2	4x2 ¹
Westervoort–Duiven	(huidig)	2x4	4x2	4x2
Duiven–Zevenaar	2x2 à 2x3	2x4	2x3	2x4
Zevenaar–Oud-Dijk	2x2 à 2x3	2x3	2x2 à 2x3	2x3
Oud-Dijk–Duitse grens	(huidig)	(huidig)	(huidig)	(huidig)

1) Indien geen voldoende evenwichtige verdeling van het verkeer over de hoofd- en parallelbanen mogelijk is kan een derde rijstrook voor de parallelbanen noodzakelijk zijn.

Belangrijk is dat de alternatieven naar aanleiding van uw suggesties kunnen worden uitgebreid, aangepast of geschrapt. Iedere reactie wordt bekeken voordat de Tracéstudie begint.

TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

6

De alternatieven hebben effecten op verkeer en vervoer, economie, wonen en werken, milieu en leefomgeving (waaronder geluid, sociale aspecten, bodem en water, lucht en veiligheid), recreatie, landbouw, natuur en landschap, cultuurhistorie, kosten en bouwtijd.

Inzicht in deze effecten is nodig om een goede vergelijking tussen de alternatieven te kunnen maken. Daarnaast wordt gekeken naar mogelijke effectbeperkende en compenserende maatregelen. Voorbeelden daarvan zijn een geluidsscherm en een eoduct: een 'viaduct' voor dieren.

In de tracé-mer-procedure voor de A12 Ede-Duitse grens is een goede afstemming met onder andere de studie naar de verbetering van de spoorlijn Arnhem-Duitse grens (HST-Oost/Rail 21) gewenst. Meer specifiek is afstemming nodig wanneer ingrepen in spoor en weg elkaars effecten versterken. Dit kan bijvoorbeeld aan de orde zijn bij geluidhinder.

Dergelijke opgetelde effecten zullen, daar waar ze optreden, tezamen inzichtelijk worden gemaakt.



PROCEDURE EN PLANNING

De formele procedure voor de studie naar de A12 start volgens de Tracéwet met het uitbrengen van de Startnotitie. Dit is bedoeld om belangstellenden en betrokkenen hun mening te laten geven over de opzet van de studie.

Er zijn drie fasen in het besluitvormingsproces, die elk een inspraakmogelijkheid kennen voor het publiek:

1. Eerst wordt de Startnotitie gepubliceerd;
2. vervolgens wordt de Trajectnota/MER gemaakt;
3. daarna volgt het Ontwerp-Tracébesluit.

Uiteindelijk neemt de regering een Tracébesluit. De gekozen oplossing is dan tot in de details uitgewerkt. Tegen het Tracébesluit is beroep mogelijk bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Als alle procedures achter de rug zijn kan met de uitvoering worden begonnen.

De Tracéstudie/m.e.r die straks begint, zal tegelijk plaatsvinden met de studie naar de verbetering van het spoor tussen Arnhem en de Duitse grens (HST-Oost/Rail 21).

Een overzicht van het besluitvormingsproces en de geplande tijdsperiode, vindt u hieronder

Startnotitie inzien

Als u meer wilt weten over de Startnotitie A12 Ede-Duitse grens kunt u deze van 17 september tot en met 17 oktober inzien in de gemeentehuizen en openbare bibliotheken van de gemeenten in het studiegebied, het provinciehuis van Gelderland in Arnhem, het kantoor van Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland in Arnhem en de bibliotheken van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in Den Haag.

Informatiebijeenkomsten

Om belangstellenden en betrokkenen zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Startnotitie, wordt een aantal informatiebijeenkomsten gehouden. Op enkele bijeenkomsten over deze Startnotitie komen ook de verbetering van de spoorlijn Arnhem-Duitse grens en de Integrale Verkenning van de Infrastructuur in de Liemers aan de orde. De informatiebijeenkomsten worden via de regionale en lokale kranten aangekondigd.

Inspraakreactie

U kunt naar aanleiding van de Startnotitie een inspraakreactie indienen. Daarbij gaat het nog niet over de vraag welk besluit moet worden genomen. Het gaat nu om de juistheid en volledigheid van de studie-opzet om later een verantwoord besluit te kunnen nemen.

Stap	Activiteit	planning
Startnotitie	Publicatie Startnotitie	1997
	Voorlichting en inspraak	1997
	Vaststellen Richtlijnen inhoud milie-effectrapport (MER)	1997
	Opstellen Trajectnota/MER	1998/1999
Trajectnota/MER	Publicatie Trajectnota/MER	1999
	Voorlichting en inspraak	2000
	Advies over Trajectnota/MER door officiële instanties	1999
Tracébesluit	Ontwerp-Tracébesluit	2000
	Voorlichting en inspraak	2000
	Advies over Ontwerp-Tracébesluit door officiële instanties	2000
	Beroepsprocedure	2000
Uitvoering en evaluatie	Aanpassen bestemmingsplannen	2000-2001
	Planuitwerking, grondverwerving, aanvragen vergunningen, aanleg	2000-2005
	Evaluatie milieugevolgen	2000 en later

Een bruikbare reactie geeft suggesties voor wat er volgens u eveneens onderzocht moet worden in de

Tracéstudie/m.e.r. Wanneer u wilt inspreken op beide Startnotities (weg en spoor), kunt u volstaan met één reactie. In het verdere verloop van de procedure willen de ministers ervoor zorgen dat u de projecten in samenhang kunt beschouwen.

Reactietermijn

Uw schriftelijke inspraakreactie op de 'Startnotitie A12 Ede- Duitse grens' kunt u vóór 17 oktober zenden aan:

Inspraakpunt HST-Oost/A12

Kneuterdijk 6

2514 EN DEN HAAG

Voor meer informatie over de Startnotitie kunt u gratis bellen met het centrale informatienummer voor de HST-Oost en A12: **0800-478 62 12**

Op dit telefoonnummer kunt u ook kosteloos een exemplaar van de Startnotitie aanvragen.

