

Toetsingsadvies  
over het milieu-effectrapport  
Corridorstudie Amsterdam – Utrecht

17 mei 1994

300-141

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

**Toetsingsadvies**

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport  
Corridorstudie Amsterdam – Utrecht / [Commissie voor de  
milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de  
milieu-effectrapportage  
ISBN 90-5237-627-1  
Trefw.: milieu-effectrapportage; Amsterdam – Utrecht /  
forensisme; Amsterdam – Utrecht.



commissie voor de milieu-effectrapportage

aan de Minister van Verkeer en Waterstaat  
d.t.v. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat/  
Directoraat-Generaal Vervoer  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
HW/IWO 163471

uw brief  
d.d. 1 december 1993

ons kenmerk  
U358-94/Od/mp/300-142

onderwerp  
Toetsingsadvies over de corridornota/-  
MER Amsterdam – Utrecht

doorkiesnr.  
030 - 347622

Utrecht,  
17 mei 1994

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de corridor Amsterdam – Utrecht.

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie heeft grote waardering voor het hoge informatiegehalte, de heldere opzet en de goede presentatie. Drie onderwerpen vragen bijzondere aandacht.

⊙ **Corridoraanpak komt niet uit de verf**

De corridoraanpak blijkt op problemen te stuiten bij de praktische uitwerking. Om te voorkomen, dat deze aanpak daardoor bij andere projecten minder aandacht krijgt, is het van belang om na te gaan, wat die problemen zijn.

In de hoofdnota wordt aangegeven, wat een corridoraanpak inhoudt:

*"een bundel van hoofdinfrastructurele voorzieningen met een nationale en/of internationale functie, waarin voor de afwikkeling van verkeers- en vervoerstromen (personen, goederen) overhevelingsmogelijkheden bestaan tussen verschillende vervoermodaliteiten (weg, spoor en water)."*

De corridorbenadering zou een krachtig instrument kunnen vormen om het begrip mobiliteitsgeleiding op projectniveau uit te werken en zo bij te dragen aan duurzame verkeers- en vervoeroplossingen.

Het MER geeft aan, dat de overheveling van verkeer en vervoer binnen de corridor moeilijk stuurbaar is, en dat de methode van integrale benadering van transport binnen de corridor niet goed is geslaagd.

De Commissie denkt, dat die situatie onder andere is ontstaan omdat

- het SVV2 de automobilitéitsgroei in de corridor via een landelijk streefcijfer voor de toename van de automobilitéit verankert;
- er binnen deze corridor nauwelijks maatregelen kunnen worden genomen om het gebruik van het Amsterdam-Rijnkanaal te bevorderen;
- het besluit tot spoorverdubbeling op dit traject al is genomen<sup>1</sup>].

De Commissie beveelt u aan om, los van de besluitvorming in déze m.e.r.-procedure, de initiatiefnemers te vragen een analyse te maken van de obstakels die zij hebben gevonden bij de corridor-aanpak. Die analyse kan dan worden betrokken in de voorbereidingen voor toekomstige m.e.r.-procedures over infrastructurele projecten; met name waar overheveling van verkeer en vervoer naar andere infrastructurele elementen wordt beoogd om gecombineerde bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen te verwezenlijken.

⊗ **Geen der alternatieven voldoet aan landelijk beleid**

Uit de effectvoorspellingen is af te leiden, dat het binnen de corridor niet mogelijk is om (met de beschouwde alternatieven) zowel aan de bereikbaarheidsdoelstellingen áls aan de leefbaarheidsdoelstellingen van het landelijk beleid [SVV2 en NMP(2)] te voldoen, zelfs niet indien extra maatregelen op regionaal niveau worden getroffen. Dit veroorzaakt een probleem bij toetsing van de alternatieve oplossingen aan 'het' landelijk beleid.

Voor zover het MER/corridornota een invulling is van het landelijk beleid op regionaal (corridor-)niveau zou de Commissie de onmogelijkheid om binnen dit project de landelijke leefbaarheidsdoelstellingen en de landelijke bereikbaarheidsdoelstellingen met elkaar te verzoenen als een signaal bij toekomstige herziening en uitwerking van dit beleidskader onder uw aandacht willen brengen.

⊗ **Noodzaak van het voornemen is niet te toetsen**

Als het gaat om de noodzaak om de capaciteit van de infrastructuur in de corridor te vergroten is de motivering in het MER tweeledig.

Eenzijds wordt gesteld, dat de verkeerstoename voor het *economisch leven* noodzakelijk is; met de groei prognoses van de inwoneraantallen van beide steden worden de cijfers voor de verkeerstoename verder aannemelijk gemaakt. Daarbij wordt voor de ruimtelijke ontwikkeling nauw aangesloten bij het landelijk beleid (Vinex) en de daarop gebaseerde nota's, en wordt voor de economische ontwikkelingen uitgegaan van (de wenselijkheid van) economische groei; terecht wordt in de nabeschouwing van het economisch deelrapport gewezen op de grote onzekerheden in economische prognoses.

Een fundamentele beschouwing, in hoeverre het mogelijk is om economische doelstellingen te realiseren zónder aanzienlijke toename van de mobiliteit, is echter niet gegeven. Zo'n beschouwing zou echter het niveau van de corridorstudie overstijgen en zou veeleer thuishoren in een m.e.r. op landelijk strategisch niveau.

---

<sup>1</sup> Bij aanvang van de m.e.r.-procedure van deze corridorstudie was het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2) nog niet vastgesteld. Het SVV2 legt integrale uitvoering van Rail-21 vast, waardoor de spoorverdubbeling op het traject Amsterdam – Utrecht (in tegenstelling tot uitbreiding van de wegcapaciteit) niet meer ter discussie staat in de m.e.r.-procedure.

Als tweede argument voor de verkeerstoename grijpt het MER terug op het *landelijk beleid*, dat onder andere een automobilitétsgroei van 35% (tussen 1986 en 2010) en een congestiekans van 2% als uitgangspunten heeft. Dit beleid is tot stand gekomen met toepassing van de PKB-procedure, maar zónder toepassing van m.e.r.

Ook voor zover het MER/corridornota een zelfstandige onderbouwing bevat – dat wil zeggen niet teruggrijpt op het landelijk beleid – van de noodzaak voor infrastructurele capaciteitsuitbreiding in de corridor, heeft de Commissie hiervan geen beoordeling gegeven; een diepgaander beschouwing over deze noodzaak zou een fundamentele studie vereisen, die niet als onderdeel van een corridorstudie kan worden verwacht. Duidelijk is, dat een consistent toetsingskader voor besluiten op zo'n strategisch niveau ontbreekt, waardoor de initiatiefnemers zich bij deze corridorstudie/m.e.r. voor een onvervulbare opgave zagen geplaatst, toen zij trachtten een strategische onderbouwing van de noodzaak van het voornemen te geven.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,



dr. J.T. de Smidt,  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.,  
corridorstudie Amsterdam – Utrecht.

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport  
Corridorstudie Amsterdam – Utrecht

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieu-effectrapport over  
de Corridorstudie Amsterdam – Utrecht,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-  
effectrapportage; namens deze,

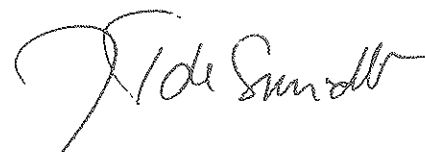
de werkgroep m.e.r. Corridorstudie Amsterdam – Utrecht

de secretaris



drs. M. Odijk

de voorzitter



dr. J.T. de Smidt

Utrecht, 17 mei 1994

## INHOUDSOPGAVE

	<b>Pagina</b>
1. Inleiding	1
2. Hoofdoordeel over het MER	1
3. Aanbevelingen bij verdere besluitvorming	2
3.1 Inleiding	2
3.2 Corridor als geheel	2
3.2.1 Ontsnippering	2
3.2.2 Fasering	3
3.2.3 Gesommeerde effecten voor de drie verbindingen	3
3.2.4 Relatie met andere plannen	4
3.3 Treinverkeer	5
3.4 Scheepvaartverkeer	6
3.5 Wegverkeer	7

### Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 1 december 1993 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Openbare kennisgeving van de toetsingsprocedure, Staatscourant nr. 218 d.d. 12 november 1994
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

## 1. INLEIDING

Ten behoeve van de besluitvorming over de tracering van de spoorverdubbeling tussen Amsterdam en Utrecht en van de zogeheten Utrechtboog, en ten behoeve van een tracébesluit over de rijksweg tussen deze beide steden wordt een procedure doorlopen van milieu-effectrapportage (m.e.r.). De Minister van Verkeer en Waterstaat is hierbij bevoegd gezag; initiatiefnemers zijn de n.v. Nederlandse Spoorwegen en de directies Noord-Holland en Utrecht van Rijkswaterstaat.

De procedure is gestart in 1990 met de bekendmaking van de startnotitie. In 1991 heeft de minister richtlijnen vastgesteld voor een milieu-effectrapport (MER). De corridorstudie/MER is op 12 november 1993 bekendgemaakt<sup>1</sup>].

Dit is het advies van de Commissie voor de m.e.r. over het MER. De Commissie is op 24 november 1993 in de gelegenheid gesteld het MER te toetsen<sup>2</sup>]. Het toetsingsadvies is opgesteld door vrijwel dezelfde werkgroep van de Commissie voor de m.e.r., die het bevoegd gezag eerder over de richtlijnen voor het MER heeft geadviseerd<sup>3</sup>]. De werkgroep treedt op namens de Commissie en wordt in de rest van dit advies ook aangeduid als 'de Commissie'. Het is de taak van de Commissie om het MER te toetsen op:

- de richtlijnen;
- de wettelijke vereisten voor een MER<sup>4</sup>];
- eventuele onjuistheden in het MER.

Voor meer informatie over het project en de procedure wordt verwezen naar de bijlagen.

Conform artikel 7.26 van de Wet milieubeheer heeft de Commissie bij dit advies de via het bevoegd gezag ontvangen opmerkingen over het MER in beschouwing genomen<sup>5</sup>].

Op 25 april 1994 vond een bespreking plaats van het concept van dit toetsingsadvies. In onderling overleg tussen het bevoegd gezag en de Commissie werd geconcludeerd, dat de Commissie extra tijd nodig had voor de afronding van haar advies. Hiertoe is een maximale termijn van een maand vastgesteld.

## 2. HOOFDOPORDEEL OVER HET MER

Binnen het kader van het SVV2 biedt het MER voldoende informatie om de milieubelangen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over de tracés voor de spoorlijn en de rijksweg. Wellicht blijkt, dat voor de Utrechtboog nog nadere informatie wenselijk is (zie § 3.3).

Het MER bevat een grote hoeveelheid informatie en laat zich makkelijk lezen.

---

1 Zie bijlage 1 bij dit advies.  
2 Zie bijlage 2 bij dit advies.  
3 Zie bijlage 3 bij dit advies.  
4 Zie Wet milieubeheer, artikel 7.10, lid 1.  
5 Zie bijlage 4 bij dit advies.



### **3. AANBEVELINGEN BIJ VERDERE BESLUITVORMING**

#### **3.1 Inleiding**

Dit hoofdstuk bevat aandachtspunten bij de tracékeuzen en de uitwerking van daarvan in bestektekeningen, bij de vervolgbesluiten (onder andere bij grondverwerving) en uitvoeringsmaatregelen.

Daarnaast bevat dit hoofdstuk opmerkingen die van belang kunnen zijn voor toekomstige milieu-effectrapportages.

#### **3.2 Corridor als geheel**

##### **3.2.1 Ontsnippering**

In het EVVV<sup>6]</sup> bestaat het voornemen om de barrièrewerking die de drie vervoerassen veroorzaken, (lokaal) te mitigeren via drie ecologische verbindingzones. Binnen de besluitvorming over de infrastructuur in de corridor bestaat die mogelijkheid, als wordt overgegaan tot uitbreiding van de weginfrastructuur. In het MER wordt daarnaast voorgesteld om het beheer van de wegbermen af te stemmen op verplaatsingen van planten (via zaden) en dieren langs de transportassen. Wat dit betreft kan de corridorstudie als voorbeeld dienen van een ontsnipperingsproject<sup>7]</sup>.

Uitvoering van het EVVV hangt echter af van meerdere instanties.

Het Structuurschema Groene Ruimte (SGR)<sup>8]</sup> geeft de functie van ecologische verbindingzones in het algemeen aan en heeft de betreffende drie zones indicatief opgenomen in een kaart<sup>9]</sup>.

■ Op basis van het ontsnipperingsvoornemen in het SVV2 en de indicatieve status in het SGR is het logisch dat zij in de besluitvorming zullen worden betrokken.

Overigens is opmerkelijk, dat het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) slechts een beperkte uitvoering van de ecologische verbindingzones bevat. Dit leidt ertoe, dat bij de besluitvorming een op milieuhygiënische gronden geformuleerd mma zal moeten worden afgewogen tegen een op landschapsecologische gronden milieuvriendelijk alternatief.

---

6 EVVV = ecologische verbinding Veengebieden – Vechtplassen.

7 SVV2, luik 1, spoor 5: voorkomen en terugdringen van versnippering.

8 Kabinetsstandpunt, juni 1993.

9 PKB kaart 7.

### 3.2.2 Fasering

De realisatie van de spoorverdubbeling (en de aanleg van de Utrechtboog)<sup>10]</sup> loopt niet parallel aan de realisatie van de plannen voor de rijksweg. Hierdoor treedt er een zekere fasering<sup>11]</sup> op.

- De Commissie beveelt aan om
  - in de periode tot aan de ingebruikneming van de complete nieuwe infrastructuur volgens het te nemen besluit, de veranderingen in de (verdeling van de) mobiliteit te 'monitoren'<sup>12]</sup><sup>13]</sup>;
  - bij de planning van de verdere uitwerking en uitvoering van het tracébesluit over de rijksweg rekening te houden met mogelijkheden om in een laat stadium de werkzaamheden en maatregelen aan te passen op grond van de resultaten van deze monitoring.

Zo kan tijdens de uitwerking van de plannen beter worden ingespeeld op die mobiliteitsontwikkeling. Tevens kan nadere studie worden verricht naar de mogelijkheden om via gerichte verkeerstechnische maatregelen, zoals doelgroepenstroken en matrixborden voor snelheidsbeperking, het gebruik van de A2 te optimaliseren. Het MER gaat hier slechts beknopt op in.

### 3.2.3 Gesommeerde effecten voor de drie verbindingen

De corridoraanpak (waarbij als een van de doelstellingen gold om de mogelijkheden voor overheveling naar milieuvriendelijker vervoerwijzen te zoeken) blijkt op grond van deze nota/MER minder geslaagd dan destijds de ambities waren: de mogelijkheden voor overheveling blijken (binnen het gegeven beleidskader) zeer beperkt<sup>14]</sup>. Ook als het gaat om de milieu-effecten ontbreekt een integrale aanpak. Ten minste over de milieu-aspecten geluidhinder en risico zou een 'corridoraanpak' er naar het oordeel van de Commissie toe geleid moeten hebben, dat (per milieu-aspect) voor elk alternatief de effecten over de drie vervoerwijzen (ook) gesommeerd zouden zijn gepresenteerd.

- Bij de uitwerking van de plannen verdient het aanbeveling om te berekenen, wat de – over de drie verbindingen – gesommeerde geluidhinder en de gesommeerde risico's zijn.

---

10 Het SVV2 kent aan het plan om de spoorwegverbindingen tussen Muiderpoort en Breukelen en tussen Breukelen en Utrecht uit te breiden met twee extra sporen, bij Breukelen een vrije kruising te maken en in Utrecht CS de perroncapaciteit uit te breiden een a-status toe; op blz. 137 wordt toegelicht, dat de noodzaak van deze projecten niet ter discussie staat voor het rijk.

11 Zie ook onder andere reacties 3, 15, 25, 30, 86, 93, 101 en 166 (bijlage 4).

12 De monitoring in de fase, waarin nog niet alle infrastructurele aanpassingen zijn gerealiseerd, kan worden beschouwd als deel van het evaluatie-onderzoek ingevolge § 7.7 van de Wm.

13 Zie ook reacties 3, 15, 25, 30, 93, 101 en 166 (bijlage 4).

14 Zie ook reacties 96 en 136 (bijlage 4).

Terwijl en nadat het MER werd opgesteld, zijn verscheidene beleidsvoornemens ontwikkeld, die een relatie hebben met de onderwerpen in het MER. De aansluiting tussen het MER en deze voornemens is daarom niet altijd duidelijk.

■ De Commissie adviseert om in het besluit dat wordt genomen over het initiatief, dat in de corridorstudie/MER is beschreven, duidelijkheid te geven over de relatie met ten minste:

- (de ontwikkeling van) het Integraal Beleidsplan voor het Amsterdam-Rijnkanaal.  
Dit beleidsplan biedt in principe tevens de mogelijkheid om het transport over het kanaal in zijn geheel te beschouwen, terwijl de corridorstudie/het MER zich heeft beperkt tot een klein stuk van het kanaal. Hierdoor biedt het beleidsplan de mogelijkheid om in het kader van de achterlandfunctie een aantal maatregelen (en effecten) te beschouwen, die in het MER, door de gestelde beperkingen, niet aan de orde zijn gekomen;
- de meest recente plannen van het Regionaal Overleg Agglomeratie Amsterdam en van het Regionaal Beraad Utrecht ten aanzien van verkeer en vervoer, en van woningbouw (Vinex-akkoord). Aspecten die hierbij aan de orde zouden moeten komen, zijn de (schijnbare of werkelijke) tegenstrijdigheden tussen deze plannen enerzijds en de corridorstudie anderzijds, vooral ten aanzien van flankerend beleid en verkeerstechnische maatregelen, en de aansluitingen met het onderliggend wegennet en ontsluiting van de nieuwe woonwijken;
- het actieplan Blauwe Netwerk; daarbij gaat het vooral om de status van dit actieplan en de mate waarin uitvoering van het initiatief van de corridorstudie (de uitvoering van) het actieplan zal beïnvloeden;
- de uitvoering van het Beleidsplan Natuur en Landschap Utrecht. Het gaat hierbij vooral om de status van de ecologische verbindingszones;
- de plannen voor een Randstadspoor. Bij het besluit over de corridor-initiatieven zal duidelijk moeten zijn, in hoeverre dit overeenstemt of conflicteert met de Randstadspoor-plannen;
- de (meest recente) stand van zaken rond het Utrecht City Plan. Het gaat hierbij vooral om de afstemming van flankerend beleid (onder andere parkeergelegenheid) en verkeersprognoses.

### 3.3 Treinverkeer

Het MER geeft aan, dat over de tracering van de Utrechtboog nog onderzoek plaatsvindt naar de technische haalbaarheid van een kortere boogstraal, waardoor het invloedsgebied van de spoorverbinding wordt verkleind.

■ De Commissie gaat ervan uit, dat de milieu-effecten van de Utrechtboog, die in het MER worden voorspeld, mogen worden beschouwd als 'worst case' voorspellingen<sup>15</sup>. Ook gaat zij ervan uit, dat de besluitvorming pas zal worden afgerond, wanneer het onderzoek naar de kortere Utrechtboog zal zijn afgerond. Indien dit onderzoek ertoe leidt dat in de besluitvorming een alternatief wordt overwogen, dat niet in het MER is beschreven, dan zal het MER aangevuld moeten worden<sup>16</sup>. Bij de vraag, in hoeverre sprake is van een nieuw alternatief (dat wil zeggen van aanmerkelijke wijziging van het voornemen) kunnen de criteria van de Tracéwet worden gebruikt.

Het MER maakt niet duidelijk, hoe de energievoorziening voor de elektrische tractie voor de nieuw aan te leggen sporen zal geschieden. De verdubbeling van het treinverkeer samen met de snelheidsverhoging zal zeker een belangrijke uitbreiding van het voedingssysteem vereisen<sup>17</sup>.

■ Bij de uitwerking van de plannen zouden de ruimtelijke consequenties van uitbreiding van het voedingssysteem (eventueel bijkomende onderstations; eventueel uitbreiding van hoogspanningsvoorzieningen) aan de orde moeten komen.

Het MER geeft aan, dat het in de bedoeling ligt de bestaande spoorverbindingen zo veel mogelijk te gebruiken voor de langzamer diensten uit de dienstregeling – waarbij in de toekomst een drietreinensysteem zal worden aangehouden. In het MER ontbreekt een beschouwing over de voordelen (onder andere uitwisselbaarheid van sporen) en nadelen (onder andere kosten, problemen bij ruimtelijke inpassing) van de bouw van perrons langs die sporen, waar de snelle treinen volgens de dienstregeling niet stoppen<sup>18</sup>.

■ De Commissie adviseert om ten behoeve van verdere besluitvorming alsnog zo'n beschouwing op te stellen.

Uit de inspraakreacties en adviezen<sup>19</sup> is duidelijk, dat er bezorgdheid bestaat over de geluid- en trillinghinder van vooral spoor- en wegverkeer<sup>20</sup>. Het MER spreekt (terecht) de hoop uit dat het NS-treinmaterieel in de loop der jaren stiller zal worden. Niettemin is bij de berekeningen uitgegaan van het gelijkblijven van de gemiddelde geluidemissie van het materieel. De totale geluidemissie kan echter zelfs toenemen door de toelating van veel ongunstiger (bijvoorbeeld ver-

15 Kaart IS10.

16 Wm artikel 7.27, lid 2: "*Het bevoegd gezag neemt een zodanig besluit [= een besluit, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport moet worden gemaakt] evenmin, indien de gegevens die in het milieu-effectrapport zijn opgenomen, redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd in verband met aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden waarvan bij het maken van het milieu-effectrapport is uitgegaan.*"

17 Hierbij is in principe een overgang naar een ander voedingssysteem (25 kV/50 Hz, 15 kV/16½Hz) te overwegen. De Commissie gaat ervan uit, dat de uitbreiding zal plaatsvinden binnen hetzelfde voedingssysteem. Mocht het de bedoeling zijn om om te schakelen naar een ander voedingssysteem, dan zal moeten worden gezien, welke consequenties dat met zich meebrengt voor deze m.e.r.-procedure en de daarop volgende besluitvorming.

18 Zie ook reactie 3 (bijlage 4).

19 Onder andere inspraakreacties 1, 3, 17, 18, 20, 23, 28, 42, 43, 51, 55, 68, 72, 84, 86, 88, 94, 95, 101, 103, 120, 129, 132, 135, 143, 145, 148, 150, 159, 161, 164 en 176 (bijlage 4).

20 SVV2, luik 1, spoor 3: terugdringing van de geluidhinder.

ouderd, Oosteuropes) materieel op de Nederlandse railverbindingen voor goedertransport.

■ De Commissie beveelt aan om de mogelijkheden te bezien om op middellange termijn via certificering van treinstellen de geluid- en trillinghinder bij de bron terug te dringen.

### 3.4 Scheepvaartverkeer

Uit vele inspraakreacties blijkt ongerustheid over de doorvaarthoogte van de voorgestelde vaste bruggen<sup>21</sup>].

■ Dit vraagt om een nadere uitwerking van deze doorvaarthoogten in de verdere uitwerking van de plannen. De Commissie gaat ervan uit, dat er voldoende informatie beschikbaar is voor besluitvorming. Alleen indien hierbij alternatieven aan de orde zouden komen die aanmerkelijk afwijken van de in het MER beschreven alternatieven, zou aanvulling op het MER moeten worden overwogen<sup>22</sup>].

Het MER noemt als (mogelijke) effectbeperkende maatregel voor het scheepvaartverkeer snelheidsbeperking<sup>23</sup>]. Het is echter niet a priori duidelijk, dat eventuele verlaging van de snelheid van het scheepvaartverkeer zal leiden tot verlaging van de geluidbelasting langs het Amsterdam-Rijnkanaal.

■ Nader onderzoek naar de relatie tussen de snelheid van scheepvaartverkeer, de geluidemissie van dit verkeer en de hinder die omwonenden erdoor ondervinden, is daarom zinvol. Dit onderzoek zou overigens een bredere betekenis hebben dan alleen voor de corridor Amsterdam – Utrecht.

Voor de berekening van de geluideffecten van het scheepvaartverkeer is een dosis-effectrelatie gebruikt voor treinverkeer. Het MER bevat geen motivering om deze dosis-effectrelatie te gebruiken.

■ Daarom is van belang, dat bij de evaluatie zal worden nagegaan, in hoeverre de optredende geluidbelasting de voorspellingen – óf de normen! – overschrijdt, waardoor bij toekomstige m.e.r.-procedures, waarbij geluidhinder door scheepvaartverkeer een rol speelt, meer informatie beschikbaar zal zijn.

---

21 Zie reacties 3, 5, 9, 17, 19, 27, 31, 88, 109, 131, 133, 134, 144, 164, 169, 174 en 176 (bijlage 4).

22 Zie voor criteria voor een aanvulling de opmerkingen in § 3.3 van dit advies.

23 Deelnota Milieu, natuur en landschap in de corridor Amsterdam – Utrecht, § 3.6.4, laatste opmerking.

Het MER stelt de verbindingen in noord-zuidrichting centraal. De consequenties voor het oost-west-verkeer worden als onderdeel van de verkeerskundige gevolgen aangegeven. Uit vele reacties blijkt, dat omwonenden vooral zorgen hebben over de bereikbaarheid in oost-westrichting.

■ Ten aanzien van de *autoverbindingen* in oost-westrichting gaat de Commissie ervan uit, dat de plannen uit de corridorstudie zullen worden uitgewerkt in overleg met de beheerders van andere wegen in de corridor, en dat lokale knelpunten kunnen worden opgelost.

■ Ten aanzien van het *fietsverkeer* en voetgangers in oost-westrichting beveelt de Commissie aan om bij de verdere uitwerking ervan uit, dat het – ook in aansluiting op het landelijk beleid<sup>24</sup>] – in de bedoeling ligt om in de corridor de bereikbaarheid voor deze groepen verkeersdeelnemers ten minste op het bestaande niveau te houden. Zij beveelt aan bij de verdere uitwerking van de tracékeuze en bij de presentatie van die uitwerking hier explicieter aandacht aan te besteden.

Daarbij past ook aandacht voor het *pontveer* tussen Nieuwer-ter-Aa en Breukelen. Uit het MER komt naar voren, dat de veiligheid op het Amsterdam-Rijnkanaal aanleiding geeft tot het uit de vaart nemen van dit pontveer.

■ De Commissie beveelt aan, om in een monitoringprogramma (zie ook § 3.5) na te gaan, hoe de veiligheidssituatie op het Amsterdam-Rijnkanaal zich ontwikkelt, en aan de hand van de resultaten van dit programma na te gaan, in welk stadium de kritische grens voor de veiligheidssituatie zal worden overschreden. Aan de hand van deze informatie kan worden gezien, wanneer een besluit vereist is.

Uit onderzoek van het IBN kan worden geconcludeerd, dat het mogelijk is om de schadelijke effecten van snelwegen voor de vogelstand te mitigeren met gerichte maatregelen. De inrichting van de berm zal daar ook een rol in kunnen spelen.

■ De Commissie beveelt aan om in de verdere concretisering van de plannen op bestekniveau deze suggesties te gebruiken en te bezien, of met kleine variaties in de uitwerking negatieve effecten op de vogelstand (waaronder ook de roekenkolonie<sup>25</sup>) kunnen worden gemitigeerd.

De voorspellingen van milieu-effecten van het meest milieuvriendelijk alternatief zijn gebaseerd op de veronderstelling, dat hier een zelfde mate van overheveling van de ene vervoerwijze naar de andere plaatsvindt als bij de andere alternatieven. Waarschijnlijk heeft het terugbrengen van de maximumsnelheid op de autosnelweg tot 80 km/uur enige invloed op die overheveling. Deze invloed zou als 'leemte in kennis' moeten worden beschouwd. Bij de besluitvorming over de corridor is deze leemte in kennis vermoedelijk niet cruciaal.

■ Wel kan deze leemte in kennis worden aangegrepen voor een experiment met verlaging van de maximumsnelheid, waarvan de resultaten (gevolgen in termen van overheveling, congestiekansen en emissies) ook buiten het kader van deze corridorstudie/m.e.r. relevant kunnen zijn.

24 SVV2, luik 3.1, spoor 15: stimuleren fietsgebruik.

25 Zie reacties 162, 166 en 167 (bijlage 4).

Overigens wordt er in de beschrijving van de effecten van het meest milieuvriendelijke alternatief blijkbaar van uitgegaan, dat de verlaging van de maximumsnelheid tot 80 km/uur geen invloed heeft. De vraag is of die veronderstelling juist is.

■ De Commissie beveelt aan om bij de besluitvorming over de corridorstudie rekening te houden met een eventuele positieve invloed van de terugdringing van de maximumsnelheid op de (verkeers-)veiligheid.

Het MER maakt voor de voorspellingen van de geluidemissie door wegverkeer geen onderscheid tussen situaties waarin de nachtperiode bepalend is en omstandigheden waarin de dagperiode maatgevend is, of in de bijdragen van personenauto's enerzijds en vrachtverkeer anderzijds. Bij het beoordelen van de mogelijkheden om de geluidemissie te verminderen is dit echter wel gewenst, bijvoorbeeld omdat snelheidsbeperking van lichte motorvoertuigen in de nachtperiode relatief effectief kan zijn.

■ De Commissie beveelt aan om aandacht te besteden aan genoemde verschillen en de mogelijkheden te bezien van specifieke snelheidsbeperkingen (naar tijdstip en/of naar voertuigcategorie).

## BIJLAGEN

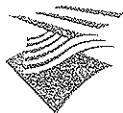
bij het toetsingsadvies  
over het  
milieu-effectrapport  
Corridorstudie Amsterdam – Utrecht

(bijlagen 1 t/m 4)



## BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 1 december 1993 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de  
Commissie voor de Milieu-  
effectrapportage  
de heer ir. P. van Duursen  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Ingestuurd op:	06 DEC, 1993
Nummer:	1459-93
Code:	300-97
Kopie naar:	01-Sc-pres-1993

Contactpersoon  
ir. M.R.W. Bos

Doorkiesnummer  
070 - 374 41 52

Datum  
1 december 1993

Bijlage(n)  
-

Ons kenmerk  
HW/IWO 163471

Uw kenmerk  
-

Onderwerp  
Corridornota/MER Amsterdam - Utrecht.

Geachte heer Van Duursen,

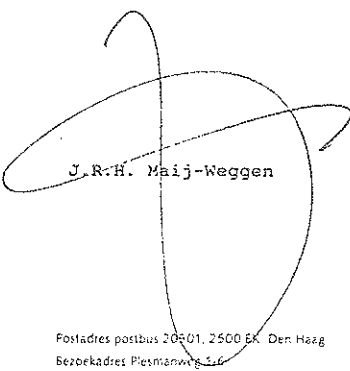
Hierbij verzoek ik u mij overeenkomstig de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne advies uit te brengen over de Corridornota/MER Amsterdam - Utrecht.

De nota doorloopt de procedure bij het Overlegorgaan voor de Infrastructuur en zal in dat kader mede ten behoeve van de m.e.r.-procedure ter inzage worden gelegd. De terinzagelegging is voorzien van 15 november 1993 tot en met 20 januari 1994.

De benodigde aantallen rapportages zullen u rechtstreeks door de initiatiefnemer worden toegezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

  
J.R.H. Maij-Weggen

Postadres postbus 20001, 2500 EA Den Haag  
Bezoekadres Pleinmanweg 14f

Telefoon 070-3516171  
Telefax 070-3517895  
Telex 32562 nruvnl

Bereikbaar met tramlijn 1 vanaf station es, tramlijn 9 vanaf station es en bus, buslijn 22 vanaf station es, buslijn 65 vanaf Leidschoveld, buslijn 88 vanaf Oegstgeest

## BIJLAGE 2

### Openbare kennisgeving van de start van de toetsingsprocedure in Staatscourant nr. 218, d.d. 12 november 1993

# Aankondiging

## Inspraak Corridornota/milieu-effectrapport Amsterdam-Utrecht (CAU)

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de N.V. Nederlandse Spoorwegen hebben gezamenlijk een studie verricht naar de vervoersproblematiek binnen de corridor Amsterdam-Utrecht. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in het recent verschenen rapport 'Corridornota/MER Amsterdam Utrecht (CAU)'.

### Globale inhoud van het rapport

Binnen de corridor Amsterdam-Utrecht vindt vervoer van personen en goederen plaats over 3 hoofdtransportassen, t.w. via de rijksweg A2, de spoorverbinding en het Amsterdam-Rijnkanaal. De huidige capaciteit van de rijksweg en het spoor is onvoldoende om de groei van het verkeer en het vervoer op te kunnen vangen.

Hierdoor zullen de woon- en werkcentra steeds moeilijker bereikbaar zijn. Bovendien roept de congestie op de A2 het nodige sluipverkeer op. Dit verkeer belast de lokale en regionale wegen en tast het hierlangs gelegen woon- en leefmilieu aan. In de corridornota worden als mogelijke oplossingen voor deze problemen een verbreding van de rijksweg en een spoorverdubbeling voorgesteld. Nagegaan is wat de effecten van deze oplossingen zijn voor het verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, economie en infrastructuur. Daarnaast is in het kader van de Milieu-effectrapportage (MER) onderzocht welke gevolgen de voorgestelde oplossingen zullen hebben voor het (leef)milieu.

Ook wordt in de nota aandacht besteed aan mogelijke knelpunten voor de scheepvaart in het Amsterdam-Rijnkanaal en aan de veiligheid van het vervoer per schip voor de omgeving. Gebleken is dat de capaciteit van het kanaal voorlopig voldoende is.

### Inspraak en tervisielegging Corridornota/MER

De Corridornota/MER Amsterdam-Utrecht doorloopt een inspraakprocedure. In het kader van deze inspraakprocedure wordt een ieder in de gelegenheid gesteld zijn/haar mening over de inhoud van de Corridornota/MER kenbaar te maken. Mede ten behoeve van de inspraak zal de Corridornota/MER, bestaande uit een hoofdnota met kaarten alsmede 5 toelichtende deelnota's, vanaf 15 november 1993 tot en met 20 januari 1994 gedurende de normale openingstijden ter inzage liggen in:

- de gemeentehuizen van Amsterdam, Abcoude, Breukelen, Loenen, Maarssen, Nieuwegein, Ouder-Amstel, De Ronde Venen, Utrecht en Vleuten-De Meern;
- de (hoofd)vestiging van de openbare bibliotheek in bovengenoemde gemeenten;
- het provinciehuis van de provincies Utrecht en Noord-Holland;
- het gebouw van de Rijkswaterstaat, directie Utrecht aan de Zoomsteede 15 te Nieuwegein.

### Voortichtingsbijeenkomsten

Tijdens een 5-tal informatie-avonden zal door Verkeer en Waterstaat en de NS een toelichting worden gegeven op de inhoud van de Corridornota/MER en de verdere procedure. Deze bijeenkomsten worden op de volgende data gehouden:

- Maandag 6 december 1993 in Motel v.d. Valk, Stationsweg 91 te Breukelen.
- Donderdag 9 december 1993 in hotel Casa 400 Amsterdam in de James Wattstraat 75 te Amsterdam.
- Maandag 13 december 1993 in Zalencentrum 'Afril De Meern B.V.' aan de Meerndijk 58 te De Meern.
- Dinsdag 14 december 1993 in het AC Restaurant Utrecht aan de Atoomweg 2 te Utrecht.
- Woensdag 15 december 1993 in Partycentrum Koekenbier aan de Amsterdamsestraatweg 26 te Abcoude.

De avonden beginnen allemaal om 20.00 uur. Vanaf 19.30 uur zijn de zalen voor het publiek toegankelijk.

**Waar moeten de reacties naar toe?**

Degenen die van de mogelijkheid tot inspraak gebruik willen maken dienen hun reactie op schrift te stellen en deze uiterlijk 20 januari 1994 toe te zenden aan:

Secretariaat Inspraak CAU  
Kneuterdijk 6  
2514 EN 's-Gravenhage

Zij die reacties indienen, kunnen verzoeken hun persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

**Inzage schriftelijke inspraakreacties**

De ingekomen schriftelijke reacties liggen vanaf 1 februari tot en met 4 maart 1994 ter inzage in de gemeentehuizen van Amsterdam, Abcoude, Breukelen, Loenen, Maarssen, Nieuwegein, Ouder-Amstel, De Ronde Venen, Utrecht en Vleuten-De Meern.

**Mondelinge toelichting op uw reactie: hoorzittingen**

Zij die in hun schriftelijke reactie daartoe de wens te kennen hebben gegeven, zullen in de gelegenheid worden gesteld hun standpunt tijdens een openbare hoorzitting toe te lichten. Plaats, datum en tijdstip daarvan worden nog nader bekend gemaakt.

**Informatie**

Voor nadere informatie over de inhoud van de Corridornota/MER Amsterdam-Utrecht kunt u zich wenden tot de Projectgroep CAU, postbus 19156, 3501 DD Utrecht, telefoonnummer 030-354205 of 030-354054. Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het secretariaat Inspraak CAU, telefoonnummer 070-3618739.

**Bestellen Corridornota/MER**

De hoofdnota (inclusief kaarten) kan à raison van f 25,- (exclusief verzendkosten) besteld worden bij het Projectsecretariaat CAU, postbus 19156, 3501 DD Utrecht (telefoon 030-354205) of bij de afdeling Voorlichting van de Rijkswaterstaat, directie Utrecht (telefoon 03402-79672).

Ook kan men bij de bovengenoemde instanties de totale set, bestaande uit een hoofdnota (inclusief kaartmateriaal) en 5 toelichtende nota's bestellen. De kosten van de totale set bedragen f 85,- (exclusief verzendkosten). Losse deelnota's kosten f 10,- (exclusief verzendkosten).

## **BIJLAGE 3**

### **Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Minister van Verkeer en Waterstaat en de n.v. Nederlandse Spoorwegen

**Bevoegd gezag:** Minister van Verkeer en Waterstaat

**Besluit:** vaststelling (waar nodig met andere overheden) van maatregelen die nodig zijn om het gewenste verkeer- en vervoersysteem in de corridor Amsterdam – Utrecht te realiseren; vaststelling van het plan tot aanpassing/reconstructie van de A2 tussen de knooppunten Holendrecht en Oudenrijn; vaststelling van het plan tot aanpassing/reconstructie van de spoorlijn tussen het station Duivendrecht en het centraal station Utrecht

**Categorie Besluit m.e.r.:** 1.1, 2.1

**Activiteit:** Om de bestaande en de nog te verwachten infrastructurele knelpunten en leefbaarheidsproblemen in de corridor tegen te gaan is een studie gestart om tot een duurzaam verkeer- en vervoersysteem in dit gebied te komen.

#### **Procedurale gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 18 juli 1990

richtlijnenadvies uitgebracht: 30 oktober 1990

richtlijnen vastgesteld: 24 januari 1991

kennisgeving MER: 12 november 1993

toetsingsadvies: 17 mei 1994

**Bijzonderheden:** Op het moment dat de startnotitie werd geschreven, was er nog geen besluit gevallen over het voornemen tot verdubbeling van de spoorverbinding tussen Amsterdam en Utrecht; in de regeringsbeslissing over het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, dat op 26 juni 1990 naar de Kamer werd gestuurd, werd echter over dit voornemen een positief besluit genomen. Hierdoor veranderde de status van het 'nulalternatief' ten opzichte van dat wat in de startnotitie was gesteld.

In haar richtlijnenadvies ging de Commissie uitgebreid in op het voornemen om in de corridorstudie zowel keuzen op regionaal niveau te maken ('vaststelling van benodigde maatregelen') als tracékeuzen ('vaststelling van plannen tot aanpassing/reconstructie'). De Commissie was van mening, dat het uitwerken van alternatieven op het eerste niveau, het zogenaamd strategisch niveau, en het daarna verder opsplitsen van elk strategisch alternatief in tracé-alternatieven het MER zeer complex zouden maken; zij vroeg aandacht voor de mogelijkheid voor deze studie een gefaseerde m.e.r. toe te passen.

De strategische fase zou – zo adviseerde de Commissie – moeten uitmonden in een aantal alternatieven voor verkeer en vervoer, gespecificeerd naar te transporteren eenheden (vaste stoffen, vloeistoffen/gassen, mensen, informatie) en naar transportmiddelen (via de weg, via het spoor, via het kanaal en via leidingen). Deze alternatieven zouden moeten worden vergeleken op de milieu-effecten: o emissie van kooldioxyde; o emissie en verspreiding van stikstofdioxyde; o geluidcontouren van 50 dB(A); o oppervlaktebeslag. Voor de tracékeuze zou volgens deze aanpak een uitgebreider studie van milieu-effecten nodig zijn.

In een brief bij de vastgestelde richtlijnen gaf het Ministerie aan, dat in de studie een aanpak zou worden gevolgd van grof naar fijn: dat op strategisch niveau twee scenario's zullen worden ontwikkeld, die in hetzelfde MER op projectniveau zouden worden uitgewerkt. Mocht tijdens de opstelling van het MER blijken, dat de complexiteit te groot is om beide besluitvormingsniveaus (zowel het strategisch niveau als het projectniveau) te combineren binnen één milieu-effectrap-

port, dan zou het Ministerie graag ingaan op het aanbod van de Commissie om mee te denken over oplossingen hiervoor.

Tevens werd aangegeven, dat de voorgenomen spoorverdubbeling tussen Utrecht en Amsterdam-Muiderpoort in volle omvang zou worden betrokken in de m.e.r. De Utrechtboog (de geplande rechtstreekse verbinding tussen Utrecht en Schiphol) zou ook in de studie worden betrokken.

**Samenstelling van de werkgroep:**

drs. H.C. Eerens

ir. B.N. de Koning

ir. J. Meyns

ir. E.Ph.J. de Ruiter

dr. J.T. de Smidt (voorzitter)

prof.dr. C.W. Stortenbeker

Verder trad prof.dr. M. de Smidt † op als adviseur van de werkgroep.

**Secretaris van de werkgroep:** drs. M. Odijk

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	931126 931214	J. de Vos idem	Breukelen idem	940114 idem
2.	931207	Van Selm Handelsmij.	Loenen a/d Vecht	940114
3.	931206 931223	College van B&W gemeente Abcoude idem	Abcoude idem	940114 idem
4.	931210	W. Kompier	Abcoude	940114
5.	93.....	J.M. Inden	Vinkeveen	940114
6.	931209	R.N. Kroon	Breukelen	940114
7.	940110	N. van Selm	Breukelen	940114
8.	931217	Samenwerkende IJclubs in het Angstel-, Plassen- en Botsholgebied	Abcoude	940114
9.	931228	Koninklijke Nederlandsche MotorbootClub	Nieuwegein	940114
10.	940104	S. Versloot	Kockengen	940114
11.	931228	G.N. Cortelever	Vinkeveen	940114
12.	940108	W.G. vanVliet en 9 mede-ondertekenaars	Nieuwer ter Aa	940114
13.	940110	Ondernemersvereniging <i>Vinkeveen en Waver- veen</i>	Vinkeveen	940114
14.	940109	Stichting <i>Kasteel Loenersloot</i>	Loenersloot	940114
15.	940110	Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam en Utrecht en omstreken	Amsterdam	940114
16.	940112	N.G. Krijtenberg	Abcoude	940114
17.	940110	Jachthaven <i>De Wilgenhoek</i>	Vinkeveen	940114
18.	940111	Wijkcommissie Friezenbuurt	Maarssen	940114
19.	940110	E.B. Walter	Vinkeveen	940114
20.	940111	D66, afdeling Breukelen	Breukelen	940114
21.	940111	College van B&W gemeente Vleuten-De Meern	Vleuten	940114
22.	940110	Coöperatieve vereniging <i>Parkflat De Rhey- gaerde U.A.</i>	De Meern	940114
23.	940107	E. Oudhof	Nieuwer ter Aa	940114
24.	940113	J. de Groot	Baambrugge	940118

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
25.	940113	College van B&W gemeente Ouder-Amstel	Ouderkerk a.d. Amstel	940118
26.	9401130	C.B. Ruitvaik	Nieuwer ter Aa	940118
27.	940112	Projectgroep <i>Blauwe Netwerk</i>	Den Haag	940118
28.	940115	Werkgroep Milieu Maarssen	Maarssen	940118
29.	940113	Bestuur vereniging Milieuplatform Loosdrecht	Loosdrecht	940118
30.	940113	C. Boer	Maartensdijk	940118
31.	940112	Dagelijks bestuur <i>Recreatieschap Vinkeveense Plassen</i>	Utrecht	940118
32.	940113	Maatschap J.J. en W.J.M. Langeveld	Abcoude	940118
33.	940113	J. de Groot	Baambrugge	940209
34.	940113	D.B. van Woodenbergh	Breukelen	940209
35.	94.....	F. Schalijs	Breukelen	940209
36.	940114	R.C. en C.J. Keizer	Abcoude	940209
37.	940113	Maatschap J.C. Beider	Nieuwersuis	940209
38.	940114	EVO Ondernemers Organisatie voor Logistiek & Transport Randstad	Leidschendam	940209
39.	940114	Landinrichtingscommissie Amstelland	Purmerend	940209
40.	940105	P.J. Wilmsen	Breukelen	940128
41.	940115	Maatschap C.E. en J.E.C. van Lint	Abcoude	940128
42.	940114	W.A. v/d Hoven	Breukelen	940128
43.	940113	W. en B.B.A. Vedder-Soethout	Baambrugge	940128
44.	940114	G.S. van Langeraad	Loenersloot	940128
45.	940114	G. Seeleman (2 brieven)	Nieuwer ter Aa	940128
46.				
47.	940113	J.C. Kooiman	Nieuwer ter Aa	940128
48.	940114	M.C.M. van Zuijnen	Breukelen	940128
49.	940114	M. Kreuger	Loenersloot	940128
50.	940114	ir. E.J. Putz namens schoonmoeder	Bilthoven	940128
51.	940125	Dagelijks bestuur gemeente Amsterdam Stadsdeel ZuidOost	Amsterdam Zuidoost	940128
52.	940115	Administratie- & Adviesburo J.J. Schoe	Breukelen	940128
53.	940115	J.A.T. van Schaik, H.M. Kemp-van Schaik en W.J.B. Kemp	Baambrugge	940128

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
54.	94.....	G.J. Harreveld	Utrecht	940128
55.	940114	J.B.J. Kramer	Breukelen	940128
56.	940114	G. Kreuger	Loenersloot	940128
57.	940115	J. Seeleman	Baambrugge	940128
58.	940113	T. Hoogendoorn	Loenersloot	940128
59.	940116	G.J.A. de Goey	Breukelen	940128
60.	94.....	T. de Jong	Loenersloot	940128
61.	940117	P.C. Verduijn	Breukelen	940128
62.	940115	G.J.J. van Lis	Maarsse	940128
63.	940117	Vereniging Milieudefensie	Amsterdam	940128
64.	940117	Algemeen Verbond van VolkstuindersVerenigingen in Nederland	Almere	940128
65.	940114	G. de Groot	Baambrugge	940128
66.	940117	E.J. Miltenburg	Baambrugge	940128
67.	940114	J.J. Fokker	Nieuwer ter Aa	940128
68.	940116	P. Remarque	Vinkeveen	940128
69.	940116	J. en V. Melkman	Abcoude	940128
70.	940117	Gresnight & Van Kippersluis namens R., F. en D. Vriesendorp	IJsselstein Den Haag	940128
71.	940117	A&S Partners in Juridische Dienstverlening namens J. van der Linden	Wageningen Breukelen	940128
72.	940117	A.J. Doman en P.C. de Warle	Nieuwersluis	940128
73.	940114	G. de Groot , W.J. van Bodegraven, G.N. Blokhuis, Jac. de Groot en D.J. Griffioen	Baambrugge	940128
74.				
75.				
76.				
77.				
78.	940113	Vereniging <i>Bescherming Spoorbuurt Abcoude</i>	Abcoude	940128
79.	940116	E. Driessen	Abcoude	940128
80.	940112	M.R. Tehuisman	Abcoude	940128
81.	940117	B. de Vrie s	Abcoude	940128
82.	940117	R.W. Nelis	Baambrugge	940128
83.	940117	W.J. van Vliet	Baambrugge	940128



