Inspraaknota

spoorverbetering Utrecht - Arnhem

(Rail 21 en HST-Oost)

8 augustus 1997

Ministerie van Verkeer & Waterstaat
Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Inhoud

1 Inleiding 4
- 1.1 Wat kunt u in deze nota verwachten 4
- 1.2 Hoe vindt u antwoord op uw vraag ? 5
- 1.3 Verloop van de procedure 7
- 1.4 Analyse van de inspraakreacties 7
- 1.5 Indeling van de reacties in rubrieken 7
- 1.6 Relatie met de A12 9
- 1.7 Hoe verder ? 9

2 Probleemverkenning en doel 10
- 2.1 Inleiding 10
- 2.2 Doel 11
- 2.3 Beleidskaders 12
- 2.4 Nut en noodzaak en substitutie 14
- 2.5 Relatie met overige projecten 17
- 2.6 Aanpak studie/relatie met verkenningsnotitie 19
- 2.7 Overige uitgangspunten en oplossingen 21

3 Vervoersalternatieven 26
- 3.1 Inleiding 26
- 3.2 Nulalternatief 27
- 3.3 Rail 21 alternatief 160 27
- 3.4 HST-Oost vervoersalternatieven (200, 200-300, 300 km/uur) 28
- 3.5 Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) 30

4 Lokale alternatieven en varianten 31
- 4.1 Inleiding 31
- 4.2 Systematiek ontwikkeling lokale alternatieven en varianten 32
- 4.3 Lokale alternatieven en varianten deelgebied Vechten/Bunnik-Driebergen/Zeist 35
- 4.4 Lokale alternatieven en varianten deelgebied Maarn-Maarsbergen 38
- 4.5 Lokale alternatieven en varianten deelgebied Amerongen/De Haar-Veenendaal/De Klomp 41
- 4.6 Lokale alternatieven en varianten deelgebied Ede 43
- 4.7 Lokale alternatieven en varianten deelgebied Renkum 45

5 Effecten 47
- 5.1 Inleiding 47
- 5.2 Relatie effecten HST-Oost en A12 49
- 5.3 Verkeer en vervoer 50
- 5.4 Economie 51
- 5.5 Wonen en werken 52
- 5.6 Geluid 53
- 5.7 Sociale aspecten 57
- 5.8 Bodem en water 58
- 5.9 Trillingen 60
- 5.10 Veiligheid 60
- 5.11 Natuur en landschap 61

5.12 Recreatie 64
5.13 Landbouw 65
5.14 Overige milieu-effecten 66
5.15 Kosten 67
5.16 Duurzaam bouwen/grondstoffengebruik 69
5.17 Kabels en leidingen/overige openbare voorzieningen 69
5.18 Fasering/overlast tijdens aanlegfase 70

6 Schade en compensatie 72
6.1 Inleiding 72
6.2 Schade 72
6.3 Compensatie 74

7 Procedure en communicatie 77
7.1 Inleiding 77
7.2 Formele procedure 78
7.3 Open planproces 79
7.4 Samenhang met A12 80

8 Reacties op verstrekte informatie 81
8.1 Inleiding 81
8.2 Gepresenteerde informatie 82
8.3 Manier van presentatie van de informatie 85

9 Reacties niet HST-Oost en A12 betreffende 86
9.1 Inleiding 86
9.2 Overig openbaar vervoer 87
9.3 Overig 88

1 Inleiding

Voor u ligt de inspraaknota HST-Oost en Rail 21. Deze nota is een bijlage bij de richtlijnen voor de tracéstudie/m.e.r. "Spoorverbetering Utrecht-Arnhem in het kader van de HST-Oost en Rail 21" en is opgesteld door het Bevoegd Gezag. Het Bevoegd Gezag bestaat uit de ministers van V&W en VROM.
In deze nota is aangegeven hoe met de reacties op de startnotitie is omgegaan. Het bevat een overzicht van de binnengekomen reacties en de daarbij geformuleerde antwoorden. De inspraakreacties zijn vervolgens gebruikt voor het opstellen van de richtlijnen.

1.1 Wat kunt u in deze nota verwachten

In deze nota wordt dieper ingegaan op de inspraakreacties. Vanwege het grote aantal is er niet voor gekozen om elke reactie afzonderlijk te beantwoorden. In veel brieven zijn namelijk dezelfde vragen of nagenoeg dezelfde vragen gesteld. Deze zijn samengevoegd tot "algemene vragen" om te voorkomen dat dezelfde vraag vele keren wordt beantwoord. Het samenvoegen kan leiden tot een verlies van nuance. Door een onderverdeling in "subvragen" te maken is geprobeerd om deze nuancering zoveel mogelijk te behouden.
De vragen zijn geordend in hoofdstukken. Elk hoofdstuk behandelt soortgelijke "algemene vragen". De hoofdstukken volgen in grote lijnen de hoofdstukindeling van de startnotitie. Er zijn twee nieuwe rubrieken aan toegevoegd, namelijk "Schade en Compensatie" en "Reacties op verstrekte informatie".

Bij het beantwoorden van de vragen is de opbouw van de alternatieven als bekend verondersteld. In de startnotitie en de folder staat beschreven wat wordt verstaan onder het nul-alternatief, Rail 21 alternatief 160, HST-Oost 200, HST-Oost 200-300, HST-Oost 300, Meest Milieuvriendelijke alternatief. Een samenvatting hiervan is in deze nota opgenomen in bijlage 2.

Op een aantal inspraakreacties is niet uitvoerig ingegaan. Daar zijn de volgende vier hoofdredenen voor te noemen:

1. In veel reacties worden voorkeuren of bezwaren uitgesproken die bepaalde oplossingen betreffen die in de startnotitie zijn genoemd. Op dit moment is de keuze van een mogelijke oplossingsrichting nog niet aan de orde. Pas wanneer de resultaten van de tracéstudie/m.e.r. bekend zijn, kunnen voorkeuren worden aangegeven. De argumenten die zijn genoemd om de voorkeur danwel het bezwaar te onderbouwen worden wel meegenomen bij het opstellen van het beoordelingskader om daarmee de verschillende alternatieven goed te kunnen beoordelen.

2. In veel reacties wordt gevraagd om resultaten van studies, zoals bijvoorbeeld geluidsonderzoek. Deze studies moeten nog plaatsvinden en de gegevens zijn dus nog niet bekend. In die gevallen wordt kort verwezen worden naar het feit dat deze resultaten in de loop van de studie bekend worden.

3. Tenslotte zijn er reacties waarin het belang wordt onderstreept van effecten die al in de startnotitie zijn genoemd. Deze reacties zijn een belangrijk signaal dat er naar de juiste effecten wordt gekeken. In de inspraaknota is echter volstaan met een verwijzing dat deze effecten worden onderzocht.

4. Sommige brieven bevatten vragen waarin gedetailleerd wordt gevraagd naar bepaalde gegevens en resultaten. In de startnotitie zijn de diverse alternatieven en varianten uitgewerkt tot op een bepaald globaliteitsniveau. In de loop van de tracéstudie/m.e.r. zullen de alternatieven en varianten en mogelijk optredende effecten gedetailleerder worden uitgewerkt en onderzocht. Het is daarom in deze fase van de studie nog niet goed mogelijk om deze vragen met het gevraagde detailniveau te beantwoorden. De beantwoording van deze vragen vindt *plaats op het globaliteitsniveau dat past bij de fase waarin de studie* momenteel verkeert.

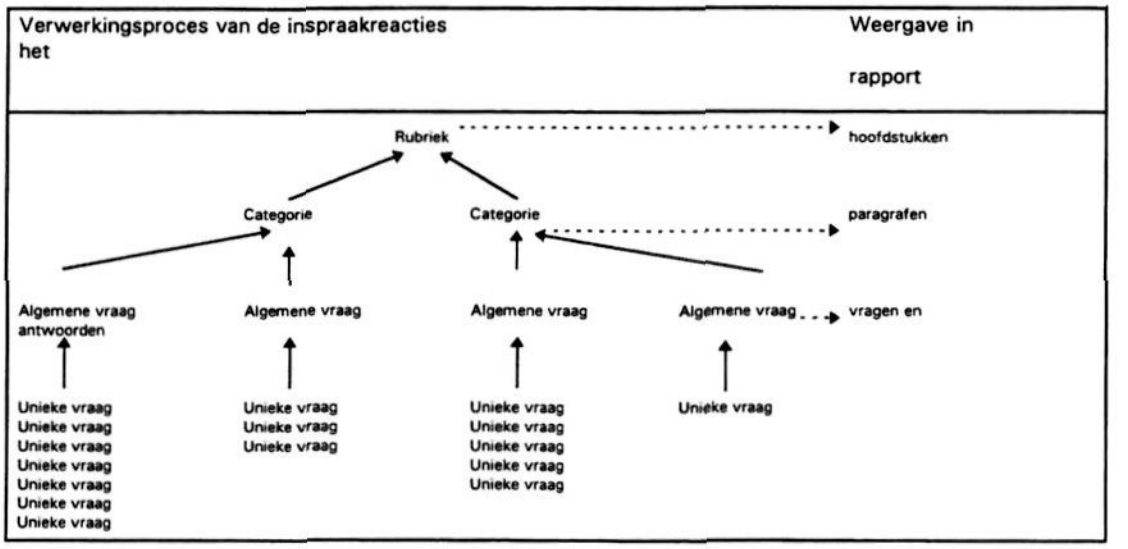
1.2 Hoe vindt u antwoord op uw vraag ?

In bijlage 1 vindt u een overzicht van instanties en personen die een inspraakreactie hebben gestuurd naar het Inspraakpunt HST-Oost/A12. De insprekers kunnen achter hun naam vraag- en antwoordnummers vinden. Deze nummers geven aan waar de inspreker antwoorden kan vinden. Het is *dus mogelijk dat u als inspreker op verschillende plaatsen antwoorden vindt.* Dit komt omdat u dan in uw brief verschillende opmerkingen hebt gemaakt die zijn toegedeeld naar meerdere algemene vragen.

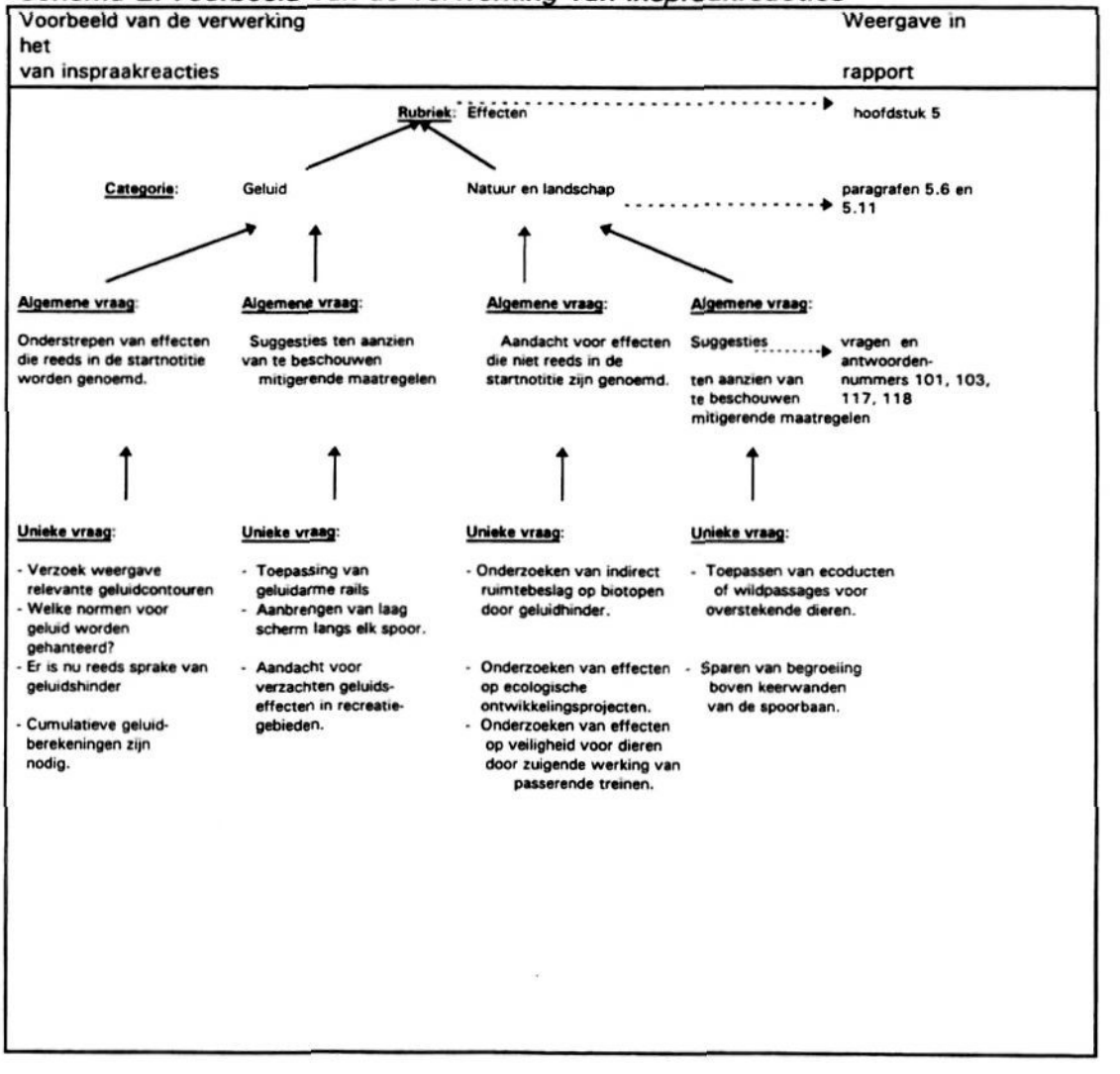
In verband met de gekozen systematiek van verwijzing naar algemene vragen is het aan te bevelen ook kennis te nemen van de andere antwoorden binnen dezelfde categorie.

Achterin deze bijlage zit een overzicht waaruit duidelijk wordt welke vraag- en *antwoordnummers tot welke hoofdstukken behoren. Bovendien staat op dit* overzicht vermeld op welke bladzijde de antwoorden kunnen worden gevonden. De manier waarop de inspraakreacties zijn verwerkt wordt weergegeven in schema 1 en 2. In schema 1 is het verwerkingsproces in algemene zin weergegeven. Schema 2 bevat een voorbeeld van de verwerking van een deel van de reacties die gaan over de effecten geluid en natuur.

Schema 1: Verwerkingsproces van de inspraakreacties



Schema 2: Voorbeeld van de verwerking van inspraakreacties



1.3 Verloop van de procedure

Op 7 februari 1997 is de startnotitie Verbetering Spoorlijn Utrecht-Arnhem (HST-Oost en Rail 21) verschenen. De startnotitie is de start van de formele procedure die in het kader van de Tracéwet moet worden doorlopen om tot een besluit te komen over de A12 Utrecht-Veenendaal. In de periode van 13 februari tot zes maart zijn er 8 informatieavonden geweest. Op deze avonden was er de gelegenheid om vragen te stellen en informatie te verkrijgen. Tot 1 april was er de gelegenheid om schriftelijk te reageren. In de onderliggende inspraaknota zijn de reacties en de daarbij geformuleerde antwoorden opgenomen. Deze zijn gebruikt voor het opstellen van het advies voor de Richtlijnen door de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De startnotitie, het advies van de Commissie en de inspraakreacties vormen de basis voor de Richtlijnen voor het milieu-effectrapport Verbetering Spoorlijn Utrecht-Arnhem (HST-Oost en Rail 21). De Richtlijnen zijn opgesteld door de Minister van V&W en de Minister van VROM.

1.4 Analyse van de inspraakreacties

Alle schriftelijke reacties en meningen zijn gestuurd naar het Inspraakpunt HST-Oost/A12 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Gedurende de periode 7 februari tot 1 april 1997 heeft het inspraakpunt in totaal 368 afzonderlijke schriftelijke inspraakreacties geregistreerd, inclusief 6 reacties die als actievorm (gelijkluidende reacties/voorbedrukte formulieren) kunnen worden beschouwd. Het inspraakpunt heeft 279 adressanten geregistreerd die hun schriftelijke zienswijze via een dergelijke actievorm bekend hebben gemaakt. Er zijn in totaal 647 brieven ontvangen, waarin soms reacties zijn gegeven op meerdere onderwerpen. In totaal zijn er daardoor circa 2700 verschillende reacties ontvangen en verwerkt in dit rapport.

Bij het inspraakpunt zijn drie soorten brieven binnengekomen:
- brieven over de spoorlijn Utrecht-Arnhem (117 stuks);
- brieven over de A12 Utrecht-Veenendaal (8 stuks);
- brieven over zowel de spoorlijn Utrecht-Arnhem als de A12 Utrecht-Veenendaal (243 stuks).

In dit rapport wordt ingegaan op de reacties die betrekking hebben op de spoorlijn Utrecht-Arnhem en de brieven die zowel over de spoorlijn Utrecht-Arnhem als de A12 Utrecht-Veenendaal gaan, dat wil zeggen de eerste en derde groep van brieven. De brieven die alleen betrekking hebben op de A12 Utrecht-Veenendaal worden niet in deze nota behandeld. Deze brieven zijn wel opgenomen in het overzicht van binnengekomen brieven in bijlage 1.

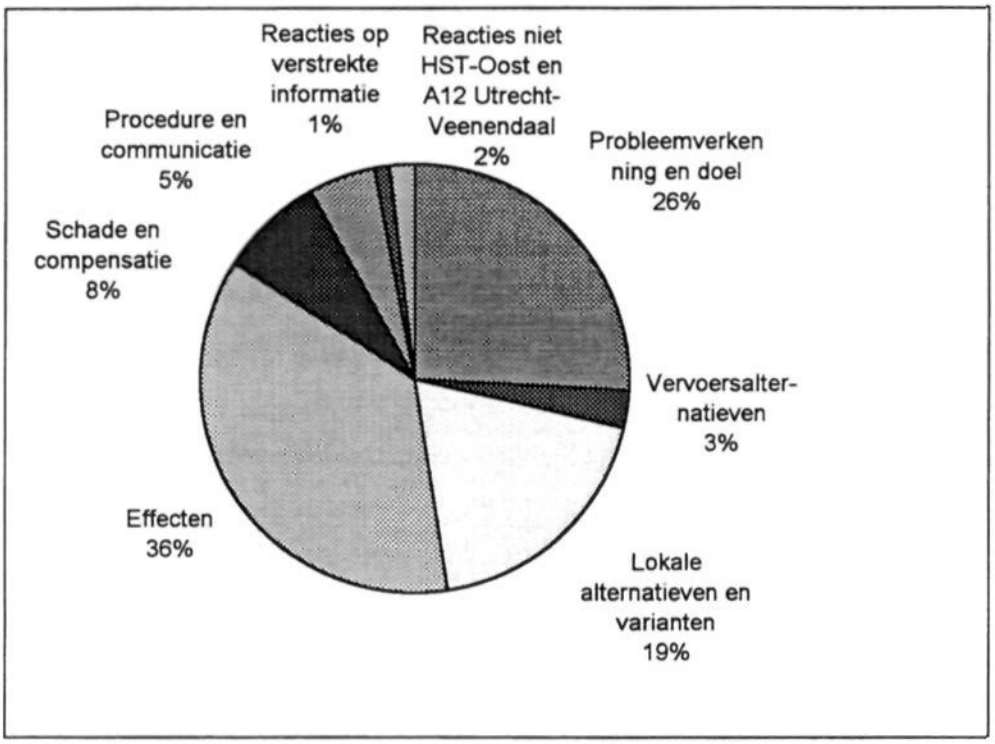
1.5 Indeling van de reacties in rubrieken

De algemene vragen zijn in deze inspraaknota geordend in een aantal hoofdstukken (rubrieken). Elk hoofdstuk behandelt soortgelijke algemene vragen. De hoofdstukken volgen in grote lijnen de hoofdstukindeling van de startnotitie. Voor een heldere rubricering van de reacties over de te beschouwen alternatieven is een onderscheid gemaakt in de rubriek *"vervoersalternatieven" (hoofdstuk 3) en de rubriek "lokale alternatieven en* varianten" (hoofdstuk 4). Voorts zijn terwille van de herkenbaarheid van de reacties aanvullend op de hoofdstukindeling van de startnotitie de volgende

drie extra rubrieken opgenomen: "schade en compensatie", "reacties op verstrekte informatie" en "reacties die niet op de HST-Oost en de A12 betrekking hebben".

In figuur 1 is de verdeling van de binnengekomen reacties over de onderscheiden rubrieken schematisch weergegeven.

Figuur 1: Procentuele verdeling binnengekomen reacties naar rubrieken



Uit figuur 1 blijkt dat het merendeel van de binnengekomen reacties (36% van het totaal aan reacties) betrekking heeft op de 'effecten' die de verbetering van de spoorlijn Utrecht-Arnhem kan veroorzaken. Daarnaast hebben relatief veel binnengekomen reacties betrekking op de probleemstelling en doel van de studie en op de te bestuderen lokale alternatieven en varianten (respectievelijk 26 en 19% van het totaal aan binnengekomen reacties).
Het overzicht uit figuur 1 leidt tot de volgende verdeling over de hoofdstukken in deze inspraaknota:

- Hoofdstuk 2: probleemverkenning en doel 26%
- Hoofdstuk 3: vervoersalternatieven 3%
- Hoofdstuk 4: lokale alternatieven en varianten 19%
- Hoofdstuk 5: effecten 36%
- Hoofdstuk 6: schade en compensatie 8%
- Hoofdstuk 7: procedure en communicatie 5%
- Hoofdstuk 8: reacties op verstrekte informatie 1%
- Hoofdstuk 9: reacties niet HST-Oost en A12 Utrecht-Veenendaal 2%

1.6 Relatie met de A12

De relatie tussen de inspraaknota A12-Utrecht-Veenendaal en de inspraaknota HST-Oost en Rail 21 is erg groot. De procedures worden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Ook uit de reacties blijkt de relatie; 2/3 van de brieven heeft betrekking op zowel spoor als weg. In de Startnotities was de samenwerking al duidelijk zichtbaar. Dit is ook het geval bij de inspraaknota's. De nota's zijn op dezelfde manier opgebouwd en u zult ook dezelfde antwoorden zien bij onderwerpen die zowel gelden bij het spoor als bij de weg. Niettemin kent elk project zijn eigen specifieke aspecten en problemen. Dit leidt ertoe dat er ook de nodige verschillen blijven bestaan. Antwoorden op specifieke "wegvragen" zult u in deze nota echter niet vinden.

1.7 Hoe verder ?

Deze inspraaknota ligt ter inzage. Dat betekent dat u niet formeel kunt reageren op deze inspraaknota.
Het eerste formele moment waarop u wel kunt reageren is wanneer de trajectnota uitkomt.

Mocht u nog vragen hebben dan kunt u schrijven of bellen naar:

NS Railinfrabeheer
postbus 2025
3500 HA Utrecht
030-2357770

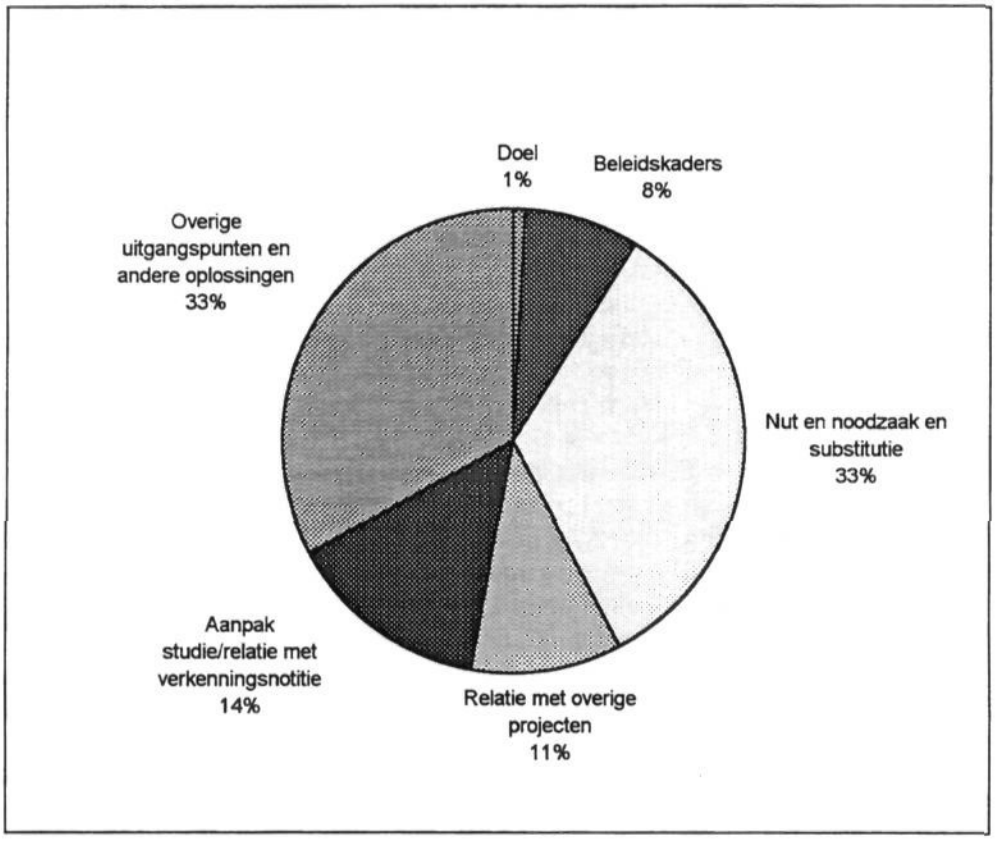
Vanaf 15 september a.s. zal er voor de diverse projecten aan spoor en weg tussen Utrecht en de grens één (gratis) informatienummer beschikbaar zijn: 0800-4786212.

2 Probleemverkenning en doel

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek "Probleemverkenning en doel". Deze rubriek bevat 26 % van het totaal aantal binnengekomen vragen. In deze rubriek zijn de ingekomen reacties verdeeld over zes categorieën. De "taartverdeling" in figuur 2 geeft de verdeling weer van binnengekomen vragen over de verschillende categorieën binnen de rubriek "Probleemverkenning en doel".

Figuur 2: Procentuele verdeling van de binnengekomen reacties naar categorieën binnen de rubriek "Probleemverkenning en doel".



Van het totaal aan binnengekomen reacties binnen deze rubriek heeft 33% betrekking op de voor deze studie te hanteren uitgangspunten en op mogelijke oplossingen voor de capaciteitsproblemen op de spoorlijn Utrecht-Arnhem anders dan door het treffen van infrastructurele maatregelen op dit baanvak. Daarnaast handelt 33% van het totale aantal reacties binnen deze rubriek over de nut en noodzaak van de voorgenomen spoorverbetering en de (omvang van de) te verwachten vervanging van vlieg- en wegverkeer door railverkeer (substitutie).

2.2 Doel

1. Milieudoelstellingen moeten gelijkwaardig zijn aan bereikbaarheids-doelstellingen; welvaart is ook rust, ruimte en gezondheid.

Nederland heeft de ambitie om deel te nemen in het Europese netwerk van hogesnelheidstreinen en om door het realiseren van Rail 21 het binnenlands treinverkeer te verbeteren. Directe aanleiding voor de studie is het capaciteitsprobleem op het huidige spoornet, waardoor deze ambities niet kunnen worden gerealiseerd. Het primaire doel van het project is daarom het oplossen van de capaciteitsproblemen die geconstateerd zijn.
Bij het zoeken naar oplossingen voor deze problemen worden nieuwe problemen op het gebied van woon-, leef- en natuurlijk milieu zoveel mogelijk voorkomen en waar mogelijk worden al bestaande problemen verminderd. Om dit te bereiken zullen de alternatieven en varianten worden beoordeeld naar een groot aantal criteria waarbij niet alleen gekeken wordt naar bereikbaarheid maar tegelijkertijd naar de leefbaarheid en het natuurlijk milieu. De criteria zijn onder andere afkomstig uit het Rijksbeleid en het beleid van regionale overheden. Bij de uiteindelijke keuze van het te realiseren alternatief worden alle relevante criteria betrokken. Welke criteria daarbij het zwaarste wegen is een kwestie van bestuurlijke en/of politieke besluitvorming.

2. Er moet (even) veel gewicht worden toegekend aan lokale doelen, zoals verbetering van woon- en leefmilieu en natuurlijk milieu, als aan nationale doelen.

Bij het beoordelen van mogelijke oplossingen wordt zowel gekeken naar lokale doelen, zoals vermindering van de barrièrewerking of de geluidbelasting, als naar nationale doelen zoals verbetering van het binnenlands treinprodukt en substitutie van vliegverkeer. Waar mogelijk worden win-winsituaties gecreëerd, dus situaties waarbij én de lokale doelen én de nationale doelen worden gediend. U kunt hierbij denken aan: een reconstructie waarbij de bestaande situatie meteen ook wordt gesaneerd (bijvoorbeeld bij geluidsoverlast); het verbeteren van een sociaal onveilige onderdoorgang; het aanleggen van faunapassages; nagaan of er mogelijkheden zijn om samen met de herinrichting Groenraven-oost te komen tot een betere kavelindeling voor de landbouw en dergelijke. Als win-winsituaties niet mogelijk zijn moet een keuze worden gemaakt. Deze keuze is een kwestie van bestuurlijke en/of politieke besluitvorming.

3. De verbetering van de spoorverbinding moet, naast capaciteitsuitbreiding, ook het verbeteren van stations (aantal, kwaliteit) en dienstregeling tot doel hebben.

De capaciteitsuitbreiding op de lijn Utrecht-Arnhem is geen doel op zich maar komt voort uit de wens om een betere dienstregeling mogelijk te maken, waarbij wordt uitgegaan van een intensivering van het gebruik van de lijn, dus meer treinen en hogere snelheden. Bij verbetering van de spoorlijn Utrecht-Arnhem is op dit moment niet in uitbreiding van het aantal stations voorzien. Wel worden de bestaande stations gereconstrueerd of, ingeval van een omleiding, verplaatst. Bij de reconstructie c.q. verplaatsing van de stations vormt de aantrekkende werking die stations hebben een belangrijk uitgangspunt.

4. Realisering van Rail 21 is hoofddoel, HST-Oost is nevendoel.
In de verkenning bleek dat de combinatie van beide doelen de voorkeur verdient. Hiermee kan onder andere versnippering van natuur en landschap worden voorkomen. In de startnotitie is daarom aangegeven dat voor de verbetering van de spoorlijn Utrecht-Arnhem in totaal vijf 'alternatieven op hoofdlijnen' worden beschouwd, de zogenaamde vervoersalternatieven. Elk vervoersalternatief komt in meer of mindere mate tegemoet aan de doelen om het binnenlands treinproduct en aansluiting van Schiphol/Amsterdam op het Europese net van hogesnelheidstreinen te verbeteren. Het realiseren van Rail 21 vormt in alle vervoersalternatieven, met uitzondering van het nulalternatief, een uitgangspunt. In drie van deze vervoersalternatieven komt daarbij nog het medegebruik door een hogesnelheidstrein. Het vervoersalternatief 'Rail 21 alternatief 160' vormt hierop een uitzondering. In dit vervoersalternatief is medegebruik door een hogesnelheidstrein niet mogelijk. Door de alternatievenopbouw wordt duidelijk of de combinatie van beide doelen in één project de voorkeur heeft.

2.3 Beleidskaders

5. Het beleid voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) moet als uitgangspunt worden gehanteerd.
De EHS is onderdeel van een planologische kernbeslissing en heeft als zodanig dezelfde status als bijvoorbeeld de doelen uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II). Dit is op een drie manieren merkbaar: ten eerste wordt bij een aantasting van de EHS duidelijk aangegeven welk maatschappelijk belang een eventuele verbreding van de spoorlijn dient.
Ten tweede zal de (mate van) aantasting van de EHS een belangrijk afwegingscriterium zijn bij de beoordeling van de alternatieven. Ten derde moet bij een onvermijdelijke aantasting van de EHS worden aangegeven op welke manier dit wordt gecompenseerd. Deze maatregelen zijn een onderdeel van het te nemen besluit.
Het is echter niet zo dat het realiseren van de EHS het probleem of het doel is waarvoor dit project is opgestart. Primair doel is en blijft het verbeteren van de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Daarbinnen wordt waar mogelijk rekening gehouden met de EHS op een manier zoals hiervoor al is aangegeven (win-win, zie antwoord op vraag 2).

6. Duurzaamheid moet als beleidsuitgangspunt centraal staan in het project: streef naar duurzame (toekomstvaste) oplossingen.
Het begrip duurzaamheid kent een aantal facetten. Zo kan duurzaam worden vertaald als 'toekomstvast'. Dit betekent dat gestreefd wordt naar oplossingen die over 50 jaar nog functioneel zijn. Daarom wordt bijvoorbeeld onderzocht of de geplande uitbreiding van de capaciteit geschikt is voor verder toenemen van het aantal treinen dan voorzien in Rail 21 (bijvoorbeeld Randstadspoor). Daarnaast kan duurzaamheid worden bezien vanuit de effecten. Gestreefd wordt naar een inpassing die natuur en leefmilieu zo min mogelijk schade toebrengt en mogelijk zelfs kansen biedt voor verbetering. Ook het toepassen van materialen die hergebruikt kunnen worden en het zuinig omgaan met grondstoffen past hierbij. Duurzaamheid is daarmee een belangrijk begrip in de planvorming en de besluitvorming.

7. Is het reëel om ervan uit te gaan dat het beleid uit het SVV II resulteert in de daarin aangegeven mobiliteitsgroei.

Het SVV II is vastgesteld beleid en daar wordt in principe vanuit gegaan. In de studie wordt echter in de vorm van zogenaamde 'gevoeligheids-analyses' bezien wat er gebeurt als uitgegaan wordt van een grotere mobiliteitsgroei dan voorzien in het SVV II. Daarnaast wordt in de studie verder gekeken dan de planhorizon uit het SVV II, namelijk het jaar 2010. Voor de periode tussen 2010 en 2020 worden meerdere toekomstscenario's beschouwd.

8. Kijk niet alleen naar het beleid van de rijksoverheid, maar ook naar het beleid van lagere overheden.

Om de effecten van een verbetering van de spoorlijn Utrecht-Arnhem te kunnen beschrijven wordt allereerst de situatie beschreven die naar verwachting ontstaat als de verbetering niet doorgaat. Deze situatie doet vervolgens dienst als referentiesituatie bij de bepaling van de effecten. Bij het beschrijven ervan wordt uitgegaan van het beleid van provincies, gemeenten en andere overheidsorganen (waterschappen) zoals neergelegd in diverse (beleids)plannen (zie antwoord op vraag 2). In bijlage 1 bij de startnotitie is een overzicht opgenomen van de overheidsplannen die onder andere worden meegenomen.

9. Het beleid moet gericht zijn op verbetering van het openbaar vervoer.

Het doel van de studie naar verbetering van de spoorlijn Utrecht-Arnhem is beleidsuitvoering mogelijk te maken. Dit beleid is gericht op een relatief beperkte groei van de automobiliteit tussen 1986 en 2010. Om dit te bereiken wordt onder andere uitgegaan van verbetering van het openbaar vervoer. Hiertoe moet echter op veel plaatsen in Nederland, waaronder op het traject Utrecht-Arnhem, de railinfrastructuur worden uitgebreid.
De A12 en de spoorlijn Utrecht-Arnhem hebben vervoerskundige raakvlakken: spoor en weg bedienen voor een groot gedeelte dezelfde groeiende (personen)vervoersmarkt. In de tracéstudie/m.e.r. voor de A12 wordt gekeken of, bij een verbetering van het openbaar vervoer, uitbreiding van de *capaciteit van de A12 nodig blijft om de geconstateerde capaciteitsproblemen* op te lossen.

10. Past de verbetering van de spoorlijn wel binnen het milieubeleid zoals onder andere is verwoord in het Nationaal Milieu Beleidsplan 2 (NMP 2).

Vanuit het streven naar een duurzame ontwikkeling is het NMP 2 erop gericht om mobiliteit op een minder milieubelastende manier te laten plaatsvinden. De uitbreiding van het railnet, die hiervoor nodig is, moet uiteraard met zo weinig mogelijk negatieve milieueffecten plaatsvinden. Het NMP 2 biedt ook daarvoor een besluitvormingskader.
In het NMP 2 zijn landelijke milieudoelen geformuleerd. Er kunnen echter zwaarwegende maatschappelijke belangen zijn die zwaarder wegen dan die landelijke doelen. Aan de andere kant kunnen de landelijke normen ook te laag blijken voor gebieden met unieke waarden.

In de MER moet worden aangegeven bij welk alternatief welke doelen worden gehaald en welke niet. De ministers van V&W en VROM besluiten uiteindelijk welke (milieu)doelen het zwaarst zullen wegen.

11. **De investering in infrastructuur wordt betaald uit belastinggelden. Mag het belastinggeld wel op die manier verdeeld worden?**

Dat is een vraag waar deze studie geen antwoord op zal geven. De keuze tussen bijvoorbeeld infrastructuur en gezondheidszorg wordt gemaakt door het kabinet. Het parlement neemt hierover uiteindelijk een besluit.

12. **Ruimtelijke ordening is momenteel bepalend; het rijksbeleid zou niet volgend maar sturend moeten zijn, zodat mensen dichter bij hun werk gaan wonen en het werk dichter bij een openbaar vervoersvoorziening wordt gesitueerd.**

De keuze van nieuwe woonlokatiegebieden en kantoorlokaties kan van invloed zijn op de keuze voor gebruik van het openbaar vervoer. Er wordt uitgegaan van het huidige ruimtelijke ordeningsbeleid (VINEX), waarin wordt gestreefd om zoveel mogelijk kantoorgebouwen dichtbij een station te bouwen en de woonlokaties eveneens goed te laten ontsluiten door het openbaar vervoer. Het blijkt dat er vaak nog andere redenen zijn waarom voor een bepaalde woonplek wordt gekozen. De afstand tot het werk is slechts één van de overwegingen (de partner werkt, gezinssituatie, familie, kosten van een huis, ruimte en dergelijke).

2.4 *Nut en noodzaak en substitutie*

13. **Het nut en de noodzaak van spoorverbetering en/of verbreding A12 moet getoetst worden aan het mobiliteitsbeleid zoals neergelegd in het SVV II.**

Het SVV II-beleid is gericht op een relatief beperkte groei van de automobiliteit tussen 1986 en 2010 en op het realiseren van een stijging van het gebruik van het openbaar vervoer door reizigers. Om dit te bereiken wordt onder andere uitgegaan van verbetering van het openbaar vervoer. De verbetering van de spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem voor Rail 21 en de HST-Oost past in dit beleid. Het effect van de verbetering van de spoorlijn op de totale mobiliteit wordt beoordeeld, alsmede de verdeling van de mobiliteit over de verschillende vervoerswijzen (auto, openbaar vervoer).
In de tracéstudie/m.e.r. voor de A12 wordt gekeken of uitbreiding van de capaciteit nodig is om de geconstateerde problemen op te lossen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de verbetering van het openbaar vervoer, zoals voorzien in het SVV II. De gevolgen van een eventuele verbreding voor de mobiliteit worden aangegeven.

14. **Het nut en de noodzaak van spoorverbetering moet beschouwd worden in relatie tot nut en noodzaak van de verbetering van de A12 en vice versa.**

In de tracéstudies/m.e.r. voor de verbetering van de spoorlijn en de verbetering van de A12 wordt met modellen berekend wat de intensiteit op de A12 en de spoorlijn Utrecht-Arnhem in 2010 zou zijn, als er geen gebrek aan capaciteit zou zijn. Deze intensiteit wordt afgezet tegen de bestaande capaciteit van de A12 en de spoorlijn. Uit deze vergelijking volgt de noodzaak van de capaciteitsuitbreiding. Vervolgens wordt ingegaan op de vraag of de capaciteitsproblemen op de A12 kunnen verminderen door andere maatregelen dan wegverbreding, bijvoorbeeld door een verbetering van de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Om een antwoord op deze vraag te krijgen wordt in de tracéstudie/m.e.r. voor de A12 een alternatief beschouwd waarbij niet in verbreding van de A12 wordt voorzien, maar wel in een verbetering van het gebruik van het openbaar vervoer, waaronder de spoorlijn Utrecht-Arnhem.

Hieruit moet blijken welke bijdrage de verbetering van de spoorlijn Utrecht-Arnhem heeft aan de vermindering van de problemen op de A12.
Op de spoorlijn Utrecht-Arnhem bevinden zich niet alleen internationale reizigers, maar ook nationale en regionale/lokale reizigers. Een verbetering van de bereik-baarheid van de kleinere stations of de verbetering van het stoptreinensysteem is vooral van belang voor de substitutie van het regionale en lokale verkeer. De HST daarentegen is een openbaar vervoersalternatief voor het internationaal verkeer en het vliegverkeer en ook het binnenlands langeafstandstreinverkeer.
Bij de A12 moet een analyse worden gemaakt welk aandeel de verschillende soorten verkeer op de A12 hebben om aan te kunnen geven welk effect de verschillende railprojecten hebben op de verkeersintensiteit op de A12.
Andersom is het voor de HST van belang te weten welk aandeel van het wegverkeer internationaal verkeer is, om in te kunnen schatten hoeveel reizigers van de HST gebruik zouden kunnen maken. Dit geldt ook voor (inter)regionaal verkeer (Rail 21).
De vraag of spooruitbreiding achterwege kan blijven bij wegverbreding wordt niet onderzocht. Het project is immers ook een Rail 21-project, hetgeen nodig is, omdat de huidige spoorvoorzieningen onvoldoende zijn. Tot uitvoering van Rail 21 is al besloten en staat dus niet meer ter discussie. Over de manier waarop de uitvoering en inpassing plaatsvindt moet nog wel een besluit worden genomen. Voor dat besluit dient deze studie.

15. Geef per vervoersalternatief de omvang aan van de te verwachten substitutie van vliegverkeer en autoverkeer naar treinverkeer (HST-Oost).

Van elk vervoersalternatief dat in de startnotitie wordt genoemd (Rail 21 alternatief 160, HST-Oost 200, HST-Oost 200-300 en HST-Oost 300) wordt de zogenaamde vervoerwaarde bepaald. Dat betekent dat in elk van de alternatieven wordt aangegeven hoeveel personen naar verwachting tussen Utrecht en Arnhem per trein zullen reizen. Daarbij wordt aangegeven wat de belangrijkste herkomst- en bestemmingslokaties zijn. Ook wordt aangegeven *hoeveel van deze personen anders met de auto of met het vliegtuig hadden* gereisd.

16. Reistijdwinst tussen Arnhem en Utrecht, met name bij 300 km/uur, weegt niet op tegen meerkosten en extra effecten.

In de tracéstudie/m.e.r. worden de voor- en nadelen van diverse snelheden voor de HST-Oost beschouwd. Daarbij wordt ook gekeken naar een alternatief waarbij snelheden tot 300 km/uur mogelijk moeten zijn, omdat een hogere snelheid wellicht meer reizigers uit het vliegtuig naar de trein lokt. Vanwege de besluitvorming rond Schiphol heeft de Tweede Kamer gevraagd dit te onderzoeken. Op basis van het totale overzicht van voor- en nadelen van alle alternatieven nemen de Ministers van V&W en VROM uiteindelijk een besluit.

17. Wat betekent de verbetering van het spoor voor het aantal treinreizigers.

De spoorverbetering is geen doel op zich, maar wil mogelijkheden scheppen voor een beter treinprodukt. Zo kunnen op een verbeterd spoor meer treinen met een betere regelmaat en stiptheid rijden, met hogere snelheden dan nu het geval is. Dit leidt ertoe dat meer mensen met de trein gaan reizen. Hoeveel mensen in de toekomst van de trein gebruik zullen maken wordt in de tracéstudie/m.e.r. berekend met prognosemodellen.

18. Noodzaak boogaanpassingen bij 300 km/uur moet worden aangetoond.
In het kader van de studie worden de voor- en nadelen van een aantal mogelijke snelheden voor de HST-Oost in beeld gebracht (200 km/uur, 200-300 km/uur en 300 km/uur). Mede op basis van dit overzicht van voor- en nadelen, waarin ook de effecten van boogaanpassingen zijn opgenomen, wordt uiteindelijk de keuze gemaakt voor een snelheid.
Om snelheden tot 300 km/uur mogelijk te maken moet de spoorlijn voldoen aan een aantal technische eisen. Zo mogen de bochten in het tracé niet te 'krap' zijn, omdat ander het gevaar van ontsporing dreigt (uit de bocht vliegen). In de studie wordt voor alle beschouwde snelheden aangegeven hoe krap de bochten mogen zijn zonder problemen te veroorzaken. Deze 'boogstralen' worden vervolgens vergeleken met de bestaande bochten in het tracé Utrecht-Arnhem. Daaruit kan worden afgeleid wat de maximale snelheid is die in de bestaande bochten gereden kan worden. Als een hogere snelheid gewenst is moeten de bochten worden aangepast (verruimd of afgesneden).

19. Uitbreiding van de capaciteit van A12 en spoor Utrecht-Arnhem is nodig op zo'n kort mogelijke termijn.
Zoals aangegeven in het antwoord bij vraag 14, wordt de noodzaak van de capa-citeitsuitbreiding van de A12 en het spoor Utrecht-Arnhem nog nader onderzocht. Op basis van de resultaten uit de verkenning (een verkennende studie naar oplossingsrichtingen voor de ruimtelijke inpassing van de spoorverbetering en de wegverbreding) mag verwacht worden dat een capaciteitsuitbreiding nodig zal zijn.
De tijd die nodig is om tot een definitief besluit hieromtrent te komen wordt vooral bepaald door wettelijk vastgelegde procedures en termijnen. De procedures zijn erop gericht om snel tot een besluit te komen, zonder hierbij de zorgvuldigheid uit het oog te verliezen. Dit impliceert dat de studie met name door de inpassing veel tijd kost. Het is dan ook niet mogelijk om een eventuele uitbreiding van de capaciteit eerder uit te voeren dan in een volgens de in de startnotitie weergegeven planning.

20. Is er een relatie tussen het ontwerp van de lijn en het te verwachten passagiersaanbod.
Naar de relatie tussen het ontwerp van de lijn en het passagiersaanbod is (nog) weinig fundamenteel onderzoek gedaan. Bij het bepalen van het aanbod wordt vooral gekeken naar de reistijd. Deze is afhankelijk van de snelheid van de trein en de frequentie van de dienstregeling. Niettemin ligt het voor de hand dat het ontwerp van de lijn invloed heeft op de beleving van de treinreis door de passagiers. Er is een relatie tussen onder andere de snelheid van de trein, het ontwerp van de lijn en het passagiersaanbod. Daarbij spelen factoren als uitzicht, landschappelijke kwaliteit en de sociale veiligheid rond (ondergrondse) stations een rol. In de tracéstudie/m.e.r. wordt verder onderzoek verricht.

21. Levert partiële viersporigheid in de vorm van inhaalsporen op bepaalde plaatsen niet al voldoende capaciteit op.
In de startnotitie is aangegeven dat op de spoorlijn Utrecht-Arnhem in de huidige situatie al sprake is van overbelasting. Vooral in de spits leidt dit regelmatig tot problemen. Als er meer treinen gaan rijden met grotere snelheidsverschillen (stoptrein 140 km/uur en InterCity 160 km/uur) dan worden de problemen alleen maar groter. Er is dus behoefte aan meer capaciteit. Aan deze behoefte kan maar gedeeltelijk worden voldaan door inhaalsporen op bepaalde plaatsen aan te leggen. Een bijkomend probleem is

dat inhaalsporen alleen interessant zijn als deze passen binnen de dienstregeling. Op dit moment is er nog weinig bekend over een toekomstige dienstregeling (in bijvoorbeeld 2010). De privatisering van het exploiteren van de spoorlijnen leidt ertoe dat de overheid moet zorgen voor voldoende infrastructuur (voorwaardenscheppend). Exploitanten zullen zich nu nog niet gaan binden aan een dienstregeling in 2010.

2.5 Relatie met overige projecten

22. Bij de bepaling van de effecten rekening houden met de invloed van stadsgewestelijk railvervoer en busvervoer.

Bij het bepalen van de vereiste capaciteit wordt uitgegaan van toekomstvaste oplossingen. In deze oplossingen wordt daarom rekening gehouden met gebruik van de spoorlijn voor stadsgewestelijk railvervoer. De effecten die veroorzaakt worden door dit extra gebruik worden meegenomen bij het beschrijven van de effecten. De effecten van busvervoer worden niet expliciet beschreven in de studie. Bij het berekenen van de vervoersprognoses wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de mogelijke ontwikkelingen in het buslijnennet in 2010.

23. Wat betekent het (eventueel) niet doorgaan van de HST in Duitsland voor het project.

Het "niet doorgaan van de HST in Duitsland" betekent in de praktijk dat de spoorlijn tussen de Nederlands/Duitse grens en Keulen niet geschikt wordt gemaakt voor hogere snelheden (minimaal tot 200 km/uur). Hierdoor moet een eventuele hogesnelheidstrein op dit kleine deel van het totale traject Schiphol-Frankfurt een lagere snelheid aanhouden dan op andere delen van het totale traject. De snelheid wordt lager dan voor het predikaat HST vereist is. De totale reistijdwinst voor het traject Schiphol-Frankfurt ten opzichte van de huidige situatie wordt daardoor kleiner. Wat dit betekent voor het totale HST-Oost-project valt op dit moment niet te zeggen.
Overigens wordt uitgegaan van de overeenkomst van Warnemünde die is gesloten tussen de Nederlandse en Duitse regering. Daarin is afgesproken dat Duitsland de bestaande spoorlijn tussen Emmerich en Keulen verbetert en geschikt maakt voor snelheden tot overwegend 200 km/uur. Het gedeelte tussen Duisburg en Keulen is overigens al gereed (200 km/uur) en tussen Keulen en Frankfurt in uitvoering (300 km/uur; gereed ongeveer in 2000).

24. Aansluiting op het Duitse spoorwegennet laat geen hogere snelheid toe dan 200 km/uur.

Het traject Utrecht-Arnhem maakt deel uit van het totale traject Schiphol-Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Keulen-Frankfurt. Op de (deel)trajecten Utrecht-Arnhem en Arnhem-Duitse grens worden voor de HST-Oost verschillende snelheden beschouwd. Van al deze snelheden (alternatieven) worden de voor- en nadelen in beeld gebracht. Op basis hiervan vindt uiteindelijk besluitvorming plaats. Dit is voor het traject Utrecht-Arnhem gekoppeld aan de besluitvorming voor het traject Arnhem-Duitse grens. Daarnaast is de snelheid die de HST-Oost op de andere (deel)trajecten tussen Schiphol en Frankfurt kan gaan rijden van invloed op het besluit. Bij de bepaling van de vervoerwaarde en de substitutie wordt namelijk gekeken naar het totale traject Schiphol-Frankfurt. Voor de snelheid op de andere deeltrajecten wordt daarbij uitgegaan van de besluiten die al genomen zijn, dan wel worden aannames hiervoor gedaan. Zo wordt tussen Amsterdam en Utrecht

uitgegaan van 200 km/uur. Tussen Keulen en Frankfurt is 300 km/uur mogelijk.

25. De positie van de HST-Berlijn in de studie is onduidelijk.
In het kader van de tracé/m.e.r.-procedure voor de Noord oostelijke verbinding wordt gestudeerd op de mogelijkheden om een HST richting Berlijn via deze verbinding te leiden. Deze HST Berlijn zal in dat geval gebruik maken van de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Mocht dit een zinvolle mogelijkheid blijken dan zal nagegaan worden welke invloed de HST Berlijn heeft op de uitbreiding van de spoorlijn Utrecht-Arnhem.

26. Afstemming is gewenst met de projecten in Arnhem, alsmede de spoorverbetering ten oosten van Arnhem.
De projecten in Arnhem vinden plaats in het kader van het plan Rail 21. Dit is een samenhangend plan dat is gericht op het verbeteren van de capaciteit van het Nederlandse spoorwegennet om daarmee betere treinproducten mogelijk te maken. Om dit plan te kunnen realiseren is een groot aantal projecten gedefinieerd die samen moeten leiden tot het gewenste resultaat. Hoewel het dus gaat om 'losse' projecten is afstemming geregeld via het Rail 21-plan. De HST-Oost leidt niet tot aanvullende verbeteringen van de in Arnhem voor Rail 21 geplande spoorwerken. Om die reden wordt Arnhem niet meegenomen in de HST-Oost-studie.
De afstemming met de spoorverbetering ten oosten van Arnhem is gewaarborgd door de besluitvorming over dit traject te koppelen aan de besluitvorming over het traject Utrecht-Arnhem (zie ook het antwoord op vraag 163).

27. Maken de Betuweroute en de HST-Oost een verbreding van de A12 niet overbodig.
Verkennende studies hebben uitgewezen dat dit niet het geval is. Zoals bij vraag 14 aangegeven zal dit verder worden onderzocht en onderbouwd in de studie.

28. Afstemming met (lokale) ruimtelijke plannen zoals bijvoorbeeld Interprovinciale Structuurvisie Ede-Veenendaal (ISEV).
Bij het bedenken van mogelijke manieren waarop de spoorlijn Utrecht-Arnhem kan worden verdubbeld en geschikt gemaakt voor hogere snelheden wordt rekening gehouden met de bestaande omgevingssituatie, aangevuld met autonome ontwikkelingen. Onder autonome ontwikkelingen vallen in elk geval de ontwikkelingen die zijn opgenomen in vastgestelde (ruimtelijke) plannen op provinciaal (streekplannen) en gemeentelijk niveau (bestemmingsplannen). In bijlage 1 bij de startnotitie is een overzicht opgenomen van de overheidsplannen die worden meegenomen. ISEV behoort daartoe. Daar waar de ingreep in het spoor leidt tot problemen in relatie tot de huidige danwel de geplande bestemmingen wordt in overleg met de betreffende overheidsorganen bekeken of, en zo ja, hoe deze problemen kunnen worden voorkomen of verminderd (zie antwoord op vraag 8).

29. Afstemming met spoorverbetering Amsterdam-Utrecht is gewenst.
Voor het traject Amsterdam-Utrecht heeft inmiddels besluitvorming plaatsgevonden. Gekozen is voor het verdubbelen van het aantal sporen van 2 naar 4 en het geschikt maken van het spoor voor snelheden tot 200 km/uur. Dit betekent dat een hogesnelheidsverbinding richting Duitsland via dit (deel)traject mogelijk is. Mede hierdoor is de keuze van de manier van

verbeteren voor het traject Utrecht-Arnhem nog helemaal open. Zo bestaat de mogelijkheid om voor dit (deel)traject alleen te kiezen voor de verbeteringen die noodzakelijk zijn voor Rail 21. Aanvullend kan ook gekozen worden voor een verdere verbetering, gericht op hogesnelheidstreinen. De keuze van de snelheid (200, 300 of daartussen) staat daarbij los van de gemaakte keuze op het traject Amsterdam-Utrecht.

30. Spooruitbreiding Utrecht-Lunetten meenemen in de procedure.
Voor de HST-Oost zijn in Utrecht geen aanvullende verbeteringen nodig naast de voor Rail 21 voorziene railuitbreidingen. Om deze reden is de grens van het studiegebied gelegd bij de aftakking van de spoorlijnen Utrecht-Arnhem en Utrecht-Den Bosch. Vanaf dit punt kan de combinatie van HST-Oost en Rail 21 tot andere ingrepen leiden dan die, welke alleen voor Rail 21 nodig zijn.

31. Betrek bij bepalen van cumulatieve effecten alle grote oost-west infrastructuur (Betuweroute, spoor Utrecht-Arnhem, Hanzelijn, A15, A12, A1).
Veel effecten zijn alleen meetbaar dicht bij het tracé. Daarom is het alleen zinvol om cumulatieve effecten te beschouwen afkomstig van projecten die op korte afstand van elkaar zijn gelegen zoals A12 en HST-Oost. Voor een paar effecten is een landelijke invloed denkbaar. Een voorbeeld is de vervoerwaarde. Deze wordt bepaald met behulp van landelijke modellen, waarin bijvoorbeeld de Hanzelijn is opgenomen.

2.6 Aanpak studie/relatie met verkenningsnotitie

32. In de informele fase is onvoldoende rekening gehouden met de inspraakreacties op de Verkenningsnotitie.
Als voorbereiding op de formele procedure uit de Tracéwet heeft er een informele verkenning plaatsgevonden. Deze verkenning is uitgevoerd door de Bestuurlijke Begeleidingsgroep (BBG) onder leiding van de provincies. Dit in tegenstelling tot de formele procedure die onder verantwoordelijkheid van de ministers van V&W en VROM valt. Ook de beslissing wordt door de ministers van V&W en VROM genomen. De BBG heeft een adviserende rol bij belangrijke keuzen. De aanbevelingen van de BBG en de reacties die zij ontvangen hebben tijdens de inspraak rond de verkenningsnotitie zijn verwoord in een advies, dat gestuurd is aan de ministers van V&W en VROM. Met uw reactie in de verkenningsfase is zo goed mogelijk rekening gehouden. Het is mogelijk dat u vindt dat er met uw inspraakreactie te weinig is gedaan, of dat er in het kader van het verkenningsproces onjuiste verwachtingen gewekt zijn. Deze reacties zijn gebruikt bij evaluatie door de BBG, van het hele verkenningsproces. Inhoudelijke punten, waarvan u in uw reactie op de startnotitie aangegeven heeft dat ze te weinig of geen aandacht hebben gekregen, worden meegenomen in deze inspraakronde. Mocht u verdere inhoudelijke punten hebben dan biedt de formele fase nogmaals een aantal momenten waarop u kunt inspreken.

33. Uitgangspunten van de Bestuurlijke Begeleidingsgroep (BBG) mogen niet gelijkgesteld worden aan de uitgangspunten voor de tracéstudie/m.e.r..
De BBG is in het leven geroepen om de omgeving meer te betrekken bij de planvorming rond de verbetering van de spoorlijn Utrecht-Arnhem-grens en de uitbreiding van de A12 tussen Lunetten en de grens. De BBG heeft daarbij de rol van adviesorgaan voor de minister van V&W. De resultaten uit de Verkenningsnotitie van de BBG vormen een belangrijke basis voor de

tracéstudie/m.e.r.. Maar in de verkenning is met name naar 300 km/uur gekeken en was sterk gericht op de gevolgen over de omgeving (de inpassing). In de tracéstudie/m.e.r. worden meerdere snelheden bekeken en worden meer aspecten in de afweging betrokken. De uitgangspunten in de Verkenningsnotitie zijn dus niet gelijk aan de uitgangspunten in de tracéstudie/m.e.r..

34. De in de studie toe te passen methodieken en normen en de resultaten moeten goed worden onderbouwd en omschreven. Gebruik voor de afweging van aspecten een multi-criteria-analyse (MCA) of beslismatrix en maak gebruik van kaarten.

De resultaten van de tracéstudie/m.e.r. worden gerapporteerd in een zogenaamde trajectnota/MER. Aan de inhoud van deze rapportage zijn eisen gesteld die zijn neergelegd in zogenaamde richtlijnen. Zo zal in de trajectnota/MER onder meer duidelijk moeten worden aangegeven welke aannames en uitgangspunten gehanteerd zijn, welke methodieken en normen gebruikt zijn en welke keuzes gemaakt zijn. Nadat de trajectnota/MER is opgesteld wordt deze ter visie gelegd. Een ieder kan dan reageren op de inhoud en beoordelen of deze tegemoet komt aan de richtlijnen. De reacties worden meegenomen bij de toetsing van de trajectnota/MER door de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de aanvaarding door het bevoegd gezag.
De afweging tussen alle aspecten kan op verschillende manieren gebeuren. De multi-criteria-analyse (MCA) is een van de gangbare methodes. Gezien de hoeveelheid aan lokale varianten en de veelheid van aspecten wordt hoogstwaarschijnlijk gekozen worden voor een MCA-achtige methodiek. Kaarten zijn een handig hulpmiddel om veel informatie overzichtelijk te presenteren; daar wordt dan ook zeker gebruik van gemaakt.

35. De effecten moeten op verschillende niveaus worden weergegeven (lokaal, regionaal, nationaal en mondiaal). Er moeten duidelijke normen worden aangehouden met een onderscheid tussen aanlegfase en gebruiksfase.

Voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase worden effecten beschreven, die veroorzaakt worden door activiteiten die behoren bij de verbreding van de spoorlijn en het gebruik ervan. De effecten worden weergegeven tot op een niveau waarop de effecten nog afzonderlijk herkenbaar zijn en onderscheidend werken ten aanzien van de te beschouwen alternatieven. Zo is de toename van de geluidbelasting een effect dat met name op lokaal-, en in mindere mate regionaal niveau van belang. Op nationaal niveau zijn met name de effecten van de substitutie van vliegverkeer door treinverkeer aan de orde.

36. De BBG vertegenwoordigt niet de omgeving en dient daarom een andere status te krijgen.

De BBG is een overlegplatvorm, waaraan de ministers in het kader van de te doorlopen tracéwetprocedure advies vragen. De BBG vertegenwoordigt niet "de omgeving" in al haar facetten. In het op te stellen "plan voor omgevingsgerichte benadering" wordt in z'n totaliteit aangegeven op welke manier de omgeving er verder bij betrokken kan worden.

37. De milieubelasting van verschillende transportmogelijkheden (auto, trein, vliegtuig) moeten worden vergeleken.

In de startnotitie zijn de doelen voor de verbetering van de spoorlijn Utrecht-Arnhem aangegeven. Deze doelen zijn mede ingegeven vanuit de gedachte dat vervoer met de trein moet worden gestimuleerd omdat dit in vele gevallen milieuvriendelijker is dan vervoer met de auto en/of vervoer met het vliegtuig. In de tracéstudie/m.e.r. wordt dit in algemene zin onderbouwd.

38. Zijn de initiatiefnemers (Rijkswaterstaat, de Nederlandse Spoorwegen) wel in staat om onafhankelijk onderzoek te (laten) verrichten. Anderen (bijvoorbeeld het Comité De Haar/Amerongen) moeten in staat zijn zelf onderzoek te verrichten.

Een beslissing over de spoorverdubbeling wordt door de ministers van V&W en VROM genomen op grond van gegevens uit de trajectnota/MER. Diverse aspecten spelen hierbij een rol. Zowel milieueffecten, effecten op verkeer en vervoer, wonen en werken en economie, alsook de kosten zijn in dit kader belangrijk.
De resultaten van het onderzoek zijn openbaar en eenieder kan beoordelen of deze gegevens betrouwbaar zijn. Het staat een ieder altijd vrij om een contra-expertise te laten uitvoeren. Er kan ook bezwaar worden gemaakt tegen de manier waarop het onderzoek is uitgevoerd. De onafhankelijke Commissie MER toetst of de resultaten van de onderzoeken op een voldoende manier zijn onderbouwd en of voldaan is aan de richtlijnen.

39. Maak ook voor de inpassing een integraal plan, bijvoorbeeld door het opstellen van gebiedsvisies.

Er zijn verschillende invalshoeken om te kijken naar het begrip gebiedsvisie. Over het algemeen wordt daarmee een integraal plan bedoeld met een sterk ruimtelijk ordeningskarakter. Een dergelijke visie waarbij naast spoor en weg bijvoorbeeld ook woningbouwlokaties of de ontwikkeling van andere functies (bijvoorbeeld werkgelegenheid, recreatie of natuur) wordt ontwikkeld, is de verantwoordelijkheid van provincie of gemeenten. Wel kunnen provincie of gemeenten Rijkswaterstaat en NS Railinfrabeheer vragen te participeren en daar zal over het algemeen positief op worden geantwoord.
Het is ook mogelijk dat onder een gebiedsvisie wordt verstaan een inpassingsvisie; hoe worden weg en spoor verder ingepast in het landschap. Als dit laatste wordt bedoeld, dan is dat een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemers en daar zal aandacht aan worden besteed.

2.7 Overige uitgangspunten en oplossingen

40. Naast de route Amsterdam-Utrecht-Arnhem-grens moeten ook andere routes worden onderzocht, zoals:

- *Amsterdam-Amersfoort-Arnhem;*
- *Amsterdam-Utrecht-Den Bosch-Venlo;*
- *Amsterdam-Utrecht-Betuweroute;*
- *Amsterdam-Rotterdam-Betuweroute;*
- *Amsterdam-Rotterdam-Den Bosch-Venlo.*

Bovenstaande routes zijn in het kader van de PKB Schiphol e.o. onderzocht. Op basis van het onderzoek is geconcludeerd dat de route via het bestaande spoor Amsterdam/Schiphol-Utrecht-Arnhem-Zevenaar-Nederlands/Duitse grens de beste route is. Deze routekeuze wordt op een globale manier onderbouwd in de trajectnota/MER. Alternatieve routes, zoals de genoemde, zullen hierbij een rol spelen.

41. Er moet verder gekeken worden dan 2010.
In de startnotitie is aangegeven dat de verbetering van de spoorlijn Utrecht-Arnhem plaats vindt tussen 2002 en 2007. Afhankelijk van de omvang van de ingreep is de verbetering dus klaar tussen 2005 en 2007. Het is daarom zeker zinvol om verder te kijken dan 2010. De oplossing moet immers voldoen voor een periode die langer is dan 3 tot 5 jaar. Een probleem is daarbij dat de periode na 2010 nog nauwelijks beschreven is in beleidsstukken of (ruimtelijke) plannen. Wel is onder andere het Centraal Plan Bureau bezig met het ontwikkelen van scenario's voor de periode na 2010-2015. Deze scenario's worden gebruikt bij het verder kijken dan 2010. Daar waar beleid beschikbaar is, dat betrekking heeft op de periode na 2010, wordt dit gebruikt. Daarbij moet opgemerkt worden dat, naarmate verder in de toekomst wordt gekeken, de onzekerheden snel groter worden.

42. Suggesties voor flankerend beleid.
- *uitbreiding Schiphol meenemen als alternatief voor uitbreiding spoor en weg*

Gezien de herkomst en bestemmingen van de reizigers op de spoorlijn Utrecht-Arnhem en de A12 en de redenen van de weggebruikers om zichzelf te verplaatsen (voor het overgrote deel alledaagse activiteiten) is het niet logisch dat uitbreiding van Schiphol een zinvolle bijdrage levert aan de oplossing van de geconstateerde problemen op de A12 en de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Daarnaast past de uitbreiding van vliegverkeer ten koste van autoverkeer en treinverkeer niet in het huidige mobiliteitsbeleid. Uitbreiding van Schiphol wordt daarom niet als alternatief meegenomen. Daarnaast wordt opgemerkt dat de HST juist gewenst is om uitbreiding van het korte afstand vliegverkeer tegen te gaan.

- *rekeninghouden met ontsluiting 2e nationale luchthaven*

De 2e nationale luchthaven vormt momenteel onderwerp van een brede maatschappelijke discussie (Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur-TNLI). De resultaten hiervan zijn niet op korte termijn te verwachten. Voor deze studie is de huidige nationale luchthaven (Schiphol) uitgangspunt. Mocht het Rijk tijdens de studie beslissingen nemen, waardoor dit uitgangspunt verandert, dan wordt op dat moment gekeken of, en zo ja, hoe deze studie moet worden aangepast.

- *vrachtvervoer verplichten om gebruik te maken van de trein*

De verbetering van de spoorlijn Utrecht-Arnhem is bedoeld om het personenvervoer te verbeteren. De hoofdroute voor het transport van goederen per spoor is straks de Betuweroute. Een verplichting om goederen per spoor te transporteren heeft daarom nauwelijks invloed op de plannen voor de spoorverbetering Utrecht-Arnhem.

- *aantal opstapplaatsen van de HST-Oost vergroten*

Het doel van een hogesnelheidstrein is om de reistijd per trein tussen belangrijke bevolkingscentra zo klein mogelijk te maken. Dit wordt bereikt door de trein snel te laten rijden en weinig te laten stoppen. Als huidig uitgangspunt voor de inrichting van de infrastructuur wordt ervan uitgegaan dat Schiphol als begin- en eindpunt voor de HST-Oost zal dienen, omdat Schiphol in de totale internationale vervoersmarkt van en naar het oosten een belangrijk vertrekpunt en bestemming per trein kan zijn. Daarnaast zijn binnen

Nederland stops voorzien in Amsterdam, Utrecht en Arnhem vanwege het aantal internationale reizigers dat hier in de HST wil stappen.

- *alle beschikbare infrastructuur (water, weg en spoor) zo efficiënt mogelijk benutten*

De aanwezige infrastructuur is een voorwaarde voor transport. Naarmate een bepaalde type infrastructuur wordt verbeterd is deze aantrekkelijker voor transport. Verbetering van infrastructuur is dus voorwaardenscheppend, maar niet sturend. Het daadwerkelijke gebruik van de infrastructuur is namelijk afhankelijk van meer factoren dan alleen de capaciteit (kwaliteit) van de infrastructuur. In dat verband kan gedacht worden aan de gewenste transportsnelheid en de gewenste fijnmazigheid van het transportnetwerk.

- *aandacht voor kwaliteit van het voor- en natransport.*

De kwaliteit van het voor- en natransport is een belangrijke factor bij het treingebruik en de lokatiekeuze van een station. Effecten van het vervoer van en naar stations vallen echter buiten de reikwijdte van de studie naar de capaciteitsproblemen op het traject Utrecht-Arnhem. De belangrijkste reden hiervoor is, dat dit buiten de directe invloedssfeer van de Rijksoverheid valt. Transferia zijn mogelijkheden om snel en effectief van auto naar openbaar vervoer over te stappen. Ze zijn enigszins te vergelijken met een verbeterd park &ride-systeem (P&R). Het effect van transferia wordt onderzocht; zowel op het gebruik van het openbaar vervoer als op de verkeersintensiteit op de A12. Er zijn verschillende mogelijkheden voor een geschikte lokatie voor een transferium. Een voor de hand liggende lokatie is nabij het station Driebergen-Zeist. Daarnaast zullen initiatieven uit de regio op dit punt bij de studie worden betrokken, bijvoorbeeld Ede. Er zijn veel aspecten die daarbij een rol spelen: het gebruik, maar ook de lokatie en, indien kansrijk, uiteindelijk ook de vormgeving. Voorlopig worden transferia alleen onderzocht op hun vervoerskundige effectiviteit.

43. Op welke manier wordt rekening gehouden met goederenvervoer.

In de plannen wordt ervan uitgegaan dat de Betuweroute wordt gerealiseerd. De hoofdroute voor het goederenvervoer tussen mainport Amsterdam/Schiphol en Duitsland zal dan Amsterdam-Geldermalsen-Betuweroute worden. Hierdoor zal het goederenvervoer op de spoorlijn Utrecht-Arnhem zich beperken tot incidenteel en lokaal gebruik. Anderzijds zijn er diverse ontwikkelingen gaande op de goederenvervoermarkt. Ideeën voor een frequent binnenlands sternet en hogesnelheidsvrachtvervoer (Light Cargo) zijn daar voorbeelden van. Ook de route Utrecht-Arnhem(-Duitsland) kan daarbij interessant zijn. In de capaciteitsruimte wordt daarom met beperkt goederenvervoer rekening gehouden.

44. Suggesties voor nieuwe technieken om de geconstateerde (capaciteits) problemen op te lossen

- *onderzoeken of hogere netspanning en een andere beveiliging niet voldoende capaciteit opleveren.*

In de tracéstudie/m.e.r. wordt de noodzaak van spooruitbreiding aangegeven. Daarbij wordt ook onderzocht wat het effect is van een hogere netspanning en een andere beveiliging op de capaciteit van de lijn.

- *treinen een modulaire opzet geven, waarbij op elk station wagons kunnen aan- en afhaken.*

Het aan- en afhaken van wagons kost relatief veel tijd. Dit gaat ten koste van de capaciteit van de lijn. Nog verdergaande ideeën als aan- en afhakende wagons bij rijdende treinen zijn nog lang niet operationeel en bieden daarom binnen afzienbare termijn geen oplossing voor de capaciteitsproblemen.

- *uitgaan van schonere auto's op termijn, zodat de trein niet langer het milieu-vriendelijkst blijft.*

De vraag of een auto of een trein milieuvriendelijker is, hangt af van bijvoorbeeld gemiddelde bezettingsgraad, gemiddelde snelheid, totale reistijd, gemiddeld energieverbruik. In de huidige situatie is de trein in vele gevallen milieuvriendelijker dan de auto. Door technische ontwikkelingen worden auto's in de toekomst schoner. Hoeveel schoner is op dit moment niet bekend. Daarnaast leidt de voortschrijdende techniek ertoe dat treinen in de toekomst efficiënter met elektriciteit omgaan. Om die redenen wordt er in de studie van uitgegaan dat de trein ook in de toekomst milieuvriendelijker is dan de auto.

45. Waarom bundeling van HST-sporen en andere sporen.

Om verdere versnippering in Nederland tegen te gaan vormt bundeling van infrastructuur een belangrijk uitgangspunt bij de planning van nieuwe infrastructuur. In dit specifieke geval is de bundeling ook ingegeven door het feit dat bij bundeling de 'snelle' sporen ook gebruikt kunnen worden voor binnenlands treinverkeer. Zonder medegebruik bestaat de kans dat incidenteel 6 sporen nodig zijn in plaats van 4. Daarnaast vergroot bundeling de flexibiliteit ingeval van calamiteit en/of onderhoud.

46. Komen de HST-sporen bij bundeling aan de buitenkant of de binnenkant.

Het is op dit moment nog niet duidelijk of de HST-sporen aan de buitenkant of aan de binnenkant komen. Dit wordt in de tracéstudie/m.e.r. nader bepaald. Daarbij kan het zo zijn dat het in het ene deelgebied voordelen biedt om de HST-sporen aan de buitenkant te leggen, terwijl in het andere deelgebied een ligging aan de binnenkant de voorkeur heeft. Omdat voor een wisseling van binnen naar buiten (vice versa) van de HST-sporen een ongelijkvloerse spoorkruising nodig is blijft het aantal wisselingen beperkt.

47. Welke treindienstregeling wordt gehanteerd bij het bepalen van de effecten (zijn alternatieven in beeld bijvoorbeeld met meer treinen en andere halteplaatsen).

Gestreefd wordt naar toekomstvaste oplossingen. Dat betekent dat naast het aantal treinen dat voorkomt uit de plannen voor Rail 21 en HST-Oost, en dat is weergegeven in de startnotitie, ook rekening wordt gehouden met regionale ontwikkelingen zoals Randstadspoor Utrecht. Of, en zo ja, hoeveel extra treinen deze ontwikkelingen met zich meebrengen is op dit moment nog niet exact aan te geven.

48. Wordt er naast de ICE 3 nog naar ander HST-materieel gekeken (kantelbakmaterieel).

In de tracéstudie/m.e.r. wordt uitgegaan van het nieuwste hogesnelheidsmaterieel dat momenteel in Duitsland wordt ontwikkeld. Er wordt niet gekeken naar kantelbakmaterieel. Dit wordt namelijk op dit moment alleen toegepast bij snelheden tot circa 200 km/uur. Het gebruiken van kantelbakmaterieel biedt geen oplossing voor te krappe bochten wanneer

snelheden van boven de 200 km/uur mogelijk moeten worden gemaakt; bij deze snelheden bestaat ook bij dit materieel het gevaar van uit de bocht vliegen. Tijdens de studie wordt nagegaan of er op dit punt nieuwe inzichten zijn.

49. Waarom is mainport Rotterdam niet aangesloten op de HST-Oost.
De HST-Oost is een treinverbinding die bedoeld is voor personenvervoer. In Rotterdam ligt de nadruk op het transport van goederen. Om die reden is besloten om Rotterdam via een speciale goederenlijn te ontsluiten richting Duitsland (Betuweroute). Het personenverkeer vanaf Rotterdam krijgt door een overstap in Utrecht of via de HSL-Zuid een toegang tot de HST-Oost.