

STARTNOTITIE A12 UTRECHT-VEENENDAAL



STARTNOTITIE A12

UTRECHT-VEENENDAAL

Voor een volledig overzicht van de problematiek op het traject Utrecht-Veenendaal is het aan te bevelen om naast deze startnotitie ook de startnotitie 'HST-Oost en Rail 21, startnotitie verbetering spoorlijn Utrecht-Arnhem' te lezen.



INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding voor deze startnotitie	pag. 7
1.2 Te volgen procedure	pag. 8
1.3 De functie van deze startnotitie	pag. 9
1.4 Relatie met de spooraanpassing Utrecht-Arnhem	pag. 10
1.5 Van Verkenningsnotitie naar startnotitie	pag. 11
1.6 De Bestuurlijke Begeleidingsgroep in de formele fase	pag. 13
1.7 Relaties met andere projecten op de A12	pag. 14
1.8 Leeswijzer	pag. 14

2 HUIDIGE SITUATIE

2.1 Verkeer en Vervoer	pag. 15
2.2 Economie	pag. 18
2.3 Wonen en Werken	pag. 19
2.4 Milieu en leefomgeving	pag. 20
2.5 Recreatie	pag. 22
2.6 Landbouw	pag. 22
2.7 Natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie	pag. 23

3 BELEID EN ONTWIKKELINGEN

3.1 Verkeer en vervoer	pag. 24
3.2 Economie	pag. 26
3.3 Wonen en werken	pag. 27
3.4 Milieu en leefomgeving	pag. 28
3.5 Recreatie	pag. 30
3.6 Landbouw	pag. 30
3.7 Natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie	pag. 30
3.8 Verwachtingen na 2010	pag. 31

4 PROBLEEMSTELLING EN DOEL

4.1 Probleemstelling	pag. 32
4.2 Doel	pag. 33

5 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

5.1 Werkwijze bij de uitwerking	pag. 34
5.2 Alternatieven	pag. 36
5.3 Lokale alternatieven en varianten	pag. 38

6 TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

6.1 Werkwijze bij de effectbeschrijving	pag. 39
6.2 Overzicht van mogelijk relevante effecten	pag. 40

7 PROCEDURES

7.1 De Tracéwet- en de overige procedures	pag. 42
7.2 Stappen in de procedure	pag. 42
7.3 Voorlopige planning	pag. 45

Bijlagen

1 Relevante beleidsdocumenten t.b.v. trajectstudie	pag. 46
2 Gebruikte literatuur t.b.v. de startnotitie	pag. 46
3 Lijst van begrippen en afkortingen	pag. 47

1 INLEIDING

In dit inleidende hoofdstuk wordt de aanleiding voor de startnotitie gepresenteerd (paragraaf 1.1) en wordt kort uiteengezet hoe de te volgen procedure geregeld is (paragraaf 1.2). Vervolgens wordt de functie van deze startnotitie beschreven: een aanzet tot de inhoudsafbakening van het te verrichten onderzoek en een uitnodiging om daarop met inspraakreacties te reageren (zie paragraaf 1.3).

Daarna komen de raakvlakken met de plannen rond de aanpassing van het spoor tussen Utrecht en Arnhem aan de orde (paragraaf 1.4). Deze spooraanpassing is samen met de plannen rond de A12 onderwerp geweest van een informele voorbereidende verkenning, die uiteindelijk een 'verkenningsnotitie' heeft opgeleverd. In paragraaf 1.5 wordt uiteengezet wat de relatie is tussen de verkenningsnotitie en deze startnotitie, waarna in paragraaf 1.6 de rol van de Bestuurlijke Begeleidingsgroep in de formele fase uiteen gezet wordt.

Na een overzicht van andere relevante projecten op de A12 (paragraaf 1.7) volgt in de slotparagraaf een leeswijzer die een vooruitblik biedt op de overige hoofdstukken van deze startnotitie.

Voor u ligt de 'Startnotitie A12 Utrecht-Veenendaal'.

Deze startnotitie is opgesteld door Rijkswaterstaat directie Utrecht, in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat. De startnotitie markeert het begin van een formele besluitvormingsprocedure waarin de vraag centraal staat of de capaciteit van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal verruimd moet worden, en zo ja, hoe dat het best kan gebeuren. Ter voorbereiding op een besluit hierover wordt een zogenoemde trajectstudie/milieu-effectrapportage uitgevoerd naar huidige en toekomstige problemen, de mogelijke oplossingen daarvoor en de effecten van die oplossingen.



1.1 AANLEIDING VOOR DEZE STARTNOTITIE



Functie van de A12

De A12 loopt van Den Haag via Utrecht en Arnhem naar de Nederlands-Duitse grens. De A12 is een van de meest gebruikte snelwegen voor het wegverkeer tussen de randstad en het Duitse Ruhrgebied. Daarnaast vormt het deel van de A12 dat in deze startnotitie centraal staat - van Utrecht (knooppunt Lunetten) tot aan de aansluiting Veenendaal (zie kaart 1) - een belangrijke schakel in de verbinding tussen de stedelijke knooppunten Utrecht en Arnhem/Nijmegen, en tussen tal van andere woon- en werkgebieden die langs dit deel van de weg gelegen zijn.

Problemen door toenemend autogebruik

In heel Nederland is het autogebruik de afgelo-

pen jaren sterk toegenomen. Ook op veel delen van de A12 is het inmiddels dermate druk, dat files aan de orde van de dag zijn. Dat geldt in elk geval voor het gedeelte van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal.

De files tussen Utrecht en Veenendaal vormen een belemmering voor het doorgaande verkeer. Dat is ongunstig voor de verdere ontwikkeling van de belangrijke economische centra die via de A12 ontsloten worden en ook voor de relatie met het achterland. Diezelfde files leiden ertoe dat steeds meer weggebruikers gaan uitwijken naar het onderliggende wegennet.

Dit verkeer zorgt voor veel problemen in het gebied tussen Utrecht en Veenendaal, waaronder geluidhinder en verkeersongevallen. Ook de A12 zelf veroorzaakt geluidhinder, barrièrewerking voor de

1. Hoofdtransportassen Midden-Nederland



natuur en overlast in woonkernen die dicht bij de A12 liggen of door de weg worden doorsneden.

Kortom, er is tussen Utrecht en Veenendaal sprake van problemen op uiteenlopende gebieden.

Omdat het autogebruik in de komende jaren zal blijven toenemen, zullen deze problemen verergeren wanneer maatregelen achterwege blijven. Dat is in strijd met het Nederlandse beleid op het gebied van verkeer, vervoer en milieu.

Daarom heeft de minister van Verkeer en Waterstaat besloten een procedure te starten ter voorbereiding op besluiten over mogelijke oplossingen. Deze startnotitie markeert het formele begin van deze besluitvormingsprocedure en van de studie die een belangrijk onderdeel van deze procedure vormt.



Rijkswaterstaat directie Utrecht heeft in de te doorlopen besluitvormingsprocedure over de A12 tussen Utrecht en Veenendaal de rol van 'initiatiefnemer'.

Vanuit die hoedanigheid heeft Rijkswaterstaat directie Utrecht deze startnotitie opgesteld. Ook draagt zij als initiatiefnemer de verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van de genoemde studie.

Uitgebreidere informatie over de besluitvormingsprocedure is overigens te vinden in hoofdstuk 7 van deze startnotitie. De belangrijkste kenmerken van de procedure worden in de volgende paragraaf toegelicht.

1.2 TE VOLGEN PROCEDURE

Centrale vragen

Het is de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat om, samen met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), te zijner tijd een besluit te nemen over eventuele aanpassingen aan de A12. Deze ministers hebben dus de rol van 'bevoegd gezag'. Bij het besluit dat het bevoegd gezag uiteindelijk moet nemen, staan de twee volgende vragen centraal:

- 1 Is het, gegeven de huidige en toekomstige ontwikkelingen op en rond de A12 tussen Utrecht en Veenendaal, noodzakelijk de capaciteit van dit weggedeelte te verruimen?
- 2 Zo ja: wat is de beste oplossing om zo'n capaciteitsverruiming te realiseren?

Spelregels voor zorgvuldigheid

Omdat een eventuele capaciteitsverruiming mogelijk grootschalige ingrepen met aanzienlijke gevolgen vereist, is het belangrijk dat er een zorgvuldige besluitvormingsprocedure gevolgd wordt. De spelregels voor die procedure zijn vastgelegd in de Tracéwet.

In de Tracéwet is onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak door overheden, burgers en belangengroeperingen mogelijk is en advies gevraagd wordt aan deskundigen.

Verder schrijft de Tracéwet voor dat er voorafgaand aan de besluitvorming uitgebreid onderzoek wordt verricht naar de mogelijke oplossingen en de relevante effecten daarvan.

Er moet namelijk een zogenoemde trajectstudie/m.e.r. uitgevoerd worden ('m.e.r.' is een afkorting van 'milieu-effectrapportage'). In zo'n studie wordt gekeken naar de effecten die de mogelijke oplossingen hebben voor verkeer en vervoer, economie, wonen en werken, recreatie, landbouw en natuur en landschap (waaronder bijvoorbeeld ook cultuurhistorie).

De milieu-effectrapportage, die in de studie is ingebed, zorgt ervoor dat ook systematisch wordt gekeken naar de milieu-effecten die mogelijke oplossingen met zich meebrengen, en de maatregelen



waarmee negatieve milieu-effecten voorkomen, verminderd of gecompenseerd kunnen worden.

De resultaten van de trajectstudie/m.e.r. moeten gepresenteerd worden in een Trajectnota/MER (de afkorting 'MER' staat voor 'milieu-effectrapport'). Rijkswaterstaat directie Utrecht is ervoor verantwoordelijk dat dit document wordt opgesteld. Volgens de huidige planning wordt de Trajectnota/MER begin 1999 afgerond. Daarna is er een inspraakronde en krijgen adviserende instanties (zoals het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur en de Commissie voor de milieu-effectrapportage) de gelegenheid adviezen uit te brengen.

De Trajectnota/MER en de inspraakreacties en adviezen komen vervolgens aan de basis van de besluitvorming te staan. Ze reiken de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM de informatie aan die deze bewindsheden nodig hebben om een zorgvuldig afgewogen besluit te kunnen nemen.

Dit is een besluit in het kader van de Tracéwet, en wordt daarom een 'Tracébesluit' genoemd. Als u het niet eens bent met het genomen besluit, kunt u bezwaar maken. In hoofdstuk 7 wordt de gehele procedure uitgelegd.

1.3 DE FUNCTIE VAN DEZE STARTNOTITIE

Naar een afbakening van te onderzoeken alternatieven en effecten

Een belangrijk kenmerk van een trajectstudie/m.e.r. is dat er, na nader onderzoek naar huidige en toekomstige problemen, altijd verschillende mogelijke oplossingen uitgewerkt moeten worden:

de alternatieven. Van elk van die alternatieven moeten vervolgens de effecten in kaart gebracht worden. De vraag is nu: wat zijn in het geval van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal de relevante alternatieven en effecten? Wat zijn dus de onderwerpen waarop de trajectstudie/m.e.r. zich moet concentreren?

De te doorlopen procedure voorziet erin dat er, voordat het opstellen van de Trajectnota/MER daadwerkelijk van start gaat, eerst een concreet uitgewerkt onderzoeksraamwerk ter beschikking komt, in de vorm van een set met 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota/MER'. Het is de bedoeling dat deze richtlijnen zo goed mogelijk weerspiegelen welke wensen er leven ten aanzien van de informatie die beschikbaar moet komen.

Om dit te bereiken, gaan aan het vaststellen van de richtlijnen inspraak en advisering vooraf. Deze startnotitie vormt hiervoor het vertrekpunt.

De startnotitie als aanzet en uitnodiging

De startnotitie is een aanzet tot de inhoudsafbakening van de op te stellen Trajectnota/MER. Tegelijkertijd kan de startnotitie beschouwd worden als een uitnodiging aan iedereen die dat wil om mee te denken en desgewenst een inspraakreactie in te dienen.

De startnotitie ligt vijf weken ter inzage. Gedurende deze periode kunnen overheden, burgers en belangengroeperingen via inspraakreacties hun wensen ten aanzien van de te onderzoeken alternatieven en effecten kenbaar maken. Want in de startnotitie worden op die punten keuzes gemaakt die bepalend zijn voor de verdere studie.

Belangrijk daarbij is dat het bij de inspraak in dit stadium nog niet gaat om de vraag welk Tracébesluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas voor het eerst aan de orde in de tweede inspraakronde, wanneer de Trajectnota/MER afgerond is en ter inzage wordt gelegd.

Op dit moment gaat het vooral om de vraag over welke alternatieven en effecten informatie beschikbaar moet komen om later een verantwoord besluit te kunnen nemen.

Alle inspraakreacties worden gebundeld en overhandigd aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Dat is een commissie van onafhankelijke milieudeskundigen die, mede op basis van de inspraakreacties, het bevoegd gezag adviseert over de vereiste inhoud van de Trajectnota/MER.

Het bevoegd gezag gebruikt dit advies en de inspraakreacties om de eerder genoemde richtlijnen vast te stellen. Volgens de huidige planning zal dit in het voorjaar van 1997 gebeuren. Daarna gaat het werken aan de Trajectnota/MER van start.

Hoe kunt u reageren?

Deze startnotitie is ter inzage gelegd op een groot aantal adressen, waaronder de gemeentehuizen en openbare bibliotheken van alle gemeenten in het gebied tussen Utrecht en Veenendaal. Gedurende vijf weken na de datum waarop de startnotitie ter inzage is gelegd, kunt u schriftelijk reageren. Uw reactie moet voor afloop van de inspraaktermijn ontvangen zijn bij:

Inspraakpunt HST-Oost/A12

Kneuterdijk 6,

2514 EN DEN HAAG

In paragraaf 1.4 van de startnotitie wordt uiteengezet dat de trajectstudie/m.e.r. A12 Utrecht-Veenendaal veel raakvlakken heeft met een ander project, waarvoor gelijktijdig een startnotitie ter inzage is gelegd: 'HST-Oost en Rail 21, startnotitie verbetering spoorlijn Utrecht-Arnhem'. Als u op beide startnotities tegelijk wilt reageren, dan kunt u volstaan met één reactie aan het bovengenoemde adres. Geef in dat geval wel duidelijk aan dat uw reactie beide startnotities betreft.

Tijdens de inspraakronde vinden er enkele informatiebijeenkomsten plaats over beide projecten gezamenlijk. Deze worden georganiseerd door de initiatiefnemer.

Via advertenties in landelijke, regionale en lokale bladen worden plaats en datum bekend gemaakt.

Bruikbare inspraakreacties op de startnotitie hebben het karakter van onderzoeksvoorstellen. Worden er alternatieven of varianten gemist? Moeten volgens u nog effecten onderzocht worden die nog niet zijn vermeld? U hoeft dus nog geen voorkeur uit te spreken voor een alternatief of bezwaar te maken tegen een oplossing.



1.4 RELATIE MET DE SPOORAANPASSING UTRECHT-ARNHEM

Gelijktijdig twee startnotities

Tegelijkertijd met deze startnotitie is de 'HST-Oost en Rail 21, startnotitie verbetering spoorlijn Utrecht-Arnhem' ter inzage gelegd (in de rest van deze startnotitie aangeduid als "startnotitie spoor-aanpassing").

Daarin wordt de start aangekondigd van een trajectstudie/m.e.r. naar de mogelijkheden om de bestaande spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem uit te breiden ten behoeve van het plan Rail 21 en een hogesnelheidslijn in oostelijke richting, de HST-Oost. Deze plannen voor het spoor hebben veel raakvlakken met een eventuele capaciteitsverruiming van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal, bijvoorbeeld omdat spoor en weg juist in dit gebied dicht bij elkaar liggen.

Op het titelblad van deze startnotitie is reeds vermeld dat het aanbeveling verdient ook de startnotitie spooraanpassing te bestuderen. De combinatie van beide startnotities geeft een volledig overzicht van de studie op het traject Utrecht-Veenendaal.

De startnotities zijn op elkaar afgestemd, maar omdat de twee projecten toch elk hun eigen geschiedenis en probleem- en doelstelling hebben, zijn de startnotities niet identiek.

De startnotitie van de spooraanpassing is op bepaalde punten iets meer gedetailleerd, omdat er op dit moment over het spoor al meer bekend is.



Onderlinge afstemming in een op de omgeving gericht planproces

Hoewel de trajectstudie/m.e.r. A12 Utrecht-Veenendaal en de trajectstudie/m.e.r. spooraanpassing formeel gescheiden zijn, lopen ze inhoudelijk en in de tijd zo veel mogelijk parallel. Ook zal in beide studies een open, op de omgeving gericht planproces gevolgd worden.

Tijdens de studies wordt, waar nodig over beide projecten tegelijk, regelmatig overlegd met de betrokken partijen. Dat zijn de provincies, gemeenten en waterschappen, bewoners en andere personen of instanties die zich bij het project betrokken voelen. Het overleg zal niet beperkt blijven tot de momenten die de Tracéwet daarvoor aanwijst. Er vindt ook tussentijds informeel overleg plaats, bijvoorbeeld wanneer er belangrijke tussenresultaten van de studie bekend zijn.

Er wordt naar gestreefd ook de besluiten van de twee projecten gelijktijdig te laten plaatsvinden.

1.5 VAN VERKENNINGSNOTITIE NAAR STARTNOTITIE

Vorbereidende stappen: van 'Probleemschets' naar 'Verkenningnotitie'

De onderlinge afstemming tussen spoor en weg heeft reeds gestalte gekregen bij de informele voorbereidende stappen die aan de start van de formele procedures voorafgingen. Op initiatief van de betrokken provincies is er in 1994 de Bestuurlijke Begeleidingsgroep HST-Oost/A12 (BBG) geformeerd, bestaande uit vertegenwoordigers van de provincies Noord-Holland, Utrecht en Gelderland en van vier gemeentelijke samenwerkingsverbanden (Regionaal Orgaan Amsterdam, Bestuur Regio Utrecht, Regio West-Veluwe/Vallei en Knooppunt Arnhem-Nijmegen) namens de gemeenten.

Daarin hadden voorts vertegenwoordigers zitting van Rijk, NS-Railinfrabeheer en (in adviserende rol) NS-Reizigers. In de afgelopen periode heeft de BBG een inventarisatie gemaakt van de mogelijke problemen die een gelijktijdige uitbreiding van zowel het spoor als de A12 met zich mee kan brengen.

Het accent heeft daarbij gelegen op de ruimtelijke inpassing en de gevolgen voor de omgeving wanneer ervan wordt uitgegaan dat de A12 naar 2x3 rijstroken wordt uitgebreid en de spoorlijn wordt verdubbeld en geschikt gemaakt wordt voor snelheden van 300 km/uur.

De resultaten van deze inventarisatie zijn gebundeld in een 'Probleemschets'. Aansluitend hierop heeft de BBG een verkenning uitgevoerd naar mogelijke oplossingsrichtingen, waarvan de resultaten in april 1996 zijn gepubliceerd in een 'Concept-verkenningnotitie'.

Deze informele voorbereidende stappen hadden tot doel vanaf het allereerste begin te profiteren van de in de omgeving aanwezige kennis van het gebied en van de in de omgeving levende ideeën over inpassing van de uitbreiding van spoor en weg. Daarmee wordt gehoopt op een hogere kwaliteit van het plan en het bijdragen aan het ontstaan van draagvlak zodat de formele procedure mogelijk vlotter kan worden doorlopen.

De 'Probleemschets' en de 'Concept-verkenningnotitie' zijn dan ook met directe betrokkenheid van regionale en lokale bestuurders opgesteld.

Bovendien hebben beide BBG-producten een brede verspreiding gekregen en is er voor een ieder de mogelijkheid geweest op de inhoud ervan te reageren. Met gemeentebesturen en belangengroeperingen heeft rechtstreeks mondeling overleg plaatsgehad en voorts zijn lokale informatie-avonden georganiseerd.

De BBG heeft op de Concept-verkenningnotitie ruim tweehonderd reacties ontvangen. Deze reacties, en de antwoorden daarop, zijn gebundeld in een

'Commentaarnota'. Vervolgens is de definitieve Verkenningnotitie opgesteld. Deze Verkenningnotitie betreft een advies van de BBG om de resultaten van de uitgevoerde verkenning, zijnde de in de notitie opgenomen aanbevelingen, tot uitgangspunt te nemen bij de nadere studies in de formele fase.

Op 30 september 1996 is de informele voorbereiding afgesloten met het aanbieden door de Bestuurlijke Begeleidingsgroep van de 'Commentaarnota' en de Verkenningnotitie aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

De relatie tussen startnotitie A12 en Verkenningnotitie HST-Oost/A12

In de Verkenningnotitie is voor wat de A12 betreft gekeken naar de ruimtelijke inpassing. Het uitgangspunt daarbij was een verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken. De mogelijkheden voor een dergelijke verbreding in combinatie met de aanleg van twee extra sporen zijn bestudeerd en op hun effecten beoordeeld. Hieruit is een eerste selectie van kansrijke oplossingen voor concrete inpassingsvraagstukken naar voren gekomen.



Uit de vele reacties op de Verkenningnotitie kunnen vier hoofdpunten worden afgeleid:

1 Noodzaak verbreding A12

De belangrijke vraag of verbreding van de A12 noodzakelijk is, is in de Verkenningnotitie bewust buiten beschouwing gebleven. In de trajectstudie/m.e.r. komt deze vraag wel degelijk aan de orde. Dat gebeurt niet alleen omdat het in de trajectstudie/m.e.r. een formeel vereiste is om nut en noodzaak

van een verbreding te onderzoeken, maar ook omdat er in de omgeving - blijkens de reacties - een duidelijke behoefte bestaat aan informatie op dit punt.

Er zullen, zoals in hoofdstuk 5 nader wordt toegelicht, in de trajectstudie/m.e.r. alternatieven worden ontwikkeld waarbij de weg niet wordt verbreed of waarbij de bereikbaarheid slechts aan specifieke doelgroepen wordt gegarandeerd.

Door deze alternatieven te vergelijken met alternatieven die wel in een verbreding voorzien, kan goed bepaald worden of capaciteitsverruiming noodzakelijk is. Bij deze vergelijking worden 'alternatieven op hoofdlijnen' tegen elkaar afgezet.

Dat zijn alternatieven met een hoger abstractieniveau dan de kansrijke oplossingsrichtingen uit de Verkenningnotitie, die op de concrete ruimtelijke inpassing zijn toegesneden.

2 Ondergrondse oplossingen

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

Gebleken is dat dit op enkele plaatsen problemen kan veroorzaken, waarvoor omleidingen uitkomst kunnen bieden.

In de Verkenningnotitie is bijvoorbeeld aangegeven dat omleidingen bij Bunnik/Driebergen en Maarn/Maarsbergen nader onderzoek rechtvaardigen. Voor situaties waarin ook omleidingen tot grote problemen leiden, zal in de trajectstudie/m.e.r. nagegaan worden of ondergrondse oplossingen wellicht perspectief bieden.

Daartoe zal eerst een inventarisatie van de consequenties van ondergrondse oplossingen in het gebied tussen Utrecht en Veenendaal uitgevoerd worden. Zie hiervoor ook paragraaf 5.3 van deze startnotitie.

3 Schaduwschade en compensatie voor natuur

Veel respondenten hebben aangegeven dat huizen en bedrijven inmiddels in waarde zijn gedaald, alleen al doordat uit de Verkenningnotitie duidelijk is geworden dat er nader onderzoek verricht gaat worden naar mogelijke aanpassingen van spoor en weg. Het project werpt zijn schaduw vooruit. In de betreffende reacties wordt vaak ook beklemtoond

dat de periode van onzekerheid zo kort mogelijk moet zijn. De initiatiefnemer erkent deze problemen maar heeft op dit moment geen oplossing, anders dan de procedures zo snel en zo zorgvuldig mogelijk te doorlopen. Onderzocht wordt of specifieke regelingen voor dit project (en de spooraanpassing) mogelijk zijn.

Verder is in veel reacties aandacht gevraagd voor ecologische verbindingen en compensatie. In hoofdstuk 6 van deze startnotitie wordt hieraan aandacht besteed.

4 Specifieke situaties en aspecten

Veel respondenten vragen in hun reactie om specifieke aandacht voor 'hun' situatie of aandachtspunt. In de Commentaarnota is aangegeven dat bepaalde situaties en aspecten pas in de trajectstudie/m.e.r. nader worden onderzocht.

Sommige daarvan zijn niet letterlijk terug te vinden in de startnotitie, maar zullen, waar van toepassing, wel degelijk in het onderzoek worden betrokken. Tijdens de trajectstudie/m.e.r. vindt terugkoppeling plaats naar de Commentaarnota en de Verkenningnotitie. Op die manier kan optimaal geprofiteerd worden van de inzichten die de informele voorbereidende stappen hebben opgeleverd.

Vooraf bij de uitwerking van de alternatieven die in verbreding van de A12 voorzien, is afstemming op de alternatieven voor de spooraanpassing tussen Utrecht en Arnhem belangrijk. In de Verkenningnotitie is al gebleken dat het in een aantal gevallen zinvol is integrale oplossingen (voor spoor en weg gezamenlijk) te onderzoeken, zoals de hierboven genoemde omleidingsvarianten.

Verder moet er gekeken worden naar mogelijke opeenstapelingen van effecten, bijvoorbeeld geluidshinder door weg en spoor tegelijk. Ook kan in een aantal gevallen voor weg en spoor gezamenlijk naar maatregelen gezocht worden om nadelige effecten te verzachten, zoals een verbindingzone voor dieren die over of onder de gezamenlijke barrière van de weg en het spoor loopt.

In de verkenningnotitie is een aantal kansrijke oplossingen beschreven. Deze zullen als basis dienen van de te onderzoeken lokale alternatieven en varianten.

In de verkenningnotitie is een aantal uitgangspunten gehanteerd met als belangrijk uitgangspunt een integrale verbreding van de weg van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Op het moment dat deze uitgangspunten veranderen, bijvoorbeeld het aantal rijstroken, de verdeling van die rijstroken of de locatie en vormgeving van een aansluiting, kunnen nieuwe lokale alternatieven ontstaan of blijken kansrijke oplossingen uit de verkenningfase niet meer zo kansrijk te zijn.

Het aantal in beeld gebrachte effecten in de verkenningfase is beperkt geweest. Nu zullen alle effecten in beeld gebracht moeten worden waardoor mogelijk nieuwe kansrijke oplossingen ontstaan of alsnog kansrijke oplossingen uit de verkenningfase afvallen. In een enkel geval kan een nu niet kansrijke oplossing toch kansrijk blijken te zijn.

1.6 DE BESTUURLIJKE BEGELEIDINGSGROEP HST-OOST/A12 IN DE FORMELE FASE

De afgelopen jaren heeft de Bestuurlijke Begeleidingsgroep (BBG) gesprekken gevoerd met organisaties en gemeenten, en via hen met burgers, over de projecten A12 en HST-Oost.

Met de overgang van de informele naar de formele fase wijzigen onder meer de rollen rond de projecten. Het is nu aan de initiatiefnemer om overleg te voeren met de diverse betrokkenen. Hij is in deze fase verantwoordelijk voor de procedure en inhoud van het project.

Gedurende het planontwikkelingsproces heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat uitgesproken behoefte te hebben aan voortgezet bestuurlijk overleg en advies met betrekking tot het project als geheel, naast het bilaterale overleg dat inherent is aan de op de omgeving gerichte benadering.

De BBG zal dan ook blijven bestaan. Regelmatig, en in ieder geval voor de voltooiing van belangrijke documenten/keuzes/beslissingen zal overleg gevoerd worden met en advies gevraagd worden aan de BBG.



1.7 RELATIES MET ANDERE PROJECTEN OP DE A12

Behalve op het wegvak Utrecht-Veenendaal doen zich ook op andere delen van de A12 fileproblemen voor. De problematiek is echter steeds lokaal verschillend en regionaal bepaald. Daarom is besloten de eventuele aanpassing van de A12 met verschillende studies voor te bereiden.

Voor het gedeelte tussen Utrecht en Arnhem staan enkele projecten op stapel, waarvan vooral de volgende twee belangrijk zijn voor de trajectstudie/m.e.r. (naast natuurlijk de spooraanpassing):

- In het najaar van 1996 is gestart met de verbreding van het wegvak tussen knooppunt Lunetten en Bunnik naar 2x3 rijstroken. Dit wegvak maakt deel uit van het stuk van de A12 dat in deze trajectstudie/m.e.r. centraal staat. De reden om dit wegvak in deze studie mee te nemen, is dat er ook na de verbreding nog verschillende gebruiksmogelijkheden zijn waaruit nog een keuze kan worden gemaakt, bijvoorbeeld de keuze om op dit wegvak met een doelgroepstrook te gaan werken.
- In het voorjaar van 1996 is voor het direct aangrenzende gedeelte Veenendaal-Ede/Wageningen een startnotitie verschenen en een trajectstudie/m.e.r. gestart. De trajectstudie/m.e.r. A12 Utrecht-Veenendaal wordt hier waar nodig op afgestemd, bijvoorbeeld bij de te verrichten verkeersstudies, bij de vormgeving van de aansluiting Veenendaal, en bij het onderzoek naar de milieu-effecten en eventuele maatregelen zoals doelgroepgebruik. De grens tussen beide projecten ligt nabij de aansluiting Veenendaal.

A12 ook consequenties hebben voor recreatie, landbouw, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie, wordt in hoofdstuk 2 ook de huidige situatie op deze terreinen kort getypeerd.

- Hoofdstuk 3 blikt vooruit naar toekomstige ontwikkelingen en het beleid dat daarvoor geformuleerd is. Daarbij passeren dezelfde beleidsterreinen in dezelfde volgorde als in hoofdstuk 2 de revue.
- Door de huidige en de toekomstige situatie te vergelijken, wordt goed duidelijk welke problemen er ontstaan wanneer maatregelen voor de A12 achterwege blijven. In hoofdstuk 4 wordt via zo'n vergelijking de probleemstelling van de trajectstudie/m.e.r. geformuleerd. Daaruit wordt vervolgens afgeleid welke doelen de uit te werken alternatieven moeten kunnen realiseren.
- In hoofdstuk 5 worden zes 'alternatieven op hoofdlijnen' beschreven, variërend van handhaving van de huidige 2x2 rijstroken met uitsluitend enige beperkte aanvullende maatregelen, tot verbreding van de A12 tot 2x3 of zelfs 2x4 rijstroken. Deze alternatieven moeten in de trajectstudie/m.e.r. nader uitgewerkt worden door er meer concrete maatregelen op lokaal niveau aan toe te delen, de lokale alternatieven en varianten.
- Hoofdstuk 6 bevat een overzicht van de typen effecten die in de trajectstudie/m.e.r. onderzocht kunnen worden.
- In hoofdstuk 7, ten slotte, worden de nog volgende procedurestappen op een rij gezet, inclusief een voorlopige planning van de daarvoor benodigde termijnen.

Nadere informatie?

Wilt u nadere informatie over de plannen rond de A12 tussen Utrecht en Veenendaal? Dan kunt u bellen naar het volgende telefoonnummer: 030 - 60 79 679.

U kunt uw vragen ook schriftelijk voorleggen aan:

*Rijkswaterstaat directie Utrecht,
Postbus 650, 3430 AR Nieuwegein.

Ten slotte is informatie ook te vinden op de volgende Internet-pagina: <http://www.minvenw.nl/rws/dut/rijksweg12/index.html>

1.8 LEESWIJZER

- In hoofdstuk 2 wordt een schets van de huidige situatie gepresenteerd. Belangrijk is daarbij de informatie over verkeer en vervoer, economie, wonen en werken en milieu en leefomgeving. Op deze terreinen is reeds in de huidige situatie sprake van problemen, die deels samenhangen met het wegverkeer in het gebied tussen Utrecht en Veenendaal. Omdat eventuele aanpassingen aan de

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie beschreven. In de paragrafen 2.1 tot en met 2.4, komen achtereenvolgens verkeer en vervoer, economie, wonen en werken en milieu en leef-omgeving aan de orde. Op deze terreinen doen zich reeds in de huidige situatie problemen voor, die voor een deel samenhangen met de capaciteit van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal.

In de overige paragrafen wordt kort de huidige situatie geschetst voor achtereenvolgens recreatie, landbouw, natuur en landschap en cultuurhistorie en archeologie.

DE HUIDIGE SITUATIE 2

2.1 VERKEER EN VERVOER

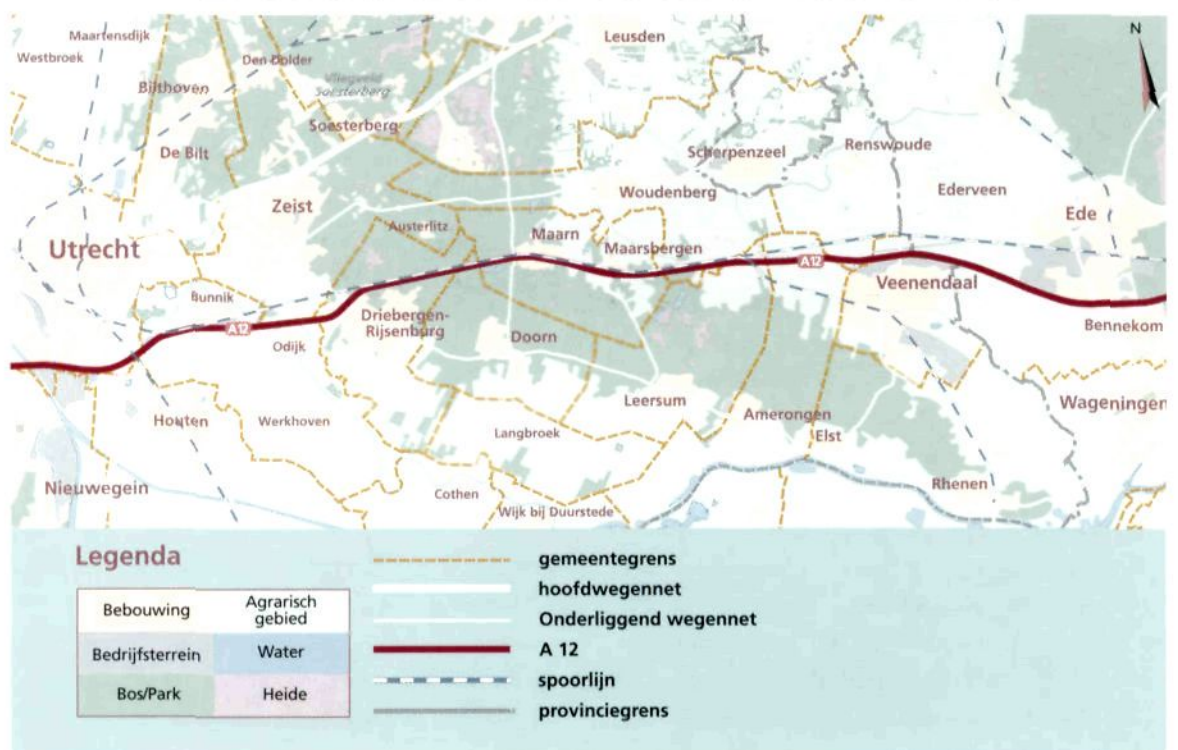
Infrastructuur

Het Nederlandse beleid voor verkeer en vervoer is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, afgekort: het SVV-II.

In het SVV-II is aan de A12 de functie van achterlandverbinding toegekend. Dit betekent dat het doorgaande verkeer over de A12 zo weinig mogelijk belemmeringen mag ondervinden. Naast de A12 zijn ook de A1 en de A15/A73 achterlandverbindingen in west-oostrichting (zie kaart 1).

Internationaal gezien fungeert de A12 vooral als verbinding tussen de randstad en het Duitse Ruhrgebied. Op regionaal niveau verbindt de A12 de belangrijke stedelijke knooppunten Utrecht en Arnhem/Nijmegen.

2. Overzicht A12 Utrecht - Veenendaal





Ook zorgt de weg tussen Utrecht en Veenendaal voor de aansluiting van onder meer de woonkernen Bunnik, Zeist, Driebergen, Maarn en Veenendaal op het landelijke hoofdwegennet. Er zijn aansluitingen bij Bunnik, Driebergen, Maarsbergen en Veenendaal. De 'halve' aansluiting bij Maarn is alleen bruikbaar voor verkeer vanaf en naar Utrecht.

Ongeveer parallel aan de A12 lopen twee wegen waarop veel sluipverkeer te vinden is: de N224 (Zeist-Ede-Arnhem) en de N225 (Driebergen-Rhenen-Arnhem).

In noordelijke richting verbinden de N227 (Cothen-Amersfoort) en de N226 (Leersum-Amersfoort) de A12 met de A28 en in zuidelijke richting met de N225. De N229 (Bunnik-Cothen-Wijk bij Duurstede) verbindt de A12 in zuidelijke richting met de N227 (zie kaart 2).

Halverwege 1996 is de ombouw van knooppunt Oudenrijn (A2/A12) gereedgekomen. Dat is een belangrijke schakel in de verbinding van en naar de mainports Schiphol/IJmond en Rotterdam/Rijnmond.

Wegverkeer

Op het gedeelte van de A12 tussen knooppunt Lunetten en de aansluiting Veenendaal zijn vijf wegvakken te onderscheiden.

Hieronder is aangegeven hoeveel voertuigen (personenauto's en vrachtwagens) er in 1995 gemiddeld per etmaal over deze wegvakken passeerden. Het merendeel van de vermelde aantallen (circa 87%) betreft personenauto's, de rest (circa 13%) is vrachtverkeer.

In het overzicht is ook aangegeven hoe groot in 1995 de kans was dat een weggebruiker op de onderscheiden wegvakken in een file terechtkwam.

Verkeersintensiteiten op de A12 in 1995 (motorvoertuigen/etmaal)/filekans (%)

Wegvak	Intensiteit	Filekans
Lunetten-Bunnik	92.900	>20%
Bunnik-Driebergen	83.400	10-20%
Driebergen-Maarn	72.400	5-10%
Maarn-Maarsbergen	66.000	2-5%
Maarsbergen-Veenendaal	65.800	2-5%

percentage vrachtverkeer bedroeg in 1995 $\pm$ 13%. Bron: RWS

Wat wordt nu eigenlijk bedoeld met filekans? Met de filekans wordt bedoeld de kans dat een willekeurige automobilist in de file komt te staan. Die kans wordt berekend voor het hele etmaal (dus niet alleen voor de spits). Bij de berekeningen wordt gekeken hoeveel auto's er op de weg kunnen rijden, waarbij wel rekening wordt gehouden met het feit dat er in de spits meer auto's op de weg zijn dan in de avonduren.

De automobilist kan zelf een heel ander beeld hebben van de hoeveelheid files op de weg. Hij staat er voor zijn gevoel elke dag in!

Hoe kan het dan dat de congestiekans volgens de berekeningen veel lager is? Dat komt door de volgende punten:

- Bij de berekening wordt uitgegaan van een jaargemiddelde en een daggemiddelde. Dat betekent dat ook de vakantieperiode wordt meegeteld. In die periode zijn er veel minder auto's, dus ook

minder files en dus drukt die periode het jaargemiddelde naar beneden. Met name van september tot december en van januari tot april is de kans op files veel groter. En niet elke dag is dezelfde; met name bij regen of slecht weer wordt de kans op files veel groter.

- Als op gedeelten van de weg een maximaal aantal auto's aanwezig is, dan veroorzaakt het invogend verkeer bij een oprit verstoringen en dus files. Ook deze oorzaak voor filevorming is niet bij de berekeningen van de congestiekans meegenomen.
- Incidenten, zoals gekantelde vrachtwagens, botsingen of onderhoudswerkzaamheden, veroorzaken wel files, maar worden bij de berekening van de congestiekans niet meegenomen.

Personenvervoer

Uit een onderzoek uit 1996 blijkt dat eenderde van de personenauto's zakelijk verkeer is en eenderde woon-werkverkeer. Het resterende derde deel is overig, waaronder sociaal/recreatief verkeer. In het kader van de trajectstudie/m.e.r. zal per wegvak geïnventariseerd worden welk type verkeer er gebruik van maakt en welke afstanden er worden afgelegd.

Dergelijke cijfers zijn belangrijk omdat ze een inzicht geven of een gekozen oplossingsrichting ook zinvol is. Zie ook paragraaf 5.1.

Vrachtvervoer

Meer dan de helft van het totale vrachtverkeer vervoert goederen van en naar plaatsen binnen Nederland. Van het binnenlands vrachtverkeer is het vervoer over de weg verreweg het belangrijkste. De meeste producten worden over een korte afstand vervoerd: minder dan 50 km.

Er worden ook goederen vervoerd naar het buitenland. Voor die goederen is de provincie Utrecht een 'doorvoerprovincie'. Driekwart van het internationaal vrachtvervoer heeft een herkomst en/of bestemming buiten de provincie Utrecht, waarbij de binnenvaart internationaal een belangrijk aandeel heeft.

Van het vrachtverkeer over de weg heeft eenderde deel een internationale bestemming.

Openbaar vervoer

Trein

De spoorlijn Utrecht-Arnhem heeft een belangrijke functie voor zowel de korte als de langere trajecten. Tussen Utrecht en Arnhem en tussen Utrecht en Rhenen rijden twee keer per uur stoptreinen en daarnaast diverse intercity-, snel- en Eurocitytreinen evenals goederentreinen. In de spitsuren worden daar nog enkele treinen aan toegevoegd.



Bus

De A12 wordt alleen voor het gedeelte Utrecht-Driebergen gebruikt door de spitsbus richting Rhenen. Alle overige busverbindingen (vanuit de regio naar Utrecht en Arnhem) lopen via het onderliggende wegennet, maar vervoeren mensen van en naar plaatsen die ook door de A12 verbonden zijn.

2.2 ECONOMIE

Nationaal

De distributiesector levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie, het nationaal inkomen en de werkgelegenheid. Dat betekent dat goede infrastructuur juist in Nederland een belangrijke voorwaarde is voor goede economische prestaties.

De randstad met zijn mainports Schiphol/ IJmond en Rotterdam/Rijnmond is de motor van de Nederlandse economie. Het transport van en naar deze mainports verloopt via water, spoor en weg - de zogenoemde achterlandverbindingen.

De A12 geldt als achterlandverbinding naar Duitsland en verder oostwaarts. De mainports en hun daaraan verbonden achterlandverbindingen zijn economisch van belang omdat Nederlandse bedrijven daar gebruik van maken, maar ook omdat de doorvoer van goederen zelf inkomsten genereert voor de Nederlandse economie.

Regionaal

Het gedeelte van de A12 tussen Utrecht en Arnhem heeft naast een nationale ook een regionale economische functie. In de corridor tussen Utrecht en Arnhem is over het geheel genomen sprake van een relatief snellere werkgelegenheids- en economische groei dan in de rest van Nederland.

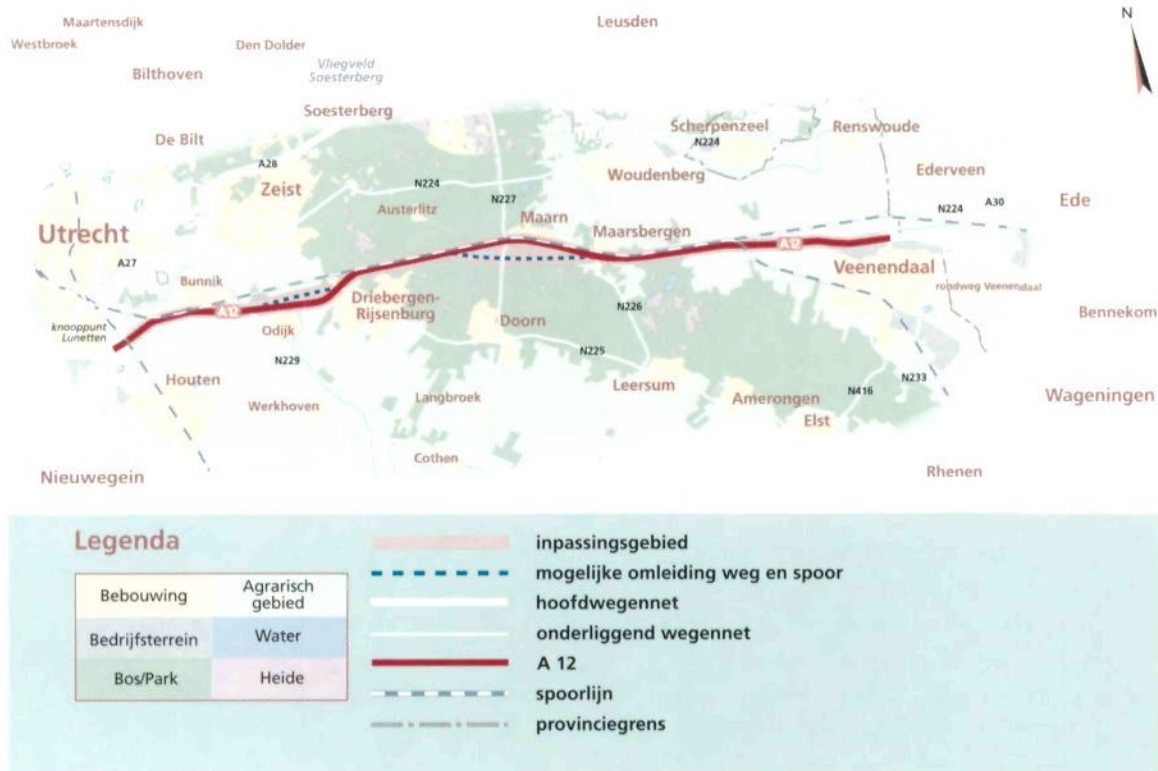
Deze groei leidt tot een toename van het vervoer van mensen en goederen op de A12. Andersom is de A12 mede bepalend voor verdere ontwikkelingen in de regionale economie.

Langs de A12 bevindt zich onder meer nog veel aan Schiphol gebonden bedrijvigheid, bijvoorbeeld in Veenendaal.

Het meest opvallend is een oost-westgerichte zone met zakelijke dienstverlening langs de A12 van Gouda, via Utrecht, Driebergen/Zeist, Ede/Veenendaal tot Arnhem.

De stad Utrecht kenmerkt zich daarnaast door activiteiten op het gebied van distributie, opslag, communicatie en medische dienstverlening. Relatief hoge werkgelegenheidsconcentraties zijn verder te vinden langs de A12 bij Veenendaal en Ede.

3. Overzichtskaart studiegebied



2.3 WONEN EN WERKEN

De belangrijkste bestemmingen en gebieden die tussen Utrecht en Veenendaal via de A12 worden ontsloten, zijn:

- het stadsgewest Utrecht;
- direct aan de A12 gelegen woonkernen: Vechten, Bunnik, Odijk, Driebergen, Zeist, Maarn en Maarsbergen en Veenendaal;
- woonkernen binnen het invloedsgebied van de A12: Houten, Zeist, Austerlitz, Doorn, Leersum, Woudenberg, Scherpenzeel, Amerongen, Overberg en Renswoude;
- gebieden met diverse functies zoals bedrijfsterreinen, landbouw, recreatie, landschap- en waterbeheer, en natuur- en bosgebieden.

Het inwonertal in het studiegebied (zie kaart 3) is in de afgelopen jaren toegenomen en zal naar verwachting blijven stijgen. Dit betekent dat er ook behoefte is aan groei van de werkgelegenheid. Die groei is momenteel vooral te zien in handel, horeca, transport en communicatie.

Een verdere toename van de werkgelegenheid in het studiegebied zelf, maar ook ten oosten en ten westen daarvan, zal leiden tot een toename van het aantal verplaatsingen over de A12.

Voor het woon-werkverkeer is van belang dat bij de keuze van de woonplaats meerdere argumenten een rol spelen en er niet altijd voor gekozen wordt dicht bij het werk te wonen. Dit heeft gevolgen voor het aantal verplaatsingen in het gebied. Bijna 60% van de mensen die in de gemeente Utrecht werken, woont niet in de stad.

Ook in de Gelderse gemeenten werkt meer dan de helft van de mensen niet in de eigen woonplaats. Reeds beschikbare gegevens rechtvaardigen de verwachting dat de meeste van deze forenzen binnen het studiegebied van en naar hun werk reizen.



2.4 MILIEU EN LEEFOMGEVING

De direct aan de A12 gelegen woonkernen onder- vinden op dit moment in meer of mindere mate hinder van het wegverkeer. Problemen betreffen onder meer verkeersonveiligheid, geluidhinder, luchtverontreiniging en barrièrewerking.

Ook buiten de woonkernen zorgt de A12 voor belasting van het milieu en de leefomgeving. Zo is er sprake van bodemverontreiniging en van te veel uitstoot van stoffen die bijdragen aan het broeikas- effect, de verzuring en aan ozonvorming.

Verkeersveiligheid

Op een autosnelweg komen vanwege de goed op het gebruik afgestemde vormgeving relatief weinig *ongevallen per afgelegde kilometer voor. Wel neemt* de verkeersonveiligheid in absolute zin toe als gevolg van de toenemende intensiteiten.

De verkeersveiligheid op de A12 kan niet anders



dan in samenhang met het onderliggend wegennet worden bekeken. Het onderliggend wegennet is veel verkeersonveiliger dan de autosnelweg.

Mede door het toenemende sluipverkeer ontstaan er in de omliggende dorpen knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. De N225 en N224 zijn duidelijke voorbeelden hiervan.



Geluid

Het wegverkeer veroorzaakt lokaal hinder door geluidproductie.

Op dit moment worden mogelijk voor een aantal woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen de geluidnormen overschreden ondanks het feit dat er langs de weg een aantal geluidschermen is geplaatst, namelijk bij Odijk, Driebergen en Maarn.

Daarnaast bevinden zich in de omgeving van de A12 enkele stiltegebieden. Dit zijn gebieden waarin de geluidbelasting zo laag behoort te zijn dat de natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord. Dit lijkt in een aantal gevallen niet te worden gehaald.

Lucht

Het wegverkeer veroorzaakt luchtverontreiniging, waarbij direct langs de weg de vastgestelde normen worden overschreden. Dat is bijvoorbeeld het geval bij een aantal woningen dichtbij de weg.

Barrièrewerking

De A12 doorsnijdt momenteel enkele woon- en natuurgebieden en vormt daarom op verschillende plaatsen een barrière voor mens en dier.

Maarn is zodanig gebouwd dat de A12 en de spoorlijn deze plaats in tweeën splitsen, wat als negatief wordt ervaren. Voor onder meer Vechten, Bunnik, Odijk, Zeist, Driebergen en Maarsbergen



bron: RWS

vormt de A12 een duidelijke scheiding met de omgeving. De passages onder de A12 zijn lang niet altijd sociaal veilig en op sommige plekken is er ook sprake van visuele hinder.

Externe veiligheid

Over de A12 worden gevaarlijke stoffen vervoerd, zoals benzine en gas. De risico's voor de omgeving en de weggebruikers zijn op dit moment niet voldoende bekend. Nader onderzoek is noodzakelijk.

Externe veiligheid is vooral een belangrijk aspect bij eventuele ondergrondse oplossingen.

Bodem en water

Het hele gebied heeft door de specifieke bodemopbouw een bijzondere waterhuishouding, die gedomineerd wordt door de Utrechtse Heuvelrug. Vooral de kwelgebieden aan de voet van de Heuvelrug zowel in het gebied van de Kromme Rijn als in de zone Maarsbergen-Veenendaal zijn bijzonder.

De Utrechtse heuvelrug vervult een belangrijke functie in de drinkwatervoorziening voor Midden-Nederland.

Dit drinkwater wordt bereid uit grondwater, dat gewonnen wordt in grondwaterbeschermingsgebieden waarvan er enkele door de A12 doorsneden worden. De bodem is op de betreffende plekken gevoelig voor bodemverontreiniging die door het gebruik van de weg wordt veroorzaakt.

Langs grote delen van de A12 lopen bermsloten. De A12 kruist een aantal wateren waarvan de Kromme Rijn en het Gelderse Vallekanaal de belangrijkste zijn.



2.5 RECREATIE

In het gehele studiegebied wordt veel gewandeld en gefietst. Op enkele waterwegen zoals de Kromme Rijn wordt gekanoed. Enkele kanoroutes kruisen de A12.

Het aantal attractiepunten langs de A12 is beperkt, maar heeft wel enige invloed op het aantal verplaatsingen via de A12.

Relevant op dit punt zijn (naast enkele congresscentra in landschappelijk aantrekkelijke gebieden) het Ouwehands Dierenpark te Rhenen, de piramide van Austerlitz en in het zomerseizoen ook het Henschotermeer.

Er liggen in het gebied verschillende hotels en campings. Verder is de A12 belangrijk voor toeristisch verkeer vanuit Duitsland naar de Nederlandse kust en de Nederlandse watersportgebieden.

2.6 LANDBOUW

Het Kromme-Rijngebied en de Gelderse Vallei zijn belangrijke landbouwgebieden. In het Kromme-Rijngebied komen akkerbouw, grondgebonden veeteelt en fruitteelt voor onder over het algemeen gunstige productie- en bedrijfseconomische omstandigheden.

In de Gelderse Vallei worden vooral de melk- en de intensieve veehouderij bedreven. Op de Utrechtse Heuvelrug is de landbouw van beperkte betekenis.



2.7 NATUUR, LANDSCHAP, CULTUURHISTORIE EN ARCHEOLOGIE

In het studiegebied zijn drie deelgebieden te onderscheiden: het Kromme-Rijng gebied, de Utrechtse Heuvelrug en de Gelderse Vallei.

Deze drie gebieden hebben een eigen opbouw en geschiedenis; maar ze hebben met elkaar gemeen dat ze ook op nationale schaal van bijzondere betekenis zijn. Reden dus om in de trajectnota/MER aan dit onderwerp veel aandacht te besteden.

Het Kromme-Rijng gebied is een waardevol natuurgebied. Het gebied ligt op de overgang van de stuwwal naar het rivierengebied en heeft daardoor een gevarieerde bodemopbouw.

Ook de waterhuishouding, met name de kwel vanaf de Utrechtse Heuvelrug is bijzonder. De combinatie van een gevarieerde bodemopbouw en deze waterhuishouding heeft geleid tot een rijke flora en fauna.

De vroege bewoning en de invloed van de latere landgoedeigenaren hebben daaraan nog extra waarde toegevoegd; niet voor niets hebben de vele landgoederen, de Stichtse Lustwarande, een grote faam en zijn er bekende archeologische vindplaatsen (b.v. *fort Vechten*).

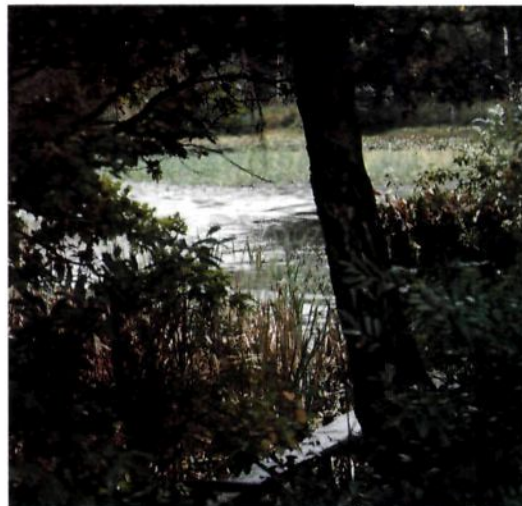
Het is een cultuurhistorisch, archeologisch, hydrologisch en ecologisch waardevol en daarmee ook kwetsbaar gebied, met een eigen landschapsbeeld.

De Utrechtse Heuvelrug is een overblijfsel van de ijstijd en alleen al daardoor aardkundig waardevol. Daarnaast heeft de Heuvelrug een grote ecologische en landschappelijke betekenis; de Utrechtse Heuvelrug is na de Veluwe het grootste aaneengesloten bosgebied van Nederland met de daarbij behorende flora en fauna.

Dit aaneengesloten bosgebied wordt echter doorsneden door tal van wegen, waarbij de A12 en het spoor tot de grootste barrières behoren.

De Gelderse Vallei ligt ingeklemd tussen de Utrechtse Heuvelrug en de Veluwe en heeft daarmee zijn eigen karakter, bijvoorbeeld hydrologisch, maar ook cultuurhistorisch.

In de Gelderse Vallei zijn enkele opvallende elementen die in deze studie van belang zijn: het



Een eendekooi in het Kombos

bron: RWS

Meeuwenkampje, het Kombos, de vele poelen en de in het oog vallende Emminkhuizenberg.

De bermen van de A12 zijn op sommige plaatsen botanisch waardevol en zijn leefgebied voor een aantal bedreigde diersoorten zoals de zandhagedis en de ringslang.

Behalve dat de A12 een barrière vormt voor de fauna, heeft het weggebruik ook negatieve effecten op de omgeving zoals verstoring door het geluid.

Het wegbeeld van de A12 is vrij eenduidig: een relatief smal dwarsprofiel met minimale middenberm. De diverse landschapstypes zijn vanaf de weg zichtbaar.

De natuur strekt zich uit tot vlak aan de weg (mierenhopen, grove dennen, reeën) met een aantal half verscholen plekken zoals voormalige parkeerplaatsen en een spoorlijn/rangeerterein van de NS. Er bestaat een samenhang in de aanwezige geluidschermen (terughoudend ontwerp in aardkleuren).

BELEID EN ONTWIKKELINGEN

3.1 VERKEER EN VERVOER

Beleid

In het SVV-II heeft het Rijk gekozen voor beleid waarin het verkeer- en vervoersysteem de economische ontwikkeling van Nederland als distributieland ondersteunt. Een goede bereikbaarheid van economisch belangrijke centra is daarvoor een belangrijke voorwaarde. Daarnaast zijn er in het SVV-II - met het oog op leefbaarheid - grenzen gesteld aan de nadelige effecten die verkeer en vervoer met zich meebrengen, zoals luchtverontreiniging, geluidhinder, verkeersonveiligheid, ruimtebeslag, aantasting van natuur en landschap, en barrièrewerking.

Een belangrijk element in het SVV-II is het streven om de groei van het autoverkeer te beperken door het niet-noodzakelijke autoverkeer zo veel mogelijk terug te dringen. Tegelijkertijd moet een goede bereikbaarheid verzekerd worden voor autoverkeer dat wel noodzakelijk is.

Voor het personenvervoer geldt dat vooral het regionale (woon-werk-)verkeer gestimuleerd moet worden om naar alternatieven voor de auto te zoeken, zodat er meer ruimte komt voor het doorgaande (zakelijke) verkeer. Ook voor het vrachtverkeer moeten er alternatieven in beeld komen.

Zo wordt met de aanleg van de Betuweroute en het verbeteren van het hoofdvaarwegennet nagestreefd om vrachtvervoer waar mogelijk van de weg naar het spoor en het water over te hevelen. Er zijn echter goederen die niet anders dan per vrachtauto vervoerd kunnen worden. Dit goederenvervoer moet zo veel mogelijk via de achterlandverbindingen (waaronder de A12) geschieden.

Om dit alles te bereiken staat er in het SVV-II een heel pakket aan maatregelen om de gewenste vermindering van de automobiliteit te realiseren. Als dit pakket wordt uitgevoerd, dan is de landelijke groei van de automobiliteit beperkt tot 135% ten opzichte van 1986.

Voor de trajectstudie/m.e.r. is inzicht in de huidige situatie een eerste vereiste. Maar zeker zo belangrijk is het om te weten hoe die huidige situatie zich verder zal ontwikkelen wanneer maatregelen achterwege blijven. In dit hoofdstuk wordt daarom voor de beleidsterreinen die ook in hoofdstuk 2 belicht zijn, aangegeven wat de gewenste situatie in het jaar 2010 is en of de meer concrete ontwikkelingen die zich momenteel aftekenen daar wel of niet een bijdrage aan leveren. Eerst komen wederom verkeer en vervoer, economie, wonen en werken en milieu en leefomgeving aan de orde. Daarna volgt beknopte informatie over recreatie, landbouw en natuur en landschap. Kort worden dan nog de verwachtingen na 2010 weergegeven.

Deze studie gaat ervan uit dat deze maatregelen ook worden gerealiseerd.

Tegelijkertijd is in het SVV-II een norm vastgesteld voor de filekans op achterlandverbindingen. Die norm houdt in dat de kans om in een file terecht te komen per etmaal niet groter mag zijn dan 2%. Verderop in deze paragraaf zal blijken dat op het merendeel van de wegvakken tussen Utrecht en Veenendaal de filekans in de toekomst groter is dan die 2% wanneer er geen maatregelen worden genomen.





Het beleid uit het SVV-II wordt uitgewerkt in provinciale verkeers- en vervoerplannen (PVVP's) en regionale verkeers- en vervoerplannen (RVVP's). Voor het stadsgewest Utrecht is inmiddels een RVVP opgesteld. Het RVVP Vallei en Veluwe is in voorbereiding. Ook hebben sommige gemeenten een gemeentelijk mobiliteitsplan opgesteld.

Ontwikkelingen

Het SVV-II voorziet in een pakket van maatregelen om de groei van het autoverkeer te beperken. Inmiddels is duidelijk geworden dat de uitvoering van deze maatregelen achter ligt op het schema.

Dit leidt ertoe dat vooral in de Randstad en op de achterlandverbindingen vooralsnog een hogere verkeersgroei valt te constateren dan was voorzien. Daarom wordt momenteel veel energie gestoken in het intensiveren van het SVV-II-beleid.

Er moet een pakket van maatregelen voor de korte en middellange termijn ontwikkeld worden om te voorkomen dat de Randstad onbereikbaar wordt per auto.

Recent heeft de regering in de nota's 'Samen werken aan bereikbaarheid' en 'Transport in balans' aangegeven welk samenhangend pakket van maatregelen de komende jaren nodig is om de bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

Naast maatregelen voor de korte termijn maken een versnelde verbetering van de achterlandverbindingen (zoals de A12) en maatregelen op het gebied van het goederenvervoer hier onderdeel van uit.

Er zijn inmiddels enkele concrete besluiten genomen die consequenties kunnen hebben voor de toekomstige verkeersstromen over de A12 en de effecten daarvan:

- De Oostelijke Rondweg Veenendaal wordt aangelegd en eindigt bij een nieuwe aansluiting op de A12.
- De A2, die bij het knooppunt Oudenrijn op de A12 aansluit, wordt tussen Amsterdam en Utrecht verbreed naar 2x4 rijstroken. Voltooiing zal na 2000 plaatsvinden.
- In het najaar van 1996 is gestart met de verbreding van de A12 tot 2x3 rijstroken tussen knooppunt Lunetten en de aansluiting Bunnik.
- Er zijn voor de komende jaren verschillende beheers- en onderhoudswerkzaamheden voor de



bron: RWS

A12 gepland: het aanbrengen van verlichting en ZOAB (zeer open asfaltbeton), de aanleg van wegsignalering tot aan de aansluiting Veenendaal om de verkeersbeheersing te verbeteren, en het toepassen van bereikbaarheidsmaatregelen zoals toeritdosering.

- De A30 wordt tot autosnelweg omgebouwd en is doorgetrokken naar de A12. Daardoor komt er een goede verbinding tussen de A1 en de A12.

- Voor de korte termijn (tot 2000) is een pakket aan maatregelen ontwikkeld (Actieplan Utrecht Bereikbaar '96-'98) om de bereikbaarheid van de regio Utrecht te verbeteren. Hierin werken bedrijfsleven, openbaar-vervoerbedrijven en overheden samen aan een oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem.

Verder bestaan er plannen voor een hoogwaardige openbaar-vervoerlijn (HOV-lijn) van Utrecht CS naar de Uithof en op termijn mogelijk naar Driebergen.

Daarnaast zijn er plannen voor een Randstadspoor in de vervoerregio Utrecht. Dat is een spoorvoorziening met een hoge frequentie en veel halteplaatsen, die Utrecht met een aantal omringende plaatsen zal verbinden. Ook wordt gewerkt aan verbetering van de busvoorzieningen (spitslijnen).

Verkeersintensiteiten

Het autogebruik zal de komende jaren in heel Nederland toenemen. Ook de A12 zal intensiever gebruikt worden. In de paragrafen 3.2 en 3.3 worden enkele ontwikkelingen beschreven die hieraan een bijdrage leveren.

Een belangrijke vraag is welke consequenties de toenemende verkeersintensiteiten hebben voor de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Het overzicht dat hieronder gepresenteerd wordt, geeft daarvan een goede indruk. Het overzicht toont voor de

vijf wegvakken tussen knooppunt Lunetten en de aansluiting Veenendaal de verkeersintensiteiten en filekansen als prognose voor 2010.

Voor deze prognose geldt als uitgangspunt dat het beleid uit het SVV-II gerealiseerd wordt, maar er geen uitbreidingsmaatregelen worden genomen om de capaciteit van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal te verruimen. Het percentage vrachtverkeer in de vermelde totaal-aantallen bedroeg in 1995 circa 13%. Voor 2010 stijgt het percentage vrachtverkeer.

Uit het overzicht blijkt dat - als capaciteitsverruimende maatregelen achterwege blijven - op vier van de vijf wegvakken de filekansen ver boven de 2% komt te liggen. Op het wegvak Bunnik-Driebergen is die overschrijding het grootst.

Alleen het wegvak Lunetten-Bunnik voldoet aan de norm, omdat de inmiddels gestarte verbreding tot 2x3 rijstroken in de prognose is meegenomen.

3.2 ECONOMIE

Beleid

Het rijksbeleid is erop gericht de voor Nederland belangrijke positie van distributieland te handhaven. Daartoe is het wenselijk de economisch belangrijke mainports Schiphol/IJmond en Rotterdam/Rijnmond verder te versterken. Dat is alleen mogelijk wanneer deze mainports blijvend goede verbindingen hebben met het achterland. Zulke verbindingen dienen dan ook gegarandeerd te worden.

Dat verschaft Nederlandse bedrijven een goede uitgangspositie voor toekomstige ontwikkelingen en stelt hen in staat internationaal te concurreren.

In het rijksbeleid zijn verder een aantal plaatsen aangewezen als speerpunt van economische ontwikkelingen. Zowel het stadsgewest Utrecht als het knooppunt Arnhem-Nijmegen behoren hierbij.

Ontwikkelingen

Inmiddels is besloten tot uitbreiding van Schiphol en zijn in Rotterdam eveneens uitbreidingen in het havengebied voorzien. Schiphol maakt op dit moment al een sterke groei door. Door de toename van de wereldhandel en de hieraan gekoppelde

Prognose verkeersintensiteiten op de A12 in 2010 (motorvoertuigen/etmaal)/filekansen (%)

Wegvak	Intensiteit	Filekansen
Lunetten-Bunnik*	104.000	0-2%
Bunnik-Driebergen	92.000	>20%
Driebergen-Maarn	81.000	10-20%
Maarn-Maarsbergen	80.000	10-20%
Maarsbergen-Veenendaal	74.000	5-10%

* voor dit wegvak is van 2x3 rijstroken uitgegaan in 2010

percentage vrachtverkeer prognose 2010 $\pm$ 15%

Bron: Vervoerwaardestudie Utrecht en Verkennende Studie

vervoersstromen wordt voor Nederland een toename verwacht van het internationale goederenvervoer (aanleg spoorlijn Betuweroute).

Het stadsgewest Utrecht en vooral het knooppunt Arnhem/Nijmegen ontwikkelen zich economisch voorspoedig. In het verlengde daarvan neemt ook het personen- en goederenvervoer van en naar deze speerpunten sterk toe, zowel internationaal als regionaal. Om verdere ontwikkelingen mogelijk te maken is de aanwezige infrastructuur onvoldoende en zijn maatregelen gewenst.

de gemiddelde huishoudensgrootte leiden tot een aanzienlijke behoefte aan extra woningen, en ook tot meer mobiliteit.

De groeiende woningbehoefte wordt opgevangen in de stadsgewesten en regionale opvangkernen. Hierdoor is het mogelijk om stedelijke functies te concentreren en waardevolle landelijke gebieden te ontzien (zie kaart 4).

Daarnaast wordt, vooral in de stadsgewesten, gewerkt aan ruimtelijke maatregelen zoals een stringent parkeerbeleid en stimulering van het openbaar vervoer. Daarmee wordt nagestreefd onnodig auto-gebruik af te remmen zodat de stadsgewesten bereikbaar blijven voor het economische verkeer.

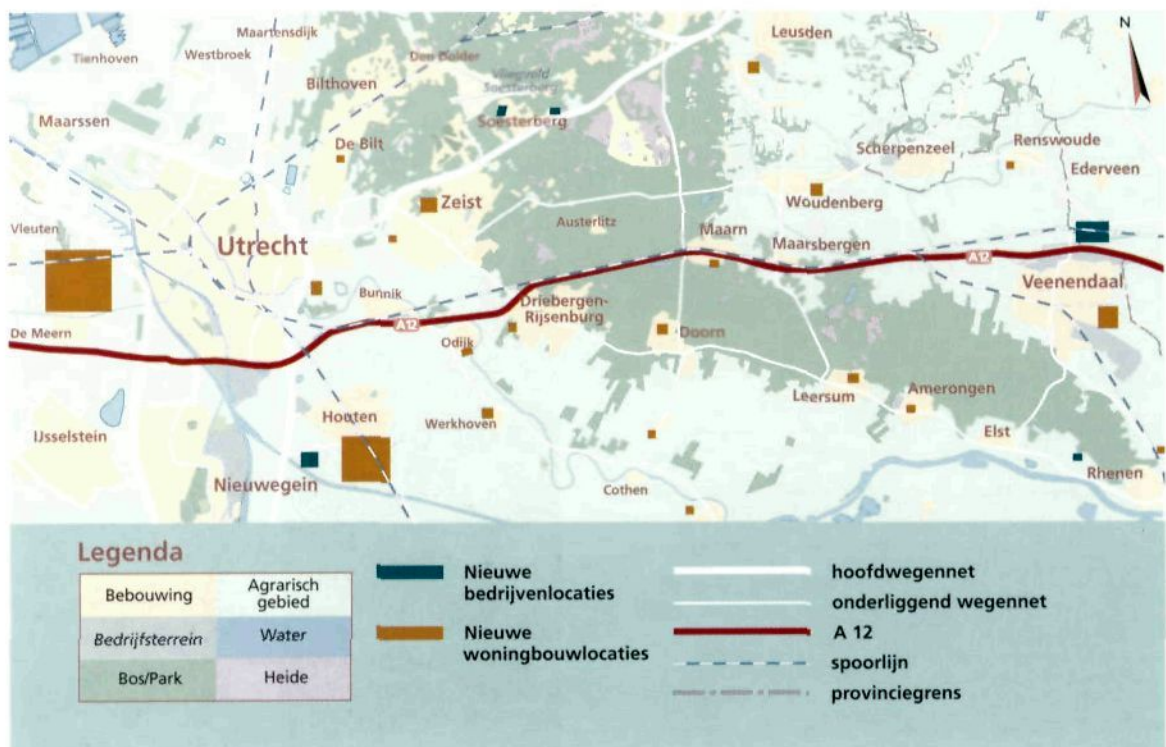
Verder voorziet het beleid in regels voor de keuze van locaties van nieuwe bedrijventerreinen. Nieuwe

3.3 WONEN EN WERKEN

Beleid

De groei van de Nederlandse bevolking en maatschappelijke ontwikkelingen zoals een daling van

4. Woon- en werklocaties



kantoren moeten zo veel mogelijk dicht bij stations worden gebouwd. Bedrijven die van (vracht)auto's afhankelijk zijn, moeten dicht bij belangrijke wegverbindingen gesitueerd worden.

Ontwikkelingen

In de regio Utrecht worden tot 2005 49.000 woningen gebouwd. Het stadsgewest Utrecht neemt het leeuwendeel voor zijn rekening (20.000 woningen in Leidsche Rijn).



De locatie 'Leidse Rijn'.

De steden/dorpen in waardevolle gebieden als het Kromme Rijngebied en de Utrechtse Heuvelrug mogen daarentegen slechts zeer beperkt bouwen. Veenendaal en Ede zijn als regionale opvangkernen aangewezen en hebben eveneens uitbreidingsplannen, zoals is aangegeven in de 'Interprovinciale Structuurvisie grensregio Ede-Veenendaal' (ISEV). Van 2005 tot 2010 worden nog eens 20.000 nieuwe woningen verwacht.

Ook de werkgelegenheid groeit. Een belangrijk kantorencomplex wordt tot ontwikkeling gebracht in het Utrecht City Project.

Ook worden nieuwe bedrijventerreinen langs de snelwegen voorzien, bijvoorbeeld nabij knooppunt Oudenrijn. Vooral bij Veenendaal en Ede staan nog veel initiatieven op stapel. Ook al zou slechts een klein gedeelte van deze geplande bedrijfsterrinen in gebruik worden genomen, dan nog leidt dit tot een verdere groei van het personen- en goederenvervoer.

3.4 MILIEU EN LEEFOMGEVING

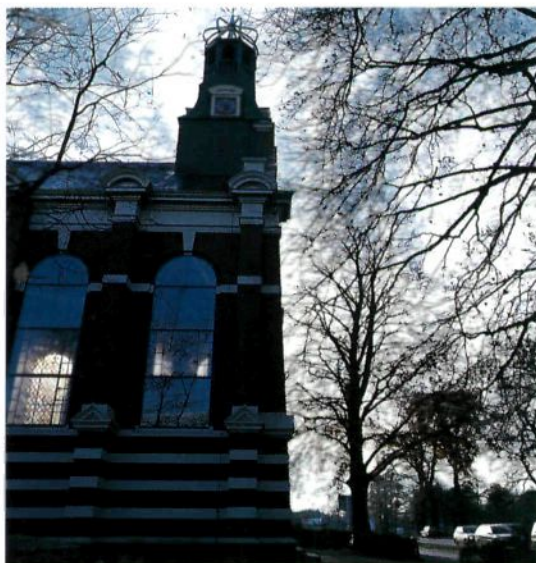
Beleid

'Milieu en leefomgeving' is een veelomvattend beleidsterrein, waarvoor in diverse nationale, regionale en lokale beleidsplannen verschillende doelstellingen zijn geformuleerd. Sommige doelen betreffen het verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen die bodem, lucht en water vervuilen.

Daaronder valt bijvoorbeeld het terugdringen van de bijdrage aan het broeikaseffect, het terugdringen van de lokale luchtverontreiniging en het voorkomen van bodemvervuiling als gevolg van run-off (verontreinigingen die van het wegoppervlak afspoelen en zo in de bodem terechtkomen).

Andere doelen betreffen een veilige en prettige leefomgeving. De reductie van het aantal geluidge hinderden, het handhaven/bevorderen van de (verkeers)veiligheid, het verbeteren van de sociale veiligheid, het verminderen van de barrièrewerking horen hierbij. Ook wordt gestreefd naar het spaarzaam gebruiken van de nog overgebleven ruimte en beschikbare grondstoffen. Duurzaam bouwen is daarom het devies.

Het behouden van waardevolle elementen die de toekomstige generaties informatie verschaffen over het ontstaan van Nederland en de geschiedenis van de toenmalige bewoners, is een volgend cluster van





doelen. Het behoud van ons cultureel erfgoed zoals de landgoederen en archeologische vindplaatsen als ook het behoud van waardevolle geomorfologische elementen en het handhaven van grondwaterstromingspatronen die de dragers zijn van regionaal gebonden natuur- en landschapswaarden behoren daarbij.

Een aantal van deze doelen is opgenomen in wetten en verordeningen waaraan de alternatieven in elk geval moeten voldoen. De Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer stellen harde eisen.

In paragraaf 7.1. is een overzicht gegeven van de meest relevante wetten. Andere doelen zijn minder hard, maar niet minder wenselijk.

De doelen op het gebied van milieu en leefomgeving zijn zo divers en veelvormig, dat het vaak onmogelijk is aan alle doelen en wensen tegelijk te voldoen. Vaak spelen ook de lokale omstandigheden en de specifieke situatie een rol waardoor in de ene situatie meer belang wordt gehecht aan het ene, dan aan het andere doel. In de trajectstudie/m.e.r. zal moeten blijken op welke plaats aan welk doel het meeste belang moet worden gehecht.

Ontwikkelingen

De verwachte toename van het autoverkeer op de A12 draagt niet bij aan een snelle realisatie van een

aantal van de hierboven genoemde doelen. De uitstoot van schadelijke stoffen in lucht, bodem en water zal eerder toe- dan afnemen bij een toename van het autoverkeer, ondanks technologische ontwikkelingen rond auto's.

Rijk, provincie en gemeenten zijn op diverse plaatsen bezig het woon- en leefklimaat te verbeteren. Zo worden er in het kader van de reconstructie van Lunetten-Bunnik geluidsschermen geplaatst ter hoogte van Bunnik en worden maatregelen getroffen ter bescherming van de drinkwaterwinning (riolering en bezinkbassins).

De aanwezige problemen die direct langs de A12 een prettig woon- en leefklimaat in de weg staan, zullen echter niet vanzelf verdwijnen.

Het sluipverkeer zal toenemen en het aantal geluidgehinderden zal niet verminderen. Aanwezige problemen als barrièrewerking en sociaal onveilige situaties blijven bestaan. Voor een aantal van deze problemen zal alleen een grootschalige ingreep een oplossing kunnen bieden.

Tegelijkertijd zal zo'n ingreep het weer moeilijk maken om bijvoorbeeld het grondstofgebruik te minimaliseren, zullen waardevolle cultuurhistorische, archeologische of geomorfologische elementen moeten verdwijnen en zullen in een aantal gevallen individuele burgers moeten verhuizen omdat hun huis wordt gesloopt.

3.5 RECREATIE

Voor zowel recreatie, landbouw, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie geldt dat de herinrichting Groenraven-Oost en het ROM-project Gelderse Vallei van groot belang zijn voor de ontwikkelingen in het landelijk gebied.

Beleid

In het beleid zijn met name het Kromme-Rijngebied en de Utrechtse Heuvelrug als recreatief uitloopgebied bestempeld voor in de eerste plaats de Utrechtse en in de tweede plaats de Randstedelingen.

Ontwikkelingen

In lijn met het hierboven geschetste beleid worden op dit moment diverse plannen ontwikkeld om de omgevingsgerichte recreatie, zoals de kanovaart, fietsen en wandelen, in het gebied te stimuleren. Bij Mereveld (in de gemeente Utrecht/Bunnik) en in Bunnik worden golfbanen gerealiseerd.



zich aan het aanpassen. Door het inzetten van onder meer herinrichtingsprojecten kan dit proces worden geleid.

3.7 NATUUR, LANDSCHAP, CULTUUR-HISTORIE EN ARCHEOLOGIE

Beleid

Het nationale beleid voor natuur en landschap is neergelegd in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). Het hierin beschreven beleid voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is gericht op het instandhouden en versterken van de bestaande natuur- en landschapswaarden in de kerngebieden en ontwikkeling daarvan in de natuurontwikkelingsgebieden. Verbindingszones verbinden delen van de EHS met elkaar (zie kaart 5).

De A12 doorsnijdt de EHS zowel in kerngebieden als in natuurontwikkelingsgebieden. Deze gebieden mogen niet aangetast worden, tenzij er een zwaarwegend maatschappelijk belang is om dit wel te doen. In dat geval moeten de verloren gegane natuur-, landschaps- en recreatieve waarden elders gecompenseerd worden (compensatiebeginsel).

Het compensatiebeginsel is in het 'Structuurschema Groene Ruimte' geïntroduceerd, en verder uitgewerkt in de nota 'Uitwerking compensatiebeginsel Structuurschema Groene Ruimte'. De essentie van het compensatiebeginsel is dat er bij grote ingrepen geen nettoverlies van natuur-, bos- en recreatiewaarden mag optreden.

De uitvoering van dit beginsel dient plaats te vinden door maatregelen zoals (in prioriteitsvolgorde):

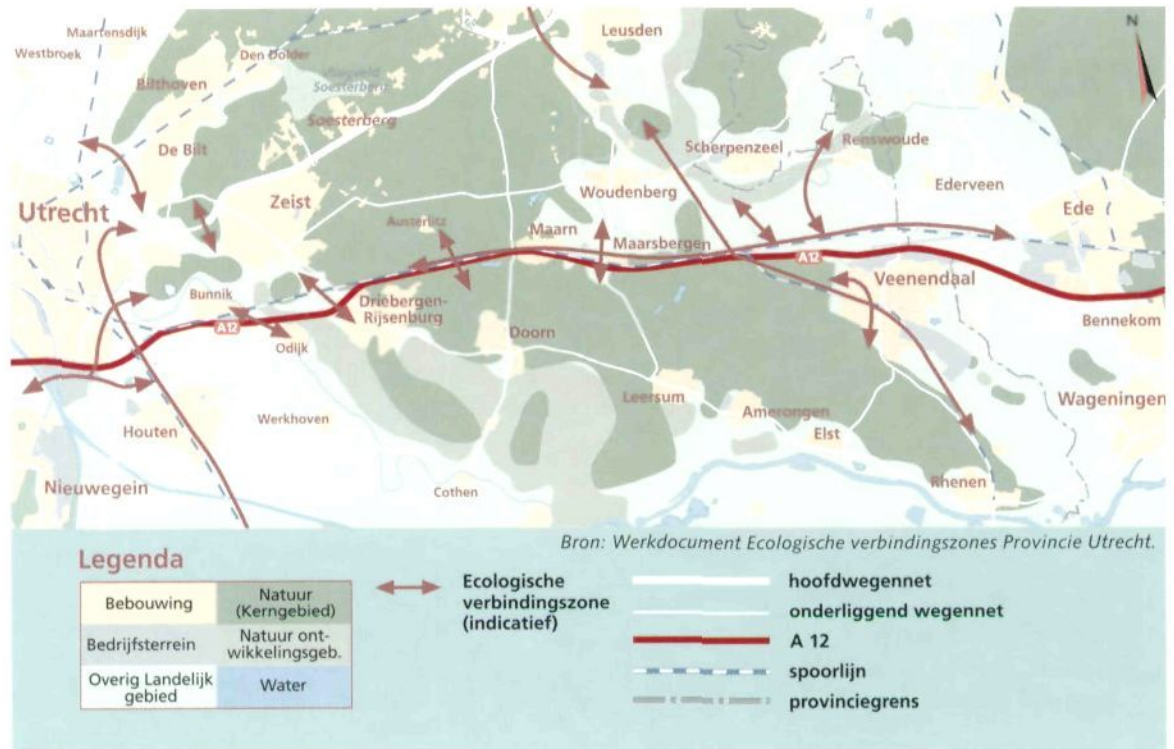
- het zoveel mogelijk vermijden van verlies van waarden;

3.6 LANDBOUW

Beleid en ontwikkelingen

De landbouwsector is volop in beweging. Vanwege belangrijke ontwikkelingen, deels op Europees en mondiaal niveau (GATT-akkoord), is de landbouw

5. Ecologische hoofdstructuur



- het optimaliseren van het tracé met het oog op natuurbehoud;
- het treffen van mitigerende maatregelen;
- het aansluitend of elders compenseren van natuur-, bos- en recreatieve waarden.

In het uiterste geval - alleen als andere oplossingen niet mogelijk zijn - is compensatie in geld mogelijk. De initiatiefnemer is primair verantwoordelijk voor de toepassing van het compensatiebeginsel.

Delen van het Kromme-Rijngebied en de Gelderse Vallei en het grootste deel van de Utrechtse Heuvelrug zijn onderdeel van de EHS.

In het werkdocument 'Ecologische verbindingzones' van de provincie Utrecht staat aangegeven waar ecologische verbindingzones gewenst zijn en welke functie zij moeten vervullen.

Ontwikkelingen

De toegenomen verkeersdruk, en vooral ook het toegenomen sluipverkeer, hebben een grotere verstoring en versnippering tot gevolg.

Er wordt hard gewerkt aan de realisering van de Ecologische Hoofdstructuur, maar er zijn nog steeds veel problemen op te lossen. In de herinrichting van Groenraven-Oost is voorzien in natuurontwikkeling in het Kromme-Rijn gebied.

Ook in de Gelderse Vallei zijn gebieden door de provincie aangewezen die aangekocht zouden kunnen worden voor natuur en landschap. Op de Utrechtse Heuvelrug is een nationaal park in oprichting.

3.8 VERWACHTINGEN NA 2010

Een eventuele wegverbreding vergt vele jaren van onderzoek, besluitvorming en bouwtijd, en kost veel geld. De omgeving wordt eerst belast met onzekerheid over de uitkomst van de besluitvorming en ondervindt daarna - indien inderdaad voor een verbreding wordt gekozen - hinder en ongemak tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden.

Als besloten wordt de A12 tussen Utrecht en Veenendaal te verbreden, moet gekozen worden voor een duurzame oplossing, die nog vele jaren aan de gestelde eisen kan voldoen. Het ontwerp moet toekomstvast en flexibel genoeg zijn om nieuwe ontwikkelingen aan te kunnen.

Het is daarom zinvol ook te bezien of de oplossing voldoet wanneer gekeken wordt naar ontwikkelingen na 2010 (het ijkjaar voor het vastgestelde beleid). In de Trajectnota/MER zal, waar relevant, een doorkijk geboden worden naar de periode 2010-2015 en eventueel nog verder.

PROBLEEMSTELLING EN DOEL

4.1 PROBLEEMSTELLING

Bereikbaarheidsproblemen

In de afgelopen jaren hebben vooral ontwikkelingen op het gebied van de economie en wonen en werken ertoe geleid dat de verkeersintensiteiten op de A12 tussen Utrecht en Veenendaal sterk zijn toegenomen. Daardoor treedt er in de huidige situatie regelmatig filevorming op. Dat is ongunstig voor de bereikbaarheid en daarmee voor de ontwikkelingsmogelijkheden voor de economisch belangrijke centra die door de A12 ontsloten worden.

Dit bereikbaarheidsprobleem speelt niet alleen het regionale verkeer binnen het gebied tussen Utrecht en Veenendaal parten, het straalt ook uit naar de gebieden ten westen en oosten hiervan.

De A12 is een belangrijke verbinding voor doorgaand verkeer op de as tussen de mainports Schiphol/IJmond en Rotterdam/Rijnmond, de stedelijke knooppunten Utrecht en Arnhem/Nijmegen en het Duitse Ruhrgebied.

Dit doorgaande verkeer heeft geen bestemmingen binnen het gebied tussen Utrecht en Veenendaal, maar wordt door de daar op de A12 regelmatig aanwezige files natuurlijk wel belemmerd.

Het Nederlandse verkeer- en vervoerbeleid is erop gericht een goede bereikbaarheid van economisch belangrijke centra te garanderen. Omdat de distributiesector van belang is voor de Nederlandse economie, wordt in het beleid veel belang gehecht aan goed functionerende achterlandverbindingen. Daarover moet het doorgaande zakelijke verkeer zich nagenoeg ongehinderd kunnen verplaatsen. Concreet is in het SVV-II als norm gesteld dat per etmaal de filekans op achterlandverbindingen zoals de A12 niet groter mag zijn dan 2%.

De norm uit het SVV-II wordt in de huidige situatie reeds overschreden op het gedeelte van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal. Vooral als gevolg van ontwikkelingen op het gebied van de economie en wonen en werken, die in hoofdstuk 3 geschetst zijn, zal deze overschrijding in de komende jaren steeds

Met een samenvatting van de informatie uit de hoofdstukken 2 en 3 kan in dit hoofdstuk scherp gesteld worden welke problemen in de trajectstudie/m.e.r. centraal staan. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden tussen bereikbaarheidsproblemen en leefbaarheidsproblemen (zie paragraaf 4.1). De kern van het bereikbaarheidsprobleem betreft de belemmeringen die het doorgaande verkeer op de A12 tussen Utrecht en Veenendaal ondervindt. De kern van het leefbaarheidsprobleem betreft de belasting van milieu en vooral leefomgeving in het gebied tussen Utrecht en Veenendaal als gevolg van het verkeer op de A12 zelf en het sluipverkeer op het onderliggende wegennet. De alternatieven die in de trajectstudie/m.e.r. worden uitgewerkt, hebben als doel deze problemen zo veel mogelijk op te lossen (zie paragraaf 4.2).

grotere proporties krijgen wanneer ingrijpende maatregelen achterwege blijven. In 2010 ontstaat in dat geval een situatie waarin bijvoorbeeld op het wegvak Bunnik-Driebergen de filekans naar verwachting groter is geworden dan 20%. In dit percentage zijn de mobiliteitsgeleidende en -reducerende maatregelen waarin het SVV-II voorziet reeds meegenomen. Dat betekent dat deze maatregelen bij lange na niet toereikend zijn om te garanderen dat de A12 voor het doorgaande verkeer in de toekomst als achterlandverbinding kan blijven functioneren.

De kern van het bereikbaarheidsprobleem betreft voor de A12 tussen Utrecht en Veenendaal de belemmeringen die het doorgaande verkeer op dit weggedeelte ondervindt. De problemen die in de huidige situatie reeds waarneembaar zijn, zullen verergeren wanneer maatregelen achterwege blijven.

Leefbaarheidsproblemen

De A12 veroorzaakt op dit moment tal van leefbaarheidsproblemen. De weg zelf is een barrière en doorsnijdt woon- en natuurgebieden. De barrière is

bijvoorbeeld te merken door visuele hinder, sociaal onveilige onderdoorgangen en een versnipperde natuur. Het autoverkeer op de A12 veroorzaakt geluidhinder en zorgt voor uitstoot van schadelijke stoffen die bodem, lucht en water vervuilen. Het toenemende autoverkeer draagt niet bij aan een snelle realisering van de gestelde doelen. Zo neemt door de toenemende filekans ook het sluipverkeer toe.

Voor een aantal problemen kunnen alleen ingrijpende maatregelen een oplossing bieden, zoals verbeterde passages voor mens en dier of ingrijpende maatregelen om het sluipverkeer terug te dringen. Deze oplossingen kunnen mogelijk ten aanzien van een ander aspect weer problemen veroorzaken.

Direct langs de A12 liggen echter op veel plaatsen waardevolle elementen die het behouden waard zijn en die mogelijk bij diverse oplossingen niet behouden kunnen blijven. Voorbeelden hiervan zijn landgoederen, archeologische vindplaatsen en een bodemopbouw die de waterhuishouding bepaalt. Ook zullen individuele burgers en bedrijven moeten verhuizen en plaats moeten maken voor een verbrede weg of een andere voorziening.

De kern van het leefbaarheidsprobleem betreft de hierboven gesignaleerde dilemma's.

4.2 DOEL

In de trajectstudie/m.c.r. zullen verschillende mogelijke oplossingen - alternatieven - uitgewerkt worden. Maatgevend voor de selectie en nadere uitwerking van deze alternatieven is het te bereiken doel. Dit doel kan op basis van de probleemstelling die in de vorige paragraaf gepresenteerd is als volgt geformuleerd worden:

- * Alternatieven moeten een oplossing bieden voor de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblemen die aan de orde zijn rond de A12 tussen Utrecht en Veenendaal. Centraal daarbij staat de functie van de A12 als achterlandverbinding voor het doorgaande verkeer. Concreet betekent dit dat *de alternatieven er in elk geval aan moeten bijdragen dat de filekans op de A12 tussen Utrecht en Veenendaal aan de norm van 2% uit het SVV-II voldoet of deze norm zo dicht mogelijk benadert.*

- Getracht moet worden om zodanige oplossingen te vinden dat eventuele nieuwe leefbaarheidsproblemen zo veel mogelijk worden voorkomen en indien mogelijk bestaande leefbaarheidsproblemen worden verminderd. Er zal zoveel mogelijk gezocht worden naar win-winsituaties.

De alternatieven kunnen gezocht worden in maatregelen waardoor gebruikers van de auto andere mogelijkheden gaan zoeken om zich te verplaatsen, bijvoorbeeld het openbaar vervoer.

Het is ook mogelijk alternatieven te zoeken waarbij de A12 op de een of andere manier selectief wordt gebruikt. Tenslotte is het mogelijk om zonder onderscheid van verkeersgebruikers de filekans op de A12 te verminderen.

Win-win-situaties

Tot op zekere hoogte gaat de verbetering van de bereikbaarheid goed samen met de verbetering van sommige leefbaarheidsdoelen. Bij een reconstructie zou bijvoorbeeld de barrièrewerking kunnen worden verminderd door de aanleg van sociaal en verkeersveilige onderdoorgangen of de aanleg van recreatieve en/of ecologische verbindingen.

Hierdoor ontstaan win-win-situaties. Het zoeken naar dergelijke win-win-situaties zal bijzondere aandacht krijgen in de trajectnota/MER.

Daarnaast is het mogelijk om via effectbeperkende maatregelen de negatieve effecten van de alternatieven te verminderen en zo mogelijk de huidige situatie te verbeteren.

Tijdens de studie zullen bovenstaande problemen verder worden uitgewerkt zodat goede oplossingen kunnen worden gevonden.

De praktijkervaring met recente vergelijkbare infrastructuurprojecten leert echter dat er altijd een zekere spanning zit tussen de verschillende doelen. Ook in het geval van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal zal het uitermate moeilijk blijken te zijn om alternatieven te presenteren die volledig aan alle doelen tegemoetkomen. Daarom zal gezocht moeten worden naar alternatieven waarbij dit zoveel mogelijk wordt benaderd, maar waarbij het hoofddoel, het garanderen van de achterlandverbinding voor het doorgaande verkeer, het uitgangspunt blijft.

ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

5.1 WERKWIJZE BIJ DE UITWERKING

Alternatieven op hoofdlijnen

Het vertrekpunt voor het zoeken naar alternatieven wordt gevormd door twee vragen:

- Is het, gegeven de huidige en toekomstige ontwikkelingen, noodzakelijk de capaciteit van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal te verruimen?
- Zo ja, hoe kan die capaciteitsverruiming het beste gerealiseerd worden?

Om een oordeel te kunnen vellen over de noodzaak van een eventuele capaciteitsverruiming is het nodig in de trajectstudie/m.e.r. een aantal alternatieven tegenover elkaar te zetten:

- alternatieven waarbij de A12 niet verbreed wordt, maar naar maatregelen wordt gezocht zoals de inzet van flankerend beleid en een stimulering van het openbaar vervoer zodat er voldoende ruimte ontstaat voor het noodzakelijke, doorgaande verkeer;
- alternatieven waarbij de bereikbaarheid niet wordt gegarandeerd voor alle weggebruikers, maar alleen voor het doorgaand verkeer of een selectieve groep van weggebruikers;
- alternatieven waarbij de bereikbaarheid wordt gegarandeerd aan al het verkeer of waarbij de A12 nadrukkelijk ook een regionale functie krijgt naast de functie van achterlandverbinding.

In elke trajectstudie/m.e.r. moeten verschillende

oplossingsrichtingen - alternatieven - beschreven

worden voor de geconstateerde problemen. In dit

hoofdstuk worden zes 'alternatieven op hoofdlijnen'

gepresenteerd. Die moeten in de trajectstudie/m.e.r.

nader uitgewerkt worden door er lokale

alternatieven en varianten in onder te brengen.

Al met al zijn er op hoofdlijnen zes verschillende oplossingen te onderscheiden, die in paragraaf 5.2 stuk voor stuk worden toegelicht. Het gaat om de volgende alternatieven:

- 0 (nulalternatief)
- 0max (nul-maximaalalternatief)
- VA (verbredingsalternatief 'achterland')
- VB (verbredingsalternatief 'bundelen')
- VC (verbredingsalternatief 'combineren')
- MMA (meest milieuvriendelijk alternatief)

Lokale alternatieven en varianten

De zes alternatieven op hoofdlijnen die hierboven zijn opgesomd, zijn te beschouwen als globale oplossingsrichtingen voor het gehele traject tussen Utrecht en Veenendaal. In de trajectstudie/m.e.r. moeten de alternatieven nader geconcretiseerd worden door per alternatief aanvullende keuzes te maken voor lokale alternatieven en varianten.

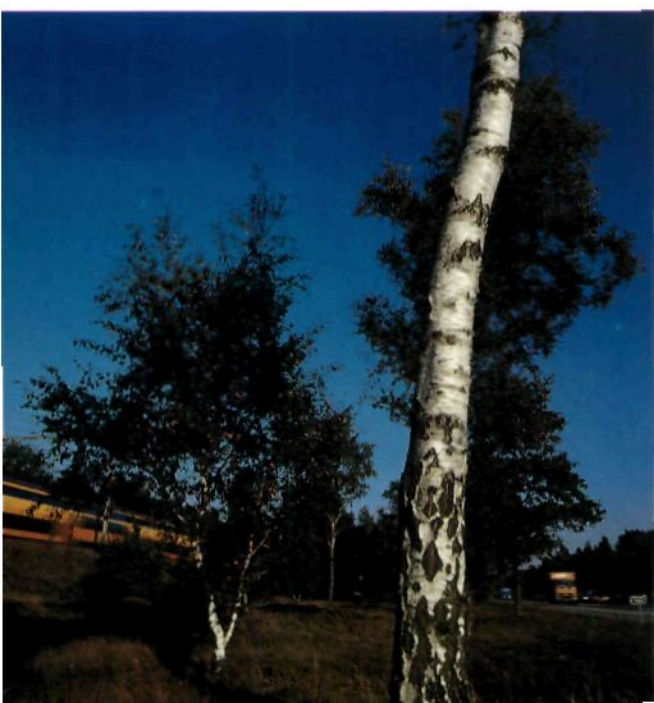
Bij de verbredingsalternatieven zijn er op sommige delen van de A12 bijvoorbeeld verschillende mogelijkheden voor de situering van extra rijstroken: ten noorden, ten zuiden of aan weerszijden van de bestaande weg. Ook op tal van andere punten is variatie mogelijk.

Een beknopt overzicht van de mogelijk relevante lokale alternatieven en varianten, waarvoor de kansrijke oplossingen uit de Verkenningnotitie het uitgangspunt vormen, is te vinden in paragraaf 5.3.

Uitgangspunten bij de nadere uitwerking

Bij de uitwerking van de alternatieven zullen in de trajectstudie/m.e.r. in elk geval de volgende uitgangspunten gehanteerd worden:

- Elk alternatief (met uitzondering van het nulalternatief) moet kunnen beantwoorden aan de doelen die in hoofdstuk 4 zijn beschreven. Centraal staat



daarbij het garanderen van de achterlandverbinding voor het doorgaande verkeer.

- Een eventuele verbreding wordt op of langs het bestaande tracé gezocht. De reden hiervoor is dat een verbreding van een bestaande weg veel minder ingrijpend is dan het aanleggen van een nieuwe weg. Alleen voor lokale knelpunten worden oplossingen zoals een lokale omleiding onderzocht, in ieder geval integraal met de spooraanpassing Utrecht-Arnhem. Voor situaties waarin ook omleidingen tot grote problemen leiden, zal nagegaan worden of ondergrondse oplossingen wellicht perspectief bieden. Zowel bij verbredingen langs het bestaande tracé als bij omleidingen wordt gestreefd naar zo veel mogelijk bundeling.
- De alternatieven worden samengesteld uit maatregelen van regionale aard. Immers, een Tracébesluit over de A12 tussen Utrecht en Veenendaal biedt uitsluitend de mogelijkheid maatregelen te kiezen die op en rond dit gedeelte van de A12 uitgevoerd kunnen worden. Een Tracébesluit biedt geen wettelijk kader voor beslissingen over het Nederlandse verkeersbeleid in z'n algemeenheid.
- De alternatieven moeten realistisch zijn. Dat wil zeggen: elk alternatief moet een samenhangend en consistent pakket van maatregelen/voorzieningen zijn op het gebied van verkeersveiligheid, onderliggend wegennet, ruimtelijke ordening, leefomgeving en milieu.

Verder is het van groot belang dat er bij de uitwerking van de alternatieven een systematische afstemming plaatsvindt tussen de trajectstudie/m.e.r. A12 Utrecht-Veenendaal en de trajectstudie/m.e.r. spooraanpassing Utrecht-Arnhem. Immers, juist in het gebied tussen Utrecht en Veenendaal zijn er duidelijke raakvlakken tussen beide projecten.

Wordt voor de weg voor bepaalde maatregelen gekozen, dan kan dat als consequentie hebben dat de keuzemogelijkheden voor het spoor beperkt worden, en omgekeerd.

Een verbreding tot een minimale 2x3-snelweg ter hoogte van Maarn heeft, wanneer wordt uitgegaan van de huidige ruimtelijke inpassing van weg en spoor op deze plek, bijvoorbeeld als consequentie dat er in dat geval voor de spooraanpassing niet

meer voldoende ruimte resteert om snelheden van boven de 200 kilometer per uur mogelijk te maken. Met dit soort dwarsverbanden tussen maatregelen voor de weg en maatregelen voor het spoor moet bij de uitwerking van de alternatieven terdege rekening gehouden worden.

De alternatieven en varianten die in de volgende paragrafen gepresenteerd worden, hebben in dit stadium nog een voorlopig karakter. Het is in principe mogelijk dat alternatieven/varianten die op dit moment perspectiefrijk lijken, bij nadere beschouwing toch minder zinvol zijn.

Ook kan tijdens de trajectstudie/m.e.r. of uit de reacties op deze startnotitie blijken dat het nodig is nieuwe alternatieven/varianten toe te voegen.

'Trechteren'

Zes hoofdalternatieven, met elk hun eigen lokale alternatieven en varianten, al dan niet in combinatie met spooralternatieven, leveren een groot scala aan mogelijke oplossingen op.

Om het overzicht te behouden is het noodzakelijk via een aantal tussenstappen gedurende de studie al mogelijke combinaties af te laten vallen, of te besluiten niet-zinnige oplossingen niet verder te bestuderen. Anders gezegd: het is noodzakelijk tussentijds te 'trechteren'.

Daarom zullen eerst de hoofdalternatieven beoordeeld worden op hun oplossend vermogen: is het bijvoorbeeld zinvol een aparte doelgroep te maken voor internationaal vrachtverkeer of zijn er daarvoor te weinig vrachtwagens?

Er wordt op dit moment onderzoek gedaan naar het verkeer en verdeling van doelgroepen op de A12. Dit onderzoek is in het voorjaar van 1997 afgerond. Dan wordt duidelijk welke oplossingen zinvol zijn om nader te worden bestudeerd.

Ook zullen de hoofdalternatieven globaal worden getoetst aan de hand van de criteria die in hoofdstuk 6 staan vermeld.

Blijkt een alternatief dan op geen enkele wijze aan de doelen te voldoen, dan valt het alsnog af en wordt het niet nader uitgewerkt in lokale varianten en combinaties met het spoor. Bij dit soort keuzemomenten zal de omgeving worden geïnformeerd.

5.2 ALTERNATIEVEN

0 (nulalternatief)

Het nulalternatief beschrijft de situatie die in 2010 ontstaat na uitvoering van het beleid uit het SVV-II. Er worden geen ingrijpende maatregelen genomen ter vergroting van de capaciteit van de A12.

Wel wordt bij het nulalternatief in de verkeersprognoses uitgegaan van de dienstregeling uit Rail 21 tussen Utrecht en Arnhem, al wordt daarbij verondersteld dat er ook in 2010 niet meer dan twee sporen beschikbaar zijn.

De reden om op deze manier Rail 21 in het nulalternatief mee te nemen, is dat het nulalternatief van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal dan identiek is aan het nulalternatief in de trajectstudie/m.e.r. over de spooraanpassing Utrecht-Arnhem.

Voorts worden in het nulalternatief de maatregelen meegenomen waarover reeds een besluit is genomen: verbreding van het wegvak Lunetten-Bunnik van 2x2 naar 2x3 rijstroken, aanleg van de Oostelijke Rondweg Veenendaal met een aansluiting op de A12, het aanleggen van wegsignalering, het aanbrengen van ZOAB, en het toepassen van bereikbaarheidsmaatregelen zoals toeritdosering.

Daarnaast wordt bij het nulalternatief verondersteld dat er een aansluiting van de A30 op de A12 komt in knooppunt Maanderbroek. Op voorhand is duidelijk dat het nulalternatief de doelen die in hoofdstuk 4 beschreven zijn niet kan realiseren.

Toch heeft de beschrijving van het nulalternatief een belangrijke functie: het biedt een zuivere maat voor de onderlinge vergelijking van de andere alternatieven. De effecten van elk van deze alternatieven kunnen steeds afgezet worden tegen één en dezelfde referentiesituatie: het nulalternatief. Zodoende wordt goed inzichtelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin ingrijpende maatregelen achterwege blijven.

Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven worden op die manier zo zuiver mogelijk in beeld gebracht.

Omax (nul-maximaalalternatief)

Ook in het nul-maximaalalternatief is het uitgangspunt dat de A12 niet verbreed wordt.

Mogelijkheden om desondanks de achterlandverbinding voor het doorgaande verkeer te garanderen, worden in dit alternatief gezocht in flankerende maatregelen en in middelen om een maximaal gebruik van het openbaar vervoer te bewerkstelligen.

In dit alternatief worden projecten als gerealiseerd beschouwd waarover nu weliswaar nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden, maar die er wel aan kunnen bijdragen dat de groei van het autoverkeer vermindert. Belangrijke projecten zijn de spooraanpassing ten behoeve van Rail 21 en HST-Oost, Randstadspoor en de HOV-lijn Utrecht-Uithof-Zeist. Ook gaat het nul-maximaalalternatief uit van een grote inzet van aanvullende maatregelen, bijvoorbeeld ter verbetering van de benutting, en de aanleg van een transferium, bijvoorbeeld direct bij het station in Driebergen.

Besluitvorming over de genoemde projecten en maatregelen valt buiten het kader van het Tracébesluit waarop deze trajectstudie/m.e.r. gericht is. Dit neemt niet weg dat het wel mogelijk is in beeld te brengen welke effecten deze projecten en maatregelen hebben voor de verkeersafwikkeling op de A12. Ook kan aangegeven worden wat de consequenties voor de A12 zijn als de genoemde projecten en maatregelen niet gerealiseerd worden.

VA (verbredingsalternatief 'achterland')

In het verbredingsalternatief 'achterland' staat de achterlandfunctie van de A12 centraal, desnoods ten koste van de regio. De A12 wordt tussen Utrecht en Veenendaal uitgebreid tot 2x3 rijstroken die primair voor gebruik door het doorgaande verkeer bedoeld zijn. Het regionale verkeer wordt afgewikkeld op het regionale wegennet, of sterk benadeeld op de A12. De filekans van maximaal 2% geldt uitsluitend voor het doorgaande verkeer; het regionale verkeer mag een veel hogere filekans tegemoet zien.

Afwikkeling op het regionale wegennet kan worden gestimuleerd door één of wellicht meerdere aansluitingen te doen verdwijnen of te combineren, of door andere belemmeringen te creëren om op de A12 te komen bijvoorbeeld toeritdosering.

In het verlengde hiervan zal het regionale wegennet wellicht verbeterd moeten worden. Het is ook mogelijk de achterlandfunctie centraal te stellen



door op de A12 bijvoorbeeld een wisselstrook (2x2/2x3 + wisselstrook voor al het verkeer in de spitsrichting) of doelgroepstroken (bijvoorbeeld 2x2/2x3 + doelgroepstrook voor vrachtverkeer) te maken.

VB (verbredingsalternatief 'bundelen')

In het verbredingsalternatief 'bundelen' wordt de A12 niet alleen als achterlandverbinding gebruikt, maar ook als regionale probleemoplosser.

Zo veel mogelijk autoverkeer wordt gebundeld op de A12, onder meer door te proberen het verkeer met verdere bestemmingen van het onderliggende wegennet naar de A12 te leiden. Hiermee zouden de leefbaarheid in de woonkernen en de natuurwaarden in bijvoorbeeld de Utrechtse Heuvelrug (ontsnippering) kunnen worden verbeterd.

De hinder wordt geconcentreerd op de A12, waardoor hier gerichte effectbeperkende maatregelen kunnen worden genomen.

In dit alternatief zal naar mogelijkheden worden gezocht waardoor het regionaal verkeer beter en sneller op de autosnelweg kan geraken.

Dit kan vervolgens gecombineerd worden met bijvoorbeeld een pakket aan verkeersveiligheidsmaatregelen om de snelheid op het onderliggende wegennet te verminderen of zelfs een aantal doorgaande routes op het onderliggende wegennet te doorsnijden.

Er kan dan aansluiting gezocht worden bij reeds bestaande regionale plannen op bijvoorbeeld het gebied van verkeersveiligheid.

Op de A12 zelf dient in elk geval de achterlandfunctie veilig te worden gesteld. Om daarnaast het regionale wegennet te ontlasten, moet het regionale verkeer op de A12 niet al te zeer belemmerd worden.

Wel zou voor het regionale verkeer de filekans iets hoger kunnen zijn. Dat kan bijvoorbeeld bereikt worden door met 4x2 rijstroken een indeling in hoofd- en parallelbanen te maken met maximaal 2% respectievelijk + 5% filekans. Daarmee kan de overstap naar openbaar vervoer en/of het gebruik van transferia/P&R-stations gestimuleerd worden.

VC (verbredingsalternatief 'combineren')

In het verbredingsalternatief 'combineren' wordt het profiel van de A12 aangepast aan het totale aanbod (2x3 of 2x4 rijstroken), zonder in te gaan op verschillen in gebruik. Voor al het verkeer geldt als norm dat de filekans niet groter dan 2% mag zijn. Er worden geen extra voorzieningen getroffen op het onderliggende wegennet.

MMA (meest milieuvriendelijk alternatief)

In elke trajectstudie/m.e.r. moet een zogenoemd meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) worden uitgewerkt. Net als de andere alternatieven moet ook het MMA de doelen van het project kunnen realiseren, maar dan op zo'n manier dat nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen of tot het uiterst mogelijke minimum worden beperkt.

Er zijn verschillende werkwijzen mogelijk om een realistisch MMA te ontwerpen. Er kan bijvoorbeeld



vooral gezocht worden naar de meest milieuvriendelijke oplossingen voor lokale knelpunten, maar het is ook mogelijk te streven naar een MMA waarin de verdeling van het verkeer over de weg en het spoor zo gunstig mogelijk is gemaakt.

Het is bijvoorbeeld mogelijk om een aantal voorzieningen uit het nul-max alternatief ook in het MMA mee te nemen; bijvoorbeeld een verbeterd spoor of de realisatie van een transferium (ook in andere alternatieven mogelijk). Dat heeft natuurlijk wel gevolgen voor het besluit van het spoor; die zal in dat geval in zijn MMA rekening moeten houden met ruimtelijke reserveringen zodat het spoor ook in de toekomst zoveel mogelijk kan worden benut.

Op dit moment is nog niet aan te geven hoe het MMA in deze trajectstudie/m.e.r. ingevuld zal gaan worden. Tijdens de studie zullen hierover nadere keuzes worden gemaakt, mede op basis van inzicht in de effecten van de andere alternatieven en de alternatieven van bijvoorbeeld het spoor.

5.3 LOKALE ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

De alternatieven die in de vorige paragraaf gepresenteerd zijn, zullen nader uitgewerkt worden met lokale alternatieven en varianten. De Verkenning-notitie reikt hiervoor verschillende bouwstenen aan: de kansrijke oplossingsrichtingen.

Deze worden in elk geval meegenomen en zijn het vertrekpunt voor de lokale alternatieven. Het is goed mogelijk dat in aanvulling hierop tijdens de trajectstudie/m.e.r. nog andere lokale alternatieven en varianten in beeld zullen komen.

Lokale alternatieven

Bij de lokale alternatieven kan gedacht worden aan onder meer:

- omleidingen (waaronder in elk geval de omleiding rondom Maarn/Maarsbergen en de gebundelde variant Bunnik/Driebergen uit de Verkenning-notitie);
- de hoogteligging van de A12 bij de omleidingen (bijvoorbeeld verdiept);
- de plaats van een aansluiting;
- de situering van extra rijstroken (noord, zuid of aan weerszijden van de bestaande weg);
- ruimtebeslag verbreding A12;
- specifieke, integrale oplossingen voor weg en spoor.

Aansluitingen

In deze studie zal aan de plaats en vorm van de aansluitingen veel aandacht worden besteed. In Driebergen/Zeist is de aansluiting op de huidige situatie een groot knelpunt. Een van de lokale alternatieven is de verplaatsing van de aansluiting naar het westen. Ook in Maarn/Maarsbergen vergen de beide aansluitingen extra aandacht. De aansluiting Veenendaal is onderdeel van de trajectstudie A12

Ede-Veenendaal. Zo zal onderzocht worden of de halve aansluiting van Maarn een halve dient te blijven of toch wordt uitgebreid tot een hele. Bij sommige alternatieven, zoals een omleiding, is het zinvol om na te gaan of de twee aansluitingen niet beter gecombineerd kunnen worden en waar deze aansluiting (en) dan gesitueerd kunnen worden.

Varianten

Op een meer gedetailleerd niveau zijn tal van varianten mogelijk. Bijvoorbeeld voor:

- de precieze vormgeving van een aansluiting; Ook hier geldt weer dat de aansluitingen van Driebergen, Maarn en Maarsbergen veel aandacht vergen.
- aanvullende maatregelen om negatieve effecten te verzachten of te compenseren (bijvoorbeeld overkluizingen/ecoducten voor herstel van relaties);
- duurzaam bouwen.

Ondergrondse oplossingen?

In veel reacties op de Verkenning-notitie is ervoor gepleit een boortunnel in het onderzoek mee te nemen. Het is op dit moment nog onduidelijk of boortechnieken kunnen worden toegepast in de specifieke, lokale situaties tussen Utrecht en Veenendaal en of er geen andere oplossingen zijn te bedenken voor het gegeven probleem op de gegeven plek. Immers, naast voordelen zijn er ook nadelen te noemen aan de toepassing van deze techniek.

De minister heeft een algemene landelijke studie aangekondigd naar ondergrondse liggingen van spoorlijnen. Er wordt, op advies van de BBG, een inventarisatie uitgevoerd naar de consequenties van ondergrondse oplossingen in dit gebied. De algemene landelijke studie wordt in de inventarisatie betrokken. De inventarisatie betreft niet alleen boortunnels, maar ook andere oplossingen zoals een traditioneel gebouwde tunnel of een overkapping.

De inventarisatie, die leidt tot locatiegerichte adviezen, is onderdeel van de Trajectnota/MER. Mocht op basis van de uitgangspunten in paragraaf 5.1 en de conclusies van de inventarisatie blijken dat een ondergrondse oplossing een kansrijk te onderzoeken alternatief is, dan wordt dit mede op grond van het rendement meegenomen in de eindbeoordeling van de alternatieven.

In de trajectstudie/m.e.r. zullen de effecten van de verschillende alternatieven en varianten onderzocht worden. Inzicht in deze effecten is om te beginnen, zo blijkt in veel gevallen tijdens een trajectstudie/m.e.r., een goed hulpmiddel om voorlopige uitwerkingen van alternatieven verder te optimaliseren. Uit de effectbeschrijvingen wordt ook duidelijk op welke punten er aanvullende maatregelen nodig zijn om negatieve effecten te verzachten of te compenseren. Bovendien is inzicht in de effecten nodig om bij de besluitvorming de alternatieven en varianten op hun merites te kunnen beoordelen en op basis daarvan een goede afweging te kunnen maken. De werkwijze die bij de effectbeschrijving gevolgd wordt, wordt kort toegelicht in paragraaf 6.1. Paragraaf 6.2 bevat een lijst van typen effecten die relevant kunnen zijn.



TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

6.1 WERKWIJZE BIJ DE EFFECTBESCHRIJVING

De effecten van ingrepen aan de A12 verschillen in hun reikwijdte. Sommige effecten zijn strikt lokaal van aard: ze doen zich vooral voor binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg.

Andere effecten hebben een grotere reikwijdte, tot regionaal of zelfs nationaal niveau. Dit betekent dat per type effect bepaald moet worden hoe groot het studiegebied in het onderzoek dient te zijn.

De benodigde omvang van het studiegebied *hangt natuurlijk ook sterk samen met de plaats waar ingrepen worden voorzien.*

Als er alleen ingrepen in de directe omgeving van de weg plaatsvinden, is het relevante studiegebied kleiner dan bijvoorbeeld bij de omleidingen rond Maarn/Maarsbergen en Bunnik/Driebergen. Om de omleidingen goed te kunnen beoordelen, zal het traject Utrecht-Veenendaal in een aantal deeltrajecten worden verdeeld.

De beschrijving van de effecten moet een beoordeling en een onderlinge vergelijking van de alternatieven en varianten mogelijk maken. Dat heeft drie consequenties voor de te volgen werkwijze:

- 1 In de effectbeschrijvingen moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante wetten en beleidsnota's.
- 2 Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het van belang dat bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten bestudeerd worden, aan de hand van steeds dezelfde effectvoorspellingsmethoden.

3 Voor de besluitvorming is het vooral belangrijk om te weten op welke punten de alternatieven en varianten wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. Dat betekent dat de effectbeschrijvingen vooral die onderlinge verschillen duidelijk in beeld moeten brengen.

Aan het slot van het vorige hoofdstuk is erop gewezen dat er bij de uitwerking van de alternatieven een goede afstemming moet zijn tussen de trajectstudie/m.e.r. naar de A12 tussen Utrecht en Veenendaal en de parallel lopende trajectstudie/m.e.r. naar de spooraanpassing Utrecht-Arnhem.

Die afstemming is ook in het onderzoek naar de effecten van groot belang: zo veel mogelijk moeten in beide studies dezelfde typen effecten aan de hand van dezelfde methodieken onderzocht worden. Dat geldt zeker voor de integrale omleidingen, waarbij de

plan om eventuele verloren gaande natuurwaarden elders opnieuw te compenseren. Voor elk alternatief zal bekeken worden of en zo ja welke compensatie nodig is, en hoe snel dit kan plaatsvinden.

Dit compensatieplan wordt opgesteld in samenwerking met de omgeving, het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, en met ondersteuning van deskundigen van de provincie Utrecht en de dienst Landinrichting en Beheer Landbouwgronden. Bij dit compensatieplan zal eveneens afstemming tussen weg en spoor plaatsvinden.



Het zand uit de zandafgraving bij Maarn wordt infrastructuurprojecten.

bron: RWS

ingrepen niet meer zijn toe te delen aan ofwel de weg, ofwel het spoor. Bij deze omleidingen is sprake van één integrale ingreep.

Afstemming is daarnaast nodig wanneer ingrepen aan weg en spoor elkaars effecten versterken (cumulatie). Dat kan bijvoorbeeld aan de orde zijn bij barrièrewerking en geluidhinder, of wanneer er 'overhoeken' tussen weg en spoor ontstaan. Ook moet er afstemming plaatsvinden bij het zoeken naar aanvullende maatregelen om negatieve effecten te verzachten, zoals ecologische verbindingzones onder of over zowel het spoor als de weg.

Inzicht in de effecten zal als vertrekpunt gaan fungeren voor het opstellen van een compensatie-

6.2 OVERZICHT VAN MOGELIJK RELEVANTE EFFECTEN

Hiernaast wordt een lijst gepresenteerd van typen effecten die relevant kunnen zijn. Deze lijst is mede gebaseerd op reacties op de Verkenningnotitie, waarin veel personen en instanties aandacht hebben gevraagd voor 'hun' onderwerp.

Tijdens de trajectstudie/m.e.r wordt mogelijk een nadere selectie uit de onderstaande lijst gemaakt. Het is mogelijk dat voor de beoordeling in lokale situaties een andere selectie van effecten wordt gemaakt dan voor de beoordeling van het gehele tracé. Ook zal tijdens de studie bepaald worden welke diepgang in de effectbeschrijvingen nodig is.

Hierbij wordt ervan uitgegaan dat in het begin van de studie eerst globaal wordt gestudeerd en dat pas na het laten afvallen van niet-zinnige alternatieven, meer in detail wordt gestudeerd.

Ook kan het nodig zijn om voor bepaalde aspecten (zoals vorm van een aansluiting) los van een bepaald tracé de effecten te beoordelen.

Ten slotte wordt in de studie bepaald welke concrete beoordelingscriteria gehanteerd zullen worden en wat de aangewezen onderzoeksmethodieken zijn. Verder is het mogelijk dat de lijst bijstelling behoeft naar aanleiding van de reacties op deze startnotitie.



1 Verkeer en vervoer

- mobiliteitsontwikkeling en de rol van het openbaar vervoer daarin;
- verkeersafwikkeling en-circulatie zowel op de A12 als op het onderliggende wegennet;
- toekomstvastheid van de oplossing;
- effecten op het goederenvervoer;
- verkeersveiligheid, ook op het onderliggend wegennet;
- onderliggend wegennet mede in relatie tot langzaam verkeer.

2 Economie

- economische effecten zowel nationaal als regionaal;
- vestigingsfactoren, zowel positieve als negatieve effecten.

3 Wonen en werken

- verlies bestaande en geprojecteerde woningen;
- verlies bestaande en geprojecteerde bedrijven terreinen;
- stedenbouwkundige kwaliteit (positief als negatief).

4 Milieu en leefomgeving

- Geluid
 - aantal gehinderden;
 - geluidgevoelige bestemmingen;
 - natuur, recreatie, stiltegebieden;
 - cumulatie;
 - geluidbeperkende maatregelen.
- Sociale aspecten
 - luchtverontreiniging;
 - leefmilieu (barrièrewerking, sociale veiligheid, visuele hinder).
- Bodem en water
 - grondwaterstand en -huishouding, inclusief de drinkwaterfunctie van onderdelen van het studiegebied;
 - oppervlaktewater (kwantiteit en kwaliteit);
 - bodem- en grondwaterkwaliteit en bodem-structuur;
 - bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden.

- Overige milieu-aspecten
 - emissies (luchtverontreiniging);
 - externe veiligheid;
 - trillingen.

5 Recreatie

- recreatieve voorzieningen;
- recreatieve fiets-, wandel-, ruiters- en kanoroutes.

6 Landbouw

- landbouwareaal;
- effecten op landbouwkundige en bedrijfs-economische werkomstandigheden waaronder doorsnijdingen van bedrijven bij eventuele omleidingen.

7 Natuur en landschap

- Natuur
 - ecologische verbindingen en structuren; niet alleen direct langs de A12, maar ook in een breder perspectief;
 - ruimtebeslag;
 - aantasting van leefgebieden voor flora en fauna op directe en indirecte wijze (bijv. door geluid of wegverlichting);
 - mogelijkheden voor verzachtende en compenserende maatregelen.
- Landschap
 - archeologie;
 - cultuurhistorie (waaronder landgoederen);
 - landschapsbeleving;
 - geomorfologie.

8 Kosten

9 Overige

- bouwtijd;
- aanleg en instandhouding;
- kabels en leidingen.

In hoofdstuk 1 is reeds beknopt aangegeven

wat de belangrijkste stappen in de te doorlopen

procedure zijn. In dit hoofdstuk volgt een

uitgebreidere toelichting hierop. Ook wordt de

voorlopige planning gepresenteerd.

7.1 DE TRACEWET- EN DE OVERIGE PROCEDURES

De minister van Verkeer en Waterstaat is samen met de minister van VROM verantwoordelijk voor het besluit of de capaciteit van de A12 verruimd moet worden en zo ja, hoe dit moet gebeuren.

Beide ministers zijn voor dit Tracébesluit het bevoegd gezag. De spelregels voor de besluitvormingsprocedure die aan het Tracébesluit voorafgaat, zijn neergelegd in de Tracéwet.

De procedure in het kader van de Tracéwet is erop gericht dat het bevoegd gezag zijn besluit kan nemen op basis van een zorgvuldige afweging van de noodzaak om al dan niet in te grijpen en de voor- en nadelen van alternatieve oplossingen.

Inspraak en advisering spelen daarbij een belangrijke rol. De organisatie van inspraak en voorlichting is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer in samenspraak met het bevoegd gezag.

In de Tracéwet zijn twee andere regelingen afgesteld: de regeling voor de milieu-effectrapportage uit de Wet milieubeheer en de bestemmingsplanprocedure uit de Wet op de ruimtelijke ordening. De Tracéwet zorgt dus voor bundeling van procedures. Dat komt de doorzichtigheid en de doelmatigheid van de besluitvorming ten goede.

De besluitvorming komt tot stand in overleg en zo mogelijk in overeenstemming met de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen. Als de besluitvorming echter toch in een impasse raakt, biedt de Tracéwet de betrokken ministers de mogelijkheid knopen door te hakken.

Andere wetten die bij de besluitvorming en het daaraan voorafgaande onderzoek een rol kunnen spelen, zijn:

- * de Wet geluidhinder (die onder meer normen voor geluidbelasting door wegverkeer bevat);
- * de Woningwet (die in een later stadium relevant

kan worden in verband met benodigde bouwvergunningen);

- * de Wet bodembescherming (doelen en criteria in verband met verontreiniging van de bodem);
- * de Wet verontreiniging oppervlaktewater (criteria die relevant kunnen zijn in verband met het afspoelen van verontreinigingen op het wegooppervlak naar bermsloten);
- * de Wegenwet (in verband met eventuele onttrekking van wegen aan het openbaar verkeer);
- * de Grondwaterwet (in verband met eventuele bronbemalingen);
- * de Boswet (van belang in een bosrijke omgeving als de Utrechtse Heuvelrug);
- * de Natuurbeschermingswet en de Monumentenwet (in verband met de vele natuur-, archeologische en cultuurhistorische waarden in het gebied).

Ook zijn er nog tal van provinciale, waterschaps- en gemeentelijke verordeningen en bepalingen waar aan moet worden voldaan. Een voorbeeld is de zogenaamde 'keur' van het waterschap.

7.2 STAPPEN IN DE PROCEDURE

Stap 1: opstellen en bekendmaken startnotitie

De startnotitie markeert het beginpunt van de formele procedure. De startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer (in dit geval Rijkswaterstaat directie Utrecht) en daarna door het bevoegd gezag vijf weken ter inzage gelegd.

Stap 2: inspraak, advisering, richtlijnen

Tijdens de inspraakronde worden informatiebijeenkomsten georganiseerd. Naar aanleiding van de startnotitie kunnen provincie, gemeenten, waterschappen, burgers en belangengroeperingen met inspraakreacties kenbaar maken welke informatie de



Trajectnota/MER volgens hen moet bevatten om later een zorgvuldig afgewogen besluit te kunnen nemen. Deze eerste inspraakronde duurt vijf weken en gaat van start op de datum waarop de startnotitie ter inzage wordt gelegd.

Na afloop van de inspraakronde bundelt het inspraakpunt de reacties, legt deze ter visie en overhandigd ze aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze commissie van onafhankelijke milieudeskundigen gebruikt de startnotitie en de inspraakreacties om een advies aan het bevoegd gezag uit te brengen over de vereiste inhoud van de Trajectnota/MER.

Het bevoegd gezag stelt vervolgens op basis van de inspraakreacties en het genoemde advies de 'Richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota/MER' op.

Stap 3: opstellen en bekendmaken Trajectnota/MER

Met de richtlijnen als uitgangspunt stelt de initiatiefnemer de Trajectnota/MER op. Voor deze stap geldt geen wettelijke tijdslimiet.

Als de Trajectnota/MER gereed is, wordt deze voor een eerste beoordeling aangeboden aan het bevoegd gezag. *Als het bevoegd gezag van mening is dat de Trajectnota/MER voldoende kwaliteit heeft, legt het dit document ter inzage.*

Stap 4: inspraak en advisering

Na de bekendmaking van de Trajectnota/MER worden er informatiebijeenkomsten georganiseerd en later ook hoorzittingen. In dit stadium is er wederom een inspraakronde. Daarbij kan iedereen schriftelijk en mondeling (tijdens de hoorzittingen) op de Trajectnota/MER reageren. De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

- Is de informatie in de Trajectnota/MER correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren?
- Welk van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur?

Ook wordt er in dit stadium overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, provincies en waterschappen. Een belangrijke vraag daarbij is aan

welk alternatief zij de voorkeur geven. Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie voor de milieu-effectrapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in de Trajectnota/MER op juistheid en volledigheid.

Deze Commissie spreekt dus geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. Het oordeel van de Commissie wordt gepresenteerd in een zogenoemd toetsingsadvies.

Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een Rapport van bevindingen uit aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Het OVI is een overlegplatform, waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen *vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de minister van Verkeer & Waterstaat beoordeeld worden.*

Stap 5: besluitvorming; ontwerp-tracébesluit en tracébesluit

Op basis van informatie uit de Trajectnota/MER, de adviezen en de inspraakreacties stelt de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM, een voorkeursalternatief vast.

Dit wordt uitgewerkt in het ontwerp-Tracébesluit over de eventuele capaciteitsverruiming van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal. Indien wordt besloten tot verbreding zal tevens worden aangegeven op welke wijze dit dient te gebeuren.

Het ontwerp-Tracébesluit wordt vervolgens ter inzage gelegd. Dan is er opnieuw een inspraakronde. Ook moeten de genoemde besturen opnieuw reageren en aangeven of zij bereid zijn het gekozen alternatief in hun (ruimtelijke) plannen op te nemen.

Hieropvolgend neemt de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM, het definitieve Tracébesluit. Tegen dit Tracébesluit is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de Trajectnota/MER worden ook alternatieven uitgewerkt waarbij de A12 tussen Utrecht en Veenendaal niet wordt verbreed, maar naar een oplossing wordt gezocht via andere maatregelen aan de bestaande infrastructuur en bij het openbaar vervoer. Het Tracébesluit kan alleen betrekking hebben op de infrastructurele aanpassing van de A12 zelf. Beslissingen over de uitbreiding van het openbaar vervoer en aanpassing van bijvoorbeeld gemeentelijke wegen vallen buiten de directe verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. Mocht hieraan de voorkeur gegeven worden, dan zal het bevoegd gezag een inspanningsverplichting op zich nemen met betrekking tot de bedoelde maatregelen.

Stap 6: planologische inpassing, vergunningen

Indien de ministers besluiten tot wegverbreding (en/of de aanleg van omleidingen), dienen de betrokken gemeenten het uitgewerkte plan planologisch in te passen. In de bestemmingsplanprocedures is geen bezwaar meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit. Daarover heeft in het kader van de Tracéwetprocedure immers al een afweging plaatsgevonden. Voorts zullen de nodige vergunningen moeten worden aangevraagd en verleend.

Stap 7: evaluatie

Indien het besluit tot wegverbreding wordt genomen, moet het bevoegd gezag de feitelijk optredende milieu-effecten van de activiteit na verloop van tijd vergelijken met de in de Trajectnota/MER voorspelde effecten.

Hiertoe wordt tezamen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma vastgesteld. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek zal worden verricht en waarop dit onderzoek zich zal richten. Als daaruit blijkt dat de gevolgen veel ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.

Overzicht betrokken partijen

Hieronder volgt een overzicht van de partijen die in de procedure een rol spelen.

- **Initiatiefnemer.** Rijkswaterstaat directie Utrecht treedt op als initiatiefnemer en moet er in die hoedanigheid onder meer voor zorgen dat de Trajectnota/MER wordt opgesteld.
- **Bevoegd gezag.** De minister van Verkeer en Waterstaat is, samen met de minister van VROM, bevoegd gezag en in die hoedanigheid verantwoordelijk voor het Tracébesluit. Het bevoegd gezag moet in een eerder stadium ook de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota/MER' vastleggen.
- **Insprekers.** Burgers en belangengroeperingen kunnen op drie formele momenten hun mening kenbaar maken: na de bekendmaking van de startnotitie, na de bekendmaking van de Trajectnota/MER en na de publicatie van het ontwerp-Tracébesluit. Er zullen ook informele gelegenheden voor informatie-uitwisseling georganiseerd worden.
- **Bestuurlijke Begeleidingsgroep HST-Oost/A12 (BBG).** Samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland, Utrecht en Gelderland, het Regionaal Orgaan Amsterdam, het Bestuur Regio Utrecht, de Regio West-Veluwe/Vallei en Knooppunt Arnhem-Nijmegen. Deze groep wordt betrokken bij advisering aan de minister.
- **Gemeenten, provincies en waterschappen.** Met de besturen van deze overheidsinstanties wordt regelmatig overleg gevoerd.
- **Commissie voor de milieu-effectrapportage.** Deze commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt op twee momenten advies uit aan het bevoegd gezag: eerst een advies voor de richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota/MER, daarna een toetsingsadvies over de kwaliteit (juistheid en volledigheid) van de milieu-informatie in de Trajectnota/MER.
- **Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI).** Het OVI is een onafhankelijk adviescollege van de minister van Verkeer & Waterstaat, waarin verschillende uiteenlopende belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn, waaronder organisaties op het gebied van natuur, milieu, landschap en recreatie. Het OVI rapporteert zijn bevindingen aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

7.3 VOORLOPIGE PLANNING

In het onderstaande overzicht is aangegeven van welke planning vooralsnog wordt uitgegaan.

De stappen verwijzen naar de beschrijving in paragraaf 7.2.

FASE	ACTIVITEIT	PLANNING
Stap 1 en 2 Startnotitie	• Bevoegd gezag (BG) maakt startnotitie openbaar	februari 1997
	• VOORLICHTING EN INSPRAAK	februari/maart 1997
	• Commissie-m.e.r. adviseert BG over richtlijnen MER	
	• BG stelt richtlijnen voor inhoud MER vast	mei 1997
Stap 3 en 4 Trajectnota/MER	• Initiatiefnemer stelt trajectnota/MER op	1997/1998
	• Bevoegd gezag publiceert trajectnota/MER	begin 1999
	• VOORLICHTING, INSPRAAK EN HOORZITTINGEN	begin 1999
	• Commissie m.e.r. adviseert	
	• Bevoegd gezag over kwaliteit van MER	medio 1999
	• Besturen adviseren over trajectnota/MER	medio 1999
Stap 5 Ontwerp Tracébesluit Tracébesluit	• Besluitvorming; Bevoegd gezag neemt Ontwerp-Tracébesluit en legt het ter inzage	begin 2000
	• VOORLICHTING EN INSPRAAK	begin 2000
	• Besturen adviseren over Ontwerp-Tracébesluit	medio 2000
	• Bevoegd gezag neemt Tracébesluit	medio 2000
	• BEROEPSPROCEDURE	
Stap 6 en 7 Uitvoering en evaluatie	• Aanpassen bestemmingsplannen	2000-2002
	• Planuitwerking, grondverwerving, aanvragen vergunningen, aanleg	2000-2007
	• Milieugevolgen worden geëvalueerd	

BIJLAGE 1:**RELEVANTE BELEIDSDOCUMENTEN
VOOR DE TRAJECTSTUDIE**

Bij de vaststelling van het tracé door de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM dient rekening gehouden te worden met wetgevings- en beleidsdocumenten op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau (niet limitatief), waaronder:

Op rijksniveau:

- Verkeer en Waterstaat, *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer* (SVV II deel d/e, 1990/1991);
- Verkeer en Waterstaat, *Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport* (MIT 1997-2001), 1996;
- Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra*, (VINEX deel 1/4) 1993;
- Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, *Structuurschema Groene Ruimte, Het landelijk gebied de moeite waard*, Ontwerp pkb, oktober 1992;
- Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, *Structuurschema Groene Ruimte, Deel 3a*, maart 1994;
- Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Nationaal Milieubeleidsplan Plus*, 1990;
- Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Tweede Nationaal Milieubeleidsplan*, 1993;
- Wetgeving op het gebied van natuur- en landschapsbescherming, landinrichting, waterbeheer, ruimtelijke ordening en milieu.

Op provinciaal niveau:

- Provincie Utrecht, *Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan*, juni 1994;
- Gedeputeerde Staten Provincie Utrecht, *Streekplan Utrecht*, juli 1994;
- Provincie Utrecht, *Beleidsplan Binnenveld*, april 1990;
- Provinciale nota's en verordeningen op het gebied van natuur- en landschapsbescherming, milieu- en waterbeheer;
- Landinrichtingsplannen.
- Verkenningnotitie september 1996

Op waterschapsniveau:

- integrale beleidsplannen.

Op gemeentelijk niveau:

- Gemeentelijke bestemmingsplannen;
- Gemeentelijke structuurplannen;
- Gemeentelijke verordeningen;
- Gemeentelijke beleidsvoornemens en convenanten die betrekking hebben op milieu (zoals milieuzonering).

BIJLAGE 2:**GEBRUIKTE LITERATUURLIJST
T.B.V. DE STARTNOTITIE**

Voor deze startnotitie werd gebruik gemaakt van de volgende gegevens en onderzoeksnota's:

- Verkeer en Waterstaat, *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer* (SVV II deel d/e, 1990/1991);
- Verkeer en Waterstaat, *Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport* (MIT 1997-2001), 1996;
- Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra*, (VINEX deel 1/4) 1993;
- Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, *Structuurschema Groene Ruimte, Het landelijk gebied de moeite waard*, Ontwerp pkb, oktober 1992;
- Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, *Structuurschema Groene Ruimte, Deel 3a*, maart 1994;
- Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Nationaal Milieubeleidsplan Plus*, 1990;
- Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, *Tweede Nationaal Milieubeleidsplan*, 1993;
- Bestuurlijke Begeleidingsgroep, *Probleemschets*, 1995;
- Bestuurlijke Begeleidingsgroep, *Verkenningnotitie HSL-Oost/A12*, sept. 1996;
- Bestuurlijke Begeleidingsgroep, *Commentaarnota*, sept. 1996;
- Verkeersgegevens Rijkswaterstaat, Adviesdiensten Verkeer en Vervoer;
- Universiteit Utrecht, Vakgroep Milieukunde, *Corridor Utrecht-Arnhem, Vegetatiekartering en eco-hydrologisch onderzoek*, Utrecht, 1994;
- Heidemij advies, *Onderzoek naar mogelijke effecten van de HSL-Oost op milieu, natuur, landschap en ruimtelijke ordening*, april 1995;
- Heidemij advies, *Onderzoek naar mogelijke effecten van capaciteitsuitbreiding A12 op milieu, natuur, landschap en ruimtelijke ordening*, april 1995.

BIJLAGE 3:**LIJST VAN BEGRIPPEN EN AFKORTINGEN**

Achterlandverbinding	Verbinding van het hoofdwegennet, waar het meeste zakelijk verkeer en goederenvervoer wordt afgewikkeld.
(Hoofd)Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling (die plaatsvindt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd).
Barrière	Geheel dat een versperring vormt.
BBG	Bestuurlijke Begeleidingsgroep HST-Oost/A12.
Benuttingsmaatregelen	Het geheel aan maatregelen waarmee de capaciteit van de A12 wordt vergroot binnen het bestaande ruimteprofiel waardoor meer personen en goederen worden vervoerd.
Beoordelingscriterium	De wijze waarop een effect van een alternatief wordt uitgedrukt (bijvoorbeeld het aantal geluidgehinderden of hectare landbouwverlies).
Bereikbaarheid	Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een lokatie te bereiken is.
Compenserende maatregel	Maatregel om de nadelige invloeden van de voorgenomen activiteit op een andere plaats te compenseren.
Congestiekans	Het percentage voertuigen per etmaal dat een file treft, d.w.z. het aandeel van de voertuigen dat bij het passeren van een wegvak een vertraging ondervindt.
Cumulatief effect	Som van een aantal afzonderlijke effecten.
Deelgebied	Deel van het traject Utrecht - Veenendaal waarbinnen meerdere lokale alternatieven en varianten mogelijk zijn.
Duurzame ontwikkeling	Ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generaties zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen óók in hun behoefte te voorzien.
Ecologische verbingszone	Stelsel van veelal lintvormige natuurelementen (bermen, sloten, houtwallen), kleine natuurgebieden en voorzieningen aan (spoor)wegen en kanalen die ervoor zorgen dat dieren zich van het ene leefgebied naar het andere leefgebied kunnen verplaatsen.
EHS	Ecologische Hoofdstructuur; netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbingszones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden.
Externe veiligheid	Het risico dat omwonenden hebben op een ongeval veroorzaakt door transport van (gevaarlijke) stoffen over weg of spoor.
Geomorfologie	De wijze waarop de bodem is opgebouwd. Aan die opbouw van de bodem kan de ontstaansgeschiedenis ervan worden afgeleid.
HOV	Onder Hoogwaardig Openbaar Vervoer wordt verstaan een openbaar- vervoervoorziening bestaande uit een snelle trein, bus of tramlijn met hoge frequentie langs gestrekte routes aangevuld met eisen op gebied van comfort voor het voertuig en dienstverlening.
HST-Oost	Hogesnelheidstrein op de spoorlijn Schiphol/Amsterdam-Frankfurt.
Infrastructuur	Systeem van voorzieningen en verbindingen als wegen, spoorwegen en vaarwegen, hoogspanningskabels, waterleidingen etc.
Inpassingsgebied	Het gebied waarbinnen de mogelijke alternatieven en varianten toegepast kunnen worden.
Invloedsgebied	Gebied waarbinnen effecten optreden als gevolg van de aanpassing van de wegverbinding tussen Utrecht en Veenendaal.
Kwel	Het uittreden van grondwater naar de oppervlakte.

Mainport	Centrale (lucht)haven in een werelddeel waarop de belangrijkste intercontinentale vervoersstromen zijn gericht en van waaruit verdere distributie plaatsvindt.
Mitigerende maatregel	Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen, te beperken of te compenseren.
Mobiliteit	Verplaatsingsgedrag.
Parkeerbeleid	Normering van het aantal parkeerplaatsen afhankelijk van de arbeids en bezoekersintensiteit en het reguleren van het parkeren d.m.v. tarieven, duurbeperkingen en vergunningen.
Rail 21	Plan in SVV II waarin de toekomstige ontwikkeling van het railverkeer in Nederland wordt weergegeven.
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de inpassing van een alternatief of variant.
SGR	Structuurschema Groene Ruimte.
Sociale veiligheid	De mate van gevoel van welbehagen in een ruimtelijke omgeving.
SVV-II	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.
Toeritdosering	Het gedoseerd toelaten van voertuigen op de oprit van een autosnelweg waardoor de doorstroming op de hoofdrijbaan niet wordt gestremd.
Transferium	Overstappunt voor een hoogwaardige verplaatsingsketen auto-openbaar vervoer (met name voor woon-werkverkeer).
Verkeersintensiteit	Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald (tel)punt op een wegverbinding passeert.
Verkenningnotitie	Notitie waarin de resultaten zijn opgenomen van een informele verkennende studie naar mogelijke oplossingsrichtingen voor uitbreiding van de railinfrastructuur en uitbreiding van de capaciteit van de A12 tussen Utrecht en Arnhem.
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra.
V en W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
VROM	(Ministerie van) Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

COLOFON

Uitgave

RWS directie Utrecht

Inhoud en productie

RWS directie Utrecht

Vormgeving

NS Design

Fotografie

Tineke Dijkstra

Cartografie

Carto Studio

Druk

Koggeschip Offset BV

Utrecht,

31 januari 1997