

Advies voor richtlijnen  
voor het milieu-effectrapport  
A12 Utrecht – Veenendaal

1 mei 1997

859-81





commissie voor de milieu-effectrapportage

De Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer  
Postbus 30940  
2500 GX DEN HAAG

De Minister van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
DGV/HST-O/v 720161

uw brief  
d.d. 7 februari 1997

ons kenmerk  
U310-97/Vh/ab/859-82

onderwerp  
Advies voor richtlijnen voor het milieu-  
effectrapport A12 Utrecht – Veenendaal

doorkiesnr.  
(030) 234 76 36

Utrecht,  
1 mei 1997

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over A12 Utrecht – Veenendaal.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Daarnaast vraag de Commissie uw aandacht voor het volgende:

In de startnotitie wordt gesteld, dat de omgeving bij eventuele tussentijdse keuzemomenten in het zoeken naar reële alternatieven en varianten geïnformeerd zal worden. In bijgaand advies onderstreept de Commissie het belang van deze aanpak, waarbij omwonenden ook tijdens het opstellen van het MER betrokken worden. Indien een tussentijdse kwaliteitsbeoordeling van de milieuinformatie die de onderbouwing vormt voor genoemde keuzen door u wenselijk wordt geacht, zal de Commissie daar graag toe bereid zijn.

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

drs. L. van Rijn-Vellekoop  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
A12 Utrecht – Veenendaal

3

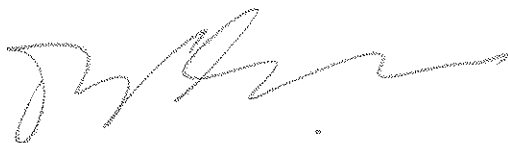
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport  
A12 Utrecht – Veenendaal

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport over de A12 Utrecht – Veenendaal,

uitgebracht aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening & Milieubeheer door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. A12 Utrecht – Veenendaal

de secretaris



drs. R.A.A. Verheem

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 1 mei 1997

# INHOUDSOPGAVE

	Pagina
hoofdpunten van het advies	1
<b>1. Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2. Aanbeveling voor een systematiek</b>	<b>6</b>
2.1 Criteria voor selectie en rangschikken	6
2.2 Afleiden van criteria	7
2.3 Leeswijzer	8
<b>3. Beleidskader, probleem en doel, besluitvorming</b>	<b>9</b>
3.1 Beleidskader	9
3.2 Probleemstelling en doelen	12
3.2.1 Probleemstelling	12
3.2.2 Doelen	14
3.3 Besluitvorming	15
<b>4. Stand van de techniek, bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten</b>	<b>16</b>
4.1 Stand van de techniek	16
4.2 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-gevolgen	16
4.2.1 Algemeen	16
4.2.2 Landschap en cultuurhistorie	18
4.2.3 Bodem, water en grondstoffen	19
4.2.4 Ecologie	21
4.2.5 Geluid en trillingen	21
4.2.6 Lucht	23
4.2.7 Externe veiligheid	23
4.2.8 Woon- en leefmilieu en verkeersveiligheid	24
<b>5. Voorgenomen activiteit en alternatieven</b>	<b>25</b>
5.1 Algemeen	25
5.2 Beschrijving van alternatieven	27
5.2.1 Hoofdalternatieven	27
5.2.2 Beschrijving van lokale alternatieven en varianten	27
5.3 Nulalternatief/referentiekader	29
5.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	29
<b>6. Vergelijking van alternatieven</b>	<b>31</b>
<b>7. Leemten in informatie</b>	<b>32</b>
<b>8. Evaluatieprogramma</b>	<b>32</b>
<b>9. Vorm en presentatie</b>	<b>33</b>
<b>10. Samenvatting van het MER</b>	<b>33</b>

## Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 7 februari 1997 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in de staatscourant nr. 27 d.d. 7 februari 1997
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

## HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Het MER wordt opgesteld voor een complex besluitvormingsproces, waarin achtereenvolgens hoofdalternatieven, lokale alternatieven en varianten, mitigerende en compenserende maatregelen afgewogen moeten worden, in een gebied waarin zowel grote leefmilieu- als ecologische belangen spelen en ook nog een spoorverdubbeling aan de orde is. Een heldere systematiek is daarom bij het opstellen en presenteren van dit MER van bijzonder belang om de werklast bij het opstellen van het MER beheersbaar te houden en om het MER inzichtelijk te houden voor zowel bestuurders als belanghebbende burgers.

Geef daarom de criteria die gehanteerd zijn bij selectie en rangschikking van alternatieven duidelijk aan. Leid deze allereerst af uit bestaand beleid en regelgeving ten aanzien van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, leefmilieu, ecologie en duurzaamheid. Vul deze criteria aan met criteria die uit de gestelde verkeer- en milieudoelen voortvloeien: respectievelijk vervoercriteria, technische criteria, leefmilieucriteria en ecologische criteria. Geef voldoende inzicht in de stand van de techniek, de bestaande toestand van het milieu en te verwachten milieugevolgen om deze criteria af te kunnen leiden.

Het vastgestelde overheidsbeleid heeft een beperkte planhorizon; in slechts enkele gevallen wordt beleid voor de periode na 2010 geformuleerd. Omdat de effecten van het voornemen zich over een veel langere periode uitstrekken, is het belangrijk deze af te zetten tegen een *strategische langetermijnvisie* voor het verkeers- en vervoerbeleid.

Ga hierbij ook in op de plaats en rol van de A12 bij het verplaatsen van mensen en goederen van west naar oost en vice versa. Zou bijvoorbeeld een deel van de te verwachten mobiliteit ook over andere infrastructuur (water, spoor) of andere snelwegen geleid kunnen worden<sup>1</sup>?

Bij de beschrijving van gebieden, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen, is het voor dit project vooral van belang natuurgebieden aan te geven, bijvoorbeeld de belangrijke ecologische kerngebieden als de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied. Een aandachtspunt hierbij is, dat deze gebieden voor hun functioneren veelal afhankelijk zijn van een veel wijdere omgeving, bijvoorbeeld door kwel als gevolg van grondwaterstroombanen.

Betrek bij de selectie van alternatieven in ieder geval:

- de filekans, de substitutiedoelstelling en de verkeersoverlast op het onderliggend wegennet;
- geluidhinder, voortbestaan van buurtschappen en effect op cultureel erfgoed;
- effect op grondwaterstroming, ecologische hoofdstructuur, waardevolle landschapsstructuren en waardevolle geomorfologische elementen.

Overige aspecten zullen vooral bij de rangschikking van alternatieven een rol spelen.

---

<sup>1</sup> Zie ook reactie 191 en vele anderen (bijlage 4).

Expliciteer bij de prognoses de relaties tussen autoverkeer en openbaar vervoer. Geef onder andere ook, binnen één model, aan hoe prognoses beïnvloed worden bij verschillende alternatieven voor de verbetering van de spoorverbinding HST-Oost/Rail 21 in verband met substitutie van auto- naar treingebruik.

Maak een gevoeligheidsanalyse van de verkeerskundige onderbouwing van de probleemstelling om de bandbreedte van de probleemstelling te verduidelijken. Betrek hierbij twee scenario's voor de te verwachten resultaten van het SVV-beleid: 'intensiteiten 135'- en 'intensiteiten 150'-scenario.

Geef aan welke samenhang er is tussen de doelen bij dit voornemen en de doelen ten aanzien van de spoorlijn Utrecht-Arnhem (Rail 21/HST-Oost).

Besteed bij de formulering van milieudoelen speciaal aandacht aan het gegeven dat de huidige snelweg al tot gevolg heeft, dan van oorsprong samenhangende natuurgebieden worden doorsneden en versnipperd. Richt alternatieven daarom niet alleen op het voorkomen van een verslechtering van de huidige situatie, maar ook op mogelijkheden voor een verbetering van de huidige situatie. Bijvoorbeeld door in het verleden veroorzaakte doorsnijdingen en barrières op te heffen of te verminderen. Besteed hier ook aandacht aan in het op te stellen compensatieplan.

De startnotitie beschrijft het sluipverkeer op de parallelle N-wegen als een probleem, maar noemt geen concrete doelstelling voor deze wegen. Omdat de A12 een belangrijke functie voor het regionale verkeer heeft en het voornemen is om ook alternatieven met doelgroepstroken te onderzoeken, ligt het naar de mening van de Commissie in de rede om in het MER ook een doel te stellen ten aanzien van het sluipverkeer.

Breng de huidige en toekomstige grondwatersituatie voor zowel gemiddelde als zeldzame situaties gedetailleerd in beeld, omdat deze belangrijk is voor zowel de te verwachten effecten op natuur van het voornemen, als de stabiliteit van de ondergrond (belangrijk bij de constructie van eventuele verbredingen en kunstwerken).

Voer bij het in beeld brengen van effecten op het leefmilieu in ieder geval ook een belevingsonderzoek uit, waarbij omwonenden betrokken worden.

Geef ten behoeve van de ontwikkeling en trechtering van lokale alternatieven in ieder geval een *globale* beoordeling van alle alternatieven die tot nu toe in de besluitvorming een rol hebben gespeeld, dat wil zeggen inclusief de in de verkenningsnotitie genoemde alternatieven. Voer deze globale beoordeling uit aan de hand van de criteria die voortvloeien uit vastgesteld beleid, regelgeving en de gestelde doelen. Het resultaat van deze stap is dan een selectie van een beperkt aantal alternatieven, die in het MER nader uitgewerkt worden.

De Commissie onderschrijft de keuze om tunnels en omleidingen pas in beeld te brengen, indien problemen niet op een andere wijze voldoende opgelost kunnen worden. Echter, indien dit het geval blijkt, neem dan deze twee typen alternatieven gelijkwaardig in beschouwing.

groep  
10



Besteed bij het afwegen van milieuvoordelen en - nadelen van alternatieven in ieder geval ook aandacht aan de volgende door veel insprekers genoemde alternatieven:

- splitsen van rijbanen in verschillende, waarbij alleen de rijbanen in één rijrichting omgeleid worden, de andere rijbanen gebruiken het bestaande tracé;
- gestapelde oplossingen, bijvoorbeeld van rijbanen in verschillende richtingen of A12 en spoorbaan boven elkaar;
- (als tunnels in beeld komen) geboorde tunnels en dijk tunnels.

Gelet op de veelheid aan hoofdalternatieven, lokale alternatieven en mitigerende maatregelen is een heldere aanpak bij de ontwikkeling van het mma belangrijk. Deze aanpak moet er enerzijds op gericht zijn geen evidente mma's over het hoofd te zien, maar anderzijds de werklast bij het opstellen van het MER binnen redelijke grenzen houden. Een dergelijke aanpak zou er als volgt kunnen zijn:

- 1 Werk alle geselecteerde hoofdalternatieven per deeltraject *globaal* uit in de meest milieuvriendelijke lokale alternatieven en mitigerende maatregelen.
- 2 Bepaal welke van deze globaal uitgewerkte mma's het meest gunstig scoort ten aanzien van *landelijke* milieu- en leefbaarheidsdoelstellingen; hierbij gaat het zowel om mensgerichte als natuurgerichte doelstellingen.
- 3 Werk dit mma *nader* uit. Betrek hierbij behalve landelijke, ook lokale doelstellingen. Op deze wijze wordt het '*basis-mma*' gevonden.
- 4 Formuleer voor alle negatieve effecten van het basis-mma *mitigerende maatregelen*.
- 5 Bezie of ook na het treffen van mitigerende maatregelen nog belangrijke *lokale* knelpunten of milieueffecten overblijven, die binnen het basis-mma niet opgelost kunnen worden. Indien dit het geval is, ga dan na of deze wel binnen een ander mma opgelost kunnen worden. Zo ja, werk dan ook dit mma nader uit. Weeg dit mma af tegen het basis-mma.
- 6 Bepaal welke compenserende maatregelen bij het mma (of de mma's) getroffen moeten worden.

Werk het mma in principe uit op basis van de autonome ontwikkeling voor de spoorlijn Utrecht – Arnhem (Rail 21/HST-Oost). Echter, stem de uitwerking op gezette tijden gedurende de ontwikkeling van het mma – en zeker na afronding hiervan – af met de ontwikkeling van alternatieven voor de spoorlijn.

Bezie in alle gevallen of een 'afgestemd' mma voor weg en spoor gezamenlijk tot een andere uitkomst voor de A12 leidt, dan het mma voor de A12 alleen.

## 1. INLEIDING

De ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben het voornemen een formele besluitvormingsprocedure te doorlopen, 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.

Volgens pag. 8 van de startnotitie staan de twee volgende vragen centraal in het besluitvormingsproces:

- 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 een dergelijke capaciteitsverruiming te realiseren?

Initiatiefnemer voor de m.e.r.-procedure is Rijkswaterstaat Directie Utrecht. Bevoegd gezag zijn de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Bij brief van 7 februari 1997<sup>2]</sup> is de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieu-effectrapport. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de staatscourant nr. 27 van 7 februari 1997<sup>3]</sup>.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>4]</sup>. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de adviezen, commentaren en opmerkingen<sup>5]</sup>, die zij in afschrift van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

De startnotitie bevat al veel voor het MER relevante informatie. Bij het opstellen van haar richtlijnenadvies heeft de Commissie deze informatie zo veel mogelijk al op juistheid, compleetheid en relevantie voor de besluitvorming getoetst.

---

2 Zie bijlage 1.

3 Zie bijlage 2.

4 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

5 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

## 2.

### AANBEVELING VOOR EEN SYSTEMATIEK

Het MER wordt opgesteld voor een complex besluitvormingsproces, waarin achtereenvolgens hoofdalternatieven, lokale alternatieven en varianten, mitigerende en compenserende maatregelen afgewogen moeten worden, in een gebied waarin zowel grote leefmilieu- als ecologische belangen spelen en ook nog een spoorverdubbeling aan de orde is. De Commissie is daarom van mening dat bij het opstellen en vormgeven van dit MER een heldere systematiek van bijzonder belang is. Enerzijds om de werklast bij het opstellen van het MER beheersbaar te houden, anderzijds om het MER inzichtelijk te houden voor zowel bestuurders als belanghebbende burgers. Onderstaand doet de Commissie een suggestie voor een dergelijke systematiek<sup>6</sup>].

#### 2.1

#### Criteria voor selectie en rangschikken

Vanwege de veelheid aan mogelijke alternatieven is het op de eerste plaats belangrijk deze *in te perken* tot alleen de meest belovende alternatieven. Dit wordt in de startnotitie ook aangekondigd en een voorzet wordt gegeven door de presentatie van een aantal 'hoofdalternatieven'. Maak deze *selectie* van nader uit te werken alternatieven (in de startnotitie 'trechteringsproces' genoemd) inzichtelijk door de criteria op grond waarvan alternatieven eventueel afvallen duidelijk te beschrijven, te motiveren en in alle fasen van het m.e.r.-proces consistent te hanteren. Geef daarbij aan welke criteria gehanteerd zijn bij de selectie van hoofdalternatieven en welke bij de selectie van lokale alternatieven en mitigerende/compenserende maatregelen. Als kostenaspecten onderdeel zijn van de selectiecriteria, maak deze dan afzonderlijk herkenbaar.

Perk het aantal te onderzoeken lokale alternatieven in, door aan de hand van de criteria per deeltraject een afweging van de meest belovende of meest onderscheidende alternatieven en varianten te maken, waarna deze gecombineerd worden tot een volledig alternatief voor het traject Utrecht-Veenendaal.

De na trechtering overblijvende alternatieven (dat wil zeggen hoofdalternatieven met lokale uitwerking, inclusief mitigerende en compenserende maatregelen) moeten *gerangschikt* worden, zodat het bevoegd gezag daar een keuze uit kan maken. Geef ook de criteria die hierbij gebruikt worden duidelijk aan<sup>7</sup>].

De criteria voor selectie en rangschikking zullen voor een groot deel dezelfde zijn, zij het dat deze verfijnd en aangescherpt moeten worden naarmate de alternatieven gedetailleerder zijn uitgewerkt. Indien voor de rangschikking van lokale alternatieven of de keuze van mitigerende/compenserende maatregelen ook nog niet eerder gebruikte criteria gehanteerd worden, geef dit dan duidelijk aan.

---

6 Een vergelijkbare systematiek is bij enkele andere categorieën m.e.r.-plichtige activiteiten reeds met goed gevolg toegepast (o.a. dijkverbeteringen en landinrichting). Ook de systematiek die aanbevolen wordt in het richtlijnenadvies voor het MER Hanzespoorlijn vertoont overeenkomsten.

7 Zie ook de eerder gemaakte opmerking over kostenaspecten.

Besteed bij het selecteren van alternatieven voldoende aandacht aan de mogelijkheden die mitigatie biedt om alternatieven alsnog aan gestelde criteria te laten voldoen. Het zou bijvoorbeeld niet terecht zijn om hoofdalternatieven af te laten vallen in een vroeg stadium, indien in een later stadium zou kunnen blijken, dat met de nodige maatregelen deze alternatieven toch aan de doelen zouden kunnen voldoen. Gelet op het doel van m.e.r., is speciaal aandacht nodig voor het voorkomen van ten onrechte afvallen van alternatieven met aantoonbare milieuvoordelen.

## 2.2 Afleiden van criteria

Leid criteria voor zowel selectie als rangschikking allereerst af uit *vastgesteld beleid en regelgeving* ten aanzien van verkeer & vervoer en ruimtelijke ordening, leefmilieu en ecologie. Verwijs hierbij kort naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin dit beleid is vastgelegd. Van belang hierbij is onder andere een beschrijving van de in, of in de omgeving van, het studiegebied gelegen gebieden, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen. Uit beleid en regelgeving vloeien respectievelijk vervoercriteria, technische ontwerpcriteria, leefmilieucriteria en ecologische criteria voort.

Vul deze criteria vervolgens aan met criteria die voortvloeien uit de gestelde *doelen* voor het voornemen<sup>8</sup>:

- uit de verkeers- en vervoerdoelen kunnen enerzijds aanvullende *vervoercriteria* voortvloeien en anderzijds aanvullende *technische ontwerpcriteria*;
- uit de gestelde milieudoelen kunnen aanvullende *leefmilieu-* en *ecologische* criteria voortvloeien.

Om aanvullende *technische* ontwerpcriteria te kunnen afleiden is voldoende inzicht nodig in de mogelijkheden en beperkingen van de huidige en in de nabije toekomst te verwachten stand van de techniek. Beschrijf deze voor zover relevant voor de milieugevolgen van het voornemen.

Om aanvullende *leefmilieu-* en *ecologische* criteria uit de gestelde milieudoelen af te kunnen leiden is voldoende kennis nodig over de bestaande milieukwaliteit van het gebied, de potenties die het gebied biedt, de te verwachten milieukwaliteit in de toekomst (autonome ontwikkeling) en de te verwachten gevolgen van alternatieven hierop.

---

<sup>8</sup> Aanvulling zal nodig zijn daar waar gestelde doelen verder gaan dan vastgesteld beleid, dan wel daar waar doelen worden gesteld op onderdelen waar (nog) geen beleid vastgesteld is.

De Commissie heeft haar opmerkingen en aanbevelingen in dit advies ingedeeld volgens bovenstaande systematiek. Dit betekent dat in de hoofdstukken 3 en 4 ingegaan wordt op de informatie die van belang is voor het afleiden van criteria voor de selectie en rangschikking van alternatieven:

- in paragraaf 3.1 wordt ingegaan op het *beleidskader* voor het voornemen, voor zover van belang voor het afleiden van vervoer-, technische ontwerp-, leefmilieu- en ecologische criteria;
- in paragraaf 3.2 wordt ingegaan op de *probleemstelling* en *doelen* van het voornemen, met daarbij aandacht voor achtereenvolgens verkeers- en vervoerdoelen en milieudoelen, voor zover van belang voor het aanvullen van criteria;
- in paragraaf 4.1 wordt ingegaan op de *huidige stand van de techniek* en de mogelijkheden en beperkingen die deze biedt, voor zover van belang voor het afleiden van technische ontwerpcriteria;
- in paragraaf 4.2 geeft de Commissie aan welke informatie over *bestaande toestand*, *autonome ontwikkeling* en *milieugevolgen* nodig is om aanvullende leefmilieu- en ecologische criteria te kunnen afleiden.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de ontwikkeling en vergelijking van alternatieven:

- *algemene aandachtspunten* bij de ontwikkeling en beoordeling van alternatieven worden gegeven in paragraaf 5.1;
- *specifieke opmerkingen* over de ontwikkeling en selectie van alternatieven worden gemaakt in paragraaf 5.2;
- paragraaf 5.3 en 5.4 gaan in op het *nulalternatief* en het *meest milieuvriendelijk alternatief*.

In hoofdstukken 6, 7, 8, 9 en 10 wordt ingegaan op achtereenvolgens de methode van vergelijking van alternatieven, beschrijving van leemten in kennis, opstellen evaluatieprogramma, vorm en presentatie van het MER en het schrijven van de samenvatting.

In dit advies richt de Commissie zich niet op economische, financiële en landbouwkundige aspecten, omdat deze buiten haar competentie vallen.

### 3. BELEIDSKADER, PROBLEEM EN DOEL, BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

#### 3.1 Beleidskader

##### ***Verkeers- en vervoerbeleid en ruimtelijke ordening***

Het vastgestelde overheidsbeleid heeft een beperkte planhorizon; in slechts enkele gevallen wordt beleid voor de periode na 2010 geformuleerd. Omdat de effecten van het voornemen zich over een veel langere periode uitstrekken, is het belangrijk deze af te zetten tegen een *strategische langetermijnvisie* voor het verkeers- en vervoerbeleid<sup>9</sup>. Leid zo nodig ook daaruit criteria af.

Geef aan in hoeverre een dergelijke visie bestaat, en maak hierbij gebruik van strategische langetermijnverkenningen op het gebied van verkeer en vervoer, milieu en ruimtelijke ordening, die momenteel door verschillende overheden worden uitgebracht of voorbereid (zie ook hieronder).

Ga ook in op de plaats en rol van de A12 bij het verplaatsen van mensen en goederen van west naar oost en vice versa. Zou bijvoorbeeld een deel van de te verwachten mobiliteit ook over andere infrastructuur (water, spoor) of andere snelwegen geleid kunnen worden<sup>10</sup>?

Besteed bij het in beeld brengen van het vigerende beleidskader voldoende aandacht aan het gemeentelijk en provinciaal beleid zoals vastgelegd in Streekplannen en Bestemmingsplannen, en daarmee samenhangende structuurschetsen<sup>11</sup>.

Besteed bij het afleiden van criteria uit verkeers-, vervoer- en ruimtelijke orderingsbeleid speciale aandacht aan:

- filekans op de A12;
- omvang van economisch niet-noodzakelijk verkeer;
- aantal autokilometers via het hoofdwegennet en via het onderliggend wegennet;
- bijdrage aan de substitutiedoelstelling, dat wil zeggen verschuiving van de modal split naar meer milieuvriendelijke vervoerwijzen; betrek hierbij ook de bijdrage van alternatieven aan een goede bereikbaarheid van trein- en busstations;
- bereikbaarheid van de A12 via het onderliggende wegennet;

---

9 Zie ook reacties 49, 75, 97, 190 en 213 (bijlage 4).

10 Zie vele reacties (bijlage 4).

11 Zie bijvoorbeeld ook reactie 23 (bijlage 4).

- verkeersoverlast op het onderliggende wegennet;
- aantal verkeersongevallen op de diverse wegtypen.

Naar de mening van de Commissie zullen bij de selectie van alternatieven in ieder geval de filekans, de substitutiedoelstelling en de verkeersoverlast op het onderliggend wegennet betrokken moeten worden. Overige aspecten zullen vooral bij de rangschikking een rol spelen.

### **Leefmilieu**

Besteed bij het afleiden van criteria uit beleid ten aanzien van het leefmilieu speciale aandacht aan:

- aantal geluid- en trillingsgehinderden, zowel langs de A12 als langs het onderliggend wegennet;
- barrièrewerking (aantal dwarsrelaties over/onder de weg; speciaal voor fietsers en wandelaars);
- voortbestaan van buurtschappen;
- sloop van huizen;
- effect op de recreatieve uitloopgebieden het Kromme Rijngebied, de Utrechtse Heuvelrug en de landschappelijk waardevolle delen van de Gelderse Vallei;
- lokale luchtverontreiniging in de leefomgeving;
- sociale veiligheid;
- effect op cultureel erfgoed, zoals monumenten, archeologische vindplaatsen en waardevolle geomorfologische elementen<sup>12</sup>].

Naar de mening van de Commissie zullen bij de selectie van alternatieven in ieder geval geluidhinder (waarbij bijvoorbeeld een maximumgrens gesteld wordt), voortbestaan van buurtschappen en effect op cultureel erfgoed betrokken moeten worden. Overige aspecten zullen vooral bij de rangschikking een rol spelen.

### **Ecologie en duurzaamheid**

Bij de beschrijving van gebieden, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen, is het voor dit project vooral van belang natuurgebieden aan te geven<sup>13</sup>]. Bijvoorbeeld de belangrijke ecologische kerngebieden als de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied<sup>14</sup>]. Aandachtspunt hierbij moet zijn, dat deze gebieden voor hun functioneren veelal afhankelijk zijn van een veel wijdere omgeving, bijvoorbeeld door kwel als gevolg van grondwaterstroombanen.

- 
- 12 In het gebied zijn archeologische aandachts- en beschermingsgebieden, archeologische monumenten en een aantal GEA-objecten, waaronder de Emminkhuizerberg.
- 13 Zie ook reacties 369 en 370 (bijlage 4).
- 14 De Commissie verwijst in dit verband naar een in 1993 uitgevoerde inventarisatie van alle langs het tracé gelegen natuurgebieden en inventarisatie van (potentiële) relatienotagebieden (A. Molenaar, A. van Leerdam & T. Garritsen (1993): *Ecohydrologische systeemanalyse corridor Utrecht-Arnhem*. Vakgroep Milieukunde, Universiteit van Utrecht. Rapport in opdracht van Rijkswaterstaat Directies Utrecht en Gelderland en de NV. Nederlandse Spoorwegen) en een inventarisatie van aanwezige herpetofauna van het Bureau Waardenburg (Bureau Waardenburg (1996): *De waarde van de bermen van spoor Utrecht-Arnhem en Rijksweg A12 voor de Herpetofauna*, Culemborg).

Veel gebieden langs het tracé hebben verder een speciale status in Streek- en/of Bestemmingsplannen. Naast natuurgebieden gaat het daarbij ook om bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, drinkwaterwingebieden, ecologische hoofdstructuur etc.

Geef de gebieden aan, waarvoor bij eventuele aantasting geldt dat op grond van het Structuurschema Groene Ruimte<sup>15]</sup> compensatie verplicht is. Het gaat om de volgende categorieën gebieden:

- kerngebieden van de Ecologische Hoofdstructuur;
- gerealiseerde natuurontwikkelingsgebieden;
- kleinere natuurgebieden buiten de ecologische hoofdstructuur die als zodanig zijn aangewezen in het streekplan, onder de werking van de Natuurbeschermingswet vallen of zijn vastgelegd in een bestemmingsplan;
- biotopen van aandachtsoorten die op indicatie van de soortenbeschermingsplannen van het Rijk in streekplannen en/of bestemmingsplannen zijn opgenomen;
- bossen en landschappelijke beplantingen vallend onder de Boswet;
- grootschalige openbare recreatievoorzieningen.

De Commissie adviseert gebieden met een speciale beschermingsstatus aan te geven op een 'kwetsbaarheidskaart' (zie par. 5.1 van dit advies).

Leid in aanvulling op de in de startnotitie genoemde beleidsnota's ook criteria af uit het Plan van Aanpak ROM-project Gelderse Vallei<sup>16]</sup>, de daaruit voortgekomen uitwerkingen (zoals het begrenzingenplan) en het beleidsplan Natuur en Landschap van de provincie Utrecht, en het daaruit afgeleide begrenzingenplan.

Besteed bij het afleiden van criteria uit vastgesteld beleid met betrekking tot ecologie en duurzaamheid speciale aandacht aan:

- CO<sub>2</sub>-emissies;
- energiegebruik door het wegverkeer;
- effect op grondwaterstromingspatronen die de drager zijn van regionaal gebonden natuur- en landschap;
- effect op waardevolle landschapsstructuren en -elementen;
- effect op waardevolle geomorfologische patronen en elementen, zoals stuwwallen en dekzandruggen;
- effect op de ecologische hoofdstructuur en daarbuiten gelegen natuur en landschap, zowel bestaand als potentieel; areaalverlies van natuurgebieden;
- geluidhinder in natuur- en stiltegebieden;
- versnippering (of terugdringen hiervan) van natuur en landschap<sup>17]</sup>;
- gebruik van ruimte en grondstoffen;
- lokale luchtverontreiniging in ecosystemen;
- bodem- en grondwaterverontreiniging door 'run-off';
- bodemverstoring (bodemarchief, bijzondere bodems).

---

15 PKB deel 4, blz. 64.

16 Zie ook reactie 372 (bijlage 4).

17 Zie ook reactie 99 (bijlage 4).



Naar de mening van de Commissie zullen bij de selectie van alternatieven in ieder geval effect op grondwaterstroming, ecologische hoofdstructuur, waardevolle landschapsstructuren en waardevolle geomorfologische elementen betrokken moeten worden. Overige aspecten zullen vooral bij de rangschikking een rol spelen.

Besteed bij het benoemen van criteria voor de aantasting van natuur- en landschap speciale aandacht aan effecten op het grondwater en verdroging<sup>18]</sup>. Het project zal op verschillende wijzen gevolgen hebben voor waterbewegingen, inclusief oppervlakkige afstroming. In de vele droogdalen op de stuwwallen is dit van belang en de effecten van het voornemen, in combinatie met de verbetering van de spoorverbinding HST-Oost/Rail 21, kunnen zeer groot zijn (zie verder par. 4.2.3 van dit advies).

## 3.2 Probleemstelling en doelen

### 3.2.1 **Probleemstelling**

Beschrijf in een probleemstelling voor welke bestaande en/of toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. Maak hierbij onderscheid in knelpunten ten aanzien van personen en goederen, en knelpunten op internationaal, nationaal en regionaal niveau.

Onderbouw hierbij cijfermatig in hoeverre geconstateerde problemen worden veroorzaakt door doorgaand verkeer (herkomst en bestemming buiten het studiegebied), herkomst/bestemmingsverkeer (herkomst buiten het studiegebied, bestemming daarbinnen, dan wel omgekeerd) of lokaal verkeer (herkomst en bestemming binnen het studiegebied). Geef de lengtes van de verplaatsingen en het aandeel doorgaand verkeer ten opzichte van verkeer met herkomst en/of bestemming in de regio. Geef een beeld van de verdeling over het etmaal en over het jaar.

Maak een gevoeligheidsanalyse van de verkeerskundige onderbouwing van de probleemstelling<sup>19]</sup> om de bandbreedte van de probleemstelling te verduidelijken. Betrek hierbij twee scenario's voor de te verwachten resultaten van het SVV-beleid: behalve een scenario waarin de doelstellingen van het SVV gerealiseerd worden ('intensiteiten 135'-scenario<sup>20]</sup>), ook een scenario waarin de ontwikkelingen tegenvallen ('intensiteiten 150'-scenario<sup>21]</sup>).

Het voornemen kan belangrijke effecten hebben op gebieden die volgens het Structuurschema Groene Ruimte als gevoelig zijn aangemerkt. Op grond van bepalingen in dit structuurschema zal daarom aangetoond moeten worden dat

---

18 Zie ook reacties 83, 170, 172, 196 en 346 (bijlage 4).

19 Bijvoorbeeld van de modal split en de verdeling van het autoverkeer over de A12 en het onderliggende net.

20 Dit scenario gaat uit van een te verwachten groei van het autoverkeer van 135% ten opzichte van 1986 voor heel Nederland.

21 Zie ook reacties 283 en 330 (bijlage 4).

het voornemen van 'zwaarwegend maatschappelijk belang' is<sup>22</sup>). Indien de afweging van het maatschappelijk belang op een andere plaats dan in het MER plaatsvindt, verwijs hier dan naar in het MER.

### *Prognoses*

Duidelijk moet zijn over welke periode de problemen worden verwacht en op welke aannamen deze prognoses zijn gestoeld<sup>23</sup>).

De omvang van de toekomstige verkeers- en vervoersstromen bepaalt in belangrijke mate de aard van de te treffen maatregelen. Hanteer bij de analyse van te verwachten stromen een voldoende ruim studiegebied. Dat wil zeggen, naast de corridor Utrecht-Arnhem ook bijvoorbeeld de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling rondom Schiphol, vanwege de invloed hiervan op het doorgaande verkeer en de functie van de A12 als achterlandverbinding.

Expliciteer de relaties tussen autoverkeer en openbaar vervoer bij de prognoses<sup>24</sup>). Geef onder andere ook, binnen één model, aan hoe prognoses beïnvloed worden bij verschillende alternatieven voor de verbetering van de spoorverbinding HST-Oost/Rail 21 in verband met substitutie van auto- naar treingebruik<sup>25</sup>).

Besteed aandacht aan de in de toekomst te verwachten herkomsten en bestemmingen, de motieven van zowel personen- als vrachtverkeer en de lengtes van verplaatsingen.

Beschrijf de modellen die worden gebruikt om prognoses te maken. Geef een overzicht van de gehanteerde invoer voor het basisjaar en voor de prognosejaren. Geef aan op welke wijze verbetering van de bereikbaarheid wordt gekwantificeerd en wat het effect hiervan is op specifieke doelgroepen.

Aangezien de meeste modellen prognoses leveren voor het jaar 2010 en de voorliggende plannen in dat jaar waarschijnlijk pas recent gereed zullen zijn gekomen, moet worden aangegeven welke ontwikkelingen worden verwacht die van invloed zijn op het gebruik in de periode van tien jaar volgend op de ingebruikname. Denk hierbij aan demografische, ruimtelijke, technische en economische factoren. Wanneer het niet mogelijk is hiervoor de verkeersmodellen aan te passen, pas dan gevoeligheidsanalyses op de modeluitkomsten toe. vermeld daarbij ook welke aannamen zijn gedaan ten aanzien van elasticiteiten en relaties tussen variabelen. Gebruik waar nodig, in verband met de relatie van dit voornemen met andere projecten, ook scenario's om verschillende ontwikkelingen in beeld te brengen. Bijvoorbeeld, wat is de invloed van verschillen

---

22 Zie ook reacties 369 en 370 (bijlage 4).

23 De beschrijving van de toekomstige situatie zal ten dele samenvallen met die van het nulalternatief of de referentiesituatie (voor zover het de ruimtelijke, verkeerskundige e.d. gegevens betreft) en de autonome milieu-ontwikkeling (voor zover het het milieu/de leefbaarheid betreft). Het is niet nodig om de informatie twee maal op te nemen in het MER. Volstaan kan worden met een vermelding op één plaats in het MER, met een verwijzing op andere plaatsen waar deze informatie ook een functie vervult.

24 Zie ook reactie 287 (bijlage 4).

25 Zie ook reacties 191, 284 en 331 (bijlage 4).

de alternatieven voor de A12 traject Veenendaal-Ede op het optreden van knelpunten op het traject Utrecht-Veenendaal?

### 3.2.2 Doelen

Leid uit de probleemstelling en de prognoses een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen af. Geef daarbij aan wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk verkeers- en vervoerbeleid (SVV2). Geef ook aan welke samenhang er is tussen de doelen bij dit voornemen en de doelen ten aanzien van de HST-Oost/Rail 21<sup>26</sup>].

Beschrijf de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering<sup>27</sup>] en geef aan – met het oog op het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming – welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor het milieu.

De wijze waarop de doelen op p.33 van de startnotitie zijn geformuleerd lijkt te suggereren, dat het leefbaarheidsdoel ondergeschikt is aan het bereikbaarheidsdoel. De Commissie wijst er op dat in het SVV2 bereikbaarheid en leefbaarheid nevensgeschikte doelen zijn<sup>28</sup>]. Beschrijf welke leefbaarheidsdoelen er zijn.

Besteed bij de formulering van milieudoelen speciaal aandacht aan het gegeven dat de huidige snelweg al tot gevolg heeft, dan van oorsprong samenhangende natuurgebieden worden doorsneden en versnipperd. Richt alternatieven daarom niet alleen op het voorkomen van een verslechtering van de huidige situatie, maar ook op mogelijkheden voor een verbetering van de huidige situatie. Bijvoorbeeld door in het verleden veroorzaakte doorsnijdingen en barrières op te heffen of te verminderen. Besteed hier ook aandacht aan in het op te stellen compensatieplan<sup>29</sup>].

Plaats de geformuleerde doelen voor zover mogelijk tegen een strategische verkeers- en vervoervisie voor de lange termijn (zie par. 3.1 van dit advies).

De startnotitie beschrijft het sluipverkeer op de parallelle N-wegen als een probleem, maar noemt geen concrete doelstelling voor deze wegen. Omdat de A12 een belangrijke functie voor het regionale verkeer heeft en het voornemen is om ook alternatieven met doelgroepstroken te onderzoeken, ligt het naar de mening van de Commissie in de rede om in het MER ook een doel te stellen ten aanzien van het sluipverkeer<sup>30</sup>]. Het zoeken naar oplossingen voor het probleem van het sluipverkeer heeft consequenties voor de wijze waarop het onderliggende wegennet met de A12 verbonden wordt. Indien bijvoorbeeld er voor gekozen zou worden om zo veel mogelijk regioverkeer naar de A12 te dirigeren, dan zullen

---

26 Zie ook vele inspraakreacties (bijlage 4).

27 Bijvoorbeeld ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur.

28 Zie ook reacties 144, 175, 200 en 275 (bijlage 4).

29 Zie ook reacties 191, 275 en 280 (bijlage 4).

30 Zie ook reacties 93 en 221 (bijlage 4).

alle aansluitingen volledig moeten zijn en zal de doorstroming op parallelle wegen tussen deze aansluitpunten beperkt moeten worden.

Geef in het MER aan in hoeverre uit de doelen aanvullende criteria voor de ontwikkeling en beoordeling van alternatieven voortvloeien.

#### *Relatie met ingrepen elders in het netwerk*

Indien het voornemen leidt tot de noodzaak elders in het netwerk ingrepen te plegen, beschrijf dan deze ingrepen (en hun milieugevolgen), voorzover dat niet reeds eerder in het kader van m.e.r. is gebeurd. De Commissie doelt hiermee onder andere op:

- verbetering van het openbaar vervoer (via de A12 of de N-wegen) door aanvullende voorzieningen, zoals bussluizen of -stroken;
- consequenties voor de (besluitvorming over) de aansluitende delen van de A12 en het onderliggende wegennet.

Geef ook de gevolgen aan die reeds besloten of voorzienbare ingrepen elders in het netwerk hebben op het voornemen, zoals:

- de aanleg van de A30;
- de verbreding van de A12 na Ede<sup>31</sup>;
- de ontwikkeling van de Integrale Structuurvisie Ede-Veenendaal.

### 3.3 Besluitvorming

Geef aan dat het MER is opgesteld voor een besluit op grond van de Tracéwet door de minister van Verkeer & Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Beschrijf tevens volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Geef tot slot de besluiten aan die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren. Geef voor alle besluiten aan welke mogelijkheden er bestaan voor inspraak, bezwaar en beroep.

De initiatiefnemer is van plan omwonenden en andere belanghebbenden actief te betrekken bij het opstellen van het tracé/MER. De Commissie juicht dit toe. Neem een verslag hiervan op in een bijlage bij het MER en geef aan op welke wijze de inspraak heeft doorgewerkt in het eindresultaat.

Geef expliciet aan waarom er voor gekozen is om afzonderlijke procedures te volgen voor de verbetering van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal, tussen Veenendaal en Ede en tussen Ede en Arnhem. Geef ook aan hoe in de verschillende procedures rekening wordt gehouden met relevante (tussentijdse) uitkomsten van de andere procedures.

---

31 Zie ook reacties 49, 191 en 273 (bijlage 4).

#### 4. **STAND VAN DE TECHNIEK, BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN**

##### 4.1 Stand van de techniek

Beschrijf in het MER de huidige stand van de techniek voor zover hier technische ontwerpcriteria voor de alternatieven uit voortvloeien die afwijken van de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen (ROA) en relevant zijn voor de milieugevolgen van alternatieven. Ga hierbij bijvoorbeeld waar van toepassing in op de gevolgen voor alternatieven of milieueffecten van voorwaarden en eisen ten aanzien van:

- minimumstralen van bogen en lengte van rechtstanden van het horizontale en verticale alignement;
- maatregelen voor signalering, verlichting, beveiliging, parkeerplaatsen e.d.;
- eventueel vervoer van gevaarlijke stoffen door een tunnel.

Geef aan in hoeverre bij het opstellen van alternatieven en het voorspellen van milieugevolgen wordt uitgegaan van nog niet bewezen technieken of technieken die pas in de toekomst ingezet kunnen worden. Geef de kans aan dat technieken op het moment van realisatie van het voornemen (nog) niet inzetbaar zijn. Beschrijf de alternatieve opties die dan gekozen kunnen worden en de consequenties voor de te verwachten milieugevolgen.

De technische ontwerpcriteria die voortvloeien uit de ROA zijn niet onderscheidend voor de effecten op het milieu. Wel kunnen ze gebruikt worden om het beleid naar doelgroepen te differentiëren, door bijvoorbeeld op de hoofdbaan een andere ontwerpsnelheid te hanteren dan op parallelbanen.

##### 4.2 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieugevolgen

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "*een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen.*"

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "*een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidelijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.*"

##### 4.2.1 **Algemeen**

###### ***Bestaande toestand en autonome ontwikkeling van het milieu***

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, als referentie voor de te verwachten milieugevolgen.

effecten. Het gaat hierbij vooral om het aangeven van tendensen en mogelijke trendbreuken, en minder om kwantitatieve prognoses.

Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten<sup>32</sup>. Denk hierbij aan de ontwikkeling van Schiphol, de stedelijke ontwikkelingen bij Utrecht, Ede-Veenendaal en in het KAN-gebied<sup>33</sup>, de aanleg van de A30 Barneveld - A12, eventuele uitbreiding van de A50<sup>34</sup> en de verdubbeling van het spoor als gevolg van Rail 21/ HST-Oost.

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, houd dan bij het aangeven van de autonome milieugevolgen rekening met onzekerheden, bijvoorbeeld door aan de hand van verschillende scenario's milieu-ontwikkelingen weer te geven, of door te werken met gevoeligheidsanalyses.

### **Studiegebied**

Geef het studiegebied (invloedsgebied) op kaart aan. Het studiegebied omvat het tracé van de A12 (inpassingsgebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden. Kies het studiegebied voldoende ruim om ook de milieueffecten van veranderingen op het onderliggende wegennet te kunnen bepalen.

Per milieu-aspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Motiveer de begrenzing van de studiegebieden en geef deze op kaart aan.

In de praktijk wordt in de gebruiksfase van de infrastructuur het studiegebied voor geluid en luchtkwaliteit gevormd door het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering kan gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

Geef het relatieve aandeel van het wegverkeer in de totaal te verwachten effecten worden aangegeven, daar waar bundeling met de spoorlijn optreedt.

Geef op kaart<sup>35</sup> een overzicht van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten zoals grondwater- en bodembeschermingsgebieden, EHS en buiten de EHS gelegen natuurgebieden, waardevolle landschappen, woongebieden, enz.

---

32 Dit komt overeen met: de milieugevolgen van het nulalternatief/de referentiesituatie.

33 Zie ook reactie 121 (bijlage 4).

34 Zie ook reactie 11 (bijlage 4).

35 Bijvoorbeeld de in paragraaf 5.1 genoemde kwetsbaarheidskaart.

### **Referentiejaar**

Hanteer als referentiejaar voor de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten een jaar, dat tenminste tien jaar na de ingebruikname van de infrastructuur ligt (zie ook de opmerkingen hierover onder 'prognose', par. 3.2.1. van dit advies).

Ga daarnaast met behulp van een robuustheidscontrole na in welke mate een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria buiten de planperiode, of als de vooronderstellingen tegen- of meevallen.

### **Algemene richtlijnen**

Neem bij de beschrijving van de milieugevolgen de volgende algemene richtlijnen in acht:

- beschrijf per milieugevolg of het omkeerbaar is, bijvoorbeeld effecten van tijdelijke ingrepen in de waterhuishouding;
- besteed naast negatieve effecten ook aandacht aan positieve effecten, bijvoorbeeld het ontstaan van nieuwe natuurpotenties, vermindering van verdroging of de afname van huidige geluid- en trillingshinder door omleidingen of tunnels;
- ga expliciet in op cumulatie van effecten als gevolg van weg- en spoorverbreding voor de leefbaarheid en het functioneren van ecologische systemen; daarbij gaat het bijvoorbeeld om cumulatie van geluid, barrièrewerking, externe veiligheid en biotoopverlies;
- geef een indicatie van mogelijke effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden;
- ga ook in op de gevolgen tijdens de aanlegfase; hierbij gaat het vooral om geluid- en trillingshinder, kwantitatieve beïnvloeding van het hydrologisch regime en externe veiligheid;
- besteed aandacht aan de samenhang tussen milieugevolgen, zoals beïnvloeding van het grond- en oppervlaktewatersysteem en natuur(potenties);
- bekijk de aspecten landschap, bodem, water en natuur in onderlinge samenhang;
- gebruik bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten in ieder geval het slechtste denkbare scenario (worst case).

Beschrijf, overeenkomstig de bepalingen in het Structuurschema Groene Ruimte, of de beschouwde alternatieven, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, *wezenlijke waarden* in gebieden aantasten.

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten per milieu-aspect.

#### **4.2.2 Landschap en cultuurhistorie**

Geef in het MER inzicht in de landschappelijke structuren en patronen en de cultuurhistorisch (waaronder archeologisch) belangrijke elementen. Besteed in ieder geval aandacht aan:

- effect van grote landschappelijke eenheden met nationale of regionale betekenis door doorsnijding of uitstralingseffecten, waaronder 'horizonvervuiling'<sup>36</sup>;
- aantasting van cultuurhistorische (gebouwde) elementen of (verkavelings)patronen<sup>37</sup>;
- aantasting van gebieden die een belangrijke functie hebben in relatie tot veilig te stellen bodemarchief;
- aantasting van landgoederen.

Van belang bij visuele aantasting is de hoogteligging van de snelweg en bijbehorende kunstwerken zoals viaducten en fly-overs.

Eventuele aanpassingen aan de A12 kunnen grote gevolgen hebben voor het archeologisch erfgoed. Enkele wettelijk beschermde terreinen, zoals het internationaal belangrijke *castellum* Vechten met aangrenzende *vicus*, worden direct bedreigd. Elders langs het tracé komen gebieden voor met een hoge archeologische verwachtingswaarde, zoals in de omgeving van Bunnik-Driebergen en Maarn.

Alvorens in het MER te kunnen beoordelen wat de effecten van verschillende tracé- en inrichtingsvarianten zijn (zoals verdiepte ligging en ecoducten), is het noodzakelijk de feitelijke aanwezigheid van archeologisch belangrijke vindplaatsen te inventariseren. Voer tijdens de opstelling van het MER<sup>38</sup> een veldinventarisatie uit.

#### 4.2.3 Bodem, water en grondstoffen

Besteed aandacht aan de bestaande hydrologische en bodemkundige situatie, de autonome ontwikkeling ervan en de mogelijk toekomstige beïnvloeding per alternatief. Het gaat daarbij in ieder geval om:

- invloed op bodem- of grondwaterbeschermingsgebieden en waterwingebieden, ook van aanlegwerkzaamheden<sup>39</sup>;
- invloed op de grondwaterhuishouding<sup>40</sup> (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- verandering van de bodem- en grondwaterkwaliteit, bijvoorbeeld bij doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde lokaties; houd ook rekening met eventuele vervuiling van de bodem onder het bestaande wegtracé, indien dat geliquideerd zou worden vanwege de constructie van een omleiding;
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding<sup>41</sup>;
- bestaand en toekomstig reliëf;

36 Bij het beoordelen van effecten vormen "behoud van diversiteit in het landelijke gebied", "behoud van identiteit van landschapstypen" en "behoud van contrast tussen stad en land" belangrijke toetsingscriteria.

37 Zie ook reactie 188 (bijlage 4).

38 Zie ook reactie 371 (bijlage 4).

39 Zie ook reactie 372 (bijlage 4), onder andere over de passage van het waterwingebied Bunnik en reacties 124 en 333 (bijlage 4).

40 Zie ook reacties 369 en 370 (bijlage 4).

41 Zie ook reactie 372 (bijlage 4) over beekherstel.



- aantasting van de bodemopbouw, van zeldzame geologische lagen of bodemtypen en van aardkundige structuren;
- gevoeligheid voor, en verandering in, grondmechanische eigenschappen (zetting, klink, oxydatie), ook in de diepere bodemlagen.

Besteed ook aandacht aan het risico dat door *tijdelijke* wijzigingen in de waterhuishouding (peilverlagingen, bemalingen) schadelijke, onomkeerbare effecten ontstaan.

Ga na in hoeverre alternatieven zijn gesitueerd in gebieden die gevoelig zijn voor zettingen of nabij oppervlaktewater liggen dat bijzonder kwetsbaar is voor verontreiniging.

Bedenk bij het in beeld brengen van effecten van het voornemen op het grondwater, dat de ecohydrologische situatie in het studiegebied door de aanwezigheid van gestuwde afzettingen en droogdalen zeer complex en moeilijk te voorspellen is. De vele droogdalen die door de A12 doorsneden worden zijn in feite 'ondergrondse bovenlopen' van bekenstelsels<sup>42</sup>. De grens tussen het onder- en bovengrondse deel is daarbij niet vast, maar verschuift in natte jaren stroomopwaarts, terwijl in de bovenlopen – die dus in feite droog horen te zijn – dan vaak oppervlakkige afstroming plaatsvindt.

Als autonome ontwikkeling (in het kader van de verdrogingsbestrijding) valt verder te verwachten dat een aantal grote industriële of publieke pompstations zal worden opgeheven. Dit zal dan waarschijnlijk leiden tot vernatting, waarbij de grens tussen wegzijging en kwel stroomopwaarts zal verschuiven. Dat kan in een aantal droogdalen tot permanente verschuiving van deze grens leiden.

De huidige en toekomstige grondwatersituatie is belangrijk voor zowel de te verwachten effecten op natuur van het voornemen, als de stabiliteit van de ondergrond – belangrijk voor de aanleg en constructie van een eventuele verbreding. Kijk daarom bij de toepassing van een grondwatermodel niet alleen naar gemiddelde situaties, maar ook naar zeldzame, zoals in de winter of bij heftige regenval. Het model moet voldoende diep in de ondergrond de situatie in beeld brengen, ook oppervlakkige afstroming ('sheet flow') in beeld brengen en gebaseerd zijn op een ecohydrologische systeembeschrijving op basis van gedetailleerd veldwerk. De nu voorliggende vegetatiekartering vormt daarvoor een waardevolle eerste aanzet, maar moet worden aangevuld in het licht van de potentieel grote effecten van grondwaterbeïnvloeding en bodemstabiliteit. Verken de uiterste grenzen, i.c. de hoogste plaatsen, van alle op een wat betere vochtvoorziening wijzende soorten. Ook oudere luchtfoto's kunnen van nut zijn bij de beschrijving van hydrologische (deel)systemen.

---

42 Bijvoorbeeld, de droogdalen van de Leersumse Plassen zijn te beschouwen als bovenlopen van bekenstelsels, die niet noodzakelijkerwijze ter plaatse van de huidige beken gezocht hoeven te worden. Ten tijde van de afzetting van het dekzand heeft op grote schaal omkering van het reliëf plaats gevonden, waarbij en waardoor oudere stromingsstelsels geheel of gedeeltelijk verstopt raakten. De vroegere bedding ligt daardoor nu als een rug in het landschap en langs de flanken van deze rug vindt kwel plaats. Dit verschijnsel is vermoedelijk mede verantwoordelijk voor verschillen in waterkwantiteit en -kwaliteit over zeer geringe afstanden en is ook elders te verwachten.

Beschrijf, voor zover alternatieven hierin verschillen, het grondstoffengebruik, bijv. gebruik van ophoogzand of grind.

#### 4.2.4 **Ecologie**

Ga in ieder geval in op de huidige situatie en gevolgen voor belangrijke aanwezige fauna en flora – met name de flora die van diepe grondwaterkwel afhankelijk is – en effecten op gebieden met een potentie voor natuurontwikkeling. Laat hierbij, naast de ecologische hoofdstructuur, ook hierbuiten gelegen (potentiële) natuur aan de orde komen.

Beschrijf de directe invloed door ruimtebeslag en barrièrewerking en de indirecte invloed door versnippering, rustverstoring (inclusief eventuele verlichting<sup>43</sup>) of verandering in het geohydrologisch systeem op:

- de actuele en potentiële habitatkwaliteit (vegetatie en fauna) met expliciete vermelding van gebieden met een formeel beschermde status<sup>44</sup>] en verdiscontering van kennis over Rodelijstsoorten<sup>45</sup>];
- ecologische verbindingen, waaronder verbindingen tussen deelpopulaties<sup>46</sup>].

Aandachtspunten zijn verder:

- let bij mogelijke beïnvloeding van natuur vooral op vochtige (door grondwater gevoede) en minder voedselrijke situaties<sup>47</sup>];
- geef aan of extra maatregelen op het gebied van natuurontwikkeling, opheffen van bestaande ecologische barrières door de infrastructuur en/of beheer kunnen bijdragen aan het ecologisch functioneren van het omliggende gebied<sup>48</sup>];
- speciaal bij biologische effecten kan sprake zijn van veranderingen, die zich pas op lange termijn manifesteren.

#### 4.2.5 **Geluid en trillingen**

Besteed in ieder geval aandacht aan:

##### **Geluid**

- de geluidbelasting door het voornemen, gepresenteerd als contouren in stappen van maximaal 5 dB(A);
- een vergelijking van de geluidbelasting door het voornemen met het nu heersende referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- een beschrijving van de andere geluidbronnen die in de directe omgeving aanwezig zijn (spoorwegverkeer, industrie, etc.) en in hoeverre die hinder veroorzaken;

---

43 Zie ook reacties 115 en 280 (bijlage 4).

44 Zie ook reactie 42 (bijlage 4) over beschermde reptielenpopulaties. Informatie hierover kan ook gevonden worden in het MER COT Ginkelse Heide.

45 Zie ook reactie 115 (bijlage 4).

46 Zie ook reacties 83, 97, 168, 190, 191, 235, 270, 293, 299 en 341 (bijlage 4).

47 Zie ook reactie 83 (bijlage 4).

48 Zie ook reactie 191 (bijlage 4) over de Heidemijstudie (1994) over tegengaan van versnippering bij de A12 tussen Utrecht en Arnhem.

- de gecumuleerde geluidbelasting waar A12 en spoor gebundeld zijn, in termen van de Milieukwaliteitsmaat<sup>49</sup>; geef hierbij een kwalitatieve beoordeling van de relatieve betekenis van de bijdragende geluidbronnen<sup>50</sup>];
- het aantal geluidgehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinderindex of via dosis-effectrelaties van VROM;
- piekniveaus aan de hand van de zogenaamde Sound Exposure Level-waarden, in verband met mogelijke slaapverstoring<sup>51</sup>];
- identificatie van knelpunten, zoals
  - woningen en woonwagendstandplaatsen, waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, als aantallen in klassen van 5 dB(A);
  - overige geluidgevoelige bestemmingen boven de voorkeursgrenswaarde (ziekenhuizen, scholen, etc.)<sup>52</sup>];
  - stilte-, natuur- en recreatiegebieden<sup>53</sup>], voor zover de grens van 40 dB(A) door de activiteit wordt overschreden;
- huidige en toekomstige saneringssituaties.

### **Trillingen**

- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen; aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de weg, met schatting van het schaderisico<sup>54</sup>].

Geef in de richtlijnen bij het aspect trillingshinder aan welke beoordelingsmethode moet worden gebruikt – de Duitse DIN 4150 (1992) of de Nederlandse SBR-2 meet- en beoordelingsrichtlijn (1993) – en aan welke waarden zal worden getoetst. Vooral bij ondergrondse varianten in stedelijke gebieden kunnen trillingen en laagfrequent geluid optreden. Dit aspect verdient dan ook een grondige studie, temeer daar trillings- en laagfrequentgeluidproblemen achteraf niet of moeilijk oplosbaar zijn<sup>55</sup>].

Beschrijf ook geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase (heien, gevolgen van aan- en afvoer van materiaal, van tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Beschrijf het cumulatieve effect hiervan kwalitatief. Geef extra aandacht aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

---

49 Zie ook reacties 200 en 331 (bijlage 4).  
 50 Rekenmethode volgens art. 157 lid 3 van de Wet geluidhinder.  
 51 Zie ook reactie 372 (bijlage 4).  
 52 Zie ook reacties 101 en 144 (bijlage 4).  
 53 Zie ook reactie 267 (bijlage 4).  
 54 Zie ook reacties 110, 141, 175, 181, 200 en 222 (bijlage 4).  
 55 Zie ook reactie 372 (bijlage 4).

Houd bij de berekeningen zo veel mogelijk rekening met de werkelijke te verwachten veranderingen in de verkeerssamenstelling en de verdeling van voertuigbewegingen over het etmaal en over de week. Als de verkeersintensiteit of -samenstelling duidelijk verschilt voor verschillende uren van de dag, dagen van de week, respectievelijk perioden van het jaar, vermeld dan die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting. Maak eventueel onderscheid in nachtperiode (23 – 07 uur) afzonderlijk en  $L_{\text{ctm}}$ -waarden, een en ander overeenkomstig de voorschriften bij de Wet geluidhinder.

#### 4.2.6 Lucht

Besteed in ieder geval aandacht aan:

- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau, vermist en verzuring aan de hand van  $\text{NO}_x$  als indicator; het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de wegen;
- huidige en te verwachten emissies van  $\text{CO}_2$  als indicator voor de invloed op het broeikas-effect;
- aanwezigheid van stank en kans op smogvorming (fotochemische luchtverontreiniging, vorming ozon en aldehyden).

Geef bij verdiepte of ondergrondse tracédelen afzonderlijke aandacht aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Houd daarbij rekening met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen.

Geef bij de voorspellingen aan of rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.

#### 4.2.7 Externe veiligheid

Geef een kwalitatieve beschrijving van de risico's waaraan de gebruiker van de weg wordt blootgesteld (bijv. bij de weg pal langs, boven of onder een spoorlijn), voor zover dat voor de vergelijking van alternatieven relevant is.

Besteed in ieder geval aandacht aan<sup>56</sup>]:

- veranderingen in de individuele risico-contourafstanden voor de grenswaarde  $10^{-6}$  en de streefwaarde  $10^{-8}$ ;
- toetsing aan de norm van  $10^{-6}$  per jaar voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten;
- indicatie van verandering in het groepsrisico bij de passage van bevolkingskernen;
- indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater of het grondwater<sup>57</sup>];

56 Zie ook reacties 103, 104, 188 en 274 (bijlage 4).

57 Verontreinigingen kunnen zich in de dikke zandpakketten van de Utrechtse Heuvelrug snel naar het grondwater verplaatsen.

- risico's door de aanwezigheid van brandstofleidingen, electriciteitsleidingen, schoonwaterleidingen e.d.<sup>58</sup>].

#### 4.2.8

#### **Woon- en leefmilieu en verkeersveiligheid**

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners, van ongelijksoortige milieu-aspecten zoals geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid, barrièrewerking, landschapsbeeld en visuele hinder en sloop van huizen. Het gaat daarbij overigens niet alleen om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving.

Besteed in ieder geval aandacht aan:

- barrièrewerking van de A12 op functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden, bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen, winkels of recreatiegebieden<sup>59</sup>; geef hierbij speciale aandacht aan de beleving door wandelaars en fietsers<sup>60</sup>];
- bestaande en toekomstige algehele hinderbeleving, zoals geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera;
- aantallen verkeersslachtoffers;
- de invloed van lawaai en luchtverontreiniging op de gezondheid (ook van bijzondere bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- gedwongen vertrek door sloop van woningen.

Voer bij het in beeld brengen van effecten op het leefmilieu in ieder geval ook een belevingsonderzoek uit, waarbij omwonenden worden betrokken<sup>61</sup>].

---

58 Zie ook reacties 13, 82, 124, 138, 213 en 220 (bijlage 4).

59 Zie ook reactie 110 (bijlage 4).

60 Zie ook reacties 81 en 301 (bijlage 4).

61 Zie ook reactie 175 (bijlage 4).

## 5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

Artikel 7.10, lid 4 van de Wm:

"Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren."

### 5.1 Algemeen

Beschrijf de voorgenomen activiteit en de alternatieven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Werk de te vergelijken alternatieven tot op hetzelfde detailniveau uit om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

Maak een onderscheid tussen activiteiten die plaatsvinden in de aanlegfase en de gebruiksfase (inclusief beheer). Ga met betrekking tot de aanleg in ieder geval beknopt in op de verschillen tussen alternatieven wat betreft<sup>62</sup>:

- ontgravingen, ophogingen en bemalingen;
- heuwerken en andere bouwactiviteiten met betrekking tot kunstwerken (viaducten e.d.);
- hinder ten gevolge van werkverkeer (geluid, verkeersveiligheid), incl. aan- en afvoer en overslag van bouwmaterialen, brandstof e.d.;
- fasering en tijdsduur van de aanleg.

Geef bij alle alternatieven aan op welke wijze gestreefd wordt naar een duurzame ('toekomstvast') situatie. Op welke wijze wordt voorzien in flexibiliteit met betrekking tot capaciteitsvergroting en functieverandering?

Geef ook aan hoe gestreefd wordt naar duurzaamheid bij de keuze van toe te passen materialen bij de diverse alternatieven, met het oog op mogelijke verspreiding van schadelijke stoffen en mogelijkheden voor hergebruik.

#### **Ontwikkeling en selectie van alternatieven**

De Commissie onderschrijft de in de startnotitie aangegeven werkwijze bij het beoordelen en 'trechteren' van alternatieven. Volgens pagina 35 zullen 6 zgn

---

62 Zie ook reacties 49, 127, 175, 330 en 346 (bijlage 4).

'hoofdalternatieven'<sup>63]</sup> in een eerste stap beoordeeld worden op hun oplossend vermogen en globaal getoetst worden aan de hand van verkeers-, milieu- en andere criteria. De hoofdalternatieven die op geen enkele wijze aan de doelen voldoen zullen afvallen.

Geef ten behoeve van de ontwikkeling en trechtering van lokale alternatieven in ieder geval een *globale* beoordeling van alle alternatieven die tot nu toe in de besluitvorming een rol hebben gespeeld, dat wil zeggen inclusief de in de verkenningsnotitie genoemde alternatieven. Voer deze globale beoordeling uit aan de hand van de criteria die voortvloeien uit vastgesteld beleid, regelgeving en de gestelde doelen (zie hoofdstuk 2 en 3 van dit advies). Het resultaat van deze stap is dan een selectie van een beperkt aantal alternatieven, die in het MER nader uitgewerkt worden.

Uit een oogpunt van draagvlakvergroting beveelt de Commissie aan om de inspraak zo veel mogelijk bij tussentijdse keuzemomenten te betrekken<sup>64]</sup>.

De overblijvende hoofdalternatieven worden nader uitgewerkt in zgn. '*lokale alternatieven (en varianten)*'. Daarbij gaat het om de hoogteligging, de situering van extra stroken (noord- of zuidzijde), het ruimtebeslag, plaats en vormgeving van een aansluiting, mitigerende en compenserende maatregelen, en mogelijkheden voor duurzaam bouwen. Indien goede oplossingen met deze lokale alternatieven niet mogelijk blijken, zal gekeken worden naar de mogelijkheid van omleidingen en ondergrondse oplossingen.

De Commissie onderschrijft de keuze om tunnels en omleidingen pas in beeld te brengen, indien problemen niet op een andere wijze voldoende opgelost kunnen worden. Echter, indien dit het geval blijkt, neem dan deze twee typen alternatieven gelijkwaardig in beschouwing<sup>65]</sup>.

Gebruik bij het selecteren en rangschikken van alternatieven op grond van leefmilieu- en ecologische criteria een zogenaamde '*kwetsbaarheidskaart*', waarop de belemmeringen die leefmilieu en ecosysteem in het studiegebied aan het voornemen opleggen zijn aangegeven<sup>66]</sup>.

---

63 Te weten het nulalternatief, het nulmaxalternatief, het VA-alternatief, het VB-alternatief, het VC-alternatief en het MMA.

64 Zij bijvoorbeeld reactie 37 (bijlage 4).

65 Voorkomen moet worden dat tunnels pas in beeld worden gebracht, als blijkt dat omleidingen problemen niet kunnen oplossen. Dit zou namelijk geen recht doen aan de potentieel grote milieugevolgen van een omleiding en de mogelijkheid deze door een eventuele tunnel te voorkomen. Zie ook vele inspraakreacties (bijlage 4). Daarbij moet overigens bedacht worden dat de constructie van een tunnel niet alleen milieueffecten voorkomt, maar ook milieueffecten kan veroorzaken. Er kan bijvoorbeeld een grote nadelige invloed zijn op grondwaterstromen van noord naar zuid.

66 Zie ook reactie 230 (bijlage 4).

## 5.2 Beschrijving van alternatieven

### 5.2.1 Hoofdalternatieven

De Commissie onderschrijft de in het MER nader te beschouwen hoofdalternatieven.

### 5.2.2 Beschrijving van lokale alternatieven en varianten

Beschrijf lokale alternatieven (dat wil zeggen hoofdalternatieven, inclusief lokale uitwerking) voor zover nodig om de gevolgen voor het milieu te kunnen bepalen. De technische gegevens moeten voldoende gedetailleerd zijn om de in het vervolg van dit advies gevraagde gegevens te verschaffen voor bijvoorbeeld geluid- en risicoberekeningen. Werk de geselecteerde alternatieven tot op hetzelfde detailniveau uit om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken. Wat betreft het schaalniveau is een detaillering van 1:10.000 naar de mening van de Commissie goed werkbaar voor de afweging van hoofdalternatieven; bij lokale knelpunten zal inzoomen mogelijk noodzakelijk zijn.

Weeg bij de ontwikkeling van lokale alternatieven en varianten – naast de reeds in de startnotitie genoemde – in ieder geval ook de milieuvoordelen en - nadelen van de volgende alternatieven en varianten af, omdat deze door veel insprekers genoemd worden:

- Bij omleidingen het splitsen van rijbanen in verschillende richtingen: het bestaande tracé kan dan gebruikt worden voor één richting, voor de andere rijrichting wordt dan een omgeleid tracé gekozen. Ter plekke van de omleiding kan dit voor minder hinder en barrièrewerking zorgen dan een omleiding van de rijbanen in beide richtingen.
- Indien tunnels beschouwd worden: de constructie van geboorde – of in situ – aangelegde tunnels of de constructie van dijktunnels<sup>67</sup>]. Besteed hierbij speciale aandacht aan de effecten op grondwaterstromen.
- Gestapelde oplossingen waarbij A12 en spoor boven elkaar aangelegd worden, dan wel waarbij rijstroken in de ene richting boven stroken in de andere richting worden aangelegd<sup>68</sup>]. Dit heeft als voordelen minder ruimtebeslag en het voorkomen van omleidingen.

Omschrijf van tracédelen welke eventueel komen te vervallen (bij omleidingen of tunnels) op welke wijze deze worden geamoveerd. Geef ook aan hoe de vrijkomende terreinen worden heringericht en wie daar verantwoordelijk voor is<sup>69</sup>].

#### ***Inrichting, mitigatie en compensatie***

Beschouw na afweging van lokale alternatieven en varianten (dat wil zeggen hoogteligging, noord/zuidligging, omleidingen en tunnels), waar nodig inrich-

---

67 Zie ook reacties 5 en 9 (bijlage 4) waarin een 'overkluizing' van infrastructuur voorgesteld wordt.

68 Zie ook reacties 96, 102 en 295 (bijlage 4).

69 Zie ook reacties 301 en 327 (bijlage 4).



tingsmaatregelen: mobiliteitsgeleidende maatregelen<sup>70</sup>], milieuschade voorkó-mende maatregelen, mitigerende maatregelen, en eventueel compenserende maatregelen. Geef bij elk alternatief aan welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen. Geef hierbij aan welke maatregelen als onderdeel van het alternatief of variant beschouwd worden en welke maatregelen als eventueel te treffen 'extra' maatregelen beschouwd moeten worden.

*Mobiliteitsgeleidende* maatregelen betreffen ondermeer beïnvloeding van de modal split en de wijze waarop het onderliggende wegennet wordt aangetakt aan de A12 en op dit net verkeersbepenkende maatregelen worden genomen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om maatregelen op de parallel verlopende N224 en N225 om te voorkomen dat daar sluipverkeer gaat rijden, dan wel het treffen van additionele verkeersveiligheid bevorderende maatregelen op deze wegen, als sluipverkeer niet te voorkomen blijkt.

Als *milieuschade voorkomende* maatregel kan ondermeer gedacht worden aan het voorkomen van vergravingen in gebieden met belangrijke haakse kwelstromen.

Overweeg als *mitigerende* maatregelen in ieder geval:

- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de *bebouwde* omgeving, zoals hogere geluidschermen/-wallen en stillere wegbekleding;
- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de *landelijke* omgeving, zoals faunapassages/ecoducten<sup>71</sup>], geluidwerende maatregelen in verband met de fauna, maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties.

In de huidige situatie ontbreekt wegverlichting over belangrijke delen van het tracé. Toon aan of wegverlichting op deze tracédelen uit een oogpunt van verkeersveiligheid inderdaad noodzakelijk is en, zo ja, op welke wijze eventuele effecten gemitigeerd kunnen worden.

*Zet compenserende maatregelen*<sup>72</sup>] pas in voor zover de schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of gemitigeerd. Op grond van het Structuurschema Groene Ruimte (PKB deel 4, pag. 64) geldt het compensatiebeginsel: het MER moet beschrijven of de beschouwde alternatieven, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, wezenlijke waarden in deze gebieden aantasten. Indien wezenlijke waarden worden aangetast, geef dan aan<sup>73</sup>]:

- 1 of er een zwaarwegend maatschappelijk belang is voor realiseren van de activiteit in of nabij de gevoelige gebieden;

---

70 Voor een deel van de mobiliteitsgeleidende maatregelen geldt, dat het treffen niet tot de competentie van de initiatiefnemer hoort. Gezien de samenwerking met andere overheden in de regio mag worden verwacht dat het MER hier wel inzicht in kan verschaffen. Voor zover hierover nog geen duidelijkheid bestaat, en voor zover eventueel treffen van die maatregelen repercussies kan hebben voor de keuze van oplossingen, kan een scenario-benadering worden gebruikt.

71 Zie ook reacties 35 (over de constructie van zogenaamde 'passageplateaus') en 78, 95 en 192 (bijlage 4).

72 Volgens de startnotitie (p. 40) zal een compensatieplan worden opgesteld.

73 Zie ook reacties 369 en 370 (bijlage 4) en reacties 125, 200 en 275 (bijlage 4).

- 2 of er alternatieve tracés mogelijk zijn waarbij geen wezenlijke waarden worden aangetast. Indien dat het geval is werk dan deze tracé-alternatieven op hetzelfde detailniveau uit als de overige alternatieven;
- 3 welke fysieke compenserende maatregelen bij de alternatieven genomen kunnen worden, indien ook na het treffen van mitigerende maatregelen wezenlijke waarden worden aangetast<sup>74</sup>].

### 5.3 Nulalternatief/referentiekader

Naar de mening van de Commissie is er geen reëel nulalternatief (in tegenstelling tot het Omax-alternatief dat wel reëel kan zijn), omdat dit alternatief niet voldoet aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen van het voorname. Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige milieusituatie, incl. autonome ontwikkeling. Maak milieugevolgen van alternatieven concreet door vergelijking met deze referentie.

Ga bij de beschrijving van de referentie uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten (zie bijvoorbeeld paragraaf 4.2.1 van dit advies).

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, gebruik hiervoor dan eventueel verschillende scenario's.

### 5.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Gelet op de veelheid aan hoofdalternatieven, lokale alternatieven en mitigerende maatregelen is een heldere aanpak bij de ontwikkeling van het mma belangrijk. Deze aanpak moet er enerzijds op gericht zijn geen evidente mma's over het hoofd te zien, maar anderzijds de werklast bij het opstellen van het MER binnen redelijke grenzen houden. Een dergelijke aanpak zou als volgt kunnen zijn:

- 1 Werk alle geselecteerde hoofdalternatieven per deeltraject *globaal* uit in de meest milieuvriendelijke lokale alternatieven en mitigerende maatregelen.
- 2 Bepaal welke van deze globaal uitgewerkte mma's het meest gunstig scoort ten aanzien van *landelijke* milieu- en leefbaarheidsdoelstellingen; hierbij gaat het zowel om mensgerichte als natuurgerichte doelstellingen.
- 3 Werk dit mma *nader* uit. Betrek hierbij behalve landelijke, ook lokale doelstellingen. Op deze wijze wordt het '*basis-mma*' gevonden.

---

74 Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de volgende publicatie: Ministerie LNV Directie Groene Ruimte en Recreatie: Uitwerking compensatiebeginsel SGR, oktober 1995.

- 4 Formuleer voor alle negatieve effecten van het basis-mma *mitigerende maatregelen*.
- 5 Bezie of ook na het treffen van mitigerende maatregelen nog belangrijke *lokale* knelpunten of milieueffecten overblijven, die binnen het basis-mma niet opgelost kunnen worden. Indien dit het geval is, ga dan na of deze wel binnen een ander mma opgelost kunnen worden. Zo ja, werk dan ook dit mma nader uit. Weeg dit mma (dat dus goed scoort op lokale doelstellingen) af tegen het basis-mma (dat geselecteerd is op basis van nationale doelstellingen).
- 6 Bezie welke van de maatregelen uit het Omax-alternatief aan het uiteindelijk geformuleerde meest milieuvriendelijk alternatief (of alternatieven) toegevoegd kunnen worden om de milieuscore nog verder te verbeteren.
- 7 Bepaal welke compenserende maatregelen bij het mma (of de mma's) getroffen moeten worden.

De globale uitwerking van alle hoofdalternatieven in mma's voorkomt dat mma's over het hoofd worden gezien. De nadere uitwerking van in principe slechts één mma houdt de werklust binnen redelijke grenzen.

Ongeacht de aanpak bij het ontwikkelen van het mma, zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- werk, gelet op de vereisten van de wet en vanwege de onbekendheid met de uitkomst van de besluitvorming over de HST-Oost/Rail 21, het mma voor de A12 in principe uit op basis van de autonome ontwikkeling van de spoorlijn. Echter, stem op gezette tijden gedurende de ontwikkeling van het mma – en zeker na afronding hiervan – dit mma af met de ontwikkeling van alternatieven voor de spoorlijn. Voorkom dat het uitgewerkte mma voor de A12 onverenigbaar is met een van de alternatieven, inclusief het mma, voor de HST-Oost/Rail 21;
- bezie in alle gevallen of een 'afgestemd' mma voor A12 en spoor gezamenlijk tot een andere uitkomst voor de A12 zou leiden dan het mma voor de A12 alleen, en zo ja hoe de milieueffecten van dit integrale alternatief zich verhouden tot dat van het mma voor de A12;
- bezie in hoeverre het mma voor de A12 Utrecht-Veenendaal aansluit of realiseerbaar is ten opzichte van de bestaande aansluitende trajecten of alternatieven/keuzen voor deze trajecten indien de besluitvorming hierover nog gaande is.

## 6.

### VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

Vergelijk de milieu-effecten van de alternatieven onderling aan de hand van de volledige set van criteria zoals deze genoemd worden in hoofdstuk 2 van dit advies. Indien wordt gewerkt op basis van de scenariobenadering (§ 3.2), laat dan de scenario's duidelijk herkenbaar in de vergelijking naar voren komen. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen, en om een beoordeling van de alternatieven tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie (inclusief autonome ontwikkeling) mogelijk te maken. Maak voorts duidelijk hoe de alternatieven zich verhouden tot het beleidskader en de criteria die voortkomen uit de gestelde doelen.

De Commissie beveelt in de overige hoofdstukken van dit advies aan inzicht te bieden in de criteria die een rol spelen in de vergelijking en toetsing van de alternatieven. Dit impliceert niet dat zij multi-criteria analyse als vergelijkingsmethode adviseert, hoewel zij van oordeel is dat het een goede vergelijkingsmethode voor het hier aan de orde zijnde keuzevraagstuk kán zijn. Ook presentatiemethoden kunnen in dit geval een goede basis voor de vergelijking bieden. Indien de vergelijking wordt gepresenteerd door middel van een vergelijkingstabel, verdient het in verband met de navolgbaarheid aanbeveling de scores op de afzonderlijke criteria ook in een afzonderlijke scorekaart te presenteren. Kaartmateriaal, foto's en schetsen met een duidelijke toelichting kunnen de vergelijking van tracé's voor wat betreft de ruimtelijk relevante ingrepen in het milieu verhelderen.

Vergelijk varianten vooraf apart, om te voorkomen dat alle varianten in alle combinaties in de eindvergelijking moeten worden meegenomen.

Laat, gezien de onzekerheden ondermeer met betrekking tot de prognoses maar ook met betrekking tot de gewichten die aan bepaalde milieu-effecten dienen te worden toegekend, een gevoeligheidsanalyse deel uit maken van de vergelijking van de alternatieven.

Bij de vergelijking kunnen verder ook de kostenaspecten worden betrokken, mits afzonderlijk herkenbaar, zodat deze gegevens een meerwaarde bieden voor de vergelijking.

## 7. LEEMTEN IN INFORMATIE

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Geef aan over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Spits deze inventarisatie toe op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschrijf:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

## 8. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

*"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effect-rapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."*

De ministers van Verkeer & Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer moeten bij het besluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat Rijkswaterstaat directie Utrecht in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

## 9. VORM EN PRESENTATIE

Geef bijzondere aandacht aan de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de onderlinge vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het gevolgde 'trechteringsproces' in een schema weer te geven;
- in een schema aan te geven bij welke (milieu)criteria een relatie bestaat met de voorgenomen verbetering van het spoor Utrecht-Arnhem in het kader van Rail 21 en de invoering van de HST-Oost;
- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische benamingen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen;
- foto's, fotomontages en schetsen te hanteren, zeker bij de verschillende lokale inrichtingsvarianten. Deze kunnen in één oogopslag meer verduidelijken dan lange beschrijvingen.

## 10. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

Geef bijzondere aandacht aan de samenvatting, omdat het vooral dit deel van het MER is dat wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Maak het als zelfstandig document leesbaar zijn. De samenvatting moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER, waarbij de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming<sup>75</sup>;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij aanleg en gebruik van voor- en alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma;
- de wijze waarop de besluitvorming over A12 en HST-Oost/Rail 21 op elkaar afgestemd worden;
- belangrijke leemten in kennis.

---

75 Zie ook de hoofdpunten van dit advies.

## BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen  
voor het milieu-effectrapport  
A12 Utrecht – Veenendaal

(bijlagen 1 t/m 4)

gmaew

43

## BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 7 februari 1997 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de commissie voor de milieu-  
effectrapportage  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

11 FEB. 1997
176-97
858-1,2(16x)+3/859-1(2,16x)+3
Vl./Sc./pc/s/bi/bal

Contactpersoon	Doorkiesnummer
mw. P.C. van Spronsen	070 - 351 78 83
J.B. Dijkstra	070 - 351 87 29
Datum	Bijlage(n)
7 februari 1997	3 (in 16-voud)
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGV/HST-O/V 720161	-
Onderwerp	
Adviesaanvraag richtlijnen milieu-effectrapport Verbetering spoorlijn Utrecht-Arnhem (HST-Oost/Rail 21).	
Adviesaanvraag richtlijnen milieu-effectrapport A12 Utrecht-Veenendaal.	

Geachte commissie,

Overeenkomstig de Wet Milieubeheer zal een milieu-effectrapport worden opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over de verbetering van de spoorlijn Utrecht-Arnhem, de zogenoemde 'Hoge snelheidstrein Oost' (afgekort HST-Oost).  
Parallel en gelijktijdig aan de HST-Oost zal een aparte startnotitie voor de autosnelweg A12 Utrecht-Veenendaal in procedure worden gebracht. Voor deze aanpak is gekozen, omdat beide infrastructurele projecten samenhangen.

Initiatiefnemers van de 'HST-Oost' zijn Rijkswaterstaat directie Utrecht en directie Oost-Nederland. Initiatiefnemer van de A12 Utrecht-Veenendaal is Rijkswaterstaat directie Utrecht. In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapporten zal het bevoegd gezag richtlijnen inzake de inhoud ervan geven.

De startnotities worden van 7 februari 1997 tot en met 13 maart 1997 ter inzage gelegd. De openbare kennisgeving van het voornemen heeft plaats gevonden in de Staatscourant van 7 februari 1997.

Postadres postbus 20901, 2500 LX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070-3516171  
Telefax 070-3517051

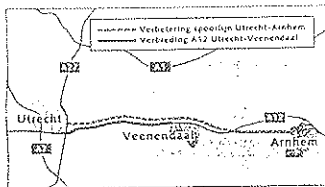
Bereikbaar met tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station h en cs) en buslijn 22 (station cs)



## BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 27 d.d. 7 februari 1997

# Inspraak Startnotitie verbetering spoorlijn Utrecht-Arnhem en Startnotitie A12 Utrecht-Veenendaal



### Aankondiging

Met het uitbrengen van de startnotitie 'Verbetering spoorlijn Utrecht-Arnhem' maakt de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, bekend dat er een studie wordt gestart naar het en noodzaak en de mogelijkheden van verbetering van de spoorverbinding tussen Utrecht en Arnhem voor de hogesnelheidsverbinding (HST-Oost) en voor het binnenlands treinverkeer (Rail 21). Met het uitbrengen van de startnotitie 'A12 Utrecht-Veenendaal' maken de bovengenoemde ministers bekend een studie te starten naar de mogelijkheden van verbreding van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal.

De startnotities doorlopen een procedure overeenkomstig de Tracéwet en de Wet Milieubeheer. Van 7 februari tot 14 maart 1997 liggen de startnotities 'Verbetering spoorlijn Utrecht-Arnhem' en de startnotitie 'A12 Utrecht-Veenendaal' ter visie. In deze periode kunt u op beide documenten inspreken.

Op 7 februari gaan twee studies formeel van start: de studie naar de verbetering van de spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem voor de hogesnelheidsverbinding-Oost (HST-Oost) en Rail 21 en de studie naar een eventuele verbreding van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal. Dit gebeurt met de publicatie van de startnotities van deze projecten. De startnotities beschrijven wat wordt bestudeerd om later een verantwoord besluit over de projecten te kunnen nemen. U kunt reageren op de startnotities. Zo kunt u aangeven of naar uw idee de juiste alternatieven en aspecten worden bestudeerd. In deze aankondiging leest u hoe u kennis kunt nemen van de startnotities en tot wanneer u kunt inspreken.

### Doel van de studies

Het onderwerp van de studie HST-Oost/Rail 21, verbetering spoorlijn Utrecht-Arnhem is een snelle treinverbinding als onderdeel van de hogesnelheidsverbinding tussen Schiphol/Amsterdam en Keulen/Frankfurt. Er wordt onder andere bestudeerd met welke snelheid de trein moet gaan rijden, welke aanpassingen van het spoor nodig zijn en hoe dit spoor moet worden ingepast in de omgeving. Het uitgangspunt is dat de hogesnelheidslijn medegebruiker wordt van de bestaande spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem (en dus geen eigen lijn krijgt zoals de HSL-Zuid). In het plan Rail 21 ligt het accent op de verbetering van de spoorverbinding tussen Utrecht en Arnhem voor het binnenlandse treinverkeer.

In de studie van de A12 staat de vraag centraal of de capaciteit van het weggedeelte tussen Utrecht en Veenendaal moet worden vermindert, zo ja, op welke wijze dat het beste kan gebeuren. Aanleiding voor het onderzoek is het toenemende autoverkeer waardoor steeds meer files ontstaan. Dit is ongunstig voor de verdere ontwikkeling van economische centra die langs de A12 liggen. Dierafde files leiden ertoe dat steeds meer weggebruikers uitwijken naar de lokale wegen, waardoor daar de geluidhinder en verkeersveiligheid toenemen. Bovendien veroorzaakt de A12 zelf steeds meer geluidhinder en overlast in de woonkernen die dichtbij de A12 liggen of door de weg worden doorneden.

Formeel gaat het om twee afzonderlijke studies. Maar omdat ze zich afspelen in hetzelfde gebied, lopen de studies inhoudelijk en procedureel zo veel mogelijk parallel.

De afgelopen twee jaar is er een verkennende studie uitgevoerd naar de HST-Oost en de A12 door provincies en gemeenten in het gebied. Deze studie is op 30 september 1996 afgerond met de publicatie van de Verkenningnotitie.

### Waar kunt u de startnotities inzien?

Van 7 februari tot 14 maart 1997 kunt u beide startnotities gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Arnerongen, Bunnik, Doorn, Driebergen-Ripenburg, Leersum, Maarssen, Renswoude, Veenendaal, Woudenberg en Zeist;
- de Mensberchschool in Maarssen, de Buurthucht in Overberg, het informatiecentrum en het Wijkbureau Oost van de gemeente Utrecht;
- de (hoofd)vestigingen van de bibliotheken in Amerongen, Bunnik, Doorn, Driebergen-Ripenburg, Leersum, Maarssen, Renswoude, Utrecht, Veenendaal, Woudenberg en Zeist;
- het provinciehuis van Utrecht;
- de kantoren van Rijkswaterstaat, directie Utrecht in Nieuwegein en directie Oost-Nederland in Arnhem;
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in Den Haag.

De startnotitie voor het spoor ligt bovendien ter inzage op de onderstaande locaties:

- het gemeentehuis van Renkum (te Oosterbeek);
- het Gemeentelijk Informatiecentrum en het Stadskantoor Eusebiusbuurten in Arnhem, het Gemeentelijk projectbureau HSL en het Gemeentelijk Info-centrum in Ede;
- de (hoofd)vestiging van de bibliotheken in Arnhem, Bennekom, Doorwerth, Ede (ook bibliotheek), Oosterbeek, Renkum en Woffheze;
- het provinciehuis van Gelderland.

Beide startnotities zijn na 14 maart nog voor inzage beschikbaar op de kantoren van Rijkswaterstaat, directie Utrecht en directie Oost-Nederland.

### Informatiebijeenkomsten

Om u verder te informeren over de startnotities, zijn er informatiebijeenkomsten waar u vragen kunt stellen aan vertegenwoordigers van de projectorganisatie. De markt is open van 17.30 tot 22.00 uur. U bent welkom op het tijdstip dat u het beste uitkomt.

Gecombineerde bijeenkomsten voor HST-Oost/Rail 21 en A12 vinden plaats op de onderstaande locaties. Naast de markt zijn er elke avond twee identieke centrale presentaties waar deskundigen een nadere toelichting geven op de projecten. De presentaties vinden plaats van 18.30 - 19.15 uur en van 20.30 tot 21.15 uur.

18 februari Driebergen-Ripenburg/Zeist  
Vrije Hogeschool, Ions-zaal  
Hoofdstraat 20  
3972 LA Driebergen

20 februari Doorn/Maarssen  
Dorpshuis 'De Twee Markers'  
Trompslein 5  
3951 CR Maarssen

3 maart Renswoude/Veenendaal/Woudenberg  
Theater 'De Lampgeit'  
Kerkewijk 10  
3901 EG Veenendaal

4 maart Amerongen/Leersum  
Dorpshuis 'Het Hof'  
Hollaan 29  
3956 ED Leersum

5 maart Bunnik/Utrecht  
Het Trefcentrum  
Burgemeester Van de Weijerstraat 78  
3981 EK Bunnik

Daarnaast zijn er drie informatiebijeenkomsten over de verbetering van de spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem. De markt is open van 17.30 - 22.00 uur. De centrale presentatie begint om 20.00 uur en duurt tot 22.00 uur. Deze bijeenkomsten vinden plaats op:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat  
Directie Utrecht  
Directie Oost-Nederland



13 februari Renkum  
Sportzaal 'De Brug', psychiatisch ziekenhuis  
Wolffheze 2  
6874 BL Wolffheze

19 februari Ede  
Congrescentrum 'De Reehorst', studio 2  
Bennekomsweg 24  
6717 LM Ede

6 maart Arnhem  
Hotel Haarhuis  
Stationsplein 1  
6811 KG Arnhem

(Op deze avond wordt ook informatie gegeven over andere voor Arnhem relevante spoorprojecten).

### Inspreken

De minister van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nodigen u uit te reageren op de startnotities. Zij willen weten of naar uw mening de juiste alternatieven en effecten worden bestudeerd. In dit stadium van de inspraakprocedure gaat het dus nog niet om de vraag hoe spoor en weg eventueel moeten worden aangepast. Die kwestie komt pas aan de orde wanneer de studies zijn afgerond en de Trajectnota/MER is opgesteld. Nu kunt u aangeven over welke alternatieven en effecten informatie beschikbaar moet komen om later een verantwoord besluit te kunnen nemen.

Uw schriftelijke reactie dient u vóór 14 maart 1997 te sturen naar:  
Inspraakpunt HST-Oost/A12  
Kneuterdijk 6  
2514 EN Den Haag

Wilt u op beide startnotities reageren, dan hoeft u slechts één reactie in te sturen. Uw persoonlijke gegevens zullen op verzoek vertrouwelijk worden behandeld.

### Wat gebeurt er met uw reactie?

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktijd worden de door het Inspraakpunt HST-Oost/A12 ontvangen reacties gebundeld en ter inzage gelegd op de locaties waar ook de startnotities ter visie liggen.

Daarnaast stuurt het Inspraakpunt de inspraakbundels onder andere naam de eerder genoemde ministeries, naar de betrokken provincies en gemeenten en naar de Commissie voor de Milieu-effectrapportage. Deze commissie adviseert de ministeries over de Richtlijnen voor de inhoud van het Milieu-effectrapport (MER) voor beide projecten. Mede op basis van dit advies en de inspraakreacties, stellen de ministeries vervolgens de Richtlijnen vast. Deze Richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van de Trajectnota/MER voor verbetering spoorlijn Utrecht-Arnhem en de Trajectnota/MER A12 Utrecht-Veenendaal. Ook op deze Trajectnota's - die naar verwachting begin 1999 gereed zullen zijn - kunt u te zijner tijd inspreken.

### Meer informatie

Van beide startnotities zijn samenvattende folders gemaakt. Deze zijn gratis verkrijgbaar op de plaatsen waar de startnotities ter visie liggen en op de informatiebijeenkomsten. Folders en startnotities kunnen ook worden aangevraagd via de onderstaande telefoonnummers.

Voor meer informatie over de startnotitie 'Verbetering spoorlijn Utrecht-Arnhem' kunt u contact opnemen met:

Rijkswaterstaat, directie Utrecht, telefoon: (030) 607 94 61,  
Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland, telefoon:  
(026) 368 87 99;  
NS Railinformatie, telefoon: (030) 235 77 70

Voor informatie over de startnotitie 'A12 Utrecht-Veenendaal' kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat, directie Utrecht, telefoon: (030) 607 94 79

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u bellen met het inspraakpunt HST-Oost/A12, telefoon: (070) 361 87 54

NS Railinformatie



417

## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat, Directie Utrecht

**Bevoegd gezag:** Ministers van Verkeer & Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening & Milieubeheer

**Besluit:** Tracébesluit

**Categorie Besluit m.e.r.:** C 1.1

**Activiteit:** Verbetering (eventuele verbreding) A12 tussen Utrecht en Veenendaal

#### **Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 7 februari 1997

richtlijnenadvies uitgebracht op: 1 mei 1997

**Bijzonderheden:** Gelet op de complexiteit van het te nemen besluit, dringt de Commissie aan op het hanteren van een duidelijke systematiek, waarvoor zij een suggestie doet: selecteren en rangschikken van alternatieven op grond van criteria afgeleid uit bestaand beleid en regelgeving (onder andere verkeer & vervoer, leefmilieu en ecologie), de gestelde doelen (incl. milieudoelen), de huidige stand van de techniek en de bestaande toestand van het milieu. Bij de selectie van alternatieven zal in ieder geval aandacht besteed moeten worden aan:

- de filekans, de substitutiedoelstelling en de verkeersoverlast op het onderliggend wegennet;
- geluidhinder, voortbestaan van buurtschappen en effect op cultureel erfgoed;
- effect op grondwaterstroming, ecologische hoofdstructuur, waardevolle landschapsstructuren en waardevolle geomorfologische elementen.

Verder zijn aandachtspunten:

- effecten van het voornemen afzetten tegen een strategische langetermijnvisie voor het verkeers- en vervoer beleid en de rol van de A12 bij het verplaatsen van mensen en goederen van west naar oost en v.v.;
- afstemming van het voornemen met te verwachten ontwikkelingen voor onder andere overige delen van de A12, aanleg van de A30 en de spoorverdubbeling in het kader van Rail 21/HST-Oost;
- effecten op natuurgebieden (Utrechtse Heuvelrug/Kromme Rijngebied) door beïnvloeding van grondwaterstromen;
- invloed van de maatregelen in het kader van Rail21/HST-Oost op prognoses voor de A12 en de samenhang tussen de doelen voor de snelweg en de spoorlijn;
- alternatieven niet alleen richten op het voorkómen van negatieve effecten, maar ook op het verminderen van bestaande problemen;
- stellen van concrete doelen voor het voornemen ten aanzien van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet;
- het uitvoeren van een belevingsonderzoek, waarbij omwonenden betrokken worden, voor het in beeld brengen van leefmilieueffecten;
- ten behoeve van de ontwikkeling en trechtering van lokale alternatieven in ieder geval een globale beoordeling uitvoeren van alle alternatieven die tot nu toe in de besluitvorming een rol hebben gespeeld, dat wil zeggen inclusief de in de verkenningsnotitie genoemde alternatieven;

- het gelijkwaardig in beschouwing nemen van tunnels en omleidingen, indien problemen niet op een andere wijze voldoende opgelost kunnen worden;
- bij de uitwerking van het mma enerzijds voorkomen dat evidente mma's over het hoofd worden gezien, maar anderzijds de werklust beperken. De Commissie doet een suggestie voor een werkwijze, startend met een globale uitwerking van alle hoofdalternatieven per deeltraject, waarna keuze van een mma op grond van nationale milieudoelstellingen. Na gedetailleerde uitwerking van dit mma bezien in hoeverre belangrijke lokale knelpunten bij dit alternatief optreden die niet gemitigeerd kunnen worden. Indien nodig vervolgens een tweede mma uitwerken gericht op het oplossen van deze lokale knelpunten. In alle gevallen is afstemming met de alternatieven (incl. mma) voor de spoorlijn belangrijk en moet bezien worden tot welk alternatief een 'afgestemd' mma voor A12 en spoorlijn gezamenlijk zou leiden.

**Samenstelling van de werkgroep:**

prof.dr.ir. J.F. Agema  
drs. G.J. Baaijens  
ir. H. Goossens  
drs. R.J. Jonker  
ir. W.H.A.M. Keijsers  
ir. J. Termorshuizen  
drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

**Secretaris van de werkgroep:** drs. R.A.A. Verheem

50  
02/03

## Bijlage 4

### Lijst van Inspraakreacties en adviezen A12 Utrecht-Veenendaal

1. A. van Meenen
2. K.H. Bakker
3. ir T. Grijpma
4. Woningbeheer Renkum
5. A.A. Dibbits
6. G. Koebrugge
7. H.J. Hoek
8. B.J.R. Polak
9. ir H.J.F.M. van den Dungen
10. H.W. Laman
11. G.J. Calis
12. H.J. Boukema
13. GroenLinks Doorn  
GroenLinks Provincie Utrecht
14. W.A.K. Maas
15. NV Nederlandse Gasunie
16. Openbaar Lichaam Muskus-  
rattenbestrijding Utrecht
17. Bewonersvereniging Horstlaan
18. Woningcorporatie Woonstede
19. C.J.W. Paerels
20. drs K. Geveke
21. B. van der Vos
22. L. Molenbroek
23. H. Rommers
24. Auto Jawes Ede v.o.f.
25. W.M. van Dijk
26. Fam. J.H. Brokelman
27. G.V.F.D. Kemperman
28. mw A.C. de Koning-de Ruijter
29. C.Ph. Wehrmeijer
30. Brandweer Gemeente Utrecht
31. P. van Dijk
32. A. Reuvecamp
33. M.I. van der Hooff
34. A. van Doorn
35. P.J. de Bruijn
36. Actie Bewoners Maarsbergen 15  
eensluitende reacties, waarvan  
1 anoniem
37. A. en V. ten Klooster
38. mw I. Okhuijsen
39. Buurtvereniging Klaphek
40. F.J.M. Goldberg
41. P.S. van der Werff
42. Stichting Milieuwerkgroepen  
Ede
43. R.M. Ulmann
44. P.E. Palstring
45. Actie Bewoners Maarn I
46. H.S. van Laaren
47. J.G. van Laaren
48. S. Begeman
49. ir H.A. van der Meulen
50. P.P. Standaart
51. A. Dekker
52. Actie Bewoners Over-  
berg/Renswoude
53. ir H.J. Roelofsen
54. J.M. van der Spek
55. mw L. Bisterbosch
56. mr J.L. Versteegh
57. Sibbel Service
58. E.C.M. van Beek
59. W.A.V. van Halm
60. A.G. Arreman en E. Bosscher
61. C.R. van Jaarsveld
62. C.H. de Winkel
63. mw J. van Holthe
64. J.P. ter Maaten
65. B. Dros
66. W.J. van den Brink
67. Stichting Milieuzorg Zeist en  
Omstreken
68. P. Verhave
69. A.R.C. Wehmeijer
70. C.W. van Hardeveld
71. Van Ede Makelaars BV
72. Belangengroep Bewoners
73. Dr. Brevestraat/Groeneweg
74. G.J. de Bont en  
mw A.L.A.G.M. de Bont-  
Zilverland
75. Actie Bewoners Maarn II
76. mr U.J. Jinkes de Jong
77. J.F.C. de Jong
78. D. Balkema
79. Milieuzorg Doorn
80. Fietsersbond ENFB  
Werkgroep Regio & Provincie.  
Utrecht
81. Provincie Gelderland
82. Gemeente Renswoude
83. J.Ch.M. Jorna
84. Waterschap Vallei & Eem
85. ir P. Keulemans
86. prof. dr R. Steendijk en mw  
C.H.C. Steendijk-Gunning
87. M. Wittenberg
88. ir M. van Lidt de Jeude
89. T. Gorter
90. J.F. van Bezooijen
91. H.C. van Harten
92. mw C. Breedveld-Jol
93. Fam. G. van Ee
94. mr C.B.J. Oomen
95. K. Roomen en mw M. Roomen-  
Bosman
96. Fam. A. Boer, Fam. G.H. Koning  
en H.W.A. Hanenbergh
97. mr C. van der Lingen  
"De Lingenstee"

98. F.H. Fiechter en  
mw A. Fiechter-Bosman
99. dr F.C. de Waal
100. Vereniging Wildbeheereenheid  
"Zuid-Veluwe (West)"
101. drs B.Th.W. van Notten
102. P.G.W.M. Genevace
103. M. van der Hart, mw D. Deute-  
kom, T. Deutekom en mw M.  
Hooijman
104. Brandweer Gemeente Leersum
105. Brandweer Gemeente Wouden-  
berg M.S. van Laaren
106. C.A. van de Water
107. J.F.A. Storm van 's Gravesande
108. P.G. Houdijk en mw E.M.L.  
Houdijk-Cornelissens
109. Actie Bewoners Maarnse  
Grindweg
110. J. Roza RA
111. J. van der Veen
112. A.J.C. Beijlsmit
113. Brandweer gemeente Maarn-  
Maarsbergen
114. Vrijwillige Brandweer Rens-  
woude
115. IVN Vereniging voor Natuur- en  
Milieueducatie, Afdeling Ede
116. J.R. ten Cate
117. dr W. Bruijnesteijn
118. J.F.A.M. Drissen
119. J.E.G.D.A. den Hartog
120. GroenLinks, Statenfractie  
Gelderland
121. R.K.G. Fonteijn
122. Gemeente Amerongen
123. M.M. van Berckel
124. NV Waterleidingbedrijf Midden-  
Nederland
125. Ministerie van LNV, Staatsbos-  
beheer Regio Holland/Utrecht
126. ir C.L. Wisse
127. Fam. J. Reiziger
128. F.J. Somsen
129. Fam. R.E.M. van Vuurde
130. Gemeente Veenendaal
131. mw drs I. Schoutsen
132. A.H.M. van Oostrom
133. H. Hupkes en mw H.  
Hupkes-Schoffemeer
134. mw A. van den Dool
135. H.J. van Eck
136. E. Nelissen OSB
137. N. Heuff
138. DGW&T Vastgoedbeheer en  
Ingenieursdiensten, Directie  
Gelderland
139. J. van Swighem
140. M.A.Th Idema
141. Fam. C. Verdonk, Fam. Van  
Heertum, Fam. Van Pelt en Fam.  
De Winkel
142. mr J.F.B. van Hasselt en  
mw M.Y. van Hasselt-de Beau-  
fort
143. A.F. Wischmann
144. D66, Gemeenteraadsfracties  
Ede en Renkum
145. Gemeente Leersum
146. mw C.J.H. Petter-Godin de  
Beaufort Landgoed Maars-  
bergen
147. G. van Wolfswinkel
148. SBI Conferentiecentrum  
Zonheuvel
149. H. Gaykema
150. I.F.M. Kwint en W.A. de Zeeuw
151. J. van den Brink
152. J. Groen
153. Van der Heide Assurantie  
Makelaars BV (inzake C.N.  
Hardeman)
154. Fam. P.L. van Leening
155. R. Steenstra
156. W.J. van den Hoek en  
mw C.W. van den Hoek-  
Veldjesgraaf
157. P. Bos en mw F. Dortmond
158. Fam. A.T. Hartong
159. KNNV, Afdeling Zeist, Heuvelrug  
en Kromme Rijngebied
160. Belangenvereniging Bunnik-  
Buiten
161. Fam. C. van Dijk
162. Fam. P.A. Mootbroek
163. Bungalowpark De Valkenburgs-  
kamp
164. prof. dr ir P. Bultjes en  
mw A.C.P. Bultjes
165. G.W.C. de Bruin
166. A. Klok
167. J.L.M. van Dijk
168. Rentmeesterskantoor Roekx
169. N.H. Breur
170. Hoogheemraadschap De  
Stichtse Rijnlanden
171. J. Snellink
172. Gemeente Arnhem
173. BV Landgoed Huis te Maarn
174. H.A. van Randwijk
175. Ver. Bewonersbelangen Maarn-  
Maarsbergen
176. Actie Eigenaren Landgoed De  
Bremstee
177. Kwekerij Abbing BV

178. D. van der Laag
179. Vrijwillige Brandweer Amerongen
180. W. van Emmerik
181. C.L.J. van Aïst en L. van Beurden
182. S.M. Brandligt
183. Van Dasselaar-Maarn
184. Schimmel en Meerbeek v.o.f.
185. Vereniging Milieudedefensie, Afdeling Utrecht
186. Th. van den Brandhof
187. Initiatiefgroep Bereikbaarheid Amsterdamse Regio per Trein
188. Ver. Reizigers Station Driebergen-Zeist
189. H.W.C. Clausen en mw C. Clausen-Vink
190. KNNV, Vereniging voor Veldbiologie
191. Stichtse Milieufederatie
192. P. Enter
193. mw B.P. Uit den Bogaard
194. J.M. van Ravenhorst
195. G. van den Zandschulp
196. P. Greeven
197. Gemeente Ede
198. Ver. van Recreatie-Ondernemers Nederland
199. Fam. R.N. van Soest
200. Gemeente Renkum
201. mr G.G.F.Th. van Eijl
202. J.H.R.M. Peters
203. drs M.F. Warnaar
204. mw G.C. van Egdom
205. mw E. van Egdom-Jansen
206. E. van der Woude
207. mw J.S.J. van Oord-van de Peppel
208. Vakantie- en Bangalowpark De Maarnse Berg
209. ing. J. van Engelen
210. drs J.R.W.M. Dahmen
211. Vrijwillige Brandweer Driebergen-Rijsenburg
212. CDA, gemeenteraadsfractie Ede
213. ing. P.A. van Wijck
214. Ondernemers Maarn-Zuid p/a Bureau Verburg BV
215. L. Abbing
216. P.A.J. van den Berg
217. J. van Engelen
218. Vereniging Leefbaar Doorn
219. T. Vonk
220. DGW&T Vastgoedbeheer en Ingenieursdiensten Afdeling West-Nederland
221. Informatiecomité Verkeeroverlast Arnhemsebovenweg
222. W. van Heerdt
223. drs R. Smit
224. E. Schuler
225. Vereniging Behoud Kenhem/Doesburg
226. H. Floor
227. D.J. Abbing
228. RPF, Kiesvereniging Ede
229. RPF/GPV, gemeenteraadsfractie Ede
230. D66, afdelingsbesturen
231. mw W.M. Bruins-Jorna
232. mw J. Matthijssen-Simons
233. mw C.P.E. van den Tempei
234. dr P. Uillersma en mw M.A.C. Uillersma-Brecheisen
235. Platform Groene Ruimte Driebergen
236. A. Rook
237. Ver. Reizigers Openbaar Vervoer
238. mw J.J. van den Engel-Schalkwijk
239. Dorpsraad Bennekom
240. Gelders Particulier Grondbezit
241. mr A.B. van den Engel
242. mw M.M. Suuring-de Ruiter
243. Driebergse Mixed Hockey Club Shinty
244. P.J. de Lange
245. Milieustichting Schoon Schip
246. Vereniging Austerlitz Belang
247. ir J.J. van IJzeren
248. G.E. Haringsma en F. Koudijs
249. J.F. Firet
250. prof. dr ir C.L. Temminck Groll en mw W.F.P. Temminck Groll-Appels
251. A.Ph. de Rooder en mw D.A.C. de Rooder-Verkerke
252. Belangenvereniging Levendaal e.o.
253. Bewoners Koningsweg/Koningslaan
254. H.A. Muller
255. H. te Nuyl en mw P. te Nuyl- van den Baan
256. ing. G. Prins
257. W.J. Hamersma
258. Fam. C. Copal
259. A.E. Schipper en H.R. Bergschneider
260. J. Prins
261. L.H. Bosman en mw M.J.A. Bosman-Kloes
262. NSW-Landgoed Het Kombos

263. Comité De Haar/Amerongen  
HSL-Oost/A12 Oost
264. J.C. van Diejen
265. N.K. van den Akker
266. mw M. Hartman
267. Th.M. Coffeng en  
mw A.N.M. Coffeng-van de  
Griendt
268. E.C.H. Heerma van Voss
269. dr N.J.A.M. van Eijndhoven
270. Ver. voor Zoogdierkunde en  
Zoogdierbescherming
271. E. Raams
272. drs ir L. Gerritse
273. Belangenvereniging  
De Oranjebuurt e.o.
274. Gemeente Bunnik
275. Gemeente  
Driebergen-Rijsenburg
276. mw drs A.D. de Stigter-Huising
277. W. de Greef sr en  
mw E. de Greef-van der Lee
278. Fam. M.P.C. van Eijk
279. W. de Greef jr en  
mw G. de Greef-van Bennekom
280. E.A. Wilcstnszky
281. NV KEMA
282. Gemeente Zevenaar
283. Werkgeversvereniging  
Midden-Nederland
284. Wijkvereniging Kromme Rijn
285. GLTO ZuidMiddenOost
286. Platform HST-Oost/A12-Oost
287. Midnet Regio Zuid
288. Transport en Logistiek Neder-  
land Regio Noord-West
289. Vereniging Actie Amelisweerd/  
Vrienden van Amelisweerd
290. Regionale Brandweer Utrecht
291. Tuincentrum De Bremstee
292. A. Déking Dura
293. F.C.J. Koker
294. E.G. Sartorius
295. ir C.L.P.M. Pompe
296. Stichting Combiplan Peppelen-  
steeg
297. Th. Mentjox
298. IVN, Afdeling Veenendaal
299. Vereniging Das & Boom
300. Ministerie van OC&W Rijks-  
dienst voor de Monumentenzorg
301. Fietsersbond ENFB Werkgroep  
Bunnik
302. J. de Groot
303. GroenLinks, Afdeling Leersum
304. Fam. F.A.J. Bruijnincx
305. A.H. Vecht en H.G. van de  
Vecht
306. A.M. Feldmann en  
mw M.H. Feldmann-Bakels
307. E. van Holthe  
R.C. Morsch
308. J. van Laar
309. dr W. Sybesma
310. ir J.V. Henselmans
311. W.J.J.C. Wilson
312. drs Th.P.M. Braakman
313. Mts. J.M. van der Grift
314. L.M. Heezemans
315. J.Th. Faber en mw E. Faber-  
Kroon
316. J.G. Verbeek
317. A.C. Doornenbal
318. G.H. en R.E. de Lussanet
319. ir M.C. van den Berg
320. ir B.W. Wijffels
321. Stichting De Reehorst
322. Vereniging van Eigenaren Wild-  
forster
323. E. Schreuder
324. ing. H. Venema
325. Provincie Utrecht
326. Bestuurlijke Begeleidingsgroep  
HSL-Oost/A12
327. Milieugroep Bunnik
328. W. van Tellingen
329. Coolsma-instituut, Groep 7
330. Gemeente Maarn
331. Gemeente Zeist
332. Gemeente Utrecht
333. NV NUON VNB
334. ing. J. ten Bruggencate
335. Werkgroep Sandwijck
336. Stedelijk Knooppunt Arnhem-  
Nijmegen
337. mw M. Woortman
338. Jos Mulder BV
339. Exploitatiemaatschappij  
MUBUTEX BV
340. Kamer van Koophandel en  
Fabrieken voor Centraal Gelder-  
land
341. Ministerie van LNV, Dienst Lan-  
delijk Gebied Landinrichtings-  
commissie Groenraven-Oost
342. J.E. van Kamp en A.M.A.G.  
Kuin
343. NS Reizigers Productmanage-  
ment S&R/Planologie
344. ir W.F. Edelman
345. Stichting Driebergen-Rijsenburg  
Vroeger en Nu
346. Vereniging Vogelwacht Utrecht

- 347. Vereniging Tussen Heuvelrug en Wetering
- 348. Amsterdam Airport Schiphol
- 349. J. Mulder
- 350. Gemeente Belangen Ede
- 351. D66, gemeenteraadsfractie Veenendaal
- 352. S. Spaargaren
- 353. S.J. de Boer en M. Peterse
- 354. T.A. Jansen
- 355. A. de Boer
- 356. mw J. van den Berg en A. Schenkel
- 357. Gemeente Doorn
- 358. Stichting Het Geldersch Landschap
- 359. Ver. Maarn Maarsbergen Natuurlijk
- 360. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en Omstreken
- 361. J. Huijser
- 362. J.F. Hendriksen
- 363. dr P.A. van der Poi
- 364. G. van Ginkel
- 365. Quintessens Procesmanagement BV (inzake Nat. Sport Centrum Papendal)
- 366. GPV Ede e.o.
- 367. Recreatieschap Utrechtse Heuvelrug, Vallei- en Kromme Rijngebied
- 368. Burgemeester en wethouders van Duiven
- 369. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noordwest
- 370. Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij, Directie Oost
- 371. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek
- 372. Inspectie van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Gelderland