

**Advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport/
Trajectstudie A12,
Veenendaal – Ede/Wageningen**

25 april 1996



commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
IO 214131

uw brief
d.d. 27 februari 1996

ons kenmerk
U267-96/vB/nm/760-26

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het milieu-
effectrapport Trajectstudie A12 Veenen-
daal – Ede/Wageningen

doorkiesnr.
(030) 234 76 51

Utrecht,
25 april 1996

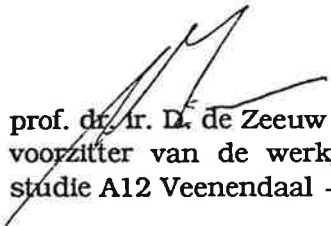
Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Trajectstudie A12 Veenendaal-Ede/Wageningen.

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

Op dit moment is het voor de Commissie niet duidelijk of de congestieproblemen op dit gedeelte van de A12 worden veroorzaakt door het korte of lange afstandsverkeer. Beide mogelijkheden leiden tot andere oplossingen, namelijk aanpassingen van het onderliggende wegennet of aanpassingen van het Rijkswegennet. Besluiten hierover moeten op verschillende niveaus worden genomen. De Commissie wil derhalve het belang benadrukken van het vroegtijdig inschakelen van de gemeenten Ede en Veenendaal om een oplossing van de problemen te kunnen garanderen.

In het advies heeft de Commissie bij de beschrijving van het nulalternatief gevraagd twee scenario's uit te werken waarin beide verkeerskundige oplossingsrichtingen worden uitgewerkt. De Commissie wil benadrukken dat met de huidige m.e.r. alleen besloten kan worden over aanpassingen op het Rijkswegennet.

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.


prof. dr. ir. D. de Zeeuw
voorzitter van de werkgroep m.e.r. Traject-
studie A12 Veenendaal – Ede/Wageningen

c.c.: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport/
Trajectstudie A12,
Veenendaal - Ede/Wageningen**

**Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport/
Trajectstudie A12, Veenendaal - Ede/Wageningen,**

**uitgebracht aan de minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) en
de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer door de Com-
missie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,**

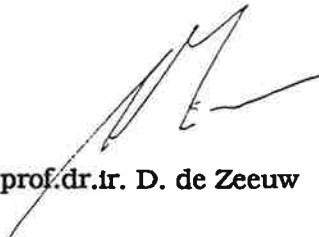
de werkgroep m.e.r. Trajectstudie A12, Veenendaal - Ede/Wageningen

de secretaris

N.v. Buren

dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter



prof. dr. ir. D. de Zeeuw

Utrecht, 25 april 1996

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	2
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	2
2.1 Probleemstelling en doel	2
2.2 Besluitvorming	3
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	4
3.1 Algemeen	4
3.2 Alternatieven	5
3.2.1 Nulalternatief	5
3.2.3 Varianten	5
4.2 Landschap	7
4.3 Bodem en water	8
4.4 Levende natuur	9
4.5 Geluid en trillingen	9
4.6 Lucht	11
4.7 Externe veiligheid	11
4.8 Woon- en leefmilieu	11
5. Vergelijking van alternatieven	12
6. Leemten in kennis	13
7. Evaluatieprogramma	13
8. Vorm en presentatie	13
9. Samenvatting van het MER	14

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 27 februari 1996, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 39 d.d. 23 februari 1996
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De belangrijkste onderdelen die het milieu-effectrapport (MER) voor dit voorname moet bevatten zijn naar het oordeel van de Commissie voor de m.e.r.:

Uit de startnotitie wordt niet helder wat het nut en de noodzaak van dit initiatief is. Op dit moment is het voor de Commissie niet duidelijk hoe het initiatief is afgeleid uit de probleemstelling beschreven in de startnotitie. De verkeerskundige relaties die ter onderbouwing liggen aan de verbreding van de A12 zijn nog onduidelijk. Derhalve adviseert zij duidelijk via een heldere probleemstelling aan te geven welke alternatieven moeten worden uitgewerkt om het doel te kunnen bereiken. Daarbij dient te worden ingegaan op:

- het feit dat vooruitlopend op de gehele trajectstudie A12 Utrecht-Arnhem, dit gedeelte van de A12 als eerste de m.e.r.-procedure doorloopt;
- twee verkeerskundige oplossingsrichtingen; Een oplossing die uitgaat van aanpassingen aan het onderliggende wegennet, waarbij getracht wordt problemen veroorzaakt door het korte afstandsverkeer op te lossen. En een oplossing die uitgaat van aanpassingen aan het Rijkswegennet, waarbij getracht wordt problemen veroorzaakt door het lange afstandsverkeer op te lossen. Beide oplossingsrichtingen dienen als scenario's bij het nulalternatief te worden meegenomen.

Een adequate verkeerskundige onderbouwing in relatie tot de hele A12 Utrecht – Arnhem en in relatie tot het onderliggende wegennet in de Gelderse Vallei dient hierbij een belangrijke rol te spelen.

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat, Directie Oost-Nederland is voornemens een trajectstudie te starten naar de noodzaak en consequenties van een capaciteitsverruiming van de A12 tussen de aansluitingen Veenendaal en Ede/Wageningen. De studieresultaten worden weergegeven in een trajectnota. De trajectstudie is gekoppeld aan de procedure voor een milieu-effectrapportage (m.e.r.)¹]. De minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) zijn de bevoegde instanties voor een besluit ingevolge de Tracéwet, de eerste tevens als coördinerend bevoegd gezag.

Per brief van 27 februari 1996 stelde de minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid om advies uit te brengen over richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER)²]. De m.e.r.-procedure ging van start met de bekendmaking van de startnotitie in de Staatscourant nr. 39 van 23 februari 1996³].

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage⁴]. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van dit advies is om de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) aan te geven. Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen⁵].

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

2.1 Probleemstelling en doel

Het MER dient in een probleemstelling te beschrijven voor welke knelpunten het voornemen een oplossing tracht te vinden. Onderbouwd dient te worden waarom dit deel van de A12 tussen Utrecht en Arnhem als apart project, vooruitlopend op de rest van het tracé, wordt aangepakt. Daarbij moet worden aangegeven in hoeverre de problematiek op de stukken van deze verbinding verschilt, zowel nu als in de toekomst.

De startnotitie geeft aan dat de discrepantie tussen de autonome ontwikkeling tot 2010 en de gewenste situatie voor dat jaar de probleemstelling van dit project vormt. De verkeersintensiteiten op de A12 tussen Veenendaal en Ede/Wageningen zullen, onder meer door de aanleg van de A30, sterk toenemen. Hierdoor kan de doorstroming van het achterlandverkeer op dit weggedeelte niet

1 Zie het Besluit milieu-effectrapportage, bijlage C, artikel 1.1.

2 Zie bijlage 1.

3 Zie bijlage 2.

4 Zie bijlage 3 voor samenstelling en nadere projectgegevens.

5 Zie bijlage 4.

Aangegeven moet worden, of er in de omgeving van het plangebied gebieden liggen, die een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, gebieden onder de Boswet, enz.) en wat de consequenties zijn voor de ontwikkeling van alternatieven.

Tevens moet aangegeven worden welke criteria voor afweging van alternatieven⁹⁾ (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid kunnen worden ontleend.

Het MER wordt opgesteld voor het tracébesluit dat door de ministers van V&W en VROM wordt genomen. Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

Tot slot moeten de besluiten die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren zijn aangegeven.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit moet worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake is. Het verdient aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden :

- in de realisatiefase (inrichting/aanleg);
- in de gebruiksfase (gebruik en beheer).

Uit probleemstelling en doel, waarvan de verkeerskundige beschouwingen een onmisbaar onderdeel uitmaken, zullen alternatieven afgeleid worden, evenals de selectie van het eventuele voorkeursalternatief. Bij de laatste gaat in het MER vooral de aandacht uit naar de milieu-argumenten.

Bij elke alternatief moet worden aangegeven, welke mitigerende (en evt. compenserende) maatregelen ertoe behoren, dan wel waarom zulke maatregelen onder die omstandigheden niet zinvol zijn.

Compenserende maatregelen dienen pas te worden ingezet voor zover de schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of gemitigeerd. Het MER dient verder aan te geven, of op grond van het Structuurschema Groene Ruimte compensatiemaatregelen verplicht zijn.

9 Zie hoofdstuk 5 van dit advies.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

4.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied inclusief de autonome ontwikkeling moeten worden beschreven als referentie voor de beoordeling van de te verwachten milieu-effecten (referentiesituatie). Daarbij wordt onder autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd, waarbij rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide en lopende ingrepen en ingrepen die als gevolg van reeds vastgelegd beleid worden voorzien. De mate van waarschijnlijkheid van die ingrepen dient zo goed mogelijk te worden aangegeven.

Als er onzekerheid bestaat over de uitvoering van ingrepen met ernstige implicaties voor de voorspelling van de autonome milieu-ontwikkeling moet bij het aangeven van de autonome milieugevolgen rekening worden gehouden met deze onzekerheden, bijvoorbeeld door een gevoeligheidsanalyse¹²].

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) omvat enerzijds het tracé van de aan te passen weg (inpassingsgebied) en anderzijds de omgeving daarvan, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden¹³].

Per milieu-aspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.

In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieu-aspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

Referentiejaar

Voor de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. In ieder geval wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVV2. Daarnaast dient het MER aan te geven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010. Indien duidelijk is, dat de uitvoering van het initiatief waarvoor het MER wordt opgesteld, nog nauwelijks gevorderd is om een goede indruk te hebben van het 'normale gebruik', dan dient (ook) een voorspellingsjaar te worden gekozen ná 2010 (gebaseerd op extrapolatie van het voor 2010 geplande beleid).

12 Zie ook reactie 7 (bijlage 4).

13 Zie ook reactie 7 (bijlage 4).

- aanwezigheid van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen en ecologische hoofdstructuur).

Te beschrijven milieugevolgen zijn:

- veranderingen in de visueel-ruimtelijke structuur en het landschapsbeeld;
- aantasting, verlies en/of versnippering van aardkundige en cultuurhistorische elementen en patronen (bodemarchief)¹⁷;
- aantasting van landschappelijk beschermde gebieden;
- verlies aan (functionele) relaties.

4.3 Bodem en water

Het aspect bodem en water omvat de kwaliteit en de opbouw van de bodem en van de samenhangende grondwater- en oppervlaktewatersystemen.

De belangrijkste informatie over de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling betreft:

- aanwezigheid van bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- gevoeligheid voor grondmechanische processen (zetting);
- bodem- en grondwaterkwaliteit;
- grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding.

De belangrijkste milieu-effecten zijn:

- beïnvloeding en doorsnijding van bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- verandering in de grondmechanische processen;
- aantasting van de bodemopbouw, doorsnijding van bepaalde lagen of zeldzame bodemtypen;
- beïnvloeding van bodem- en grondwaterkwaliteit. Houd hierbij rekening met doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde locaties nabij het tracé;
- verandering van de grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- beïnvloeding oppervlaktewaterkwaliteit;
- beïnvloeding van de oppervlaktewaterhuishouding.

17 Zie ook reacties 6 en 13 (bijlage 4).

- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen.

Milieugevolgen

De belangrijke effecten met betrekking tot geluidhinder zijn:

- aantal gehinderden of het met geluid belaste oppervlak door middel van contouren²⁴];
- aantasting van stiltegebieden [in ha > 40 dB(A)];
- trillingshinder (aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van een weg of railverbinding, met schatting van het schaderisico);
- aanpassingen onderliggende wegennet²⁵].

Indien hiertoe aanleiding is kan worden opgenomen:

- geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase (heien, transport voor aan- en afvoer van materiaal, tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

Methoden en aandachtspunten bij de beschrijvingen

Indien de gegevens duidelijk verschillen voor verschillende dagen van de week, respectievelijk periodes van het jaar is het nodig die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting te vermelden.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaal en desbetreffende voorschriften bij de Wet geluidhinder.

Bij de akoestische berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijke te verwachten veranderingen in de verkeerssamenstelling en de verdeling van voertuigbewegingen over het etmaal en over de week.

Voor de berekening van geluidafschermende voorzieningen mag aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder worden toegepast (**inrichtingskeuze**).

In ieder geval zal de situatie zonder toepassing van artikel 103 berekend moeten worden. Bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en akoestisch ruimtebeslag (dus de **tracékeuze**) mag geen rekening gehouden worden met aftrek ingevolge artikel 103.

24 Zie ook reacties 3 en 10 (bijlage 4).

25 Zie ook reactie 3 (bijlage 4).

4.8 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieu-aspecten [(geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid, barrièrewerking, visuele hinder, gedwongen vertrek (sloop van huizen)] op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels);
- de algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- aantallen verkeersslachtoffers;
- gezondheidseffecten van lawaai en luchtverontreiniging (ook op bijzondere bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (onder andere woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten.

Milieugevolgen

- veranderde barrièrewerking (functionele scheiding);
- verandering in aantallen verkeersslachtoffers;
- verandering van gezondheidseffecten.

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Met behulp van een robuustheidscontrole kan worden nagegaan de mate waarin een alternatief voldoet aan doelen of criteria, ook indien de vooronderstellingen tegen- of meevallen²⁷].

Bij de vergelijking van de alternatieven kunnen de financiële aspecten van de alternatieven worden betrokken om de realiteitswaarde van de alternatieven beter te kunnen beoordelen. Dit is in het kader van de milieu-effectrapportage echter niet verplicht.

27 Zie ook reacties 2, 5 en 7 (bijlage 4).

9. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming²⁸, inclusief de belangrijkste waarden van het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit;
- het resultaat van de vergelijking van de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm).

28 Zie de hoofdpunten van dit advies op bladzijde 1.

BIJLAGEN

**bij het advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport/
Trajectstudie A12
Veenendaal – Ede/Wageningen**

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 27 februari 1996 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

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

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen:	28 FEB. 1996
nummer:	U 328-96
dossier:	760-2
kopie naar:	VBS-IP-1/102

Contactpersoon
mr. C. Zuidema

Doorkiesnummer
070-3519056

Datum
27 februari 1996

Bijlage(n)
1

27 FEB. 1996

Ont kenmerk
IO 214131

Uw kenmerk

Onderwerp

Adviesaanvraag m.e.r. RW 12, Veenendaal-Ede/Wageningen.

Geachte heer Van Duursen,

Overeenkomstig de Wet Milieubeheer wordt milieu-effectrapportage toegepast ten behoeve van de besluitvorming over de noodzaak en de consequenties van een capaciteitsverruiming van rijksweg 12 (A12) tussen de aansluitingen Veenendaal en Ede/Wageningen. De startnotitie ligt van 28 februari 1996 gedurende vier weken ter inzage.

In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapport die zal uitmonden in de vaststelling van de richtlijnen, zal de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en mij, als coördinerend bevoegd gezag optreden.

Indien u over het project nadere informatie wenst, kunt zich wenden tot de heer mr. C. Zuidema, bereikbaar onder nummer 070-3519056.

Een exemplaar van de startnotitie is bijgevoegd. De overige exemplaren zijn reeds ondershands opgestuurd aan uw secretariaat.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
de Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat,
namens deze,
wnd. Hoofd Afdeling Infrastructuur Ontwikkeling,

J. van Raalten

Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag
Betoekadres Johan de Wittlaan 3

Telefoon 070-3518080
Telefax 070-3518335

Bereikbaar met tramlijn 7 (station CSI) tram - 8 (station H2) buslijn 4 (station CSI) en buslijn 88 (vanaf Oegstgeest)

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 39 d.d. 23 februari 1996



Bekendmaking Startnotitie t.b.v. trajectstudie/m.e.r. rijksweg 12, gedeelte Veenendaal-Ede/ Wageningen.

De minister van Verkeer en Waterstaat maakt, gelet op artikel 3 van de Tracéwet en artikel 7.13 van de Wet Milieubeheer, bekend dat er een trajectstudie zal worden uitgevoerd ten behoeve van de besluitvorming over de wenselijkheid van een capaciteitsverruiming van rijksweg 12 tussen de aansluitingen Veenendaal en Ede/Wageningen. In deze trajectstudie zal een milieu-effectrapportage (m.e.r.) worden geïntegreerd. De gecombineerde trajectstudie/m.e.r. wordt uitgevoerd door de directie Oost-Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.

De trajectstudie/m.e.r.

In de trajectstudie/m.e.r. zal de noodzaak van een capaciteitsverruiming van de A12 tussen de aansluitingen Veenendaal en Ede/Wageningen worden onderzocht. Er worden verschillende alternatieven uitgewerkt die een oplossing kunnen bieden voor de verwachte problemen. De trajectstudie/m.e.r. levert een trajectnota met een milieu-effectrapport op, de zogeheten trajectnota/MER. Op grond van deze trajectnota, de inspraak en de uitgebrachte adviezen daarover neemt de minister van Verkeer en Waterstaat – in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer – een besluit over het te realiseren alternatief.

De startnotitie

De opzet van de trajectstudie/m.e.r. is uitgewerkt in een Informatieve notitie, de zogeheten startnotitie. De startnotitie gaat in op de probleemstelling, de te onderzoeken oplossingen en de te volgen procedure.

Termijn van terinzagelegging

De startnotitie ligt van 28 februari tot en met 27 maart ter inzage. Tijdens kantooruren/openingstijden kunt u de startnotitie op de volgende adressen inzien.

- Hoofddirectie van de Rijkswaterstaat, Johan de Wittlaan 3, 's-Gravenhage
- Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, Gildemeestersplein 1, Arnhem
- Rijkswaterstaat directie Utrecht, Zoomstede 15, Nieuwegein
- Provincie Gelderland, Markt 11, Arnhem
- Provincie Utrecht, Pythagoraslaan 101, Utrecht
- Gemeente Ede, Bergstraat 4, Ede
- Gemeente Veenendaal, Raadhuisplein 1, Veenendaal
- Openbare bibliotheek Veenendaal, Raadhuisplein 3, Veenendaal
- Openbare bibliotheek Ede, Stationsweg 94, Ede

Als bovengenoemde tijden en/of plaatsen u onvoldoende mogelijkheden bieden om de startnotitie in te zien, kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland, tel 026-368 83 63. Er wordt dan gezamenlijk naar een oplossing gezocht.

Rijkswaterstaat heeft een informatiefolder over de startnotitie gemaakt. Deze Informatiefolder is aan te vragen bij de bibliotheek van de Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, tel 026-368 83 55.

Informatie-avonden

Rijkswaterstaat houdt voorts een tweetal informatie-avonden, waarop de inhoud van de startnotitie en de verdere procedure worden toegelicht.

maandag 11 maart: Theater de Lampegiet, Kerkewijk 10 in Veenendaal

dinsdag 12 maart: Cultureel- en congrescentrum de Reehorst, Bennekomseweg 24 in Ede
Beide avonden beginnen om 20.00 uur, zaal open vanaf 19.30 uur.

Reacties

Een ieder die opmerkingen wenst te maken over de aspecten waaraan in het milieu-effectrapport (MER) aandacht zou moeten worden geschonken, kan deze voor 28 maart 1996 schriftelijk indienen bij:

de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat,
t.a.v. de afdeling IO,
Postbus 20806,
2500 EX 's-Gravenhage

De minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze,
de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat,
Ir. G. Blom

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Minister van Verkeer & Waterstaat, voor deze Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) en Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Tracébesluit volgens Tracéwet

Categorie Besluit m.e.r.: C 1.1

Activiteit: Het voornemen betreft een trajectstudie naar de noodzaak en consequenties van een capaciteitsverruiming van de A12 tussen de aansluitingen Veenendaal en Ede/Wageningen.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 23 februari 1996

richtlijnenadvies uitgebracht: 25 april 1996

Samenstelling van de werkgroep:

dr. G. Gonggrijp

ir. W.H.A.M. Keijssers

ing. G. van der Sterre, Msc

prof.dr.ir. D. de Zeeuw (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: dr. N.W.M. van Buren

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	-	Stichting Bouw en Exploitatie vergadergebouwen Jehovah's getuigen Bennekom	Bennekom	960402
2.	96-03-22	Ministerie van Economische Zaken, Rijksconsulentschap Utrecht	Utrecht	960402
3.	960324	Stichting milieuwerkgroepen Ede	Ede	960402
4.	960322	J.W.M. van Dillen	Veenendaal	960402
5.	960325	Platform Goederenvervoer Utrecht Gelders Platform Verkeer & Vervoer	Utrecht/ Arnhem	960402
6.	960327	Waterschap Gelderse Vallei en Eem	Hoewelaken	960402
7.	960327	Gelderse milieufederatie	Arnhem	960403
8.	960317	Vleermuiswerkgroep Nederland Stichting Vleermuis-Onderzoek	Wageningen	960327
9.	960328	Werkgroep Milieuzorg Wageningen	Wageningen	960411
10.	960329	IVN Vereniging voor Natuur- en Milieu-edecuatie afd. Ede	Ede	960411
11.	960224	R. van Ekeris	Otterlo	960412
12.	960414	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen	960412
13.	960213	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	960417