

**Advies voor richtlijnen voor het
milieueffectrapport A12 Ede - Duitse grens**

25 november 1997

905-70



commissie voor de milieueffectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. de Plv. Directeur-Generaal
Personenvervoer
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGV/HST-O/U199700135

uw brief
12 september 1997

ons kenmerk
U804-97/Mo/bh/905-71

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het milieu-
effectrapport A12 Ede – Duitse grens

doorkiesnummer
(030) 234 76 07

Utrecht,
25 november 1997

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over het project A12 Ede – Duitse grens. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Op 21 november 1997 heeft de Commissie haar richtlijnenadvies voor het MER Rail 21 en HST-Oost Arnhem – Duitse grens aan u uitgebracht. In dat advies heeft de Commissie als aandachtspunt gesignaleerd de Overeenkomst van Warnemünde waarin de Duitse Bondsminister van Vervoer en de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat afspraken hebben vastgelegd over onder andere de HST-Oost. De Commissie gaat ervan uit dat de Overeenkomst vastgesteld beleid is, maar wijst erop dat indien in de toekomst de Overeenkomst herzien zou worden, nieuwe alternatieven in beeld komen voor de HST-Oost die gevolgen kunnen hebben voor de ontwikkeling van alternatieven voor de A12. Dit is vooral het geval, wanneer de Overeenkomst herzien zou worden voordat tot realisatie van de verbetering van de A12 tussen Ede en de Duitse grens wordt overgegaan. De Commissie gaat er van uit, dat in dat geval nieuwe besluitvorming voor de A12 nodig is, waarbij de dan in beeld komende alternatieven in een nieuwe m.e.r.-procedure zullen worden afgewogen. In het geval van grensoverschrijdende effecten zal dan consultatie met Duitsland moeten plaatsvinden.

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
A12 Ede - Duitse grens

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over
A12 Ede - Duitse grens,

uitgebracht aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) door
de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. A12 Ede - Duitse grens,

de secretaris



drs. S.A.A. Morel

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 25 november 1997

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Beleidskader, probleem en doel, besluitvorming	4
2.1 Beleidskader	4
2.2 Probleemstelling en doelen	7
2.2.1 Probleemstelling	7
2.2.2 Doelen	9
2.3 Besluitvorming	10
3. Stand van de techniek, bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten	11
3.1 Stand van de techniek	11
3.2 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-gevolgen	11
3.2.1 Algemeen	11
3.2.2 Landschap en cultuurhistorie	13
3.2.3 Bodem, water en grondstoffen	14
3.2.4 Ecologie	15
3.2.5 Geluid en trillingen	15
3.2.6 Lucht	16
3.2.7 Externe veiligheid	16
3.2.8 Woon- en leefmilieu en verkeersveiligheid	17
4. Voorgenomen activiteit en alternatieven	18
4.1 Algemeen	18
4.2 Beschrijving van alternatieven	19
4.2.1 Basisalternatieven	19
4.2.2 Beschrijving van alternatieven en inpassingsvarianten	19
4.3 Nulalternatief/referentiekader	21
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	21
5. Vergelijking van alternatieven	22
6. Leemten in informatie	23
7. Evaluatieprogramma	24
8. Vorm en presentatie	24
9. Samenvatting van het MER	25

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

- Geef een overzicht van de resultaten van verkennende en beleidsvoorbereidende studies die op de meningsvorming en besluitvorming over de A12 Ede-Duitse grens van invloed zijn.
- Beschrijf de criteria die gehanteerd zijn bij selectie en rangschikking van alternatieven. 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.
- De Commissie onderschrijft het uitgevoerde proces van ontwikkeling van alternatieven, dat in de startnotitie heeft geleid tot de keuze van de zeven zogenoemde 'basialternatieven'. Maak de uitgevoerde beoordeling van nader uit te werken alternatieven inzichtelijk aan de hand van de beschreven criteria. Onderbouw waarom alternatieven in het voortraject al zijn afgefallen. Ga daarbij vooral in op de volgende aspecten:
 - de filekans, de substitutiedoelstelling en de verkeersoverlast;
 - de relatie met het onderliggend wegennet;
 - de geluidhinder;
 - het effect op grondwaterstroming, ecologische hoofdstructuur (barrièrewerking) en waardevolle geomorfologische elementen.
- Beschouw de knelpunten, doelen en oplossingen voor de A12 in samenhang met (de effecten op) het onderliggend wegennet, voorzover de knelpunten op de A12 en het onderliggende wegennet aan elkaar gerelateerd zijn. Geef ook aan welke samenhang er is tussen de doelen bij dit voornemen en de doelen ten aanzien van de spoorlijn Utrecht – Duitse grens (Rail 21/HST-Oost).
- Besteed bij de formulering van milieudoelen speciaal aandacht aan het gegeven dat de huidige snelweg al tot gevolg heeft, dat 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.
- Het vastgestelde overheidsbeleid heeft een beperkte planhorizon. Omdat de effecten van het voornemen zich over een veel langere periode uitstrekken, is het belangrijk deze af te zetten tegen een *strategische lange termijnvisie* voor het verkeers- en vervoersbeleid.
- De Commissie adviseert het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) te ontwikkelen door het huidige tracé van de A12 in samenhang met gerelateerde problemen bij het onderliggende wegennet per deeltraject te optimaliseren voor hetzij natuur hetzij leefmilieu. Bepaal daarom eerst welke verdeling van verkeer over de A12 en het onderliggende wegennet op deze aspecten het best scoort. Optimaliseer vervolgens dit mma door uitgaande van de bijbehorende rijstrokenconfiguratie en een verkenning van de mogelijk te nemen maatregelen aan het onderliggende wegennet te bepalen welke aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn.

1. INLEIDING

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) hebben het voornemen een formele besluitvormingsprocedure te doorlopen, waarin de vraag centraal staat welke maatregelen genomen moeten worden om knelpunten op te lossen op het traject van de A12 tussen Ede en de Duitse grens. Ter voorbereiding op een besluit hierover wordt een zogenoemde trajectstudie/milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd naar huidige en toekomstige problemen, de mogelijke oplossingen daarvoor en de effecten van die oplossingen.

Volgens pagina 7 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 Ede en de Duitse grens, noodzakelijk de capaciteit van dit weggedeelte te verruimen?
2. Zo ja, wat is de beste oplossing om zo'n capaciteitsuitbreiding te realiseren?

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

Bij brief van 12 september 1997^{1]} is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER). De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de staatscourant nr. 178 van 17 september 1997^{2]}.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.^{3]}. 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^{4]}, die zij in afschrift van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

De startnotitie, inclusief de onderliggende Verkenningsnotitie HSL-Oost/A12 van september 1996 en de integrale verkenning infrastructuur 'De Liemers', 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.

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.

3 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

4 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

biliteit zal, in overeenstemming met het Structuurschema verkeer en vervoer (SVV), provinciale, regionale en lokale vervoersplannen, over andere infrastructuur (water, spoor) of andere (snel)wegen geleid worden^{6]} (zie ook onder het kopje 'prognoses', § 2.2.2) ? Betrek hierbij ook de langetermijnvisie voor de periode na 2010. De rol die de A12 in het verkeers- en vervoersbeleid vervult voor de lokale en regionale automobilititeit, en daarmee de samenhang met het gebruik van het onderliggende wegennet^{7]}^{8]}, dient hierbij nadrukkelijk aan de orde te komen.

Ga tot slot ook in op welke wijze bij de te beschouwen alternatieven rekening wordt gehouden met een eventuele uitbreiding van de capaciteit van de A12 na 2010 – 2015, als dit te zijner tijd noodzakelijk zou blijken te zijn. In dit kader wordt in de startnotitie de eventuele aansluiting van de A15 op de A12 genoemd.

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

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

Naar de mening van de Commissie zullen bij de onderbouwing van de selectie van de zeven basisalternatieven in ieder geval de filekans, de substitutiedoelstelling en de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet betrokken moeten worden.

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;

6 Zie onder andere inspraakreactie nr. 55, bijlage 4.

7 In dit advies wordt met het onderliggende wegennet voornamelijk bedoeld op de N224 (tussen Ede en Arnhem), de N225 (tussen Rhenen en Arnhem) en het met de A12 verbonden wegennet tussen Arnhem en Zevenaar.

8 Zie onder andere inspraakreactie 51, bijlage 4.

- gebruik van ruimte en grondstoffen;
- lokale luchtverontreiniging in ecosystemen;
- bodem-, oppervlakte- en grondwaterverontreiniging door 'run-off';
- bodemverstoring (bodemarchief, bijzondere bodems).

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

2.2 Probleemstelling en doelen

2.2.1 **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. In de beschrijving van de knelpunten moet de relatie met het onderliggend wegennet goed tot uiting komen^{10]}. De Commissie adviseert daarbij in te gaan op:

- knelpunten op de A12 die (mede) worden veroorzaakt doordat lokaal en regionaal verkeer gebruik maakt van de A12;
- knelpunten op het onderliggend wegennet die (mede) worden veroorzaakt door de A12 in de huidige situatie en volgens de basisalternatieven.

Onderbouw hierbij cijfermatig in hoeverre geconstateerde problemen worden veroorzaakt door doorgaand verkeer (herkomst en bestemming buiten het studie-gebied), 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, alsook de piekbelasting.

Maak een gevoeligheidsanalyse van de verkeerskundige onderbouwing van de probleemstelling^{11]} 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^{12]}), ook een scenario waarin de ontwikkelingen tegenvallen ('intensiteiten 150'-scenario).

10 Zie onder andere inspraakreacties 30, 34, 35, 40, 43, 46, 51, 60 en 74, bijlage 4.

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

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

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 voor-nemen met andere projecten, ook scenario's om verschillende ontwikkelingen in beeld te brengen. Bijvoorbeeld, wat is de invloed van verschillende alternatieven voor de A12 traject Utrecht-Ede op het optreden van knelpunten op het traject Ede-Duitse grens?

2.2.2 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). De Commissie adviseert doelen en oplossingen voor de A12 in samenhang met de effecten op het onderliggende wegennet te beschouwen. Omdat de A12 in belangrijke mate mede wordt gebruikt door het regionale verkeer, ligt het naar de mening van de Commissie in de rede om in het MER inzicht te geven in de effecten van maatregelen op de A12 op het onderliggende wegennet, voor zover dat wegennet een relatie heeft met de A12. Het onderzoeken van de indicatieve effecten en mogelijke knelpunten op het onderliggende wegennet kan consequenties hebben voor de wijze waarop het onderliggende wegennet met de A12 wordt verbonden. Indien bijvoorbeeld in een basisalternatief zoveel mogelijk regioverkeer naar de A12 wordt gedirigeerd, is het denkbaar dat de doorstroming op parallelle wegen tussen deze aansluitpunten beperkt zal moeten worden. Geef ook aan welke samenhang er is tussen de doelen bij dit voornemen en de doelen ten aanzien van de HST-Oost/Rail 21.

Beschrijf de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering^{14]} 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.

Beschrijf welke leefbaarheidsdoelen er zijn. Conform het SVVII zal het MER deze doelen gelijkwaardig aan de bereikbaarheidsdoelen moeten behandelen.

Besteed bij de formulering van milieudoelen speciaal aandacht aan het gegeven dat de huidige snelweg al tot gevolg heeft, dat 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.

De beschrijving van de doelen moet met name aangeven in hoeverre de verbeteringen aan de A12 kunnen leiden tot opheffen van barrièrewerking op het onderliggende wegennet, zoals de N224, bijvoorbeeld door het afleiden van verkeer naar de A12^{15]}. Besteed ook aandacht aan de barrièrewerking in het op te stellen compensatieplan.

14 Bijvoorbeeld ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur.

15 Zie onder andere inspraakreactie 74, bijlage 4.

3. STAND VAN DE TECHNIEK, BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN

3.1 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 het van toepassing is, 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 en dergelijke.

3.2 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, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

3.2.1 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 milieueffecten. 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 activiteiten¹⁹. Denk hierbij aan de ontwikkeling van Schiphol, de stedelijke ontwikkelingen bij Utrecht, Ede-Veenendaal en in het KAN-gebied, de

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

- 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;
- ga expliciet in op eventuele 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, kwalitatieve en kwantitatieve beïnvloeding van het (geo)hydrologisch regime en verkeersveiligheid;
- 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);
- geef een indicatie van de gevolgen voor ecologie, externe veiligheid, woon- en leefmilieu en verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet indien lokaal en regionaal verkeer zou worden geweerd van de A12.

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.

3.2.2 **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'²¹;
- aantasting van cultuurhistorische (gebouwde) elementen of (verkavelings)-patronen;
- 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.

21 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.

3.2.4

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 komen²⁴.

Beschrijf de directe invloed door ruimtebeslag en barrièrewerking en de indirecte invloed door versnippering, rustverstoring (inclusief eventuele verlichting) of verandering in het geohydrologisch systeem op²⁵:

- de actuele en potentiële habitatkwaliteit (vegetatie en fauna) met expliciete vermelding van gebieden met een formeel beschermde status en verdiscontering van kennis over Rodelijstsoorten;
- ecologische verbindingen, waaronder verbindingen tussen deelpopulaties.

Aandachtspunten zijn verder:

- let bij mogelijke beïnvloeding van natuur vooral op vochtige (door grondwater gevoede) en minder voedselrijke situaties;
- 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;
- speciaal bij biologische effecten kan sprake zijn van veranderingen, die zich pas op lange termijn manifesteren;
- geef aan waar populaties aanwezig zijn die meer kansen krijgen door de aanleg van ecoducten.

3.2.5

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;
- de gecumuleerde geluidbelasting waar A12 en spoor in elkaars nabijheid liggen, in termen van de Milieukwaliteitsmaat; geef hierbij een kwalitatieve beoordeling van de relatieve betekenis van de bijdragende geluidbronnen;
- het aantal geluidgehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinderindex of via dosis-effectrelaties van VROM;

24 Zie onder andere inspraakreactie 55, bijlage 4.

25 Zie onder andere inspraakreacties 19 en 53, bijlage 4.

Besteed in ieder geval aandacht aan²⁷):

- de risico's die optreden bij het nulalternatief, getoetst aan genoemde nota;
- 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;
- verandering in het groepsrisico in en nabij woonkernen;
- de bijdrage aan het totale risico van afzonderlijke groepen gevaarlijke stoffen voor het individuele risico en voor die locaties waarvoor het groepsrisico wordt bepaald;
- indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater of het grondwater²⁸;
- risico's door de aanwezigheid van brandstofleidingen, electriciteitsleidingen, schoonwaterleidingen en dergelijke²⁹.

Besteed verdere aandacht aan de mogelijke invloed van plaatselijke situaties op de ongevalskans en aan de invloed van preventieve maatregelen.

3.2.8

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; geef hierbij speciale aandacht aan de beleving door wandelaars en fietsers³⁰;
- 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.

27 Zie ook inspraakreactie 37, bijlage 4.

28 Verontreinigingen kunnen zich in de dikke zandpakketten van de Veluwe snel naar het grondwater verplaatsen.

29 Zie ook inspraakreactie 48, bijlage 4.

30 Zie onder andere ook inspraakreactie 59, bijlage 4.

Gebruik bij het beoordelen 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.

4.2 Beschrijving van alternatieven

4.2.1 **Basisalternatieven**

De Commissie onderschrijft het uitgevoerde proces van ontwikkeling van alternatieven, dat in de startnotitie heeft geleid tot de keuze van de 7 zogenoemde '*basisalternatieven*', die zijn uitgewerkt op wegvakniveau. Geef in het MER een beoordeling van alle alternatieven die tot nu toe in de besluitvorming een rol hebben gespeeld, dat wil zeggen inclusief de in de verkenningsnotitie en in de IVIL-studie genoemde alternatieven³¹). 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). De Commissie sluit niet op voorhand uit dat dit proces van globale toetsing tot één of meerdere nieuwe alternatieven leidt die in het MER nader onderzocht zullen worden. De Commissie adviseert ondermeer na te gaan in hoeverre, naast of in samenhang met het toepassen van doelgroepstroken, wisselstroken kunnen leiden tot andere rijstrookconfiguraties die een voldoende probleemoplossend vermogen hebben.

De overblijvende alternatieven, waarin per wegvak rijstrookconfiguraties zijn aangegeven, worden nader uitgewerkt in *inpassingsvarianten*. 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.

4.2.2 **Beschrijving van alternatieven en inpassingsvarianten**

Beschrijf de alternatieven (dat wil zeggen basisalternatieven uitgewerkt per wegvak) inclusief de inpassingsvarianten 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 alternatieven; bij inpassingsvarianten voor lokale knelpunten zal inzoomen mogelijk noodzakelijk zijn.

31 Zie onder andere inspraakreacties 52 en 60, bijlage 4.

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.

Op grond van het Structuurschema Groene Ruimte (PKB deel 4, pagina 64) geldt het compensatiebeginsel. Zet *compenserende* maatregelen pas in voor zover de schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of gemitigeerd. Hanteer hierbij de criteria die zijn gesteld in het Structuurschema Groene Ruimte.

Indien compensatie voor het traject Arnhem-Duitse grens in beeld komt, beschouw dan de mogelijkheid deze bijvoorbeeld te creëren in het gradiëntmilieu aan de noordelijke rand van het dekzandgebied van de Liemers, dat wil zeggen op de overgang van het Liemerse dekzandgebied naar de oude IJsselkleien. De daar voorkomende gradiënt geeft goede mogelijkheden voor het creëren van leefmilieus voor bijzondere planten en dieren.

4.3 Nulalternatief/referentiekader

Naar de mening van de Commissie is er geen reëel nulalternatief (in tegenstelling tot het nulplusalternatief dat wel reëel kan zijn³⁵), omdat dit alternatief niet voldoet aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen van het voornemen. 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 § 2.3 en § 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.

4.4 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.

De Commissie adviseert het mma te ontwikkelen door het huidige tracé van de A12 in samenhang met het onderliggende wegennet per deeltraject te

35 Zie onder andere inspraakreacties 51 en 55, bijlage 4.

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 milieueffecten dienen te worden toegekend, een gevoeligheidsanalyse deel uit maken van de vergelijking van de alternatieven.

Bij de vergelijking kunnen verder ook de kosten van mitigerende maatregelen en compensatie worden betrokken, mits afzonderlijk herkenbaar, zodat deze gegevens een meerwaarde bieden voor de vergelijking.

6. 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 milieueffecten] 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.

9. 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 milieueffectrapport 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. De samenvatting moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER, waarbij de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming³⁶;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij aanleg en gebruik van voor-nemen 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.

36 Zie ook de hoofdpunten van dit advies.

BIJLAGEN

**bij het advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
A12 Ede - Duitse grens**

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 12 september 1997 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Personenvervoer

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

Contactpersoon
Mw. drs. P.C. van Spronsen MBA
mr. drs J-B. Dijkstra
Datum
12 september 1997
Oms kenmerk
DGV/HST-O/U199700135
Onderwerp
Adviesaanvraag richtlijnen m.e.r. HST-Oost/Rail 21 verbetering
spoorlijn Arnhem-Duitse grens
Advies aanvraag richtlijnen m.e.r. A 12 Ede-Duitse grens

Doorkiesnummer

070-35178

070-3516794

Bijlagen

3

Uw kenmerk

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Ontvangen:	18 SEP 1997
Nummer:	1220-97
Dossier:	904-1/5-95-17m5
Kopie naar:	Sc-pers/b:bl

Geachte commissie,

Overeenkomstig de Wet milieubeheer zal een milieu-effectrapport worden opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over de HST-Oost/Rail 21 verbetering spoorlijn Arnhem-Duitse grens, de zogenoemde 'Hoge snelheidstrein Oost' (afgekort HST-Oost). Tevens zal parallel een milieu-effectrapport worden opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over de A12 Ede-Duitse grens. Voor deze aanpak is gekozen, omdat beide infrastructurele projecten samenhangen.

Initiatiefnemer van de HST-Oost Arnhem-Duitse grens en de A 12 Ede-Duitse grens is Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland. Het bevoegd gezag zal richtlijnen geven voor de inhoud van de milieu-effectrapporten.

De startnotities worden van 17 september 1997 tot en met 17 oktober 1997 ter inzage gelegd. De openbare kennisgeving van het voornemen heeft plaats gevonden in de Staatscourant van 17 september 1997. De initiatiefnemer organiseert meerdere voorlichtingsbijeenkomsten. Deze bijeenkomsten vinden plaats op de adressen en tijdstippen, zoals aangegeven in de bijgevoegde kennisgevingsadvertentie. Te uwer informatie voeg ik hierbij de tekst van de kennisgevingsadvertentie en een exemplaar van beide startnotities.

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

Telefoon 070-3516171
Telefax 070-3517051

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

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 178 d.d. 17 september 1997



Inspraak Startnotitie Verbetering spoorlijn Arnhem - Duitse grens en Startnotitie A12 Ede - Duitse grens



Aanleiding voor dit onderzoek is het toenemende autoverbruik en de daarmee gepaard gaande vervorming, wat ongunstig is voor de economische ontwikkeling en de leefbaarheid. Formeel gaat het om twee afzonderlijke studies. Maar omdat de studies zich afspelen in hetzelfde gebied, lopen deze procedures zo veel mogelijk parallel.

■ Waar komt u de startpolitieks inzien?

Van 17 september tot en met 17 oktober 1997
laert u beide startnotities gedurende de reguliere
examensperiodes inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehalen van Arnhem, Bergh (de 14-steen), Didam, Duiven, Westervoort en Zevenaar;
- de doordringingen van de openbare bibliotheek in Arnhem, Bergh (in 't Heerenberg), Didam, Duiven, Grooszen, Westervoort en Zevenaar;
- het Cultureel Centrum 't Elend en het Cultureel Centrum Omlandig Genoezen in Duiven;
- het provinciehuis van Gelderland in Arnhem;
- de kantoren van Rijkswaterstaad, directe Oost-Nederland in Arnhem en directe Utrecht in Maastricht;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de bibliotheek van het ministerie van Volksbeschaving, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in Dordrecht.

De startnoot bij A12 Ede - Duitse grens ligt bovendien ter inzage op de onderstaande locaties:

- de gemeenschulden van Renswoude (in Oosterbeek), Rheden en Rozendaal;
- het Gemeenschappelijk Projectbureau HSL en het Gemeenschappelijk Info-centrum in Ede;
- de gemeenschappelijke servicecentra in Velp en Dieren;
- de (schoot)vestigingen van de openbare bibliotheeken in Ede (ook bijloftbus), Oosterbeek, Renswoude, Rheden en Wuthoeke.

Beide startnotities blijven na 17 oktober voor inzage beschikbaar op het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland.

*** Informationskosten**

Om u verder te informeren over de startnotities, zijn er informatiemerken waar u vragen kunt stellen aan vertegenwoordigers van de projectorganisatie. De markt is open van 18.00 uur tot het einde van de avond. U bent welkom op het tijdstip dat u het beste uitkomt.

Gecombineerde bijeenkomsten voor MST-Oost, Rail 21 en A12 vinden plaats op de onderstaande locaties. Naast de markt is er elke avond één

centrale presentatie, waar een nadere toelichting zal worden gegeven op de projecten. De presentatie begint om 20.00 uur en duurt tot circa 22.30 uur.

25 september Westervoort/Arnhem-Oost
Zalencentrum Wieleman
Dorpstraat 11
6931 BA Westervoort

6 oktober Duiven
Cultureel Centrum Onderling
Genoegen
Kastanjelaan 2
6921 ES Duiven

7 oktober **Zevenaar**
Zalencentrum Staring
Groeneweg 5
6905 CA Zevenaar

Daarnaast zijn er drie informatiebijeenkomsten over de verbreding van de A12 tussen Ede en de Duitse grens. De markt is open van 18.00 uur tot het einde van de avond. De centrale presentatie begint om 20.00 uur en duurt tot circa 22.30 uur. Deze bijeenkomsten vinden plaats op:

24 september Arnhem-Noord/Rhoden/
Rezendaa!
Scholengemeenschap Presidant/
Middachemsingel 12
6825 MN Arnhem

8 oktober **Reinoud/Edie**
Sportzaal 'De Brug'
(psychiatrisch ziekenhuis)
Wolfflaere 2
6174 RF Wolfflaere

9 oktober Didam/Bergh
Zalencentrum Het Zwijsenhoofd
Lieve Vrouweplein 4
6942 BP Didam

Tijdens de bijeenkomsten in Oldam, Duiven, Westervoort en Zevenaar zal tevens een toelichting worden gegeven op de zogeheten integrale Verkenning Infrastructuur "De Liemers".

inspreken

De ministers van Verkeer en Waterstaat en van Milieubeveiliging, Ruimtelijke Ordening en Milieubeveiliging nodigen u uit op de startnotities te reageren. 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 voor beide projecten de trajectnota (met bijbehorend Milieu-Effectrapport) is opgesteld. Nu kunt u aangeven over welke alternatieven en effecten informatie beschikbaar moet komen om later een verandorbod besluit te kunnen nemen.

Uw schriftelijke reactie dient u uiterlijk 17 oktober 1997 te sturen naar:

Inspanspunt Verloren en Waterslaan
HST-Oost/A12
Kneeterdijk 6
2514 EN Den Haag

Wilt u op beide startmotieven reageren, dan hoeft u slechts één reactie in te versturen. Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

F Wat gebeurt er met uw reactie?

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn worden de door het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ontvangen reacties gebundeld en ter inzage gelegd op dezelfde locaties waar de startnotities ter inzage liggen.

Daarnaast stuurt het Inspanningspunt de inspanningsbureaus onder andere naar de eerder genoemde ministers, naar de betrokken provincies en gemeenten en naar de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze commissie adviseert de ministers over de Richtlijnen voor de inhoud van het Milieu-Effectrapport (MER) voor beide projecten. Mede op basis van dit advies en de Inspanningsbureaus, deelen de ministers vervolgens de Richtlijnen vast. De Richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van de trajectnota/MER. Verbetering sportprojecten Arnhem - Duitse grens en de trajectnota/MER A12 Ede - Duitse grens. Ook op deze trajectnota's - die naar verwachting eind 1999 gereed zullen zijn - komt u zeker bij inspreken.

Further Information

Van beide startnotities zijn toelichtende folders gemaakt. Deze zijn (gratis) verkrijgbaar op de informatiebijeenkomsten en op de locaties waar de startnotities ter inzage liggen. Folders en startnotities kunnen ook worden aangevraagd via het (gratis) centrale informatienummer voor de MST-Oost en de A12: 0800 - 478 62 12. Op dit nummer kunt u terecht met al uw vragen over de projecten MST-Oost en A12.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon: 070 - 361 87 78.

Met het afbrengen van de starbaltolie
Verbetering spoorkin Amheim - Duitse grens
maakt de minister van Verkeer en Waterstaat,
In overeenstemming met de afzender van
Volksvertegenwoordiging, Rijnlandse verbinding
in 1860, het gebied, het gebied, het gebied, het gebied
na het met de noodzaak en de mogelijkheid
buiten van verbetering van de spoortransport
binnen Amheim en de Duitse grens voor de
hagelstroomverbinding (HST-Oost) en
voor het belangrijke treinverkeer (Rijl A12).
Met het afbrengen van de starbaltolie (Rijl A12)
Duitse - Duitse grens maken de bovengenoemde
ministers bekend een studie te starten naar de
mogelijkheden van verbinding van de A12
binnen de Duitse grens.

De startnotities doorlopen een procedure overeenkomstig de Tractaat en de Wet Milieubeheer. Van 17 september tot en met 17 oktober 1997 liggen de startnotitie Verbetering spoorlijn Arnhem - Duitse grens en de startnotitie A12 Ede - Duitse grens ter inzage. In deze periode kunt u op beide documenten inspreken.

Op 17 september 1997 gaan twee studies formeel van start: de studie naar de verbetering van de spoelrijt tussen Arnhem en de Duitse grens voor de hogesnelheidslijnverbinding-Oost (HST-Oost) en Rail 21 en de studie naar een eventuele verbinding van de A12 tussen Ede en de Duitse grens. Dit gebeurt met de publicatie van de startnotities van deze projecten. De startnotities beschrijven wat wordt bedoeld met om later een verenswoord heeft om de conclusie te kunnen nemen.

De startinitiaties doorlopen een inspraakprocedure overeenkomstig de Tractaat en de Wet Milieubeheer. In het kader daarvan wordt u in de gelegenheid gesteld uw zienswijze over de inhoud van de startinitiaties kenbaar te maken. 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 mogelijkheden en het proces van start initiatieven.

Doel van de studies

Het onderwerp van de studie HST-Oost en RAIL 21, Verbeterte spoorlijn Arnhem - Delfse grens is een snelle betrekkingstijd als onderdeel van de hogesnelheidsverbinding tussen Schiphol/Amsterdam en Keulen/Frankfurt. Er wordt onder andere besloten met welke snelheid de treinen gaan rijden, welke aanpassingen van het spoor nodig zijn en hoe die spoor moet worden ingedeeld in de omgeving. Uitgangspunt daarbij is dat de hogesnelheidsverbinding meer gebruik wordt van de bestaande spoorlijn tussen Arnhem en de Delfse grens (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 Arnhem en de Delfse grens voor het binnenlandse treinverkeer.

In de studie van de A12 staat de vraag centraal of de capaciteit van het weggedeelte tussen Ede en de Duitse grens moet worden vermeld en, zo ja, en welke wijze dat het beste kan gebeuren.

**Inspraakpunt**
Verkeers en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland

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

Besluit: Vaststelling van het tracé door het nemen van een Tracébesluit op grond van de Tracéwet

Categorie Besluit m.e.r.: 1.1

Activiteit: verbeteren van de A12 tussen Ede en de Duitse grens. Centrale vragen zijn:

- Is het, gegeven de huidige en toekomstige ontwikkelingen op en rond de A12 tussen Ede en de Duitse grens, noodzakelijk de capaciteit van dit weggedeelte te verruimen?
- Zo ja: wat is de beste oplossing om zo'n capaciteitsuitbreiding te realiseren?

Procedurale gegevens:

kennisgeving startnotitie: 17 september 1997

richtlijnenadvies uitgebracht op: 25 november 1997

Bijzonderheden: Ten behoeve van de verbeteringen aan de A12 tussen Ede en de Duitse grens is in een verkennende fase al een aantal studies uitgevoerd, op grond waarvan alternatieven al zijn afgevallen. In het MER moet een overzicht van de uitkomsten van deze studies gegeven worden en een globale beoordeling (op in ieder geval milieuaspecten) van alle alternatieven die in de besluitvorming een rol hebben gespeeld, dat wil zeggen inclusief die in de verkennende fase zijn afgevallen.

Omdat het vastgestelde overheidsbeleid een beperkte planhorizon heeft, is het belangrijk het voornemen af te zetten tegen een strategische langetermijnvisie voor het verkeers- en vervoerbeleid. De Commissie legt in haar aanbiedingsbrief bij het richtlijnenadvies een relatie met de m.e.r.-procedure voor Rail 21 HST-Oost Arnhem - Duitse grens (project 904). Bij dat project vroeg de Commissie aandacht voor de mogelijkheid dat de Overeenkomst van Warnemünde eventueel in de toekomst herzien wordt. Indien dat het geval zou zijn, zou dit ook consequenties kunnen hebben voor de ontwikkeling van alternatieven voor de A12. In dat geval zouden deze alternatieven in een nieuwe m.e.r.-procedure moeten worden afgewogen.

Hoewel de afwegingsproblematiek voor dit deel van het tracé minder complex is dan voor het weggedeelte tussen Utrecht en Veenendaal, kan toch dezelfde systematiek voor selectie en rangschikken van alternatieven gehanteerd worden als aangegeven in de richtlijnen voor dat deel van het tracé. Het mma kan bij dit tracégedeelte ontwikkeld worden door het huidige tracé van de A12 in samenhang met gerelateerde problemen bij het onderliggende wegennet per deeltraject te optimaliseren voor hetzij natuur hetzij leefmilieu.

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

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

ir. J. Termorshuizen

Secretaris van de werkgroep: drs. S.A.A. Morel

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cle. m.e.r.
1.	970908	D.B.J. Cats	Heerlen	971013
2.	970917	ir. P.M. Vrijlandt	Hilversum	971013
3.	970926	A. Matthijse	Westervoort	971013
4.	970917	dr. A. Pelkmans	Oosterbeek	971013
5.	970917	J.G.G. Cozijnsen	Ede	971013
6.	970922	R.W. Sikkink	Oss	971013
7.	97....	J. van der Zalm	Bennekom	971013
8.	971003	Openbaar Lichaam Muskusrattenbe- strijding Utrecht	Utrecht	971013
9.	971006	J.F. Kitzen	Roosendaal	971013
10.	971006	P.A. Visser	Velp	971013
11.	971004	Humanistische Stichting voor Huis- vesting van Bejaarden	Velp	971013
12.	971009	Vereniging Das & Boom	Beek-Ubbergen	971020
13.	971010	J. van der Veen	Delft	971020
14.	971010	M.M. Muns	Arnhem	971020
15.	971009	H.W. Laman	Doesburg	971020
16.	971008	H.M.R. Noor	Westervoort	971020
17.	971010	Vereniging Spoorlijn Nijmegen-Kleve	Nijmegen	971020
18.	971009	Stedelijk Knooppunt Arnhem- Nijmegen	Nijmegen	971020
19.	971012	Stichting milieuwerkgroepen Ede	Ede	971020
20.	971013	G.J. Calis	Wolfheze	971020
21.	971011	Werkgroep Leefklimaat Zevenaar	Zevenaar	971020
22.	97....	J.A. Dammer	Ede	971020
23.	971010	Belangenvereniging Bennekom-Noord	Bennekom	971020
24.	971013	Burgemeester en wethouders van Zevenaar	Zevenaar	971020

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
52.	971016	Bestuurlijke Begeleidingscommissie HSL-Oost/A12	Utrecht	971020
53.	971015	KNNV vereniging voor veldbiologie	Soest	971020
54.	97....	Stichting Werkgroep Milieu Didam	Didam	971020
55.	971016	Gelderse Milieufederatie	Arnhem	971020
56.	971015	Stichting werkgroep Lathum	Lathum	971020
57.	971015	ir. J.L. Timmers	Rozendaal	971020
58.	971015	Quintessens procesmanagement bv	Kampen	971020
59.	971015	ir. M.E. Groot	Wageningen	971020
60.	971016	Burgemeester en wethouders van Didam	Didam	971020
61.	971013	H. Krielaart	Bennekom	971020
62.	971016	M.L. Tegelaar	Renkum	971020
63.	97....	J.H. Dirks	Didam	971027
64.	971020	M. Witberg	Arnhem	971027
65.	971015	J.F. Firet, L. van de Lustgraaf-Peet en J.B. Teunis	Oosterbeek	971027
66.	971016	Dorpsraad Babberich	Babberich	971027
67.	971020	Industrieschap Hengelder	Zevenaar	971027
68.	971017	Gelders Platvorm Verkeer & Vervoer	Arnhem	971027
69.	971016	Vereniging Het Hazeleger	Wolfheze	971027
70.	971022	Vereniging voor zoogdierkunde en zoogdierbescherming	Utrecht	971030
71.	970916	Burgemeester en wethouders van Dulven	Dulven	971111
72.	971015	Burgemeester en wethouders van Bergh	Bergh	971118
73.	970916	Burgemeester en wethouders van Rheden	Rheden	971118
74.	971118	De Regionaal Inspecteur Milieu- hygiëne Oost	Zwolle	971121

BIJLAGE 5

Aanbeveling voor een systematiek voor selecteren en rangschikken van alternatieven

Een heldere systematiek bij het selecteren en rangschikken van alternatieven is 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. Onderstaand doet de Commissie een suggestie voor een dergelijke systematiek¹. De Commissie constateert dat in het onderhavige project de selectie van alternatieven al in een verder stadium is dan in de projecten waarbij deze systematiek eerder is geadviseerd. De Commissie onderschrijft het tot dusverre uitgevoerde proces van ontwikkeling en selectie van alternatieven, dat in de startnotitie heeft geleid tot de keuze van de zeven zogenoemde 'basialternatieven'²], die zijn uitgewerkt op wegvakniveau. Dat betekent dat in het MER de systematiek kan worden toegepast voor het motiveren van de reeds uitgevoerde selectie van alternatieven, en vervolgens voor het rangschikken van de nader beschouwde alternatieven. De Commissie sluit niet op voorhand uit dat dit proces tot één of meerdere nieuwe alternatieven leidt die in het MER nader onderzocht zullen worden, naast de tot dusverre geselecteerde alternatieven.

Criteria voor selectie en rangschikken

De startnotitie presenteert zeven 'basialternatieven' die per wegvak zijn uitgewerkt in een aantal verbredingsalternatieven. Maak deze *selectie* van nader uit te werken alternatieven inzichtelijk door de criteria op grond waarvan alternatieven tot dusverre zijn geselecteerd, en in het vervolgetraject eventueel nog 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 basialternatieven en welke bij de selectie van basialternatieven met uitwerking op wegvakniveau, van inpassingsvarianten en van mitigerende en compenserende maatregelen. Als kostenaspecten onderdeel zijn van de selectiecriteria, maak deze dan afzonderlijk herkenbaar. Betrek bij het beschrijven van het selectieproces ook de alternatieven en varianten die in eerdere (informele) stadia tijdens het voorbereiden van de tracéwet- en m.e.r.-procedure zijn afgevallen.

De geselecteerde alternatieven (dat wil zeggen basialternatieven met uitwerking per wegvak, inclusief inpassingsvarianten, 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 aan³].

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.

-
- 1 Deze systematiek is ook voor het MER A12 Utrecht-Veenendaal en het MER Rail 21/HST-Oost Utrecht-Arnhem aanbevolen. 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.
 - 2 Te weten het nulalternatief, het nulplusalternatief, twee 'generieke' verbredingsalternatieven (minimaal generieke verbreding (VAGEN-min) en maximale generieke verbreding (VAGEN-max)), twee verbredingsalternatieven met hoofd- en parallelbanen (minimale verbreding (VBHP-min) en maximale verbreding (VBHP-max) en het meest milieuvriendelijke alternatief.
 - 3 Zie ook de eerder gemaakte opmerking over kostenaspecten.