

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens

31 januari 2001

858/904-280

---

ISBN 90-421-0790-1  
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
DGP/HSLO/126351/pn 105

uw brief  
5 oktober 2000

ons kenmerk  
858/904-281/Vh/eh

onderwerp  
Toetsingsadvies over het MER Spoorlijn  
Utrecht-Arnhem-Duitse grens

doorkiesnummer  
(030) 234 76 36

Utrecht,  
31 januari 2001

Geachte minister,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Uw speciale aandacht vraag ik voor de aanbevelingen in het advies over een optimale afstemming bij toekomstige infrastructuurprojecten van m.e.r. en de zogenoemde 'maatschappelijke kosten-batenanalyse'. M.e.r. heeft als leverancier van de milieu-informatie een belangrijke functie voor de kosten-batenanalyse. Deze functie kan zij alleen goed uitoefenen als m.e.r. en kosten-batenanalyse zowel in tijd als inhoud goed op elkaar zijn afgestemd. Bij de spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens is dit niet op alle punten voldoende gebeurd. Een tweede punt van aandacht betreft het vastleggen van kwaliteitswaarborgen voor de milieu-informatie in de vroegste fase van de kosten-batenanalyse: de zogenoemde 'kengetallen-kba' en de rol van m.e.r. daarbij.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. L. van Rijn-Vellekoop,  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens

In afschrift aan de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telex (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl



Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse Grens

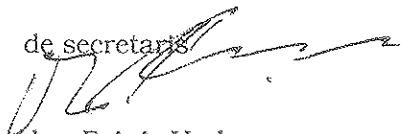
Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffect-  
rapport over de Spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse Grens,

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

de werkgroep m.e.r.

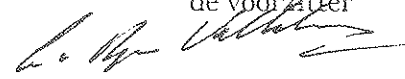
Spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse Grens,

de secretaris



drs. R.A.A. Verheem

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 31 januari 2001



## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>1</b>
1.1 Algemeen .....	1
1.2 Werkwijze .....	2
1.3 Toetsingskader.....	2
1.4 Maatschappelijke kosten-batenanalyse .....	4
<b>2. OORDEEL OVER HET MER.....</b>	<b>5</b>
2.1 Algemeen .....	5
2.2 Toelichting op het oordeel.....	6
<b>3. OVERIGE OPMERKINGEN EN AANBEVELINGEN .....</b>	<b>8</b>
3.1 Omgaan met onzekerheden in het benuttingsalternatief.....	8
3.2 Rekening houden met eventuele bijstelling van het voornemen.....	8
3.3 Presentatie van de informatie .....	9
3.4 Effecten in de aanlegfase van het benuttingsalternatief .....	10
3.5 Voorkomen van ongewenste geohydrologische effecten .....	10
3.6 Consistentie met andere actuele m.e.r.'s.....	11
3.7 Effect op emissies naar de lucht .....	12
3.8 Monitoringsprogramma .....	12
<b>4. MER EN MKBA .....</b>	<b>12</b>
4.1 Uitgangspunten en alternatieven .....	13
4.2 Milieueffecten.....	13
4.3 Aanbevelingen.....	14

## BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 5 oktober 2000 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
- 1a. Brief van het bevoegd gezag d.d. 20 december 2000 waarin de Commissie tot 31 januari 2001 de gelegenheid krijgt om advies uit te brengen.
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 194 d.d. 6 oktober 2000
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen





# 1. INLEIDING

## 1.1 Algemeen

De ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben in 1997 een formele besluitvormingsprocedure gestart voor plannen om het spoor tussen Utrecht en de Duitse grens (via Arnhem) te verbeteren voor het binnenlandse treinverkeer en tegelijkertijd de mogelijkheid te creëren om een hogesnelheidstrein (HST) over dit spoor te laten rijden. Ter voorbereiding op een besluit hierover is een zogenoemde trajectstudie/milieueffectrapportage uitgevoerd naar huidige en toekomstige problemen, de mogelijke oplossingen daarvoor en de effecten van die oplossingen.

Bij brief van 5 oktober 2000<sup>1</sup> heeft de minister van Verkeer & Waterstaat (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Bij brief van 20 december 2000<sup>2</sup> is de adviestermijn daarvoor verlengd tot 31 januari 2001. Het MER is op 9 oktober ter inzage gelegd<sup>3</sup>.

Het 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

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>5</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- ° aan de richtlijnen voor het MER<sup>6</sup>, zoals vastgesteld op 1 augustus 1997 en 16 februari 1998<sup>7</sup>;
- ° op eventuele onjuistheden<sup>8</sup>;
- ° aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>9</sup>.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 1a.

<sup>3</sup> Zie bijlage 2.

<sup>4</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>5</sup> Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

<sup>6</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>7</sup> Voor dit project zijn afzonderlijke richtlijnen vastgesteld voor het traject tussen Utrecht en Arnhem en voor het traject tussen Arnhem en de Duitse grens. De Commissie heeft voor beide trajecten ook afzonderlijke richtlijnenadviezen uitgebracht.

<sup>8</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>9</sup> Wm, artikel 7.10

## 1.2 Werkwijze

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding en of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over de spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

## 1.3 Toetsingskader

De Commissie stelt vast dat de vastgestelde richtlijnen geen geschikt toetsingskader zijn voor het nu voorliggende voornemen. Het voornemen is namelijk aanmerkelijk bijgesteld sinds de startnotitie en de richtlijnen zijn gepubliceerd. Oorspronkelijk was het voornemen twee nieuwe sporen aan te leggen. Het MER moest onderbouwen of dat verstandig en verantwoord is gelet op de milieueffecten en, zo ja, waar en hoe twee nieuwe sporen precies moeten worden aangelegd om zo positief mogelijke milieueffecten te genereren.

In het voorliggende MER wordt gesteld dat inmiddels is gebleken dat twee nieuwe sporen niet nodig zijn om aan de te verwachten vervoersvraag te voldoen. Daarom gaat het MER nog wel over de eerste vraag (is het uit milieuoogpunt verstandig te verdubbelen?), maar niet meer over de tweede vraag (waar en hoe moeten de twee nieuwe sporen worden aangelegd?). Het voornemen is nu de uitvoering van een benuttingsalternatief op de bestaande twee sporen. Het MER moet onderbouwen waarom dit alternatief een goede keus is in vergelijking met de aanleg van twee nieuwe sporen en, zo ja, hoe dat dan moet.

Daarbij constateert de Commissie dat in het MER niet onderzocht is welke maatregelen nodig zijn om op de bestaande twee sporen maximaal 300 kilometer per uur te kunnen rijden. Volstaan wordt met het beschrijven van de benodigde maatregelen om maximaal 200 kilometer per uur te kunnen rijden.

Een aandachtspunt is dat het huidige voornemen (benutten) in de startnotitie expliciet als niet realistisch is aangemerkt<sup>10</sup>. Het maakt daarom ook geen onderdeel uit van de vastgestelde richtlijnen.

---

<sup>10</sup> Startnotitie blz. 36: 'Andere mogelijkheden voor de capaciteitsverruiming en snelheidsverhoging. In plaats van het aanleggen van extra sporen kan de capaciteit van de railinfrastructuur ook op een andere wijze worden uitgebreid. Hierbij kan worden gedacht aan het toepassen van een beveiligingssysteem dat kortere opvolgingstijden tussen treinen toestaat. Een andere mogelijkheid is het verschil in snelheid tussen de langzaamste en snelste treinen te verminderen. **Deze maatregelen zijn of niet uitvoerbaar (verhoging snelheid stoptrein) of strijdig met het streven naar hogere snelheden voor (inter)nationaal lange-afstandsverkeer en bieden op zichzelf nog steeds onvoldoende capaciteit op de twee huidige sporen.'**

Door de wijziging van het voornemen is een groot deel van de startnotitie en de richtlijnen niet meer relevant. Deze vormen daarmee geen geschikt toetsingskader meer. De Commissie heeft zich afgevraagd wat dat toetsingskader zou moeten zijn en is daarbij op het volgende uitgekomen.

De voorliggende vragen die het bevoegd gezag mede met behulp van het MER beoogt te beantwoorden staan op blz. 7 van het hoofdrapport genoemd:

- Welke verbeteringen aan het spoor zijn op het traject Utrecht – Arnhem – Duitse grens nodig met het oog op de HST-Oost en Rail 21?
- Wat is de meest gewenste maximumsnelheid voor de HST-Oost?
- Hoe kunnen de benodigde verbeteringen het best gerealiseerd worden?

In het MER is dit uitgesplitst in de volgende specifieke vragen:

- Welke vervoerscapaciteit is nu en in de toekomst nodig?
- Kunnen bestaand spoor (benutting) dan wel nieuwe sporen deze capaciteit leveren?
- Als beide de capaciteit kunnen leveren, welke optie is dan het beste voor het milieu?
- Welke maatregelen zijn nodig om de internationale trein resp. 140, 160 en 200 km/u te laten rijden en welke milieueffecten hebben deze maatregelen?
- Welke maatregelen zijn in ieder geval nodig gelet op lokale knelpunten en problemen?

De laatste twee vragen worden in het MER alleen voor het benuttingsalternatief onderbouwd. Gesteld wordt namelijk dat tijdens het opstellen van het MER uit de verzamelde informatie is gebleken, dat zowel bestaand spoor als verdubbeld spoor de gewenste capaciteit kan leveren, maar dat bestaand spoor uit milieu- en economisch oogpunt beter scoort. Daarom is door de opsteller van het MER besloten de verdubbeling verder niet in een gedetailleerd tracéontwerp uit te werken en de resterende twee vragen alleen voor het benuttingsalternatief gedetailleerd uit te werken.

Wat betreft lokale knelpunten is door de opstellers van het MER uit de verzamelde informatie de conclusie getrokken dat nu in ieder geval moet worden beslist over de te treffen maatregelen ten aanzien van geluidhinder en ecologische barrièrewerking. Ook concluderen zij dat maatregelen ten aanzien van veiligheid en sociale barrièrewerking (bijvoorbeeld gelijkvloers/ ongelijkvloers/ verdiept) later aan de orde kunnen komen – in een ander besluitvormingstraject – en nu dus niet door het MER hoeven te worden onderbouwd. Veiligheid en sociale barrièrewerking moeten wel in beeld worden gebracht voor zover nodig om het benuttings- en verdubbelingsalternatief met elkaar te kunnen vergelijken.

Gelet op het bovenstaande heeft de Commissie getoetst of het MER voldoende milieu-informatie levert om de volgende vijf vragen te kunnen beantwoorden. Deze vragen vormen daarmee het **toetsingskader** voor het MER:

1. Geeft het MER voldoende informatie over nu en in de toekomst benodigde vervoerscapaciteit op de spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens?
2. Is voldoende onderbouwd dat zowel het benutten van de bestaande sporen, als het aanleggen van twee nieuwe sporen deze capaciteit kan leveren?

3. Zijn de milieueffecten van beide alternatieven voldoende beschreven om:
  - a) een vergelijking te kunnen maken, en
  - b) te onderbouwen dat het benuttingsalternatief het MMA is?
4. Geeft het MER voldoende de benodigde maatregelen aan om met daarvoor geschikte treinen 140, 160 resp. 200 km/u te kunnen rijden op de bestaande, eventueel aangepaste sporen en beschrijft het MER voldoende de milieueffecten van deze maatregelen?
5. Geeft het MER voldoende informatie om een beslissing te kunnen nemen over maatregelen voor het voorkomen of verminderen van geluidhinder en ecologische barrièrewerking bij het benuttingsalternatief?

#### 1.4 Maatschappelijke kosten-batenanalyse

Het kabinet heeft recent besloten dat voor alle infrastructuurprojecten van nationaal belang een kosten-batenanalyse volgens de OEEI-Leidraad<sup>11</sup> moet worden uitgevoerd (ook wel 'maatschappelijke kosten-batenanalyse' of 'mkba' genoemd). Het betreft hier een integrale analyse van alle effecten van een infrastructuurproject, zoals vervoerseffecten, bedrijfseconomische effecten en externe effecten, waaronder milieu en veiligheid. Doel van de mkba is houvast te bieden voor het bepalen van de bijdrage van een project aan de nationale welvaart.

Het project Spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens is een van de eerste projecten waarvoor een dergelijke kosten-batenanalyse is uitgevoerd. De mkba is uitgevoerd voor een 'investering in infrastructuur voor *hogesnelheidstreinen*' op het traject Utrecht – Duitse grens<sup>12</sup>.

Volgens de OEEI-leidraad speelt m.e.r. een belangrijke rol in de mkba als de leverancier van de milieu-informatie. Dit is alleen goed mogelijk indien de gehanteerde uitgangspunten en de onderzochte alternatieven in de mkba overeenstemmen met die in het m.e.r. Ook is het belangrijk dat het m.e.r. milieu-informatie levert die bruikbaar is voor een kosten-batenanalyse en dat de voorspelde milieukosten en -baten in de mkba aansluiten bij de milieu-informatie in het MER.

M.e.r. heeft er dus een taak bij gekregen: naast het verschaffen van inzicht in de milieuconsequenties, moet het m.e.r. ook de mkba voeden. Naar de mening van de Commissie betekent deze extra rol van m.e.r. een uitbreiding van haar taken tijdens de richtlijnen- en de toetsingsfase voor infrastructuurprojecten van nationaal belang. Tijdens de richtlijnen zal voortaan ook moeten worden aangegeven welke milieu-informatie het MER moet bevatten om het uitvoeren van een mkba mogelijk te maken en welke milieueffecten naar verwachting dermate belangrijk zijn dat deze een rol moeten spelen in de mkba. Tijdens de

---

<sup>11</sup> Onderzoeksprogramma Economische Effecten van Infrastructuur – 'Evaluatie van infrastructuurprojecten – Leidraad voor kosten-batenanalyse', CPB en NEI, Sdu Uitgevers, Den Haag 2000. Het kabinet heeft besloten dat een kosten-batenanalyse volgens deze leidraad moet worden uitgevoerd bij alle projecten van nationaal belang.

<sup>12</sup> 'Kosten-batenanalyse van HSL-Oost infrastructuur', Centraal Planbureau, Den Haag, juni 2000.

toetsing moet worden beoordeeld of de uitgangspunten, alternatieven en milieu-informatie in MER en mkba overeenstemmen.

De resultaten van deze toetsing staan vermeld in hoofdstuk 4 van dit advies. Tevens gaat de Commissie in dit hoofdstuk in op de rolverdeling tussen m.e.r. en mkba en doet enkele aanbevelingen voor effectieve afstemming bij toekomstige projecten.

## 2. OORDEEL OVER HET MER

### 2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig is om de vragen uit het bovenvermelde toetsingskader te kunnen beantwoorden**. Dat wil zeggen, dat het MER, inclusief de achtergronddocumenten, goede en bruikbare informatie levert om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de keuze tussen benutten van bestaand spoor en aanleggen van twee nieuwe sporen. Dit geldt ook voor de keuze in de maximale snelheid waarvoor de lijn geschikt moet worden gemaakt (tot maximaal 200 kilometer per uur) en de te treffen maatregelen ten aanzien van geluid en ecologische barrièrewerking.

De Commissie tekent hierbij wel aan dat veel van de benodigde informatie in de achtergronddocumenten staat, zonder een duidelijke samenvatting of verwijzing in het hoofdrapport. Ook moet een deel van de informatie over effecten van benutten worden afgeleid uit studies over de effecten van aanleg van nieuwe sporen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de effecten van het ongelijkvloers maken van kruisingen. Dit maakt het moeilijk om snel een goed overzicht te krijgen van de onderbouwing van de conclusies in het hoofdrapport.

De Commissie heeft **niet getoetst** of dit MER een eventueel tracébesluit tot aanleg van twee nieuwe sporen kan onderbouwen, omdat zij ervan uitgaat dat in dat geval een nieuwe, of aanvullende m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Hierin zouden dan alternatieven moeten worden beschreven voor de tracering en lokale inpassing van de twee nieuwe sporen, mede gelet op bestaande en te verwachten lokale knelpunten. Het MER geeft hierover weinig informatie, omdat het nu geen onderdeel is van de voorgenomen besluitvorming.

De Commissie vindt het een **essentiële tekortkoming dat het MER geen samenvatting bevat**. Na mondelinge toelichting heeft de Commissie begrepen dat de samenvattingen aan het eind van ieder hoofdstuk in het hoofdrapport en de deelgebiedrapporten als zodanig bedoeld zijn, maar naar de mening van de Commissie kan dit niet worden beschouwd als de samenvatting waarop de wet doelt<sup>13</sup>.

Naast het feit dat een samenvatting een juridische verplichting is, is een goede en zelfstandig leesbare samenvatting juist voor dit voornemen van groot

---

<sup>13</sup> Wm artikel 7.10, lid 1 onder h: 'een MER bevat tenminste een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het MER en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.'

belang om snel inzicht te kunnen krijgen in de milieuaspecten van een complexe afweging, die bovendien tussentijds belangrijk is bijgesteld. Dit geldt temeer, omdat de benodigde informatie niet eenvoudig uit het MER is te halen (zie hiervoor en par. 3.2 van dit advies).

Naar de mening van de Commissie moet een goede en zelfstandig leesbare samenvatting op korte termijn alsnog worden opgesteld, waarin vooral moet worden ingegaan op de hoofdpunten uit de inspraak. Ook beveelt zij aan deze samenvatting te gebruiken om in te gaan op de aanbevelingen in dit advies (zie par. 2.2 en hst. 3 van dit advies). De Commissie adviseert het uitbrengen van deze samenvatting in de tijd af te stemmen met het publiceren van de maatschappelijke kosten-batenanalyse van het benutten van bestaand spoor, die op dit moment wordt opgesteld.

Daarbij beveelt de Commissie aan het Richtsnoer Aanvullingen van het ministerie van VROM (1994) te volgen. Dat wil zeggen, dat na uitbrengen van de (uitgebreide) samenvatting en de kosten-batenanalyse de mogelijkheid tot inspraak wordt geboden en de samenvatting voor toetsing aan de wettelijk adviseurs wordt voorgelegd.

## 2.2 Toelichting op het oordeel

Het MER en de achtergronddocumenten bij het MER geven veel en relevante informatie voor de voorliggende besluiten.

De in de toekomst benodigde vervoerscapaciteit wordt duidelijk beschreven en onderbouwd in de achtergronddocumenten, waarbij een voldoende onzekerheidsmarge wordt aangehouden. De Commissie deelt op dit punt niet de kritiek zoals deze in veel van de inspraakreacties wordt verwoord<sup>14</sup>.

Verder blijkt uit de achtergronddocumenten dat zowel het verdubbelingsalternatief als het benuttingsalternatief de te verwachten vervoersvraag op korte tot middellange termijn kan bieden<sup>15</sup>. Het benuttingsalternatief kan dit echter alleen indien een veelheid aan voorzieningen en materieel<sup>16</sup> en enkele nieuwe en nu vaak nog experimentele beheers- en veiligheidssystemen op tijd beschikbaar zullen zijn (zoals ECTS level 3 en GSM-R). De Commissie is van mening, dat dit onzeker is. Zij deelt op dit punt de mening van veel inspraakreacties<sup>17</sup>. Deze onzekerheid en de consequenties hiervan voor de besluitvorming worden in het MER onvoldoende besproken. Omdat de onzekerheid nu niet met aanvullend onderzoek kan worden opgeheven, vindt de Commissie dit geen essentiële tekortkoming. Wel is het belangrijk tijdig in te grijpen indien voorzieningen of systemen onverhoopt niet op tijd operationeel zouden

---

<sup>14</sup> Zie bijvoorbeeld het in veel inspraakreacties aangehaalde rapport 'HSL-Oost: Benut het bestuurlijk momentum', waarin onder andere gesteld wordt dat de 'D'-variant uit het Nationaal Verkeer en Vervoersplan gehanteerd had moeten worden. Deze variant leidt tot een hogere te verwachten vervoersvraag in de toekomst. Naar de mening van de Commissie betreft het hier een referentievariant die niet realistisch is, omdat het uitgaat van een maximalisatie op alle punten voor het te verwachten openbaar vervoer.

<sup>15</sup> Waarbij het verdubbelingsalternatief voor een langere periode voldoende capaciteit biedt dan het benuttingsalternatief.

<sup>16</sup> Zoals langere treinen, dubbeldekstreinen en langere perrons.

<sup>17</sup> Zie inspraakreacties nr. 715, 856 en 857 (bijlage 4) van NS Reizigers, ROVER en ANWB en het rapport 'HSL-Oost: Benut het bestuurlijk momentum', waarin wordt betwijfeld of het benuttingsalternatief in de praktijk op tijd zal kunnen functioneren.

zijn. In hoofdstuk 3 van dit advies doet de Commissie een aanbeveling hoe hiermee om te gaan.

In dit verband is ook de relatie met de voorgenomen maatregelen aan de A12 relevant. In de startnotitie en de richtlijnen werd gesteld, dat wederzijdse afstemming van de oplossingen voor spoor en weg belangrijk is. Waar mogelijk zou ook worden gekeken naar integrale oplossingen. Duidelijk is dat bij een keuze voor benutten afstemming weinig aan de orde is en integrale oplossingen nauwelijks tot de mogelijkheden behoren<sup>18</sup>. Dit zou echter in de toekomst anders kunnen liggen, indien zou blijken dat verdubbeling alsnog nodig is. Waar mogelijk zou voorkomen moeten worden dat nu beslissingen over het spoor of de A12 worden genomen, die eventuele afstemming en integrale oplossingen in de toekomst onnodig onmogelijk maken. In hoofdstuk 3 van dit advies doet de Commissie een aanbeveling op dit punt.

De te verwachten milieueffecten bij verdubbelen en benutten staan vooral in de deelgebiedrapporten beschreven. Deze beschrijving is vrij globaal, omdat weinig ingegaan wordt op bijvoorbeeld alternatieve mogelijkheden voor tracing en lokale inpassing. Besluiten hierover zullen namelijk niet nu, maar in een later besluitvormingstraject worden genomen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om ongelijkvloers maken van kruisingen en verdiepte of verhoogde liggingen. De beschrijving in het MER is naar de mening van de Commissie echter voldoende om een principebeslissing te kunnen nemen over verdubbelen dan wel benutten.

Opvallend is wel dat het MER geen informatie bevat over de verschillen tussen de alternatieven in te verwachten emissies naar de lucht. Dit is bijvoorbeeld wel besproken in de uitgevoerde maatschappelijke kosten-batenanalyse. Dit betreft echter geen essentiële tekortkoming, omdat alternatieven met of zonder extra sporen naar de mening van de Commissie op dit punt niet wezenlijk van elkaar zullen verschillen. Dit blijkt ook uit de kosten-batenanalyse. Wel kan het een rol spelen bij de beslissing over de snelheid: een hogere snelheid kost meer energie en veroorzaakt daardoor grotere emissies. (Zie verder de aanbeveling op dit punt in hst. 3).

Het MER onderbouwt voldoende de conclusie dat het benuttingsalternatief over het gehele traject als het meest milieuvriendelijk alternatief kan worden beschouwd. Geen uitspraak wordt gedaan over wat de meest milieuvriendelijke alternatieven zijn voor lokale inpassing, omdat daarover nu niet wordt besloten.

De mogelijke maatregelen om bij snelheden tot 160 kilometer per uur geluidshinder en ecologische barrièrewerking te voorkomen zijn voldoende in het MER beschreven. De Commissie plaatst daarbij wel een kanttekening bij de aanname die bij het meest milieuvriendelijk alternatief gehanteerd is voor de in de toekomst te verwachten geluidemissie vanaf het spoor (zie verder par. 3.5 van dit advies).

---

<sup>18</sup> Hier wordt in veel inspraakreacties ook op gewezen.

### 3. OVERIGE OPMERKINGEN EN AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk gaat de Commissie nader in op enkele van de in par. 2.2 genoemde punten en doet zij aanbevelingen hoe hiermee om te gaan. Ook geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen.

#### 3.1 Omgaan met onzekerheden in het benuttingsalternatief

- De Commissie beveelt aan een monitoringsprogramma op te stellen, waarin de ervaringen met en beschikbaarheid van nieuwe veiligheidssystemen continu worden gevolgd. Hierin moet zijn aangegeven op welk moment het eventueel niet tijdig beschikbaar komen van systemen tot vervoersproblemen leidt en noodzaakt tot nieuwe beslissingen.

Uit het MER blijkt dat het invoeren van nieuwe beheers- en veiligheidssystemen cruciaal is om op de twee bestaande sporen de komende 15 tot 20 jaar voldoende vervoerscapaciteit te kunnen leveren<sup>19</sup>. Deze systemen zijn op dit moment veelal nog experimenteel. Het is naar de mening van de Commissie onzeker of ze op tijd beschikbaar zullen zijn. Indien dit onverhoopt niet het geval zou blijken te zijn, is het belangrijk tijdig aanvullende maatregelen te nemen, dan wel alsnog een tracébesluit tot verdubbeling te starten. In het laatste geval zal een aanvullende m.e.r.-procedure nodig zijn.

#### 3.2 Rekening houden met eventuele bijstelling van het voornemen

- De Commissie beveelt aan duidelijk aan te geven welke acties nu nodig zijn om eventueel bijstellen van het voornemen in de toekomst mogelijk te maken. Vooral de relatie met de voorgenomen verbetering van de A12 is daarbij belangrijk.

Bij de start van de m.e.r. voor zowel het spoor als de weg werd ervan uitgegaan, dat integratie van de plannen voor de verdubbeling van de spoorlijn en de verbetering van de nabijgelegen snelweg A12 meerwaarde kan bieden. Indien nu besloten zou worden de spoorlijn niet te verdubbelen, maar de A12 wel te verbeteren, wordt deze meerwaarde niet gehaald. Het zou zelfs kunnen dat de gekozen verbetering van de A12 bepaalde mogelijkheden voor de spoorlijn zou beperken die nu wel mogelijk zijn. Veel insprekers spreken hier ook hun bezorgdheid over uit. Daarbij gaat het uiteraard ook om andere voornemens in het gebied rond de spoorlijn, zoals woningbouw. Het is daarom belangrijk duidelijk te krijgen in welke mate beperkingen kunnen ontstaan en welke mogelijkheden er zijn dit te voorkomen, zoals ruimtelijke reserveringen ten behoeve van volledige of partiële viersporigheid, inhaalsporen, of keuzen ten aanzien van de A12.

---

<sup>19</sup> Daarbij gaat het om voorzieningen aan zowel infrastructuur als rollend materieel.



### 3.3

#### Presentatie van de informatie

- De Commissie beveelt aan de nog op te stellen samenvatting tevens te benutten voor een duidelijk overzicht van de status van de besluitvorming en – gebruikmakend van de achtergronddocumenten – een onderbouwing van de antwoorden op de vragen in het nieuwe toetsingskader. Daarin moet vooral ingegaan worden op gebleken hoofdpunten van de inspraakreacties op het MER. Een aandachtspunt hierbij is om duidelijk aan te geven op welk moment het oplossen van bestaande lokale knelpunten aan de orde zal zijn, die nu geen onderdeel van de besluitvorming uitmaken.

De Commissie constateert dat veel relevante informatie in achtergronddocumenten staat, zonder een duidelijke verwijzing of goede samenvatting in het hoofdrapport. Dit geldt vooral voor de onderbouwing van de gehanteerde vervoersprognose en de vraag of het benuttingsalternatief aan de te verwachten vervoersvraag kan voldoen.

Het uitgebreide maatregelenpakket dat nodig is om 200 kilometer per uur te kunnen rijden wordt in het hoofdrapport alleen globaal aangeduid. Een voldoende onderbouwd inzicht levert dit niet op. Daarvoor is het nodig de achtergronddocumenten te raadplegen<sup>20</sup>.

Dit geldt ook voor een bespreking van de consequenties voor het voornemen van reeds vastgesteld beleid, geldende verdragen of gemaakte afspraken. Met andere woorden, hoe de verschillende alternatieven scoren in het licht van bijvoorbeeld het Verdrag van Warnemünde, de Kaderwet veiligheid, de Technische specificaties interoperabiliteit en de akkoorden van Maastricht over het Trans-Europees netwerk van hogesnelheidstreinen.

De status van de besluitvorming op dit moment en waar het MER nu wel of niet over gaat, is niet op alle onderdelen duidelijk in de hoofdtekst verwoord. Met andere woorden, wat wordt nu besloten, wat pas later en wat beoogt het MER te onderbouwen? Het werd de Commissie bijvoorbeeld pas na een mondelinge toelichting duidelijk, dat het oplossen van bestaande knelpunten op het gebied van veiligheid en sociale barrièrewerking nu niet aan de orde is. Of dat het al of niet ongelijkvloers maken van kruisingen pas later wordt besloten<sup>21</sup>.

Veel informatie in de achtergronddocumenten is verzameld uitgaande van het aanleggen van twee extra sporen. Deze informatie is weliswaar ook bruikbaar voor het inschatten van diverse effecten van benutten – bijvoorbeeld waar het ongelijkvloerse kruisingen betreft – maar dit moet uit de beschikbare informatie worden afgeleid. Voor niet-ingewijden is dit een moeilijke opgave.

De Commissie heeft begrip voor het feit, dat het samenvatten van de grote hoeveelheid beschikbare informatie in een handzaam document geen eenvoudige zaak is. Ook begrijpt zij dat de relatief grote ommezwaai in het doel van

---

<sup>20</sup> Hierbij gaat het om maatregelen als eventuele benodigde tracéwijzigingen, andere hoogteligging van de lijn, eventuele inhaal- of passeersporen, vergroten spoorafstand, afschaffen of ongelijkvloers maken van overwegen, noodzakelijke baanverbreding en aanpassen van wissels, stroomvoorziening, elektronische beheers- en veiligheidssystemen zowel aan de spoorlijn als aan materieel en de mogelijkheden die kantelbaktreinen bieden. Bij effecten gaat het bijvoorbeeld om de effecten die benodigde maatregelen zullen hebben op veiligheid, geluidhinder, ecologische barrièrewerking en sociale barrièrewerking.

<sup>21</sup> Het MER gaat er in de alternatieven waarbij niet sneller wordt gereden dan 160 kilometer per uur vanuit dat alle bestaande overwegen gehandhaafd blijven. Indien besloten zou worden de lijn geschikt te maken voor 200 kilometer per uur, betekent dit uiteraard dat alle overwegen ongelijkvloers worden gemaakt.

het project ertoe heeft geleid dat bestaande teksten in vrij korte tijd moesten worden herschreven.

Toch is de Commissie van mening dat, de besluitvorming ermee gediend is om in aanvulling op het MER een document op te stellen dat kort en bondig ingaat op de vragen in het nieuwe toetsingskader en de hoofdpunten uit de inspraak. Dit is vooral van belang gelet op de onrust die uit veel inspraakreacties blijkt over het realiteitsgehalte van het benuttingsalternatief en de ernst van bestaande lokale knelpunten. Deze informatie kan worden geïntegreerd in de nog op te stellen samenvatting van het MER.

### 3.4 Effecten in de aanlegfase van het benuttingsalternatief

- De Commissie adviseert de belangrijkste effecten aan te geven in de aanlegfase van het benuttingsalternatief, deze te vergelijken met de effecten tijdens de aanlegfase van twee extra sporen en de mogelijkheden in beeld te brengen om effecten tijdens de aanleg zo veel mogelijk te voorkomen.

In het MER worden vooral de effecten beschreven van een afgerond en in gebruik zijnd benuttingsalternatief. De effecten tijdens de aanleg van dit alternatief worden echter onvoldoende beschreven. Deze kunnen gedurende relatief lange tijd optreden en belangrijke hinder betekenen voor zowel omwonenden en reizigers. Hierbij kan het voor omwonenden bijvoorbeeld gaan om geluidhinder e.d. van werkzaamheden (die bovendien naar verwachting groten-deels 's nachts plaats zullen vinden). Voor reizigers kan het gaan om vertragingen, aangepaste dienstregeling, drukkeren treinen e.d. Het is daarom belangrijk te weten om welke effecten het gaat, welke mogelijkheden er zijn om ze te voorkomen en in welke mate benutten tijdens de aanleg leidt tot meer of juist minder effecten dan de aanleg van twee extra sporen<sup>22</sup>.

### 3.5 Voorkomen van ongewenste geohydrologische effecten

- De Commissie beveelt aan bij 'preferente' plekken voor grondwaterstroming aanvullend onderzoek, zoals pompproeven, uit te voeren om de geohydrologische situatie gedetailleerd in kaart te brengen. Op grond hiervan moeten de te verwachten geohydrologische effecten worden bepaald en de maatregelen die nodig zijn om ongewenste effecten te voorkomen.

Naar de mening van de Commissie zijn de bestaande geohydrologische situatie en de te verwachten effecten bij benutten of verdubbelen van de spoorlijn goed beschreven. Dit echter met uitzondering van enkele 'preferente' plekken voor de grondwaterstroming. Op deze plekken is de geohydrologische situatie bijzonder complex en zijn te verwachten effecten zonder nader onderzoek moeilijk te voorspellen.

Veel dekzandruggen in het plangebied markeren bijvoorbeeld oudere stromingsstelsels<sup>23</sup>. Dit zijn in feite preferente plaatsen voor grondwaterstroming.

---

<sup>22</sup> Bijvoorbeeld vanwege verschillen in het tijdstip van de werkzaamheden, de afstand tot woonkernen en mogelijkheden om treinverkeer tijdelijk om te leiden. Met andere woorden, zullen werkzaamheden overdag of juist in de nacht plaatsvinden, wat is de afstand tot woonhuizen en zullen werkzaamheden (kunnen) leiden tot vertragingen?

<sup>23</sup> Uit recent onderzoek in dekzandgebieden is gebleken, dat bij de vorming daarvan het - schaarse - oppervlaktewater een belangrijke rol heeft gespeeld. Waar nog wat water was, in de oorspronkelijk laag

Die ruggen voeden de aangrenzende laagten. Ontwatering in de ruggen, bijvoorbeeld bij aanleg van (inhaal)sporen op een zandrug, kan leiden tot effecten die zich zeer ver hellingop- en hellingafwaarts kunnen manifesteren. Het is daarom bijvoorbeeld niet uitgesloten dat de geplande inhaalsporen bij Veenendaal effecten kunnen hebben op het Meeuwenkampje, dat gevoed wordt vanuit een dekzandrug. Het geldt ook waar in de toekomst eventueel besloten zou worden tot een verdiepte ligging, zoals bij Ede en Wolfheze. Verder zullen bij ontwatering naastgelegen laagten kunnen lijden onder verminderde voeding. Ook kan het resultaat verzuring zijn, omdat de invloed van regenwater relatief in betekenis toeneemt.

De ontbrekende informatie is geen essentiële tekortkoming voor de voorliggende besluitvorming, omdat deze informatie vooral nodig is voor uitvoeringsbeslissingen. Dat wil zeggen, nadat de principebeslissing over verdubbelen dan wel benutten is genomen. Er is daarmee nog genoeg tijd voor aanvullend onderzoek en het bijstellen van het voornemen, dan wel het inbouwen van maatregelen om ongewenste effecten te voorkomen.

De locatie voor uit te voeren pompproeven en waarnemingsbuizen is af te leiden uit een combinatie van de oudste topografische kaart, in combinatie met de vroegste kadastrale kaart. De vroegere stromingsstelsels die geleid hebben tot de preferente plaatsen voor grondwaterstroming zijn op deze kaarten goed te zien.

### 3.6 Consistentie met andere actuele m.e.r.'s

- \* De Commissie beveelt aan bij de besluitvorming duidelijk aan te geven op welke punten bij het opstellen van het MER van andere randvoorwaarden en uitgangspunten is uitgegaan dan bij vergelijkbare m.e.r.'s en waarom.

De Commissie constateert dat op enkele belangrijke onderdelen in het MER andere uitgangspunten en randvoorwaarden worden gehanteerd dan in vergelijkbare milieueffectrapportages, zoals de m.e.r. Hanzelijn. Een duidelijk voorbeeld is het gegeven dat een reistijd langer dan 3 uur tussen Amsterdam en Frankfurt acceptabel is. In het MER Hanzelijn wordt 3 uur voor een 'dagrandverbinding' als een harde randvoorwaarde gehanteerd; overschrijding is niet toegestaan.

Een tweede voorbeeld is het eerder aangehaalde uitgangspunt bij het meest milieuvriendelijk alternatief ten aanzien van de in de toekomst te verwachten geluidreductie. Dit uitgangspunt – dat naar de mening van de Commissie overigens zeer onzeker is<sup>24</sup> – wordt in het MER Hanzelijn niet gehanteerd.

---

gelegen delen, bleef het meeste zand hangen. Als gevolg daarvan heeft zich op grote schaal omkering van het reliëf voorgedaan. De huidige beken liggen gewoonlijk langs de flanken van de zandruggen en de bulk van het watertransport vindt dus niet plaats door de beek, maar door de rug ernaast. In de Liemers is een bijzonderheid, dat er begraven dekzandkopjes onder de jongere kleien voorkomen, die op dezelfde manier werken en oudere en jongere stroomruggen (al dan niet afgedekt) waarvoor hetzelfde geldt. Daar ontbreekt een oecohydrologische inventarisatie. Door gericht het gebied af te lopen en te letten op kwelverschijnselen zijn de 'natte naden' in het systeem goed op te sporen.

<sup>24</sup> Bij het in beeld brengen van de te verwachten geluidhinder en de maatregelen om dit te voorkomen, wordt er in het MER bij het meest milieuvriendelijk alternatief vanuit gegaan dat op korte termijn de geluidsproductie door treinen belangrijk minder zal worden door inzet van stiller materieel door de NS en optimaal onderhoud aan de rails. De Commissie wijst er op dat deze aanname op zijn minst onzeker is: het huidige NS materieel is op korte termijn nog niet aan vervanging toe; op Europees niveau is nog geen overeenstemming over toe te passen materieel en er zijn ook andere gebruikers dan de NS (veel materieel uit andere Europese landen is bijvoorbeeld niet stil).

### 3.7 Effect op emissies naar de lucht

- De Commissie beveelt aan de verschillen tussen de alternatieven in te verwachten emissies naar de lucht duidelijker aan te geven.

Het MER geeft weinig informatie over het verschil tussen de alternatieven in te verwachten emissies naar de lucht, zoals NO<sub>x</sub> en CO<sub>2</sub>. Deze emissies worden bijvoorbeeld wel genoemd – en in geld uitgedrukt – in de uitgevoerde maatschappelijke kosten-batenanalyse. Het betreft hier een onderwerp dat bij de besluitvorming over vervoersprojecten in de politieke en maatschappelijke discussie een belangrijke rol speelt. Het is daarom belangrijk te onderbouwen in hoeverre alternatieven op dit punt van elkaar verschillen.

Het is aannemelijk, dat de alternatieven met en zonder extra sporen op dit punt niet wezenlijk zullen verschillen. Dit blijkt ook uit de kosten-batenanalyse. Dit kan echter anders liggen bij alternatieven voor de snelheid. Een hogere snelheid kost meer energie en kan dus meer emissies opleveren. Het is daarom belangrijk in beeld te brengen in hoeverre de alternatieven 140, 160 en 200 kilometer per uur van elkaar verschillen wat betreft emissies naar de lucht.

### 3.8 Monitoringsprogramma

- De Commissie adviseert in het monitoringsprogramma in ieder geval ook de volgende punten op te nemen: ontwikkeling van de vervoersvraag op het traject Utrecht – Arnhem – Duitse grens; beschikbaar komen van operationele beheers- en veiligheidssystemen; efficiëntie en betrouwbaarheid van de dienstregeling bij het benutten van de twee bestaande sporen; effectiviteit van de voorzieningen voor het voorkomen of opheffen van ecologische barrièrewerking; de veiligheidssituatie, zowel op het spoor als voor kruisend verkeer; de bereikte geluidreductie door stiller materieel en beter spooronderhoud.

## 4. MER EN MKBA

Voor het project Spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens is een maatschappelijke kosten-batenanalyse ('mkba') uitgevoerd volgens de OEEI-leidraad (zie de inleiding van dit advies). Volgens deze Leidraad speelt m.e.r. een belangrijke rol in de mkba als de leverancier van de milieu-informatie. Dit is alleen goed mogelijk indien de gehanteerde uitgangspunten en de onderzochte alternatieven in de mkba overeenstemmen met die in het m.e.r. Verder moet de gebruikte milieu-informatie in de mkba aansluiten bij die in het MER. De Commissie heeft getoetst in hoeverre uitgangspunten, alternatieven en milieu-informatie in MER en mkba overeenstemmen. Tevens gaat de Commissie in dit hoofdstuk in op de rolverdeling tussen m.e.r. en mkba en doet enkele aanbevelingen voor effectieve afstemming bij toekomstige projecten.

## 4.1 Uitgangspunten en alternatieven

### **Benuttingsalternatief**

De Commissie constateert dat het benuttingsalternatief niet is geanalyseerd in de mkba van juni 2000. Dit wordt op blz. II van deze mkba ook vermeld. De reden hiervoor is een gebrek aan benodigde informatie ten tijde van de analyse. De mkba volstaat daarom met een vergelijking van de kosten en baten van de aanleg van twee extra sporen met die van een 'basisalternatief'. In dit alternatief rijdt de HST met snelheden tot 140 km/u op de bestaande twee sporen, maar zonder de aanvullende maatregelen die deel uitmaken van het benuttingsalternatief.

Het bovenstaande betekent dat de mkba van juni 2000 niet gebruikt kan worden om een beeld te krijgen van het verschil in maatschappelijke rentabiliteit tussen het verdubbelings- en het benuttingsalternatief. Om deze reden wordt op dit moment gewerkt aan het uitvoeren van een aanvullende mkba voor de diverse varianten van het benuttingsalternatief.

### **Basisalternatief**

De milieueffecten van het basisalternatief worden in het MER niet beschreven. Uit mondelinge informatie van het Centraal Planbureau (CPB) heeft de Commissie begrepen dat de milieueffecten van het basisalternatief zijn afgeleid uit eerdere concepten van het MER. De Commissie kan niet beoordelen hoe dit is gebeurd, maar vindt de gebruikte milieu-informatie in de mkba voor het basisalternatief plausibel.

### **Regionaal vervoer en randstadspoor**

De mkba gaat niet expliciet in op de verschillen tussen basis- en verdubbelingsalternatief wat betreft capaciteit voor regionaal vervoer en randstadspoor. Uit mondelinge informatie van de CPB heeft de Commissie echter begrepen dat deze wel in de mkba zijn betrokken. De resultaten hiervan zijn in het eindrapport niet vermeld, omdat het CPB concludeerde dat zowel basisalternatief als verdubbelingsalternatief in de periode tot 2020-2030 de gewenste capaciteit voor stoptreinen en intercity's kan leveren. Met andere woorden, dit levert geen verschil op tussen beide alternatieven.

Deze conclusie komt overeen met de conclusie in het MER over de capaciteit die het benuttingsalternatief kan leveren. Hierbij plaatst de Commissie wel als kanttekening dat het *onzeker* is of het benuttingsalternatief – en dus ook het basisalternatief – de gewenste capaciteit kan leveren (zie verder par. 2.2. van dit advies). Deze onzekerheid wordt in de mkba niet besproken.

### **Verdubbelingsalternatieven**

De mkba onderzoekt spoorverdubbelingsalternatieven voor 200 resp. 300 km/u; de MER onderzoekt een verdubbelingsalternatief voor 200-300 km/u. De gehanteerde uitgangspunten voor de verdubbelingsalternatieven worden in de mkba summier vermeld. Het is daarom ook niet te toetsen of deze overeenkomen met de uitgangspunten voor aanleg van nieuwe sporen in het MER.

## 4.2 Milieueffecten

### **Veiligheid en emissies naar de lucht**

De gebruikte milieu-informatie in de mkba komt overeen met die in het MER, met uitzondering van de informatie over veiligheid en over emissies naar de lucht.

Veiligheidsaspecten (te verwachten ongevallen e.d.) zijn naar de mening van de Commissie ten onrechte niet in de mkba meegenomen<sup>25</sup>. Deze kunnen wel relevant zijn: een eerste inschatting leert dat het verschil tussen basisalternatief en aanleg van twee extra sporen wat betreft te verwachten ongevallen in de orde grootte van 100 à 200 miljoen gulden kan liggen, in het voordeel van de aanleg van extra sporen. Op de hoofdconclusie van de mkba is dit overigens niet van invloed.

Het verschil tussen alternatieven in emissies naar de lucht wordt in de mkba wel, maar in het MER niet in beeld gebracht. Dit betreft een omissie in het MER (zie verder par. 3.6 van dit advies). Overigens blijkt uit de mkba dat de alternatieven met en zonder sporen op dit punt nauwelijks van elkaar verschillen.

### 4.3 Aanbevelingen

- De Commissie beveelt aan bij toekomstige infrastructuurprojecten van nationaal belang de m.e.r. en mkba vanaf het vroegste stadium goed op elkaar af te stemmen.

Een goede afstemming voorkomt dat in mkba en m.e.r. bijvoorbeeld verschillende alternatieven aan de orde komen, of dat uitgegaan wordt van verschillende milieu-informatie. Een goede afstemming had er bij het project Spoorlijn Utrecht – Duitse grens bijvoorbeeld voor kunnen zorgen dat het MER ook de milieueffecten van het basisalternatief had beschreven, dat de mkba ook de kosten en baten van het benuttingsalternatief in beeld had gebracht en dat het MER de mkba van informatie over veiligheidsaspecten had kunnen voorzien.

- De Commissie beveelt aan bij de mkba altijd ook een achtergronddocument te publiceren, waarin de analyse en resultaten in het hoofdrapport worden onderbouwd.

Het hoofdrapport van de mkba is een sterke samenvatting van de uitgevoerde analyse. Het rapport bevat relatief weinig onderbouwing en toelichting van de gepresenteerde resultaten. Dit maakt een beoordeling van een juiste afstemming van m.e.r. en mkba moeilijk. De Commissie kreeg hier bijvoorbeeld pas een goed beeld van na een mondelinge toelichting door de opstellers van de mkba.

- De Commissie beveelt aan door voorlichting en communicatie te bevorderen dat bij alle bij m.e.r. en mkba betrokken partijen een juist beeld leeft van de onderscheiden rollen van deze twee instrumenten.

De mkba volgens de OEEI-leidraad is in de context van de Nederlandse beleidsvoorbereiding een relatief nieuwe ontwikkeling. Het instrument beoogt

---

<sup>25</sup> Althans, niet expliciet. Wel constateert de Commissie dat in de mkba een uitgangspunt bij de aanleg van twee extra sporen is dat alle kruisingen ongelijkvloers worden gemaakt. Dit vergroot uiteraard de veiligheid. De kosten van het ongelijkvloers maken bedragen ruim 1 miljard. Geen inschatting is gemaakt van het effect op het aantal te verwachten ongevallen. De Commissie raadt aan in de nog op te stellen mkba voor het benuttingsalternatief de uitgangspunten voor voorzieningen bij kruisingen, bijbehorende kosten en effecten op de veiligheid duidelijker aan te geven.



een integrale weergave te geven van alle welvaartseffecten, waaronder de milieueffecten. In haar dagelijkse contacten is de Commissie gebleken dat bij zowel bestuurders als burgers de vraag leeft in welke mate met raadplegen van de mkba kan worden volstaan voor een inzicht in de milieueffecten. Uit de ervaringen met mkba tot nu toe is de Commissie gebleken dat de mkba weliswaar een integrale rapportage van (ook) de milieueffecten beoogt, maar dan sterk ingedikt en alleen voor zover van belang voor de kosten-batenanalyse. Niet in geld te waarderen milieueffecten komen bijvoorbeeld vaak slechts als p.m.-post in de MKBA terug. Dit betekent dat de mkba er niet op gericht hoeft te zijn een volledig inzicht te geven in de te verwachten milieueffecten. Dat zal de functie van m.e.r. blijven. Acties om een juiste beeldvorming te bewerkstelligen kunnen eventuele misverstanden voorkomen.

- De Commissie beveelt aan meer duidelijkheid te verschaffen over de rol van m.e.r. in de vroegste fase van de kba: de kentallen-kba

Bij nieuwe toekomstige projecten beveelt de OEEI-leidraad aan om vóórdat de m.e.r. start een verkorte kba uit te voeren: ook wel 'kentallen-kba' genoemd. Dit betreft een *'vooronderzoek naar diverse projectalternatieven waarbij wel het schema van de kba als kader wordt gehanteerd, maar de informatie meer ontleend is aan kengetallen en globale indicatoren'*. Het gaat hierbij ook om kengetallen voor de te verwachten milieueffecten.

De OEEI-leidraad suggereert verder om op basis van de kengetallen-kba een *'nut- en noodzaakdiscussie'* te voeren, waarbij de *'kengetallen-kba kan helpen de juiste afwegingen in beeld te krijgen en de politiek-bestuurlijke beslissingen over project-alternatieven te ondersteunen'*.

De Commissie constateert dat de kengetallen-kba zich richt op de onderbouwing van beslissingen die ook de m.e.r. beoogt te onderbouwen: nut en noodzaak van het voornemen en te onderzoeken alternatieven. Het is daarom belangrijk te verduidelijken hoe de taken van kentallen-kba en m.e.r. op dit punt op elkaar moeten worden afgestemd.

- De Commissie beveelt aan kwaliteitswaarborgen voor de kentallen-fase van de mkba vast te leggen.

De Commissie constateert dat de OEEI-leidraad zich niet uitspreekt over waarborgen voor de kwaliteit van de milieu-informatie in de kentallenfase. Bij m.e.r. betreft dit onder andere de inspraak en advisering en onafhankelijke toetsing door wettelijk adviseurs. Naar de mening van de Commissie is het gewenst nader aan te geven welke kwaliteitswaarborgen voor de op te nemen milieu-informatie moeten worden gehanteerd tijdens de kentallen-kba en welke rol m.e.r. of m.e.r.-elementen daarbij kunnen spelen. Dit is onder meer belangrijk omdat op basis van de kentallen-kba ook besloten kan worden het voornemen te staken. De milieucomponent van deze beslissing komt dan niet meer in een m.e.r. aan de orde.

..

-

9.4



## BIJLAGEN

bij het Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens

(bijlagen 1 t/m 4)



## BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 5 oktober 2000 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Personenvervoer

Directeur-Generaal Personenvervoer

Aan  
Commissie MER  
Dhr. dr. D.K.J. Tommel  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Inspiraatman:	19 OKT. 2000
Nummer:	859-142/M.148(10K)
Verzender:	Vh/Sc/Pw/Bb/Ra

+ 859-  
904-  
t

Contactpersoon  
H. Goslinga (HSL-Oost)  
M. Lichtendahl (A12)  
Datum  
5 oktober 2000  
Ons kenmerk  
DGP/HSLO/126351/pn105

Doorkiesnummer  
030 27 28 441  
030 60 09 558  
Bijlage(n)  
2

Onderwerp  
HSL-Oost en A12;  
Trajectnota/Milieu-Effectrapport Spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens en  
Trajectnota/Milieu-Effectrapport A12 Utrecht-Veenendaal

Geachte heer Tommel,

Hierbij bied ik u de Trajectnota/Milieu-Effectrapport Spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens en de Trajectnota/Milieu-Effectrapport A12 Utrecht-Veenendaal aan, die zijn vastgesteld door het bevoegd gezag, te weten de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM. De nota's zijn het resultaat van de studies die in 1997 zijn ingezet met de Startnotities Verbetering Spoorlijn Utrecht - Arnhem, Verbetering Spoorlijn Arnhem -Duitse grens, alsmede A12 Utrecht-Veenendaal.

Deze nota's worden met ingang van 9 oktober op de gebruikelijke wijze ter visie gelegd ten behoeve van de inspraak. De inspraakperiode loopt tot en met 4 december a.s. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet Milieubeheer verzoek ik u binnen vijf weken na afloop van deze termijn aan mij advies uit te brengen.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,

M.M.D. van Eeghen

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3517176  
Telefax +31 70 3516007

Bereikbaar via tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station Is en cs) en buslijn 22 (station cs)

27



## BIJLAGE 1a

Brief van het bevoegd gezag d.d. 20 december 2000 waarin de Commissie tot 31 januari 2001 de gelegenheid krijgt om advies uit te brengen.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Personenvervoer

Projectdirectie HSL-Oost

Aan  
Commissie voor de milieueffectrapportage  
i.v. de voorzitter ir. N.G. Ketting  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	12 DEC. 2000
nummer	
dossier	858 - 226
kopie naar :	Vh/Kc/Plv/Bik

Contactpersoon	Doorkeesnummer
Jan-Bert Dijkstra	030- 2728 596
Datum	bijlage(n)
20 december 2000	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/HSL/2000/182259	-
Onderwerp	
Advies Trajectnota/Milieu-Effectrapport spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens	

Geachte heer Ketting,

In aanvulling op mijn brief van 5 oktober jl. stel ik U in de gelegenheid om uiterlijk 31 januari 2001 uw advies over de Trajectnota/Mer "Spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens" uit te brengen.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE PROJECTDIRECTEUR HOGESNELHEIDSLIJN OOST (PLV).

drs. A.R. van Altena

Postbus 43, 2500 AA Utrecht  
Beroekadres Catharingsingel 33

Telefoon +31 30 272 8738  
Telefax +31 30 272 8477

29

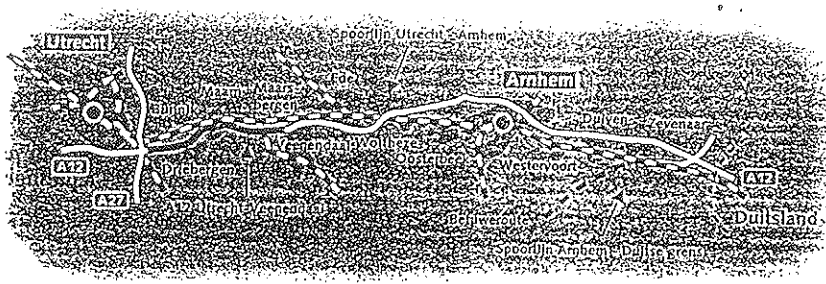


## BIJLAGE 2

### Kennisgeving van de terinzagelegging van het Milieueffectrapport in Staatscourant nr. 194 d.d. 6 oktober 2000.



## Inspraak Trajectnota/MER van de spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens en de Trajectnota/MER A12 Utrecht-Veenendaal



Van 9 oktober tot en met 4 december 2000 liggen de Trajectnota/Milieu-Effectrapport (MER) van de spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens en de Trajectnota/Milieu Effectrapport (MER) A12 Utrecht-Veenendaal ter inzage. In deze periode kunt u op deze documenten schriftelijk en mondeling reageren.

Mogelijkheden te komen tot een drietal langetijds alternatieven. Het oplossen van de verkeerskundige problemen op het traject Utrecht-Veenendaal staat centraal. Daarnaast is er aandacht voor een aantal bestaande problemen op het gebied van leefbaarheid en milieu.

- de Dienstkring Hun ter Heide (te Hun ter Heide); inner 12 afspraak 4030 600 56 79;
- het Hoofdkantoor van Rijkswaterstaat te Den Haag (uitsluitend op afspraak);
- de bibliotheken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) te Den Haag.

#### Achtergrond

Begin volgend jaar nemen de minister van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) voor de beide projecten een standpunt in op basis van de inhoud van de nota's, de inspraakreacties en adviezen van de wettelijke adviseurs. De hoofdzaak die de Trajectnota/MER van de spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens moet beantwoorden, is of aanleg van een nieuwe spoorlijn nodig is dan wel of aanpassing en verbetering van de bestaande spoorlijn een voldoende goede optie is. De hoofdzaak die de Trajectnota/MER A12 Utrecht-Veenendaal moet beantwoorden, is of er capaciteitsvergroting van de A12 plaats moet vinden en zo ja op welke wijze. Beide projecten volgen de procedure zoals omschreven in de Tractiewet. Deze procedure is in 1997 begonnen met het uitwerken van de Startnotitie Verbetering Spoorlijn Utrecht-Arnhem, de Startnotitie Verbetering Spoorlijn Arnhem-Duitse grens en de Startnotitie A12 Utrecht-Veenendaal. Inmiddels zijn de studies afgerond en de Trajectnota's en Milieu-Effectrapporten bezetten de resultaten van de studies.

De Trajectnota/MER A12 Utrecht-Veenendaal bestaat uit een hoofdnota op hoofdlijnen, drie gebiedsnota's met gebiedsspecifieke informatie (Kromme Rijn, Utrechtse Heuvelrug en Gelderse Vallei) en een achtergrondnota (deel B) met gedetailleerde technische gegevens over de studies.

#### Waar ligt de Trajectnota/MER van de spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens ter inzage?

Van 9 oktober tot en met 4 december 2000 ligt de Trajectnota/MER van de spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens gedurende de reguliere openingstijden ter inzage op elke locatie waar de Trajectnota/MER A12 Utrecht-Veenendaal ter inzage ligt, zoals aangegeven in deze publicatie.

Daarnaast ligt de Trajectnota/MER van de spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens gedurende de reguliere openingstijden tevens ter inzage op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Ede (raadhuus en stadskantoor De Doelen), Renkum (te Oosterbeek), Arnhem (Levens in het informatiecentrum Arnhem Centraal), Westervoort, Duiven en Zvenaar;
- de bibliotheken in Ede (centrale), Ede-Stadspoor, Ede-Bennelom, Arnhem (centrale), Arnhem-Frederiklaaf, Oosterbeek, Renkum, Westervoort, Duiven en Zvenaar;
- de bibliotheek van het provinciehuis Gelderland (te Arnhem);
- de Stationswinkel Van Doorne VOF te Wollfkeze;
- het kantoor van de projectorganisatie hogesnelheidslijnen (te Utrecht, uitsluitend op afspraak);
- het kantoor van Rijkswaterstaat Drecht-Oost-Nederland (te Arnhem).

#### Waar ligt de Trajectnota/MER A12 Utrecht-Veenendaal ter inzage?

Van 9 oktober tot en met 4 december 2000 ligt de Trajectnota/MER A12 Utrecht-Veenendaal gedurende de reguliere openingstijden ter inzage op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen respectievelijk (gemeentelijk) informatiecentra van Utrecht (stadhuus), Bunnik, Driebergen-Rijsenburg, Zeist, Maarssen, Gooismolen, Veenendaal, Amerongen, Leersum, Woudenberg en Renswoude;
- de centrale bibliotheken in Utrecht, Rijnsteek (te Bunnik en Odijk), Zeist, Driebergen, Gooismolen/Maarssenbergen, Veenendaal, Amerongen, Leersum en Woudenberg;
- de bibliotheek van het provinciehuis van Utrecht (te Utrecht).

#### De informatieavonden

Van 16 oktober 2000 tot en met 7 november 2000 organiseert het Ministerie van Verkeer en Waterstaat informatiebijeenkomsten over de inhoud van de Trajectnota/MER van de spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens en de Trajectnota/MER A12 Utrecht-Veenendaal. In de provincie Utrecht, waar spoorlijn en A12 dicht bij elkaar liggen, zijn dat gezamenlijke informatiebijeenkomsten. Deze bijeenkomsten hebben het karakter van een informatiemarkt. Hier staan projectleider en inhoudelijke deskundigen voor u klaar om uw vragen te beantwoorden. De bijeenkomsten in de provincie Utrecht hebben betrekking op zowel de spoorlijn als de A12. De aanvang is hier 16.00 uur (behalve in Maarssen 15.00 uur) en de bijeenkomst eindigt om 22.00 uur. Voor het Gelderse deel hebben de informatiebijeenkomsten alleen betrekking op de spoorlijn. De aanvang is daar 19.00 uur, gevolgd door een plenaire presentatie van 20.00 uur tot 22.00 uur. De informatiebijeenkomsten worden gehouden op:

Maandag 16 oktober	Ede (Spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens, vanaf 19.00 uur. De Riehoort 8.V. Bennelomseweg 24
Donderdag 19 oktober	Arnhem (Spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens, vanaf 19.00 uur) Hotel Hazthuis Stationsplein 1
Maandag 23 oktober	Duiven (Spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens, vanaf 19.00 uur) Stichting Cultureel Centrum Onderling Genoezen Pastorieplein 2
Dinsdag 24 oktober	Zvenaar (Spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens, vanaf 19.00 uur) Café Zalen- & Partycentrum Slaring Groessensweg 2

#### Wat beschrijft de studie van de spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens?

De Trajectnota/MER van de spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens beschrijft naast de bestaande en te verwachten vervoersbehoefte, de leem van het totale afwegingsproces. De Trajectnota bevat de gegevens en argumenten voor het beantwoorden van de vraag of problemen in de capaciteit en de kwaliteit van de verplaatsingsbehoefte in het studiegebied opgelost moeten worden door het bouwen van de infrastructuur, of door een betere benutting van de bestaande infrastructuur. De Trajectnota/MER beschrijft verder de milieu- en omgevingsimpacten van de overwogen aanpassingen.

De Trajectnota/MER bestaat uit een hoofdrapport en zes ondergebiedrapporten (Kromme Rijn, Utrechtse Heuvelrug, Gelderse Vallei, Veluwe-West, Veluwe-Oost en De Liemers).

#### Wat beschrijft de studie A12 Utrecht-Veenendaal?

De Trajectnota/MER A12 Utrecht-Veenendaal beschrijft het selectieproces om van veel verschillende oplossings-

Donderdag 26 oktober  
Wolffheze (Spoorlijn Utrecht-  
Arnhem-Duitse grens,  
vanaf 19.00 uur)  
Gelderse Roon Wolffheze  
Wolffheze 2

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke  
behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Uw mondelinge reactie kunt u kenbaar maken tijdens één  
van de door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
georganiseerde, openbare hoorzittingen. Deze hoorzittingen  
onderscheiden zich van de informatieavonden, doordat de  
hoorzittingen bedoeld zijn voor het uitspreken van een mening  
door een ieder die dat wenst. De informatiebijeenkomsten  
zijn met name bedoeld voor het krijgen van informatie en  
het stellen van vragen. Indien u een mondelinge reactie wilt  
geven op een hoorzitting, wordt u verzocht dit schriftelijk of  
telefonisch voor 9 november aan het Inspraakpunt (telefoon  
(070) 361 87 78) kenbaar te maken. Alle hoorzittingen  
beginnen om 19.30 uur (zaal open om 19.00 uur).

- Welk standpunt zouden de ministers voor de A12 moeten  
in nemen en welke argumenten zijn daarvoor van belang?
- Welke aandachtspunten moeten volgens u in het  
vervolgproces nog verder worden uitgewerkt?

Maandag 30 oktober  
Veenendaal (Spoorlijn Utrecht-  
Arnhem-Duitse grens en A12,  
vanaf 16.00 uur)  
Theater de Lampepiet  
Kerkewijk 10

#### Wat gebeurt er met uw reactie?

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn  
verzamelt het Inspraakpunt alle reacties op de Trajectnota/  
MER over de spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens en de  
Trajectnota/MER A12 Utrecht-Veenendaal. U ontvangt een  
ontvangstbevestiging op uw inspraakreactie. Daarnaast  
worden alle schriftelijke inspraakreacties en de verslagen van  
de hoorzittingen samengevoegd in de bundel 'Resultaten van  
de inspraak'. Deze bundel kunt u inzien op dezelfde locaties  
waar eerder beide nota's ter inzage zijn gelegd. Insprekers  
worden hiervan persoonlijk op de hoogte gesteld en krijgen  
eveneens een persoonlijk antwoord op hun inspraakreactie.

Dinsdag 31 oktober  
Westervoort (Spoorlijn Utrecht-  
Arnhem-Duitse grens,  
vanaf 19.00 uur)  
Zalencentrum Wielentan  
Doopstraat 11

De hoorzittingen worden gehouden op:

Donderdag 2 november  
Maarn (Spoorlijn Utrecht-  
Arnhem-Duitse grens en A12,  
vanaf 19.00 uur)  
Stichting Sociaal-Cultureel  
Centrum De Twee Markten  
Trompsplein 5

Maandag 13 november  
Ede (Spoorlijn Utrecht-  
Arnhem-Duitse grens)  
De Reehorst 8.V.  
Bennekomseweg 24

Maandag 6 november  
Driebergen (Spoorlijn Utrecht-  
Arnhem-Duitse grens en A12,  
vanaf 16.00 uur)  
Landgoed De Reehorst,  
IONA-gebouw  
Hoofdstraat 20

Woensdag 15 november  
Dulven (Spoorlijn Utrecht-  
Arnhem-Duitse grens)  
Stichting Cultureel Centrum  
Onderling Cemoegen  
Kastanjelaan 2

Dinsdag 7 november  
Bunnik (Spoorlijn Utrecht-  
Arnhem-Duitse grens en A12,  
vanaf 16.00 uur)  
Hofstede De Beersde  
Camminghalaan 30

Maandag 20 november  
Bunnik (Spoorlijn Utrecht-  
Arnhem-Duitse grens en A12)  
Hofstede De Beersde  
Camminghalaan 30

Woensdag 22 november  
Maarn (Spoorlijn Utrecht-  
Arnhem-Duitse grens en A12)  
Stichting Sociaal-Cultureel  
Centrum De Twee Markten  
Trompsplein 5

#### Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling op de Trajectnota's  
en Milieu-Effectrapporten reageren. Uw schriftelijke reactie  
van de spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens kunt u tot en  
met 4 december met vermelding van uw naam en adres sturen  
naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
De spoorlijn Utrecht-Arnhem-Duitse grens  
Kneuterdijk 6  
2514 EN Den Haag

Tevens kunt u uw schriftelijke reactie over de spoorlijn  
Utrecht-Arnhem-Duitse grens sturen via het internetadres  
[www.hsloot.nl](http://www.hsloot.nl)

Uw schriftelijke reactie over de A12 Utrecht-Veenendaal kunt  
u tot uiterlijk 4 december met vermelding van uw naam en  
adres sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
A12 Utrecht-Veenendaal  
Kneuterdijk 6  
2514 EN Den Haag

Als u wilt reageren op beide nota's verzoeken we u expliciet  
in uw reactie aan te geven dat het een reactie is op beide  
projecten. U kunt uw reactie dan naar één van de beide  
adressen sturen.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Inspraakpunt  
Verkeer en Waterstaat



## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemers:** Rijkswaterstaat, Directies Utrecht en Oost-Nederland

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

**Besluit:** tracébesluit (een bijzonderheid hierbij is dat indien gekozen wordt voor het benutten van de bestaande sporen, hiervoor geen tracébesluit nodig is; de procedure wordt dan gestaakt en de m.e.r. is in feite vrijwillig uitgevoerd)

**Categorie Besluit m.e.r.:** C2.1

**Activiteit:** verbetering, eventueel verdubbeling, van de bestaande spoorlijn tussen Utrecht – Arnhem – Duitse grens voor binnenlands verkeer (Rail 21) en hogesnelheidstrein (HST-Oost)

#### **Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotities: 7 februari 1997 (traject Utrecht – Arnhem) en 17 september 1997 (traject Arnhem – Duitse grens)

richtlijnenadviezen uitgebracht op: 1 mei 1997 (traject Utrecht – Arnhem) en 21 november 1997 (traject Arnhem – Duitse grens)

richtlijnen vastgesteld: 1 augustus 1997 (traject Utrecht – Arnhem) en 16 februari 1998 (traject Arnhem – Duitse grens)

kennisgeving MER: 6 oktober 2000

toetsingsadvies uitgebracht: 31 januari 2001

**Bijzonderheden:** Gelet op de complexiteit van het te nemen besluit, dringt de Commissie in haar richtlijnenadvies aan op het hanteren van een duidelijke en navolgbare systematiek bij de ontwikkeling, selectie en rangschikking van vervoer- en lokale alternatieven. Hiervoor doet zij een suggestie waarin te hanteren criteria worden afgeleid uit enerzijds *bestaand beleid en regelgeving* t.a.v. verkeer & vervoer, RO, leefmilieu, ecologie en duurzaamheid, anderzijds de *gestelde verkeer- en milieudoelen*. Aandachtspunten voor de milieueffecten zijn beïnvloeding van natuur door grondwaterstromen en voorkomen van verdere versnippering van natuur.

Verder is het van belang om in het MER een globale beoordeling te geven van alle alternatieven die tot nu toe in beeld zijn geweest, d.w.z. inclusief de alternatieven die in de verkenningsfase zijn afgevallen. Wat betreft tunnels geeft de startnotitie aan dat voordat deze in beeld komen, eerst bezien wordt of problemen met omleidingen opgelost kunnen worden. De Commissie stelt dat beide oplossingen gelijkwaardig afgewogen moeten worden.

De Commissie doet een suggestie voor een werkwijze bij de ontwikkeling van het mma. Hierin wordt eerst per vervoeralternatief een *globaal* mma ontwikkeld. Deze wordt vervolgens nader uitgewerkt op grond van landelijke doelstellingen. Daarna wordt bezien of dit zgn. 'basis-mma' leidt tot lokale knelpunten die niet mitigeerbaar zijn. Zo ja, dan wordt een tweede 'lokaal-mma' ontwikkeld waarin lokale knelpunten met prioriteit worden opgelost.

De richtlijnen nemen het advies integraal over, met uitzondering van de suggestie voor het mma: alleen een landelijk mma hoeft te worden uitgewerkt.

Tijdens de toetsing constateert de Commissie dat de vastgestelde richtlijnen geen relevant toetsingskader meer vormen, omdat het voornemen belangrijk is bijgesteld. Waar eerst sprake was van het aanleggen en inpassen van twee extra sporen, is het voornemen nu om de bestaande twee sporen te benutten. Het MER is daarop herschreven. Daarom formuleert de Commissie in haar advies een nieuw toetsingskader: het MER moet onderbouwen welke

vervoersvraag in de toekomst verwacht wordt; of deze capaciteit, behalve door extra sporen, ook kan worden geboden door benutten; welke van deze twee opties het beste scoort uit milieuoogpunt; welke maatregelen nodig zijn om 200 kilometer per uur te kunnen rijden op de bestaande twee sporen en welke maatregelen bij benutten nodig zijn om geluidhinder en ecologische barrièrewerking te voorkomen of op te lossen. De Commissie heeft niet getoetst of het MER de aanleg en inpassing van twee extra sporen kan onderbouwen, omdat dat nu niet aan de orde is. Indien dit in de toekomst wel aan de orde zou komen, moet een aanvullende m.e.r. worden doorlopen.

De Commissie constateert in haar toetsingsadvies dat het MER voldoende informatie geeft om de vragen in het toetsingskader te kunnen beantwoorden, zij het dat veel van de informatie in achtergronddocumenten staat en niet in het Hoofdrapport. Een essentiële tekortkoming is het ontbreken van een samenvatting. De Commissie raadt aan deze alsnog op te stellen, met een betere samenvatting van de informatie in de achtergronddocumenten. Ook doet de Commissie een aantal aanbevelingen voor verbetering van de informatie, die in de op te stellen samenvatting meegenomen kunnen worden. De Commissie raadt aan het Richtsnoer aanvullingen te volgen, dat wil zeggen de (uitgebreide) samenvatting te publiceren, waarna aanvullende inspraak en toetsing van de aanvullende informatie.

Nieuw is dat voor dit project ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse (mkba) is opgesteld. Het m.e.r. heeft een belangrijke functie voor deze mkba als leverancier van de milieu-informatie. De Commissie heeft getoetst of uitgangspunten, onderzochte alternatieven en gebruikte milieu-informatie in mkba en MER overeenstemmen. De resultaten van deze toetsing staan in een apart hoofdstuk van het toetsingsadvies. In dit hoofdstuk doet de Commissie ook aanbevelingen voor optimale afstemming van mkba en m.e.r. bij toekomstige projecten.

**Samenstelling van de werkgroep:**

prof.dr.ir. J.F. Agema  
drs. G.J. Baaijens  
ir. H. Goossens  
ir. P. Janse (alleen toetsingsfase)  
drs. R.J. Jonker (alleen richtlijnenfase)  
ir. W.H.A.M. Keijsers  
dr. K. Leidelmeijer (alleen toetsingsfase)  
ir. J. Termorshuizen  
drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)  
dr. N. Verster (alleen toetsingsfase)

**Secretaris van de werkgroep:** drs. R.A.A. Verheem (richtlijnenfase traject Utrecht – Arnhem en toetsing gehele traject); drs. S.A.A. Morel (richtlijnenfase traject Arnhem – Duitse grens).

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen betreffende A12 Utrecht – Veenendaal en Spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse Grens

- 1 H.H.F. Wijffels, MAARN
- 2 J.W. Bakker, EDE GLD
- 3 H.G. Starink, ARNHEM
- 4 M. Sturkenboom, MONTFOORT
- 5 H.E. Slomp, WOUDENBERG
- 6 A. Schenkel, EDE GLD
- 7 E. van der Wart, ARNHEM
- 8 E. Breman, EDE GLD
- 9 H.C. Gerversman, UTRECHT
- 10 J. Brunekreeft, EDE GLD
- 11 B. Dolman, EDE GLD
- 12 A. ten Klooster en mevrouw V. ten Klooster-Kronenberg, EDE GLD
- 13 J.A. Boersma, DORDRECHT
- 14 R.M. van der Plas, AMSTERDAM ZUIDOOST
- 15 A.G.G. Kok, EDE GLD
- 16 Nijman & van Essel Organisatie-adviseurs, BENNEKOM
- 17 A.J. Vermeulen, VOORBURG
- 18 prof. dr. ir. G. Hamming, RENKUM
- 19 K. de Koning, ZEVENAAR
- 20 J.W. Seuters en mevrouw G.G. Seuters-Ellis, WOLFHEZE
- 21 W.J.A.M. Scheepers, ZEVENAAR
- 22 S. Gorter, ZEVENAAR
- 23 Th.J. Keultjes, ZEVENAAR
- 24 H. Beekhuis, OOSTERBEEK
- 25 Ede's Bedrijfs Contact, EDE GLD
- 26 Cornelissen, ZEVENAAR (+ 7 eensluitende reacties)
- 27 G.E.J. Meeuwissen, WESTERVOORT
- 28 J.F.A. Castelijns, ZEVENAAR
- 29 N.A. Frankenmolen, EDE GLD
- 30 I.F.A.M. Ostendorf, ARNHEM
- 31 dhr. J.C. Hartingsveldt, EDE GLD
- 32 J. van Laar, DOORN
- 33 P.G.W.M. Genevace en mevrouw J.M.Th. Genevace-Jagers, WOLFHEZE
- 34 S.M. Brandligt, DRIEBERGEN RYSENB
- 35 T. Wissenburg, DRIEBERGEN RYSENB
- 36 M. Heitmeijer en mevrouw M. van Peurseem, EDE GLD
- 37 A.H. Hamel, EDE GLD
- 38 Wonen Werken Wolfheze, WOLFHEZE
- 39 dhr. ing. H.C.M. Burgers, EDE GLD
- 40 G. de Gunst,
- 41 K.G.W.M. Dinger,
- 42 Milieudefensiegroep Maarn, Amerongen, Leersum, Doorn en Driebergen
- 43 Werkgroep Klinkenbergerweg, EDE GLD
- 44 J. Susijn, MAARN
- 45 dr. F.C. de Waal, MAARN
- 46 J.Th. Knoll, BENNEKOM
- 47 J. Jonkers, ZUIDLAREN
- 48 J.C. Kramers, ZEIST
- 49 R.M. Ulmann, WOLFHEZE
- 50 ir. B. Buining, EDE GLD
- 51 M. de Jong, EDE GLD
- 52 H.J.P.M. Burg-Gulickx, ARNHEM
- 53 C.F. Vermeer, MAARN

54 M.J. Hoveling, EDE GLD  
55 H.P. ter Meulen, WOLFHEZE  
56 P.E.S. Wintermans, EDE GLD  
57 A.W. Breedijk, RENSWOUDE  
58 H.R.J. Jansen, EDE GLD  
59 J.M. Zephat, EDE GLD  
60 J.A.M.H Brenner, EDE GLD  
61 G.C. van Gent, EDE GLD  
62 C.G. Klaassen, EDE GLD  
63 fam. Kortekaas, EDE GLD  
64 M. Rozdeiczner, BENNEKOM  
65 A.R. den Dulk, BENNEKOM  
66 J. Kaper en L.I. Kaper-de Weerd, EDE GLD  
67 A.C. Baas, EDE GLD  
68 J.W. Appelo, EDE GLD  
69 A.F. Koster, EDE GLD  
70 A.C. Kreyns-Geurtsen, EDE GLD  
71 F.G.G. Cozijnsen, EDE GLD  
72 J.A.J. van Gerwen, EDE GLD  
73 G.M. Vermeer, EDE GLD  
74 C.J. van der Post, BENNEKOM  
75 R.H. Rijntalder, EDE GLD  
76 A.P. de Jonge, EDE GLD  
77 M.G.C. Vermeulen, EDE GLD  
78 N. Rikken-Bekker, EDE GLD  
79 A. van Ginkel, EDE GLD  
80 J.J. Vos en G. Looijenga, BENNEKOM  
81 H. Bouwma, EDE GLD  
82 D. Breukers en J.v/d Weerd, EDE GLD  
83 J. Felix, EDE GLD  
84 fam. H. Melgers, EDE GLD  
85 P. Muller, EDE GLD  
86 M.J. Claessens, EDE GLD  
87 B. Dolman-Zwaan, EDE GLD  
88 E. Blufpand, EDE GLD  
89 J. en L. de Vries, EDE GLD  
90 fam. v/d Weele, EDE GLD  
91 fam. J.M. Waaijbergen, EDE GLD  
92 G. Kok, EDE GLD  
93 L.J.A.E. Teggeman, EDE GLD  
94 S. v/d Werf, EDE GLD  
95 F. Holierhoek, EDE GLD  
96 J.N. Toet en J.A. Toet-van Goot, EDE GLD  
97 J. v/d Top, EDE GLD  
98 K. Wijnen, EDE GLD  
99 Folmer, EDE GLD  
100 ir. R.H. Pitlo, BENNEKOM  
101 D. Nauta, LUNTEREN  
102 H.A. van Leeuwen, EDE GLD  
103 J.J. Middendorp, EDE GLD  
104 C.H. Bax, EDE GLD  
105 R. Bakker, EDE GLD  
106 B. van Aggelen, EDE GLD  
107 J. Dekens, EDE GLD  
108 E. Hendrik-Dijkstra, EDE GLD  
109 J. Eversen, EDE GLD  
110 P.H. Velthuizen, EDE GLD  
111 R. Bekendam, BENNEKOM  
112 D. Eeken, EDE GLD

- 113 fam. P. Oosterveld, BENNEKOM  
114 P. Boele-Klomp, EDE GLD  
115 S.J. van der Pol, EDE GLD  
116 W. en M. Houtman, EDE GLD  
117 H. Korteweg-Timmerman, EDE GLD  
118 drs. J. Meijer, EDE GLD  
119 M.J. van de Velde, EDE GLD  
120 H. Abbink, EDE GLD  
121 F. A'Campo, EDE GLD  
122 P. Nijenhuis, EDE GLD  
123 ir. A.L. van den Berk, EDE GLD  
124 G.R. Peters, EDE GLD  
125 A.J. van Vliet, EDE GLD  
126 H. van der Meijden, EDE GLD  
127 W.E. Alferink, EDE GLD  
128 I. Wolters, EDE GLD  
129 H. Prinsze, EDE GLD  
130 C.E. Barten, EDE GLD  
131 G. Kappers, EDE GLD  
132 M. van den Heuvel, EDE GLD  
133 A.J. Meijer, EDE GLD  
134 A.C. van Egdom, EDE GLD  
135 D. ter Stege, EDE GLD  
136 N. van den Berg, EDE GLD  
137 A.E. de Rooij, EDE GLD  
138 G. de Rooij, EDE GLD  
139 C. van der Perk, EDE GLD  
140 J. Klok, EDE GLD  
141 A.J.J. Buitendam, EDE GLD  
142 A.M.J. Buitendam, EDE GLD  
143 M. Broeren, BENNEKOM  
144 L.C. Stolk, EDE GLD  
145 P. Rijnierse, EDE GLD  
146 E. van Elderen, BENNEKOM  
147 A. Leusink-Mors, EDE GLD  
148 G.F. Hagen, EDE GLD  
149 M. Timmerman, EDE GLD  
150 B. Popkema, EDE GLD  
151 J. Schroten, EDE GLD  
152 dr. H. Vergunst, BENNEKOM  
153 T. Olthof, EDE GLD  
154 M. Koning-Eijkelenkamp, EDE GLD  
155 drs. J.J. van den Berg en echtgenote, EDE GLD  
156 L.J. van Wingerden, BENNEKOM  
157 B Strandstra, EDE GLD  
158 D. Haze, EDE GLD  
159 M. Ruwaard, EDE GLD  
160 C. Hoogendijk, EDE GLD  
161 S. van Dooren, EDE GLD  
162 K. Uiterwijk, BENNEKOM  
163 M. Hoogerwerf, BENNEKOM  
164 W.C. Willemsen, EDE GLD  
165 B.J. Sustronk, EDE GLD  
166 ing. H.C. Saaltink, EDE GLD  
167 E.J. Groeneveld, LUNTEREN  
168 S.L. Schmikli, EDE GLD  
169 P.J.M. Groeneveld, EDE GLD  
170 G.A. de Wildt, EDE GLD  
171 R. Nederhof-Maris, EDE GLD

172 S.G.J. Brefeld, EDE GLD  
173 J. van Vuure, EDE GLD  
174 E. Nab, EDE GLD  
175 L. van Doodewaard, EDE GLD  
176 H.J. de Ruitter, EDE GLD  
177 B. Hulstein, EDE GLD  
178 R.A. Slikker, LUNTEREN  
179 R. Geurink, LUNTEREN  
180 B.J. Hek-Legters, WEKEROM  
181 E. Swarts, EDE GLD  
182 A. van Engelenhoven, EDE GLD  
183 W. van Laan, EDE GLD  
184 J. van Tuin, EDE GLD  
185 drs. E. van Luyn, EDE GLD  
186 ir. M.G. Bakker, EDE GLD  
187 L. v/d Bolenkamp, EDE GLD  
188 J. van Spanje, EDE GLD  
189 R.L. Veldman, EDE GLD  
190 F. Appel, EDE GLD  
191 J.J.P. van Ree, EDE GLD  
192 T. van Ree, EDE GLD  
193 E. Scholtes, BENNEKOM  
194 M. Hendriks, EDE GLD  
195 mr. A.M.Th. Vreman, EDE GLD  
196 M. Florissen, EDE GLD  
197 A.P. Roseboom, EDE GLD (+ 23 eensluitende reacties)  
198 ing. P.C. Groenewegen, GROESSEN  
199 C.M. Ale-Rietveld, EDE GLD  
200 G. Kamphuis, EDE GLD  
201 C.J. Korf, EDE GLD  
202 E.J. Pol, EDE GLD  
203 C. Heij, EDE GLD  
204 A. Heij, EDE GLD  
205 A. v/d Vegt, EDE GLD  
206 M. Lauwaars, BENNEKOM  
207 A. Bouma, EDE GLD  
208 E. Breman, EDE GLD  
209 A. de Leijster, EDE GLD  
210 N. Heidema-Spreij, EDE GLD  
211 J.H.H. Wilkes, EDE GLD  
212 P.A. Ligteringen, BENNEKOM  
213 dr. M.J. Paul, EDE GLD  
214 S.J.J. Lips, BENNEKOM  
215 drs. Naerebout-Mijsberg, BENNEKOM  
216 W. v/d Hoeve, EDE GLD  
217 S.L. de Haan, BENNEKOM  
218 A.C.L. Baggel, EDE GLD  
219 E. v/d Waal, EDE GLD  
220 I. Bouma, EDE GLD  
221 E.F.A.A. Donker, EDE GLD  
222 P. Talma, EDE GLD  
223 J. van Voorst en E. Vonk, EDE GLD  
224 L.P. van Nuffelen-Brouwer, EDE GLD  
225 M. Tolhuisen, EDE GLD  
226 fam. R. van Putten, EDE GLD  
227 J. Kwakernaak, EDE GLD  
228 P.A. Potter, EDE GLD  
229 M. Verwer, BENNEKOM  
230 J.J.H.G. van Driel, EDE GLD

231 J.C. Vrind, EDE GLD  
232 A.P. Nijhof, EDE GLD  
233 J.A. Wolters, EDE GLD  
234 J.C. van 't Hof, EDE GLD  
235 G. Gelderman, LUNTEREN  
236 J. en G. van Markesteijn, EDE GLD  
237 fam. P. en A. v/d Hulst, EDE GLD  
238 P. Kleinendorst, EDE GLD  
239 A.M. Hoogendoorn, EDE GLD  
240 H. Lenters, EDE GLD  
241 R.M. van der Stroom, EDE GLD  
242 C.A. Plomp, BENNEKOM  
243 K. Riteco-Kop, EDE GLD  
244 H.B. ten Klooster, EDE GLD  
245 M. Lansing, EDE GLD  
246 H. de Roode, EDE GLD  
247 J.J. Meurs, EDE GLD  
248 J.M. Scheffers, EDE GLD  
249 G.J.M. Jansen, EDE GLD  
250 Dorpsraad Ooij, ZEVENAAR  
251 C.V. de Nooy, EDE GLD  
252 R.J.G. de Boer, EDE GLD  
253 A. Elings, EDE GLD  
254 fam. P. Hoorn, EDE GLD  
255 M.L. Peeters, EDE GLD  
256 F. Bron, EDE GLD  
257 ir. M.J.J. Sinke, BENNEKOM  
258 J. Schaafsma, EDE GLD  
259 A.E.M. van Steenbergen, BENNEKOM  
260 E.A.J. Mook en M.J. Mook-Regelink, EDE GLD  
261 C. Pak, EDE GLD  
262 A.C.M. Weener, EDE GLD  
263 C. de Haan, EDE GLD  
264 N.J. Baden, EDE GLD  
265 A. Kübler, EDE GLD  
266 C.B. de Ruiter, EDE GLD  
267 ir. P. Zwaginga, EDE GLD  
268 L. Rippen, EDE GLD  
269 P.A. Kruijt, EDE GLD  
270 T.C. Lammers, BENNEKOM  
271 J.G. Siebelink en G.H. Siebelink-v/d Haas, EDE GLD  
272 mw. A.M. Sanderse-Schaap, WOLFHEZE  
273 G.J. Calis, WOLFHEZE  
274 Recreatiecentrum De Maarnse Berg, DOORN  
275 W.G.M. Jansen, EDE GLD  
276 P. Versteeg, MAARSBERGEN  
277 C. Groot, MAARN  
278 T. van Harn, EDE GLD  
279 G. Holland en I. Scholte, EDE GLD  
280 J. Voskuil-Kamper, EDE GLD  
281 A. ten Hoedt-van Eck, EDE GLD  
282 J. Elferdink, EDE GLD  
283 E.H. Overdijkink-Hoeks, EDE GLD  
284 A. Mulder-Prinsen, EDE GLD  
285 A. Pol, EDE GLD  
286 G. de Rooy, EDE GLD  
287 L.A. Voskuilen, EDE GLD  
288 J.D. de Vries, EDE GLD  
289 J. Breimer, EDE GLD

- 290 A.M. van Doorn-Bot, EDE GLD  
291 S. van Doom, EDE GLD  
292 O.P. van Echtelt, BUNNIK  
293 ir. J.J. Lavell, OOSTERBEEK  
294 A.G. Been, EDE GLD  
295 P. en E. van den Hoven, EDE GLD  
296 E.P. Borgers, WEKEROM  
297 A.M.E. Palm-den Engelsman, EDE GLD  
298 fam. B. Wiggerman, EDE GLD  
299 dhr. fam. Kollee-Kraaij, EDE GLD  
300 H.A.W. Kropman, EDE GLD  
301 J.W. Gerritsen, EDE GLD  
302 K. Klootwijk, EDE GLD  
303 fam. Boon, EDE GLD  
304 M. Rozeboom en A. Rozeboom-de Regt, BENNEKOM  
305 fam. A. Klok, EDE GLD  
306 W.L. Zweekhorst-v/d Vooren, BENNEKOM  
307 C.J. Deij, EDE GLD  
308 A. v/d Brink, EDE GLD  
309 A.J. Vos en H.R. Kolmschate, ZEVENAAR  
310 D.J. Stip, EDE GLD  
311 F. Fokkert, EDE GLD  
312 C.A. van Leeuwen, EDE GLD  
313 fam. van der Velden, OOSTERBEEK  
314 Naam en adres onbekend, ZEVENAAR  
315 T. Hasselaar, EDE GLD  
316 ir. D.G.J. Janssen, EDE GLD  
317 C. van Burgsteden, LUNTEREN  
318 J.A. Koops, EDE GLD  
319 J.C. Oudshoorn, EDE GLD  
320 G. Kooij, EDE GLD  
321 A. Verhage-Kempers, EDE GLD  
322 M.A. Schaap, EDE GLD  
323 G.A.Y. van Ginkel, EDE GLD  
324 J.J. Wessels, EDE GLD  
325 E. Schuurman, EDE GLD  
326 C.J. Dijkstra, EDERVEEN  
327 P.J.M. Groen, EDE GLD  
328 P.B.M. Bolwerk, LUNTEREN  
329 H. v/d Hart, EDE GLD  
330 G. Reytenbagh, EDE GLD  
331 J.P. Vermeir, EDE GLD  
332 H.T.R. Jongsma, LUNTEREN  
333 J.H.A. Bos, EDE GLD  
334 H. Saelman, EDE GLD  
335 G.W.P.G. baron van der Feltz, WESTERVOORT  
336 Ing. H.A. Muller, MAARN. Mede namens: Ir. H.C.D. Nieuwland  
337 E. Lubbers, DOORN  
338 F.H.B. Snel en H.J. Snel-Pieterse, MAARN  
339 A. Koppenaal-de Knijff, MAARN  
340 A.F. Bronkhorst, DOORN  
341 L. Molenbroek, MAARN  
342 J. Voskamp, MAARN  
343 J. Dirker, MAARN  
344 F.W. Hogenbirk, MAARN  
345 fam. v/d Heuvel, LEERSUM  
346 A.D.M. van Tilborg, MAARN  
347 J.G. van der Saag-Sylva, MAARN  
348 J.C. van Droffelaar, MAARN



349 S. van der Zee en H. Coenders, MAARN  
350 fam. J.F.M. Rutten, MAARN  
351 J. de Beurs, MAARN  
352 W. van Oostveen, MAARN  
353 G.A. van Tricht, LANGBROEK  
354 C.A. Bleyerveld, MAARN  
355 H. Schepers, MAARN  
356 E.D. Snoek, MAARN  
357 fam. Pierik, MAARN  
358 J. Spilker, MAARN  
359 N.C. Janssen, MAARN  
360 J. Adams, MAARN  
361 G. Heerink, MAARN  
362 E. Langenberg, MAARN  
363 H.W. Hulsen, MAARN  
364 P. Visser, MAARN  
365 H. Dijkman, LEERSUM  
366 T.E. Muschter, MAARN  
367 Bergmans, MAARN  
368 R. van Bennekom, MAARN  
369 M. Sukkel, MAARN  
370 Ch.J. Goes, MAARN  
371 J.P. Kam, MAARN  
372 M.C. Broerse, DOORN  
373 E.C.J. Jacobson-van Leeuwen, MAARN  
374 G.C. de Brey, MAARN  
375 C. van Wolfswinkel, MAARSBERGEN  
376 C. Talitsch, DOORN  
377 I IJkel, MAARN  
378 C. Chevalier, MAARN  
379 J.M. Krijger, MAARN  
380 fam. T.M.M. Harmsze, MAARN  
381 M.P. Verbeek, MAARSBERGEN  
382 P. Verhave, MAARN  
383 H.D. Taken, MAARN  
384 T. Dopper, AMERONGEN  
385 J.Ch.M. Jorna, ODYK  
386 J. Jong, MAARN  
387 R.A. de Waard, MAARSBERGEN  
388 J. de Bock, MAARN  
389 P. Lalkens, MAARSBERGEN  
390 drs. M. Verhaar, DOORN  
391 C.O. Deinum-Bakker, MAARN  
392 H.J. Somsen, MAARN  
393 fam. Heemskerk, MAARN  
394 L.A. Koning-von Oven, MAARN  
395 S.L. Scherpenzeel, MAARN  
396 mr. J.F.B. van Hasselt, MAARN  
397 R. van der Horst, MAARN  
398 A.M. van der Velden, MAARSBERGEN  
399 G.M.G. Koppert, MAARN  
400 M. Roorda, MAARN  
401 E.I. Jongsma, MAARN  
402 A. Medema-Dekker, MAARN  
403 J.R. Zijlstra, MAARN  
404 P.H.P. Naastepad, MAARN  
405 U. Scholten, MAARN  
406 ~~M.S. van Laaren, MAARN~~  
407 J. Nooteboom, MAARN

408 B. Alblas en J. Postma, MAARN  
409 E. Janssen, MAARN  
410 J.B. de Rooij, MAARN  
411 Volker Stevin Systems bv, ZEIST  
412 Regionale Brandweer West-Veluwe/Vallei, EDE GLD  
413 J. Smits, EDE GLD  
414 ing. G. Kaat, EDE GLD  
415 M. Fokkert, EDE GLD  
416 L. Fokkert, EDE GLD  
417 J.B. Annevelink, EDE GLD  
418 R. Fokkert, EDE GLD  
419 F. Fokkert, EDE GLD  
420 S.C. Lannoye, EDE GLD  
421 A. Bouma, EDE GLD  
422 M. Bouma-Dekker, EDE GLD  
423 A. Bouma, EDE GLD  
424 R. Bouma, EDE GLD  
425 M.H.J. Beaujean, EDE GLD  
426 A. Pleket, EDE GLD  
427 D.J. Stellingwerf, EDE GLD  
428 J.P. Schoonderbeek, EDE GLD  
429 J.M.A. Even, EDE GLD  
430 C. Dronkers-Landman, EDE GLD  
431 H. van Holland, EDE GLD  
432 C. en J. de Vos, EDE GLD  
433 E. Bekar, EDE GLD  
434 drs. A.P. Schol, EDE GLD  
435 Werkgroep Emmalaan/Tooroplaan, EDE GLD  
436 J.P. van den Bercken, MAARN  
437 P.J.W. Stoffel, EDE GLD  
438 A.M. van der Linde, EDE GLD  
439 Teunesen en Wolberts, EDE GLD  
440 drs. G.J.H. Rijkenbarg, EDE GLD  
441 H. Kreek, EDE GLD  
442 V. v/d Moolen, EDE GLD  
443 R.-J. Pijper, EDE GLD  
444 J.M.E. Geenen, EDE GLD  
445 A. Rookus, EDE GLD  
446 W. Sterkenburg, BENNEKOM  
447 H.H. Reus-Wolst, EDE GLD  
448 P. van den Bosch, EDE GLD  
449 A.S.P. de Graaf, EDE GLD  
450 J.P. Bosch, EDE GLD  
451 W. Koopmans, EDE GLD  
452 H.E. Braam, EDE GLD  
453 fam. Melissen, EDE GLD  
454 J.R. Steinman, EDE GLD  
455 P. Peeters, EDE GLD  
456 I. Meijer, EDE GLD  
457 J. Pol, EDE GLD  
458 M. de Graaf, EDE GLD  
459 W. Wegman, EDE GLD  
460 fam. Maijer, EDE GLD  
461 M.D. van de Haar, EDE GLD  
462 M. Huidinks, LUNTEREN  
463 B.F. Tans, EDE GLD  
464 C.C. van der Woude, EDE GLD  
~~465 M. Mulder, BENNEKOM~~  
466 A.R. Cremers, EDE GLD

467 C.M.A. Dorresteyn, WERKHOVEN  
468 C. van Grootveld, OVERBERG  
469 C.H. Buursma, MAARN  
470 P. Zijde en M. Zijde-v/d Bergh, MAARN  
471 H. Verbeek, DOORN  
472 F.H.M.J. Receveur en A.H. Goesten, MAARN  
473 D.J. Bode, MAARSBERGEN  
474 L.M. Hensing, MAARN  
475 H. Gast, MAARN  
476 H.A. Das en T. Das-Vermeulen, MAARN  
477 E.H. de Groot-Berlijn, MAARN  
478 J.H. Valkenburg, MAARN  
479 M. Duitscher, MAARN  
480 P. Kooi en A.H. Kok, MAARN  
481 A. en M. van der Gaag, MAARSBERGEN  
482 W. Geitenbroek, MAARN  
483 J.J. van den Engel-Schalkwijk, MAARN  
484 E. van Essen, MAARN  
485 L.G. Landkroon, MAARN  
486 N. ten Brink, MAARN  
487 fam. J.G. van Laaren, MAARN  
488 J.A. Kneijens, MAARN  
489 J. Mos, MAARN  
490 fam. van Rhenen, MAARSBERGEN  
491 R.G. Verberne, MAARN  
492 mr. A.M. Melsert, MAARN  
493 G.A. Wagenaar, MAARN  
494 W.J. Reinders, MAARN  
495 N. Hensems, MAARN  
496 J.C. van Rheenen, MAARN  
497 J. Mooy, MAARN  
498 J.T.M. Houweling, EDE GLD  
499 C. de Rijk, EDE GLD  
500 C.J.D. Roest, EDE GLD  
501 B. de Ruitter, EDE GLD  
502 M. Modderkolk, EDE GLD  
503 E. Modderkolk, EDE GLD  
504 H.H. Rietman, EDE GLD  
505 Maatschap Nertsfarm Hesska Mink, ZEIST  
506 Chr.J. Rensink, ODYK  
507 A.E. Dinger, LUNTEREN  
508 R. van Otterdijk, BUNNIK  
509 J.W. Noordenbos, ODYK  
510 fam. J. van Haaren, BUNNIK  
511 G. van Ginkel, OVERBERG (+ 11 eensluitende reacties)  
512 drs.ing. R. Stiefelhagen, MAARSBERGEN  
513 Endert, MAARN  
514 C.D. Lerk-van Leeuwen, MAARN  
515 C.M. Moesbergen, MAARN  
516 Schriemer, MAARN  
517 G.R. Kool, EDE GLD  
518 G.E. Korte, MAARSBERGEN  
519 G.F. Beuks, MAARSBERGEN  
520 H. Vink, MAARN  
521 E. Vink, MAARN  
522 M.G. Hanenberh-Bax, MAARN  
523 J.H. Kooij, MAARN  
524 fam. de Vroe en Gravendeel, MAARN  
525 L.G. Alberts, MAARN

---

526 W.J. Uhl, EDE GLD  
527 C.F.W. v/d Weijden, EDE GLD  
528 C. van Wanrooij, EDE GLD  
529 H., E., R., J. en K. Brandt, EDE GLD  
530 R. Hof, EDE GLD  
531 R.M. Middel en A.S. Manneke, BUNNIK  
532 G.J. Meppelink, BUNNIK  
533 M. Muts, BUNNIK  
534 G. Veldman-Lap, MAARN  
535 D. van den Berg, MAARN  
536 L. van Munster, MAARN  
537 mw. M. Oldenhof, MAARN  
538 M. en B. Dhaeze, MAARN  
539 C.G. Lokhorst, MAARSBERGEN  
540 J.D.J. van Dijk-van Vleuten, DOORN  
541 J. Laan, MAARN  
542 A. de Vuijst, MAARN  
543 C. de Groot-Scherpenhuyzen, MAARN  
544 G. Blaauwendraad, MAARSBERGEN  
545 M.H. Goffree-Roelofs, MAARN  
546 A. en T. van Son-van boort, MAARSBERGEN  
547 W.J. Hamersma, MAARN  
548 T.J.A. Lettinga, MAARN  
549 J.H. Freriks, WOLFHEZE  
550 I.G. van Laaren, MAARN  
551 T. Simons-Lignian, MAARN  
552 drs. A.E. Zwart, MAARSBERGEN  
553 A.A. Smit-Vriend, WOLFHEZE  
554 G.J.L. Calis-Saalbrink, WOLFHEZE  
555 G. van Houten, WOLFHEZE  
556 A.F. Wischman, WOLFHEZE  
557 mr. H. Schepers, MAARN  
558 A.H. Alberts, MAARN (+ 2 eensluitende reacties)  
559 fam. J.P. ter Maaten, OVERBERG  
560 H. Vreman, EDE GLD  
561 J.M. Meijer, VEENENDAAL  
562 Bedrijvenkring Veenendaal, VEENENDAAL  
563 O. van Echtelt, BUNNIK  
564 Huurdersbond Ede e.o., EDE GLD  
565 Sweers-Peeters, ZEVENAAR  
566 A.F. v/d Gaag-Buit, WOLFHEZE  
567 H.B.J. Wolters, ZEVENAAR  
568 Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie, DEVENTER  
569 Quintessens procesmanagement bv, namens NOC\*NSF/Nationaal Sport Centrum  
Papendal, KAMPEN  
570 P.C.J. Alewijnse, WESTERVOORT  
571 F. van Duuren, WOLFHEZE  
572 J.J.L. van Waalwijk van Doorn, WOLFHEZE  
573 Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging afdeling Wageningen e.o.,  
BENNEKOM  
574 ir. P.A. Leupen, WOLFHEZE  
575 B.Th. Eendebak, OOSTERBEEK  
576 C. van der Waal van Dijk, ZEVENAAR  
577 R. Postma, EDE GLD  
578 J. Sterk, EDE GLD  
579 W. Steenge, EDE GLD  
580 fam. A. Bloemendal, MAARSBERGEN  
581 fam. J. Terpstra, MAARN  
582 A.M. Buchener, MAARN

44

583 L.M. Kam-van der Plas, MAARN  
584 C.H. van Leeuwen, LEERSUM  
585 C. van Ginkel, OVERBERG  
586 E. Bakker, RENSWOUDE  
587 E. de Greef-v/d Iee, OVERBERG  
588 drs. N. de Vries, BUNNIK. Mede namens: drs. E.J.M. Weersink  
589 J.H.M. de Haas, BUNNIK (+ 400 eensluitende reacties)  
590 van Nie, BUNNIK  
591 H.A. van de Hoef, BUNNIK  
592 H.H. Castelijns, BUNNIK  
593 Bewoners Koningin Emmastraat 44, 46 en 48, BUNNIK  
594 J.A. van der Veldt, BUNNIK  
595 Kuijpers, EDE GLD  
596 C.T.J. van der Schouw, EDE GLD  
597 A.W. Hoogveldt, EDE GLD  
598 M.H. Verschoor-Remerie, EDE GLD  
599 M. Verschoor, EDE GLD  
600 C.M.J. van de Meene, DE KLOMP. Mede namens: H.P.C.M. van de Meene  
601 J.A. Huissoon, GROESSEN  
602 L.J. Schraauwers, BUNNIK. Mede namens: B.M.Ph. Puylaert  
603 fam. van Pelk, MAARN  
604 A.P. Klootwijk, MAARN  
605 J.W. Gombert, MAARN  
606 ing. J.A. Bak, WAGENINGEN  
607 ing. J.A. Bak, WAGENINGEN  
608 H. de Zeeuw, EDE GLD  
609 G.J. van Prooijen, EDE GLD  
610 W. Rijkens, EDE GLD  
611 J. van den Top, ELST GLD  
612 M. Lerk, MAARN  
613 P. Rodenburg, MAARN  
614 H. Meesters, BUNNIK  
615 ing. C. van Rij, WOLFHEZE  
616 R.P. Stolk, BUNNIK  
617 A.H.W. van den Dobbelsteen, ARNHEM. Mede namens: fam Roelofsen, Arnhem  
618 F.M. de Kraker, OTTERLO  
619 T.G.W. Raben, GROESSEN  
620 drs. F. Renssen, DRIEBERGEN RYSENB  
621 J. Bredius, BUNNIK  
622 fam. van der Wijngaart, EDE GLD  
623 M. Swierstra, EDE GLD  
624 H.A. Borgardijn, EDE GLD  
625 C.H. Brummer-Dinger, LUNTEREN  
626 R. Bakker, EDE GLD  
627 dhr. en mevr. Vink, BENNEKOM  
628 D.A. Mouthaan, EDE GLD  
629 R. Cats, EDE GLD  
630 H. Boers en J.Pol, EDE GLD  
631 H.C. Bonhof, WESTERVOORT  
632 Stichting Milieuwerkgroepen Ede, EDE GLD  
633 Gelderse Roos, Geestelijke Gezondheidszorg, RENKUM  
634 T. Mentjox, EDE GLD  
635 C. Voorthuysen, WOLFHEZE  
636 Belangenvereniging Beatrixpark, EDE GLD  
637 Vereniging van Recreatieondernemers Nederland, WOERDEN  
638 Woningcorporatie Woonstede, EDE GLD  
639 B.J.R. Polak, WOLFHEZE  
640 M.Y. van Hasselt-de Beaufort, MAARN  
641 T. Berhof-Verweij, MAARN

- 642 J. Berkhof, MAARN  
643 J.M. van der Grift, ZEIST  
644 C. Breedveld, MAARN  
645 Rijksdienst voor de Monumentenzorg, ZEIST  
646 Stichting Mooi Stameren, MAARN  
647 P.M.H. Niesing, RENSWOUDE  
648 Buurtvereniging Klaphek, EDE GLD. Mede namens: Aktiegroep Geluidsoverlast  
649 A.H.M. van Oostrem, BUNNIK  
650 G. van de Hoogen-van de Worp, BUNNIK  
651 E. Schrender, BUNNIK  
652 M. Pullens, BUNNIK. Mede namens: M. Oostveen  
653 Y. de Wildt, WERKHOVEN  
654 A.J.L. la Porte, BUNNIK  
655 C. van Beukering, BENNEKOM  
656 A. Cappon, BENNEKOM  
657 J. v/d Voort, EDE GLD  
658 L.G. v/d Bospoort, EDE GLD  
659 B. Brouwer, EDE GLD  
660 J.M. van der Spek, EDE GLD  
661 W. de Nooy-van Nes, EDE GLD  
662 J. Kruise, EDE GLD  
663 Van Bodegom, EDE GLD  
664 G.H. Jensen, EDE GLD  
665 W. de Groot, EDE GLD  
666 K. v/d Akker, EDE GLD  
667 C.P. van Veen, EDE GLD  
668 dr. R. Best, WAGENINGEN  
669 E.N. van Doorn, MAARSBERGEN  
670 H. Berkhoff, MAARSBERGEN  
671 C.H. Koning-Willemse, MAARN  
672 ing. G.H. Koning, MAARN  
673 E.H. Brameijer, MAARN  
674 fam. J. Primavera, MAARN  
675 M.W.J. Smits-Worst, MAARN  
676 dhr. en mevr. Ter Avest, MAARN  
677 R.C. Overdijk-Nieuw, MAARSBERGEN  
678 P.A.J. van den Berg, MAARN  
679 F.D.G. de Glas, BUNNIK. Mede namens: M. Hajer  
680 K.M. van der Velde-Menting, BUNNIK  
681 J. Veldhuizen, OVERBERG  
682 C.W. van Hardeveld, VEENENDAAL  
683 C.W. van Hardeveld, VEENENDAAL  
684 ir. G.W. van Alphen, LUNTEREN  
685 A.G. Balkema-Boomstra, WOLFHEZE  
686 Landgoed Maarsbergen, MAARSBERGEN  
687 R. Veldman, MAARN  
688 H. Hanenbergh, MAARN  
689 dhr. M. Westerhof, EDE GLD. Mede namens: mevr. G. Weijman  
690 E.M.J.I. Lamers, BUNNIK  
691 M.A. van der Wilt, BUNNIK  
692 P.C. Moerman, BUNNIK  
693 H.J. Mensink, BUNNIK  
694 G.J.W. Rotgans, BUNNIK  
695 V. van Duin-van Hoek, OVERBERG  
696 H. v/d Zandschulp, LEERSUM  
697 Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen, MAARN  
698 Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, SOEST  
699 H. Hazeleger, RENSWOUDE  
700 Bewonersvereniging Horstlaan, DRIEBERGEN RYSENB

701 ir. H.A. van der Meulen, MAARN  
702 drs. A.D. de Stigter-Huising, UTRECHT  
703 J. Prins, MAARSBERGEN  
704 H. Esselaar, WOLFHEZE  
705 M. van Berkel-van Zoeten, WOLFHEZE  
706 F.C.J. Koker, RENKUM  
707 Natuur- en Milieu-overleg HST-Oost/A12, UTRECHT  
708 H. Jansen, EDE GLD  
709 fam. A.J. Smilde, EDE GLD  
710 J. Teunissen, EDE GLD  
711 G. van Kempen, LUNTEREN  
712 E. Bel, EDE GLD  
713 fam Dijkhorst, MAARN  
714 Bunnikse Handel en Industrie Kring, DRIEBERGEN RYSENB  
715 NS-Reizigers Materieel en Infrabeleid, UTRECHT  
716 Dorpsbelang Wolfheze e.o., WOLFHEZE (+ 5 eensluitende reacties)  
717 Schiebelhout-Veenstra, WOLFHEZE  
718 F.H.J. Wenting, ZEVENAAR  
719 Hendriksen, BABBERICH  
720 The Natural Golf Company bv, DOORN  
721 J. Peeters, MAARN  
722 G.J. van Vulpen, OVERBERG  
723 Bewonersvereniging Horstlaan, DRIEBERGEN RYSENB  
724 I.V.N. Milieuwerkgroep, afdeling Veenendaal, VEENENDAAL  
725 M.A. Heller, EDE GLD  
726 Stichting Rechtsbijstand, ZWOLLE  
727 Mts Lekkerkerker-Van Doorn, BUNNIK  
728 B.P. uit den Bogaard, WOLFHEZE  
729 Werkgroep Natuurlijk Zeist-West, ZEIST  
730 Werkgroep Natuurlijk Zeist-West, ZEIST  
731 Overwater Rentmeesterskantoor BV, Rentmeesters van Landgoed Rijnwijck, STRYEN.  
Mede namens: mede-eigenaren Landgoed Rijnwijck  
732 Stichting Milieuvrienden Duiven, DUIVEN  
733 R.K.G. Fonteijn, RENKUM  
734 W.T.H. Willemsen, ZEVENAAR  
735 Stichting Paardesport Buiten, BENNEKOM  
736 Platform Groene Ruimte Driebergen-Rijsenburg, DRIEBERGEN RYSENB  
737 mw. A.C.M. Frederiks, WOLFHEZE. Mede namens: dhr. H.G.J. Beele  
738 T. Vonk, RENSWOUDE  
739 NSW-landgoed Het Kombos, MAARSBERGEN  
740 Vereniging Maarn Maarsbergen Natuurlijk, MAARN  
741 Amsterdam Airport Schiphol, LUCHTH SCHIPHOL  
742 A. van der Linden, EDE GLD (+173 eensluitende reacties)  
743 R. van Vuurde, MAARN  
744 A.G. van Zanten, MAARSBERGEN  
745 R.H. Dekker, MAARN  
746 M.A.J. Oosterwijk, MAARSBERGEN  
747 H. Rommers, MAARN  
748 E.J. Lokhorst, MAARSBERGEN  
749 C.H. van Ravesteijn-Hofman, MAARN  
750 A.G. de Fluiter, MAARN  
751 B.J. Prins, MAARSBERGEN  
752 B. de Bruin, MAARN  
753 D. van der Laag, MAARN  
754 G.R. van der Voet, MAARN  
755 A.H. v/d Wey, MAARN  
756 W.Th. Broekema, MAARSBERGEN  
757 G.S. Broekema, MAARN  
758 L.P.M. Langeveld, EDE GLD

47

759 L. Zandbergen, BENNEKOM  
760 A. Bos-Pette, EDE GLD  
761 J.R. ten Cate, EDE GLD  
762 A.H.D. Swart, EDE GLD  
763 Vegter-Blanken, EDE GLD  
764 G.O. Overwijk, EDE GLD  
765 J. Jonasse, EDE GLD  
766 H. Humbert, BENNEKOM  
767 H.G. Wilshaus, BUNNIK  
768 S.Th. van Diepen, BUNNIK  
769 E.C. van Vuurde, BUNNIK  
770 J. Linger, BUNNIK  
771 P.C. van Groeningen, BUNNIK  
772 J.R. Bausch, MAARN  
773 G. Bausch, MAARN  
774 L. Keijzer, MAARN (+ 43 eensluitende reacties)  
775 R.L. van Donkelaar, OVERBERG  
776 J. ter Maaten, OVERBERG  
777 Van Os, WOUDEBERG  
778 G.C. van Egdome, WOUDEBERG  
779 M.H.F. Swart, OVERBERG  
780 Vloemans, OVERBERG  
781 E. Breman, EDE GLD  
782 J.P.P. Luttmmer, WOLFHEZE  
783 R.M. Ulmann, WOLFHEZE  
784 H. Trouwhorst, WOLFHEZE  
785 Stichting Milieuzorg Zeist, BOSCH EN DUIN  
786 Stichting comite de Haar-Amerongen, RENSWOUDE  
787 drs. M.F. Warnaar, MAARN  
788 H. Gaykema, VELD GLD  
789 A. Gerritse, ROTTERDAM  
790 drs. D. Slot, ZEIST  
791 Diaconale Raad Samen Op Weg gemeente Wolfheze, WOLFHEZE (+ 1 eensluitende reactie)  
792 C.J. Korf de Gidts, EDE GLD  
793 W.A. v/d Berg, WOLFHEZE (+ 1 eensluitende reactie)  
794 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek , AMERSFOORT  
795 J. Sonneveld, WOLFHEZE  
796 E.J. Lokhorst, MAARSBERGEN  
797 H. van den Berg, WOLFHEZE  
798 Werkgroep Sandwijck, DRIEBERGEN RYSENB  
799 ir. J.V. Henselmans, DRIEBERGEN RYSENB  
800 Natuur- en Milieu-overleg HST/A12, UTRECHT  
801 E. Schreuder, BUNNIK  
802 T.A. Jansen, BUNNIK  
803 A.F.W. Morselt, ZEIST  
804 Vereniging van Eigenaren Voerakker II, EDE GLD  
805 J.H.M. Wieman, ODYK  
806 Vereniging Reizigers Station Driebergen-Zeist, DRIEBERGEN RYSENB  
807 Stichting Werk aan de Linie, Locatie Fort Vechten, BUNNIK  
808 mr. A.G. van Malenstein, MAARN  
809 A. van Veldhuisen, RENSWOUDE  
810 C.G. Hilberdink, BABBERICH  
811 R. Versteeg, OVERBERG  
812 Landinrichtingscommissie voor de Herinrichting Groenraven-Oost, UTRECHT  
813 F. Jongen, GROESSEN  
814 Stichting Milieuzorg Zeist, BOSCH EN DUIN  
815 ~~GroenLinks Doorn, DOORN~~  
816 H. ter Velde, EDE GLD



- 817 P. Stolwijk, BUNNIK  
818 Vereniging van huiseigenaren De Gaardstee, BUNNIK  
819 W. van Heerdt, RENSWOUDE  
820 Bewoners Overleg Verkeer, BUNNIK  
821 Regionale Brandweer Utrecht, UTRECHT  
822 drs. J. Boersma, BUNNIK  
823 Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie, WAGENINGEN  
824 H.C. van Harten, MAARN  
825 C.M.H. Lutgerhorst, ZEVENAAR  
826 't Schoutenhuis b.v., namens eigenaar Landgoed Ringpoel, WOUDEBERG  
827 n.v. Waterleidingbedrijf Midden-Nederland, UTRECHT  
828 De Cruivoort, MAARSBERGEN  
829 ing. J.F. Fret, OOSTERBEEK  
830 C. Janse, RHEDEN  
831 VNO-NCW, S GRAVENHAGE  
832 Stichting de Reehorst, DRIEBERGEN RYSENB  
833 OASE, UTRECHT  
834 ir. J.L. Timmers, ROZENDAAL  
835 A. Sanderman, WOLFHEZE  
836 J. Veldhuis, EDE GLD  
837 W. Kamphuis, WOLFHEZE  
838 R.S. de Bruin, MAARN  
839 D. van Kuilenburg, LEERSUM  
840 H. Stoel, MAARN  
841 S. Jansen, ELST UT  
842 C. Boer, MAARTENSDYK  
843 ir. J.A. Wormgoor, ZEVENAAR  
844 A. Hoegen, WESTERVOORT  
845 Wijkcomite Hamersestraat, Willebrorduslaan, Werenfriduslaan,  
Ludgerus/Dominicus- en Anfriedlaan en Noordelijke Parallelweg, WESTERVOORT  
846 Cliëntenraad de Gelderse Roos, afdeling Wolfheze, RENKUM  
847 M.P.C. van Eijk, RENSWOUDE  
848 A.G. van den Brink-Vierwinden, OVERBERG  
849 E.J. Groothuis, OVERBERG  
850 J. Dumes, ZEIST  
851 F.A. Imminkhuizen-Van Vlastuin, MAARSBERGEN  
852 Camping De Batterijen, RENSWOUDE  
853 Vogelwacht Utrecht, LEUSDEN  
854 Vogelwacht Utrecht, LEUSDEN  
855 WVM Gelderse Vallei, APELDOORN  
856 Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, ROVER, AMERSFOORT  
857 ANWB, S GRAVENHAGE  
858 drs. G. Avelingh, DRIEBERGEN RYSENB  
859 H.E.A. Huizenga, MAARN  
860 Heijltjes, BABBERICH  
861 Kamer van Koophandel Utrecht, UTRECHT  
862 Kamer van Koophandel Utrecht, UTRECHT  
863 Buurt- en belangenvereniging De Engboogerd, BUNNIK  
864 Elderman & Geerts advocaten, namens Tuincentrum Abbing b.v. te Zeist, UTRECHT  
865 R.M. Ulmann, WOLFHEZE  
866 S.G. v/d Vendel, RENSWOUDE  
867 H.A. Kraan, MAARN  
868 ir. W. Bos, ZOETERMEER  
869 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek. Mede namens: mevr. I.  
Reuselaars  
870 mw. G.F. Boderie-Liedmeyer, MAARN (+ 80 eensluitende reacties)  
871 dhr. en mevr. A.P. Davidse-Scholte, WOLFHEZE (+ 274 eensluitende reacties)  
872 J.C.W. de Jong, BUNNIK  
873 S.L. Plattescherre, BUNNIK
-

874 B. Groenendijk, BUNNIK  
875 W. van Hazendonk, BUNNIK  
876 H.M. v/d Boogaard, BUNNIK  
877 dhr. J. Leewis en mevr. Leewis-van Assen, ODYK  
878 A.M. Kapteijn, ODYK  
879 W.M.J. van der Velden, BUNNIK  
880 H. van Streijl, BUNNIK  
881 M.M. van Daatselaar, ODYK  
882 J.H.M. Eppink, BUNNIK  
883 Lam, WERKHOVEN  
884 J.M.Th. Remmers, BUNNIK  
885 ir. P.P. van Beek, BUNNIK  
886 W.F. Nieuwenhuizen, BUNNIK  
887 M. Hoogmoed, BUNNIK  
888 P.C.J. Beemer, ODYK  
889 J. van Mil, BUNNIK  
890 J. van Amersfoort, ODYK  
891 Th.J. den Bruinen, ODYK  
892 C. Heijmerink-Reith, BUNNIK  
893 W. Kruyt, BUNNIK  
894 Th.M. Hijman, BUNNIK  
895 J.E. de Wit, BUNNIK  
896 E. Miltenburg, BUNNIK  
897 C. van der Horst, BUNNIK  
898 C.J.A. Kavelaars, BUNNIK  
899 drs. S. Smaal, BUNNIK  
900 W.J. Schrader, BUNNIK  
901 M. Hoijer, BUNNIK  
902 J.M. Pater, BUNNIK  
903 M. Pors, BUNNIK  
904 G.M. van der Wilk, BUNNIK  
905 Bewoners Koningsweg/Koningslaan, UTRECHT  
906 W.D. Snellenberg, ODYK  
907 J.B. Kempers en echtgenote, BUNNIK  
908 L.Z. de Liefde, BUNNIK  
909 W.J. Paasse, BUNNIK  
910 W.H.D. Bouwman, BUNNIK  
911 R. Meeth, BUNNIK  
912 H.G.B.M. van der Vegt, BUNNIK  
913 ir L. van Asperen-Vervenne, ODYK  
914 J.M. Nelissen, BUNNIK  
915 Overdevest, WERKHOVEN  
916 D.C. Scharrenburg, BUNNIK  
917 J.W.B. Meijer, BUNNIK  
918 J.B. van Hattum, BUNNIK  
919 R. Krabbendam, BUNNIK  
920 J.C. Brugman-v/d Nagel, BUNNIK  
921 J.E.M. Paterse, WERKHOVEN  
922 S.W. Groot, BUNNIK  
923 C.J. Verloop, BUNNIK  
924 J.J. Vonk, BUNNIK  
925 J.B. de Jonge, BUNNIK  
926 A.M. v/d Hoogen, BUNNIK  
927 A.S. Nijhuis-Bouma, BUNNIK  
928 H.G.A. Schaap, BUNNIK  
929 Bijker, BUNNIK  
930 Th.A. van 't Klooster, BUNNIK  
931 G.Q. van Hazendonk, BUNNIK  
932 R. Zuydendorp, BUNNIK

933 J.H. van Aalst, BUNNIK  
934 W. Nieuwenhuizen, BUNNIK  
935 M.H. Blomberg, BUNNIK  
936 A.P. van Echtelt, WERKHOVEN  
937 Beckers, ODYK  
938 drs J.C. Hasselaar, BUNNIK  
939 G.J. van Wakeren, BUNNIK  
940 P.H. de Vries, BUNNIK  
941 E.N. van Tongeren, BUNNIK  
942 J. Hegeman, BUNNIK  
943 B.M. Zumbrink, BUNNIK  
944 L.T. Collet, BUNNIK  
945 Van der Velde, BUNNIK  
946 J.A. de Groot, BUNNIK  
947 H. van den Berg, BUNNIK  
948 F. van Lonkhuijsen, BUNNIK  
949 W.H. Kramer, BUNNIK  
950 T. van der Tier-van Kilsdonk, BUNNIK  
951 J. van Donkelaar, BUNNIK  
952 F. van Vliet, BUNNIK  
953 Pol, BUNNIK  
954 M.S. Gademan, BUNNIK  
955 E.A. van Veen, BUNNIK  
956 A.M. van Leeuwen, ODYK  
957 J.A. van der Flier, BUNNIK  
958 Hoitink-Groen, BUNNIK  
959 Jansen, BUNNIK  
960 M. Bakker, BUNNIK  
961 B.H. Onwezen, BUNNIK  
962 Van Tellingen, ODYK  
963 H. Siebenlist, BUNNIK  
964 S. de Cocoy, ODYK  
965 M.J. Smit, BUNNIK  
966 W.A. 't Lam, BUNNIK  
967 H.A. Dupuis, ODYK  
968 J. Oskam, WERKHOVEN  
969 J.G. Agterberg, BUNNIK  
970 N. Köster-Constandse, BUNNIK  
971 M.H. van Ginneke-Holthuizen, BUNNIK  
972 C.W. Drost, BUNNIK  
973 Ettinger, BUNNIK  
974 A.M. Doeser, ZEIST  
975 dhr. en mevr. Ens, BUNNIK  
976 J.T.F. Wagenaar, BUNNIK  
977 Van 't Hof, BUNNIK  
978 M.C.J. de Bruin, BUNNIK  
979 Van der Heijden, ODYK  
980 A.A.J. van der Leun, ODYK  
981 A.G. van Embden, BUNNIK  
982 Van Eijk, BUNNIK  
983 R. van Eijk, BUNNIK  
984 R. van der Voorn, BUNNIK  
985 J.C. van Eyndt, ODYK  
986 A.N. Drenthe, BUNNIK  
987 J. van Aken, BUNNIK  
988 H. Koolhaas, BUNNIK  
989 B. Sanders, ODYK  
990 M.A. Fonville, ODYK  
991 P. Bloemsma, BUNNIK

992 dhr. en mevr. Linssen, BUNNIK  
993 J. Mulder, BUNNIK  
994 Mubutex bv, BUNNIK  
995 M. Peper, BUNNIK  
996 H.N.J. van Drogenbroek, BUNNIK  
997 P. Lissone, ODYK  
998 R. Middelkoop, WERKHOVEN  
999 M.H. de Winter, BUNNIK  
1000 Veenbrink, BUNNIK  
1001 J. Kuijl, BUNNIK  
1002 G.W. van Erp, BUNNIK  
1003 D. Toonen, BUNNIK  
1004 H. v/d Leemkolk, WERKHOVEN  
1005 B. Jonker, WERKHOVEN  
1006 A.E. Amesz, BUNNIK  
1007 L.D. de Pooter, BUNNIK  
1008 C.J. Rensink, ODYK  
1009 W.W. Poelmans en echtgenote, BUNNIK  
1010 A. Korbijn, BUNNIK  
1011 E.F. Ludwig, WERKHOVEN  
1012 J. Weber, BUNNIK  
1013 M. Burghgraef, WERKHOVEN  
1014 A.M. Kommer, ODYK  
1015 G.W. v/d Poel, WERKHOVEN  
1016 J.G.J. van Lingen, BUNNIK  
1017 R. la Croix-van Leeuwen, BUNNIK  
1018 H.J. van Dolder, BUNNIK  
1019 ir. J.H.T. Koelman, BUNNIK  
1020 A.A.M. van Impelen, WERKHOVEN  
1021 J.T. Doornenbal, BUNNIK  
1022 ir. H. Leonard, BUNNIK  
1023 G.J. Heins, BUNNIK  
1024 T.H. Albers, BUNNIK  
1025 J.A. Rademaker, BUNNIK  
1026 A.J.G. Snel-van Bijlevelt, WERKHOVEN  
1027 F. Victoor, BUNNIK  
1028 J. Vissers, BUNNIK  
1029 C.E.M. van Schaik, ODYK  
1030 B. Jansen, BUNNIK  
1031 H. Nieuwenhuijzen, BUNNIK  
1032 A. Veenbrink-Willemsen, BUNNIK  
1033 J. Stroes, BUNNIK  
1034 I. Verweij, BUNNIK  
1035 M. Berendsen, BUNNIK  
1036 J.Th. Oostveen, BUNNIK  
1037 A. Bastiani, BUNNIK  
1038 S.B. van Veen, BUNNIK  
1039 W. Kraai, BUNNIK  
1040 G.J.A.M. Mocking, ODYK  
1041 C.W.M.C. Andriessen, ODYK  
1042 H. van Hal-van Ginkel, BUNNIK  
1043 dhr. en mevr. Goossens-Winters, ODYK  
1044 C. van Rhijn-Boersema, ODYK  
1045 E.J. de Bruijn, BUNNIK  
1046 A.G. Steehouder-Onwezen, BUNNIK  
1047 J.L.A. Elbertse, ODYK  
1048 A.A. de Koning, BUNNIK  
1049 A.R.C. Wehmeijer, BUNNIK  
1050 D. en N. van den Haak, BUNNIK

---



- 1051 H. Kuiper, BUNNIK
- 1052 H.B. te Roller, BUNNIK
- 1053 dhr. en mevr. Stolte, BUNNIK
- 1054 M. Groenhof, BUNNIK
- 1055 W.H. van Ettekoven, BUNNIK
- 1056 J. van Ettekoven-Jansen, BUNNIK
- 1057 C.W.G. van der Geer, ODYK
- 1058 P.C.A.H. Wagemakers, BUNNIK
- 1059 W.J. Drenth, BUNNIK
- 1060 J.G.M. Sterk, BUNNIK
- 1061 J. van Leeuwen, BUNNIK
- 1062 C. en L. Griffioen, BUNNIK
- 1063 C. van der Lee, ODYK
- 1064 Weltje, BUNNIK
- 1065 C. van Beek, BUNNIK
- 1066 J.J. Klaverstijn, BUNNIK
- 1067 J.H.M. Minkels, ODYK
- 1068 C. Schuurmans, BUNNIK
- 1069 L.F. Moens, BUNNIK
- 1070 N. Maris, BUNNIK
- 1071 dhr. en mevr. F. Snater-Zuidberg, BUNNIK
- 1072 Kuster, BUNNIK
- 1073 L. Geurts, BUNNIK
- 1074 G.A. Tjeerdsma, BUNNIK
- 1075 K. Koopmans, BUNNIK
- 1076 W. Helms, BUNNIK
- 1077 J.M.E. Peek, BUNNIK
- 1078 L. Versteeg, BUNNIK
- 1079 A.P.G. Truymans-Veltman, BUNNIK
- 1080 K. Havenith, ODYK
- 1081 J. van Dalen, ODYK
- 1082 P. Frank, UTRECHT
- 1083 J. Rietveld, ODYK
- 1084 A. Beker, MAARN (+ 165 eensluitende reacties)
- 1085 I. van der Veer, MAARN (+ 1 eensluitende reactie)
- 1086 B.J. Dröge, MAARSBERGEN (+ 2 eensluitende reacties)

