

Advies voor richtlijnen voor
het milieu-effectrapport bij de
corridorstudie Amsterdam - Utrecht

30 oktober 1990

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport bij de corridorstudie Amsterdam - Utrecht / [Commissie voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-197-0

SISO 614.62.

UDC [504.064.2:711.7] (492*1000+3500)

Trefw.: milieu-effectrapportage / corridorstudie Amsterdam-Utrecht.



aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. de directeur-generaal van de
Rijkswaterstaat en de
directeur-generaal van het Vervoer
Postbus 20.906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
IWO 65719
onderwerp
richtlijnenadvies m.e.r. corridorstudie
Amsterdam - Utrecht

uw brief
verzonden 4/7/90

ons kenmerk
U1137/Od/ab/300-44
Utrecht,
30 oktober 1990

Met boven vermelde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid advies uit te brengen over de richtlijnen voor het op te stellen milieu-effectrapport (MER) t.b.v. de corridorstudie Amsterdam - Utrecht.

Hierbij bied ik u het advies van de Commissie aan, overeenkomstig artikel 41n van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Onder verwijzing naar de samenvatting van het advies vraag ik graag uw speciale aandacht voor het volgende:

1. Keuzen op verschillende niveaus

De initiatiefnemers voor deze corridorstudie, Rijkswaterstaat Utrecht en de Nederlandse Spoorwegen, hebben in de startnotitie voor deze besluitvormingsprocedure - en in hun mondelinge toelichting voor de Commissie - aangegeven, dat de corridornota/MER moet uitmonden in keuzen op **strategisch niveau** (bijv.: welke totale verkeers- en vervoerscapaciteit moet worden bereikt tussen Amsterdam en Utrecht in het jaar 2010? welke verdeling tussen weg, spoorweg en waterweg moet worden nagestreefd?) en keuzen op **projectniveau** (op welk tracé moet een nieuwe verbinding komen? welke uitvoeringsalternatieven zijn er? welke mitigerende maatregelen kunnen op welke trajecten worden gebruikt?).

De Commissie kan zich voorstellen, dat het voor beide initiatiefnemers een grote opgave zal zijn om voor de alternatieven op strategisch niveau tevens alternatieven op projectniveau uit te werken. De Commissie gaat er daarbij van uit, dat de keuzen op projectniveau bij deze corridorstudie even concreet zullen zijn als bij een tracékeuzeprocedure gebruikelijk is¹. Zij meent tevens, dat bij de operationalisering van de doelstel-

1 Het Besluit m.e.r. (Stb. 278, 1987) stelt, dat het maken van een milieu-effectrapport verplicht is bij rijkswegen die een hoofdweg zullen vormen, en/of bij door de N.V. Nederlandse Spoorwegen te exploiteren spoorwegen voor de 'vaststelling van het tracé of plan door of namens de Minister van Verkeer en Waterstaat'. De toelichting maakt duidelijk, dat deze vaststelling bij rijkswegen geschiedt aan de hand van een projectnota.

De Commissie gaat ervan uit, dat de uitwerkingsnota's, zoals die worden voorzien in het overzicht van de besluitvormingsprocedure (startnotitie, bijlage 1) het karakter zullen hebben van bestekuitwerkingen, en dat in deze uitwerkingsnota's geen tracékeuzen meer aan de orde zullen komen.

lingen voor deze corridor een groot aantal keuzen mogelijk is, en dat het belangrijk is, de formulering van alternatieven op dit strategisch niveau systematisch ter hand te nemen.

Het streven om strategische alternatieven en alternatieven op projectniveau aaneengeschakeld binnen één corridornota/MER te presenteren zal, naar de verwachting van de Commissie, kunnen leiden tot een zeer lijvig en complex document, waar zowel opstellers als lezers moeilijk hun weg in kunnen vinden.

De Commissie ziet in principe twee mogelijkheden om dit te voorkomen:

- een afbakening van de strategische keuzemogelijkheden (alternatieven) tijdens het schrijven van de corridornota/MER, met een verantwoording van deze afbakening in het MER;
- het inbouwen van een openbare 'tussentijdse verslaggeving', waarbij de strategische alternatieven, onder andere op grond van milieuoverwegingen, worden ingeperkt. Hierbij zouden publiek en adviseurs de gelegenheid kunnen krijgen zich uit te spreken over deze afbakening.

De Commissie acht het voor de betrokkenheid van het publiek bij de besluitvormingsprocedure van belang, dat hier ook strategische keuzen ter sprake komen. In het verleden is het immers voorgekomen, dat insprekers tijdens de besluitvormingsprocedure over projectkeuzen tot de conclusie moesten komen, dat hun inbreng zinloos was, aangezien bepaalde alternatieven op strategisch niveau (al eerder) waren uitgesloten.

De Commissie geeft dan ook in overweging om de procedure zo te veranderen, dat eerst strategische keuzen worden afgebakend aan de hand van een tussentijdse verslaggeving (inclusief overweging van milieu-effecten), waarna de feitelijke tracékeuze kan plaatsvinden (aan de hand van de corridornota/MER, dus eveneens met overweging van de milieu-effecten).

Hoewel dit op het eerste gezicht lijkt op een pleidooi voor uitbreiding van de procedure, zou het opstellen van een MER waarin allerlei strategische alternatieven worden gekoppeld aan verschillende tracé-alternatieven waarschijnlijk complexer en daardoor langduriger kunnen zijn dan een 'tweetraps-m.e.r.' (d.w.z. een m.e.r. met tussentijdse verslaggeving over de alternatieven op strategisch niveau). Als wordt gekozen voor een MER, waarin tegelijk de afbakening van strategische keuzen en tracékeuzen plaatsvindt, dan kan tijdens inspraak en advisering over deze nota/MER blijken, dat

- strategische keuzen ter discussie komen, die tijdens het opstellen van de nota/MER al waren afgeschreven; ofwel
- strategische keuzen, die volledig zijn uitgewerkt tot in tracé-alternatieven, in de besluitvorming geen enkele rol spelen.

In het eerste geval kan - als het om zeer relevante strategische keuzen gaat - een aanvulling op de nota/MER wenselijk worden; in het tweede geval blijkt veel werk voor niets te zijn verzet. Een 'tussentijdse rapportage' kan aan deze nadelen tegemoet komen.

De Commissie heeft inmiddels begrepen, dat uw Ministerie en de beide initiatiefnemers in deze procedure op dit moment een andere beoordeling maken dan de Commissie; dat zij de complexiteit van een MER over zowel strategische keuzen als tracékeuzen minder als probleem ervaren en dat zij de mogelijkheden om in een 'tweetraps-procedure' tot een werkbare consensus over inperking van de strategische alternatieven te komen geringer achten.

De Commissie gaat ervan uit, dat deze beoordeling zal leiden tot het opstellen van één MER voor de corridorstudie, waarin zowel op strategisch niveau als op tracékeuze-niveau alternatieven worden behandeld.

Mocht echter tijdens het opstellen van het MER worden geconcludeerd, dat de complexiteit toch zeer groot is, dan is de Commissie bereid om - voor zover dat in haar capaciteit ligt - bij het oplossen van deze problemen een helpende hand te bieden.

2. Verbreding maatschappelijk draagvlak

In de discussies over de consequenties van de groei van de automobiliteit begint zich steeds helderder af te tekenen, dat een drastische beleidsombuiging noodzakelijk is ter wille van de leefbaarheid. In het algemeen geldt, dat het maatschappelijk draagvlak voor dergelijke keuzen toeneemt, naarmate meer groeperingen en mensen bij de analyse van de problemen en het zoeken naar oplossingen zijn betrokken. Uit de inspraakreacties blijkt, dat bij enkele instanties expliciet de wens bestaat om bij de corridorstudie te worden betrokken. De Commissie kan zich voorstellen, dat u de initiatiefnemers van de corridorstudie vraagt om te onderzoeken, hoe aan deze wensen tegemoet kan worden gekomen, zonder dat daarmee oponthoud ontstaat in de planning van het hele project.

Het (nauwer) betrekken van organisaties voor vrachtvervoer biedt wellicht ook de mogelijkheid om al in een vroeg stadium van de studie na te gaan, welke mogelijkheden er bestaan voor bijv. verschuiving van het vrachttransport van de weg naar het spoor en het kanaal. Door hier al in een vroeg stadium een gesprek over aan te gaan, kan de realiteitswaarde van de alternatieven worden vergroot.

Met dit richtlijnenadvies hoopt de Commissie een zinvolle bijdrage te leveren aan de besluitvorming over verkeer en vervoer in de corridor Amsterdam - Utrecht.



dr. J.Th. de Smidt,
voorzitter van de werkgroep
m.e.r. corridorstudie
Amsterdam - Utrecht

Advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport bij
de corridorstudie
Amsterdam - Utrecht

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne over richtlijnen voor het milieu-effectrapport bij de corridorstudie Amsterdam - Utrecht,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. corridorstudie Amsterdam - Utrecht

de secretaris



drs. M. Odijk

de voorzitter



dr. J.Th. de Smidt

Utrecht, 30 oktober 1990

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING	3
3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	5
4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	7
4.1 Probleemstelling	7
4.2 Planhorizon	11
4.3 Doelstellingen: onderlinge relaties en prioriteiten	12
4.4. Doel- en probleemstelling op tracékeuzeniveau	13
5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	15
5.1 Algemeen	15
5.2 Onderscheid in twee subfasen	15
5.3 Deelactiviteiten ter geleiding van de mobiliteit	17
5.4 Deelactiviteiten ter verbetering van de bereikbaarheid	19
5.5 Deelactiviteiten ter verbetering van de leefbaarheid	21
5.6 Inleiding alternatieven	24
5.7 'Nulalternatief'	26
5.8 Intensiteitsaspect	28
5.9 Tracé-aspect	28
5.10 Meest milieuvriendelijke alternatief	29
6. TE NEMEN EN GENOMEN BESLUITEN	31
6.1 Te nemen besluiten	31
6.2 Voorwaarden	32
7. AUTONOME MILIEU-ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN	34
7.1 Algemeen	34
7.2 Studiegebied voor de milieuveranderingen	36
7.3 Geomorfologie	36
7.4 Bodem en grondwater	37
7.5 Oppervlaktewater	38
7.6 Flora en fauna	39
7.7 Cultuurhistorie en landschap	40
7.8 Geluid en trillingen	41
7.9 Luchtverontreiniging en broeikaseffect	42
7.10 Volksgezondheid en verkeersveiligheid	43
7.11 Synergetische effecten en effecten van volgactiviteiten	44

8.	VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	45
9.	LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF	46
10.	SAMENVATTING VAN HET MER	47

BIJLAGEN

1. Brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (kenm. nr. IWOM/65719) van 10 juli 1990 aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Tekst van de openbare bekendmaking van de start van de m.e.r-procedure.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

1. INLEIDING

Naar aanleiding van geconstateerde knelpunten in de afwikkeling van verkeer en vervoer in de corridor Amsterdam - Utrecht hebben de n.v. Nederlandse Spoorwegen en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een corridorstudie gestart, waarin de procedure van milieu-effectrapportage (m.e.r.) wordt geïntegreerd. Beide genoemde instanties treden op als initiatiefnemer; het bevoegd gezag is de Minister van Verkeer en Waterstaat. Op basis van een corridornota/milieu-effectrapport zal de Minister een besluit nemen over alternatieve oplossingen voor deze problematiek, waarna deze keuze zal worden uitgewerkt in uitwerkingsnota's.

Per brief van 10 juli 1990 werd de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid gesteld te adviseren over de richtlijnen voor de inhoud van een op te stellen milieu-effectrapport (MER) over verkeer en vervoer in deze corridor¹]. De bekendmaking van de start van deze procedure vond plaats 18 juli 1990²].

In dit advies wordt ervan uitgegaan, dat een corridornota in ieder geval de elementen zal moeten omvatten, die de regeringsbeslissing over het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2)³] aan geeft als inhoud van een projectnota.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴]. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom in dit advies verder aangeduid als 'de Commissie'.

Het advies beoogt af te bakenen, welke milieu-aspecten belangrijk zijn voor de besluitvorming over oplossingen voor het verkeer- en vervoervraagstuk in de corridor Amsterdam - Utrecht en zo vorm te geven aan de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het MER.

Op maandag 17 september 1990 vond een bespreking plaats, waarbij de Commissie van vertegenwoordigingen van de initiatiefnemer en van het bevoegd gezag nadere informatie kreeg over het voornemen. Tijdens dit overleg bleek, dat de Commissie haar advies uiterlijk 1 november 1990 kon uitbrengen.

1 Zie bijlage 1 bij dit advies.

2 Zie bijlage 2 bij dit advies.

3 Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel d: Regeringsbeslissing. Tweede Kamer, vergaderjaar 1989 - 1990, 20 922, nrs. 15 - 16, blz. 136: "*Ten behoeve van de tracé/m.e.r.-procedure wordt een projectnota opgesteld.*"

Blz. 133: "*In deel A hebben we gesteld, dat deze projectstudies breed worden opgezet, zowel wat betreft de probleemstelling, de in beschouwing te nemen alternatieven als het studiegebied. In deze zogeheten corridorbenadering komt tot uiting, dat voor de oplossing voor een verkeers- en vervoersknelpunt zo breed mogelijk alle oplossingsrichtingen worden verkend. Daarbij wordt er rekening mee gehouden dat ieder afzonderlijk net op zich continuïteit en samenhang vertoont.*"

4 De samenstelling van de werkgroep is gegeven in bijlage 3 bij dit advies.

Bij het opstellen van haar advies heeft de Commissie alle via het bevoegd gezag ontvangen schriftelijke adviezen, commentaren en opmerkingen⁵ in beschouwing genomen. Vertegenwoordigingen van het bevoegd gezag en de initiatiefnemer wisselden op 26 oktober 1990 van gedachten over een concepttekst van dit advies.

Het volgende hoofdstuk bevat de samenvatting van dit toetsingsadvies (zie tevens de aanbiedingsbrief). Daarna volgt dit advies de opbouw van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Hoofdstuksgewijs wordt naar de betreffende onderdelen van de wet verwezen.

⁵ Zie bijlage 4 bij dit advies.

2.

SAMENVATTING

Dit advies bevat aanbevelingen voor richtlijnen, die de Minister van Verkeer en Waterstaat zal moeten opstellen voor het milieu-effectrapport (MER), dat deel zal uitmaken van een corridornota over de verbindingen tussen Amsterdam en Utrecht.

Vorm en presentatie van het MER (hoofdstuk 3)

Als MER en corridornota geïntegreerd worden, dan moeten de MER-onderdelen toch afzonderlijk herkenbaar zijn.

Leefbaarheidsverbetering is een doelstelling van de corridorstudie. Screening van alternatieven op leefbaarheidsverbetering kan, voor zover die samenvalt met milieuverbetering, waarschijnlijk beter worden gepresenteerd in het MER-onderdeel over milieu-effecten en in de vergelijking van alternatieven.

Probleemstelling en doel (hoofdstuk 4)

Er moet onderscheid worden gemaakt tussen strategisch niveau en tracékeuzeniveau. De doelstellingen dienen systematisch en met duidelijk aangegeven prioriteiten te worden 'vertaald' in verschillende intensiteitsramingen, waarbij elke raming is onderverdeeld naar te transporteren eenheden (personen, informatie, vracht) en transportmiddelen. Ruimtelijke verdeling en spreiding in de tijd moeten worden betrokken in deze intensiteitsramingen.

Als op strategisch niveau het aantal keuzemogelijkheden/alternatieven enigszins is afgebakend, kunnen alternatieven op tracékeuzeniveau worden ontwikkeld.

Op grond van het huidige gebruik van de infrastructuur en zo ontstane intensiteitsramingen kan worden nagegaan, waar infrastructurele knelpunten liggen.

Ook voor de leefbaarheid moeten de bestaande en toekomstige knelpunten zo goed mogelijk worden omschreven.

Voorgenomen activiteit en alternatieven (hoofdstuk 5)

De alternatieven kunnen worden opgesplitst in maatregelen ter geleiding van de mobiliteit, ter verbetering van de bereikbaarheid en ter verbetering van de leefbaarheid. Leefbaarheidsverbetering is een aspect, dat vooral bij de tracékeuze aan de orde zal komen.

Bij de formulering van alternatieven moet ten minste aandacht worden besteed aan:

- het nulalternatief: d.w.z. alleen verdubbeling van de spoorlijn
- alternatieve totale intensiteiten en alternatieve verdelingen van deze totale intensiteiten over weg/rail/water
- alternatieve traceringen (met nadruk op bundeling van tracé's)
- het meest milieuvriendelijke alternatief. Hierbij wordt aanbevolen om in de strategische subfase te kijken, in hoeverre de groei van de totale mobiliteit kan worden beperkt en de spitsuren kunnen worden 'afgetopt'. In de tracékeuze-subfase zal het meest milieuvriendelijke alternatief bestaan uit een milieuvriendelijke tracering plus diverse maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid.

Te nemen en genomen besluiten (hoofdstuk 6)

Het MER moet de status en detaillering van de drie te nemen besluiten aangeven. Nu door de regeringsbeslissing over het SVV2 de verdubbeling van de spoorlijn niet meer ter discussie staat, is de aard van het vaststellingsbesluit van dit aanpassingsplan anders dan in de startnotitie staat. Dit moet helder worden beschreven. Speciale aandacht is verder nodig voor de vraag, via welke besluiten het vervoer over het Amsterdam-Rijnkanaal kan worden beïnvloed. Bovendien moet het MER weergeven, welke plannen en besluiten ('harde' of 'zachte') voorwaarden stellen aan de te nemen besluiten.

Autonome milieu-ontwikkeling en milieu-effecten (hoofdstuk 7)

In de fase van strategische keuzen moeten van elk alternatief globale voorspellingen worden gegeven van kooldioxide-emissie, verspreiding van stikstofdioxiden, 50 dB(A)-grens en ruimtebeslag. In de tracékeuze-subfase moeten de milieu-effecten uitgebreider worden voorspeld: aangegeven wordt, welke milieu-effecten relevant zijn.

Daarnaast moet de bestaande milieutoestand worden beschreven, en moet worden aangegeven, hoe deze verandert als geen der alternatieven wordt uitgevoerd: de zg. 'autonome ontwikkeling'. De beschrijving van bestaande toestand en autonome ontwikkeling moet dezelfde diepgang hebben als die van de milieu-effecten.

Vergelijking van alternatieven (hoofdstuk 8)

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling (d.w.z. met die van andere alternatieven), met de huidige milieutoestand en met de autonome ontwikkeling worden vergeleken. Ook milieunormen moeten in de vergelijking worden betrokken. Aggregatie van gegevens is eventueel mogelijk.

Leemten in kennis; evaluatie achteraf (hoofdstuk 9)

Het MER moet aangeven, welke milieugegevens ontbreken en waarom. Het belang van deze leemten voor de besluitvorming moet worden aangegeven. Op basis van zo'n overzicht van leemten kan een evaluatieprogramma worden opgezet. Tegelijk met het besluit over de activiteit moet vastgesteld worden, hoe en wanneer de evaluatie plaatsvindt. Het MER kan al hoofdlijnen bevatten van dit evaluatieprogramma.

Samenvatting van het MER (hoofdstuk 10)

In een kernachtige samenvatting moet centraal staan de vergelijking van milieu-effecten van de verschillende alternatieven. Verder moeten de volgende elementen herkenbaar zijn: * doel van het voornemen; * selectiecriteria voor de alternatieven (op strategisch niveau en op traceeuzeniveau); * beschrijving van de alternatieven; * leemten in kennis.

3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER moet de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschouwde alternatieven duidelijk en zo objectief mogelijk behandelen. Dit ten behoeve van de besluitvorming en om de betreffende milieu-aspecten begrijpelijk te maken voor alle betrokkenen. In het MER moet worden ingegaan op de bij de betrokkenen levende vragen omtrent het voornemen.

Als het MER wordt gepresenteerd als onderdeel van de corridornota, zullen de onderdelen, die tot het MER behoren wel afzonderlijk herkenbaar moeten zijn (bijv. hoofdstuksgewijs).

In paragraaf 5.2 van dit advies wordt ingegaan op de mogelijkheid en wenselijkheid om een duidelijk onderscheid te maken tussen zogeheten *strategische keuzen* enerzijds en *tracékeuzen* anderzijds. Wanneer de corridornota/MER zich op beide niveaus richt, dan beveelt de Commissie aan binnen de nota/MER dit onderscheid helder aan te geven.

Aangezien bij deze corridorstudie *leefbaarheid* mede als doelstelling geldt, zal het bij het ontwikkelen en selecteren van alternatieve oplossingen al noodzakelijk zijn om gevolgen voor de leefbaarheid in beschouwing te nemen. De systematiek van milieu-effectrapportage leidt er echter toe, dat van alle alternatieve oplossingen ook de milieu-effecten moeten worden beschouwd. Het verdient daarom aanbeveling duidelijk aan te geven, in hoeverre de beschouwde gevolgen voor de leefbaarheid niet samenvallen met de beschouwde milieu-effecten.

Het (ten dele) overeenkomen van leefbaarheidsgevolgen met milieu-effecten eist ook een duidelijke presentatie. Op verschillende plaatsen in het MER kunnen immers de leefbaarheidsgevolgen/milieu-effecten aan de orde zijn: in het hoofdstuk waar wordt ingegaan op probleemstelling en doel van de voornemens⁶, in het hoofdstuk waar de afbakening van de beschouwde alternatieven wordt besproken⁷, in het hoofdstuk waar wordt ingegaan op de milieu-effecten van de alternatieven⁸, en in het hoofdstuk waar de milieu-effecten van de alternatieven worden vergeleken⁹. De Commissie dat, terwille van de overzichtelijkheid, de milieugevolgen van verschillende alternatieven in het milieu-effectrapport/de corridornota waarschijnlijk het best kunnen worden gepresenteerd in het hoofdstuk waarin de milieu-effecten centraal staan; het hoofdstuk waarin milieu-effecten van alternatieven worden vergeleken zal er uiteraard ook op moeten ingaan, maar dan compact en schematisch.

6 Zie hoofdstuk 4 van dit advies.

7 Zie hoofdstuk 5 van dit advies.

8 Zie hoofdstuk 7 van dit advies.

9 Zie hoofdstuk 8 van dit advies.

Verder gelden voor de presentatie van het MER de volgende aandachtspunten:

- Het is wenselijk de omvang van de corridornota/MER te beperken en toe te spitsen op de informatie die direct relevant is voor het te nemen besluit. Achtergrondinformatie en toelichtingen kunnen in bijlagen bij de nota worden opgenomen.
- De keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, moeten duidelijk naar voren worden gebracht. Als wordt afgeweken van de richtlijnen, moet dat worden gemotiveerd.
- Waar mogelijk zal gebruik moeten worden gemaakt van grafische presentatietechnieken (kaarten, (lucht- en/of montage-)foto's, figuren, diagrammen). Daarbij moet op legenda en op consistentie in lay-out en schaalgrootte worden gelet.
- Waar kwantitatieve informatie wordt gepresenteerd, verdient het aanbeveling om - eventueel (ook) grafisch - de spreiding weer te geven; dit kan een beter inzicht verschaffen dan wanneer alleen gemiddelden worden gepresenteerd.
- De samenvatting dient goed te zijn afgestemd op de inhoud van het MER of van het MER-deel van de corridornota.
- Geografische namen en plaatsaanduidingen moeten duidelijk op een kaartbijlage van voldoende detail worden aangegeven.
- Het is raadzaam een lijst van gebruikte afkortingen en begrippen (zoals in de startnotitie) en als bijlage een literatuurlijst op te nemen.
- Aangezien niet ieder de tekst van begin tot eind zal willen doorlezen om specifieke informatie te vinden, verdient het aanbeveling om de toegankelijkheid van de informatie ook te vergroten via een trefwoordenlijst (evt. met verwijzingen).

4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

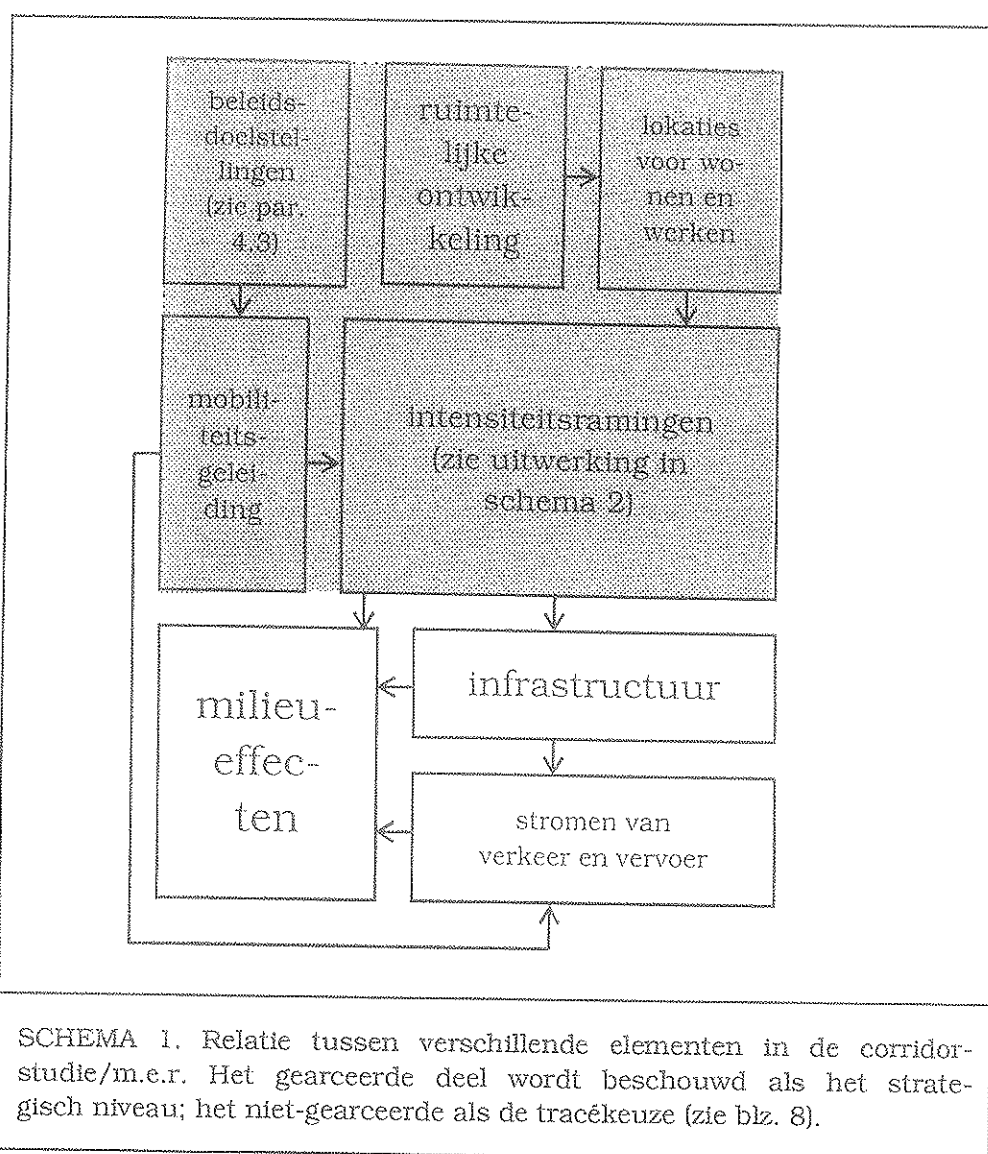
Artikel 41j, lid 1, onder a van de Wabm:

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

4.1 Probleemstelling

4.1.1 Onderscheid in strategische subfase en tracékeuze-subfase

De problematiek, die in deze tracéstudie/m.e.r. aan de orde is, is complex. De Commissie heeft getracht om de belangrijkste elementen, die van invloed zijn op de te nemen keuzen, schematisch weer te geven: zie hieronder.



Te transporteren: Middel ↓	personen	informatie	vaste stoffen	vloeist./ gassen
WEG	↓→	-	↓	↓
SPOORWEG	↓→ -	-	↓	↓
WATERWEG		-		↓
LEIDING	-	*	-	↓

- = afwezig
 * = telecommunicatieve ontwikkelingen, zoals telewerken, enz.
 Deze zijn niet aan de orde op tracékeuzeniveau.

SCHEMA 2. Voorbeeld van indeling van intensiteitsraming (zie schema 1): verdeling van te transporterende eenheden over transportmiddelen. Indicatief is in dit schema met pijltjes weergegeven, in welke richting verschuivingen gewenst zouden zijn met het oog op de doelstellingen van de corridorstudie.
 Met behulp van zo'n schema kan elk strategisch alternatief worden beschreven door in ieder vakje (in plaats van de pijltjes) een getal te plaatsen, dat de intensiteit weergeeft. Uiteraard moeten hierbij ook de ruimtelijke verdeling en de spreiding in de tijd worden betrokken.

In de ogen van de Commissie verdient het overweging om de besluitvormingsprocedure op te splitsen, zodat de eerste fase (corridorstudie/-m.e.r.) opgesplitst wordt in twee subfasen¹⁰. Onafhankelijk van de vraag, of deze subfasen ook in de tijd van elkaar worden gescheiden, wordt in dit advies gebruik gemaakt van het onderscheid in **strategische keuzen** en **tracékeuzen**.

4.1.2 Probleemstelling op strategisch niveau

Bij de analyse van de probleemstelling op strategisch niveau dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen personenverkeer en goederentransport. Dit onderscheid sluit aan op de doelgroepenbenadering, zoals die door het Nationaal Milieubeleidsplan Plus en het

10 Zie verder in dit advies § 5.2.

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt voorgestaan. Het onderscheid is belangrijk, omdat de beïnvloedingsmogelijkheden voor personenverkeer en goederentransport aanzienlijk verschillen en omdat de emissies, die door beide categorieën transport worden veroorzaakt, in karakter verschillen.

Tevens is het van belang om een onderscheid te maken tussen het oplossen van bestaande knelpunten in het verkeer en vervoer en het voorkomen van toekomstige knelpunten, aangezien de 'vraag' bij verkeer en vervoer ten dele afhankelijk blijkt te zijn van het 'aanbod' van infrastructuur ('magneetwerking'¹¹). Wel moet bij de bepaling van de toekomstige behoefte aan infrastructuur rekening worden gehouden met de plannen van met name de grote agglomeraties om nieuwe woningen te bouwen en nieuwe werkgelegenheid te realiseren¹².

De Commissie kan zich voorstellen, dat zo'n onderscheid in de strategische subfase¹³ van de corridorstudie/m.e.r. resulteert in een scenario, waarbij de totale capaciteit voor goederentransport en het personenverkeer gelijk blijft en er slechts een verschuiving van de verkeer- en vervoerstromen over weg, water en rail plaatsvindt¹⁴.

Voor het **personenverkeer** moet het MER, per transportmedium (weg, kanaal, rail) binnen de corridor, inzicht geven in de huidige

- verplaatsingsmotieven (bijvoorbeeld woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en overige)
- herkomst en bestemming
- gemiddelde snelheid, reis- en wachttijden
- vervoerswijze en -middel¹⁵.

Bij deze analyse van de problemen dient niet alleen te worden gekeken naar de rijksweg A2, de spoorlijn en het Amsterdam-Rijnkanaal. Ook het onderliggende wegennet (waaronder de rijksweg 720) dient in de studie te worden betrokken, onder andere i.v.m. sluipverkeer¹⁶.

- verdeling over de tijd.

Aan de hand van de cijfers over herkomst en bestemming van de personenverplaatsingen in de corridor kan worden nagegaan, of de afbakening van het studiegebied, zoals deze heeft plaatsgevonden in de startnotitie, aansluit bij de mogelijkheden om oplossingen te vinden

11 Zie ook inspraakreactie nr. 18 (bijlage 4).

12 Zie ook paragraaf 6.2 van dit advies.

13 Zie § 5.2 van dit advies.

14 Zie ook § 5.6 van dit advies.

15 Hierbij dient niet alleen een onderscheid te worden gemaakt naar railverkeer/wegverkeer/verkeer te water, maar moet ook een analyse worden gegeven van de samenstelling van de verkeersstroom. Bij het verkeer over de autosnelweg moet ook een onderscheid worden gemaakt tussen personenauto's en tweewielig snelverkeer. Dergelijk onderscheid kan noodzakelijk zijn voor een goede analyse van bijv. de geluidhinder.

16 Zie ook inspraakreacties nr. 15 en 18 (bijlage 4).

voor dit verkeer. De Commissie stelt voor, dat op grond van de analyse van herkomstplaatsen en bestemmingen een gebied wordt gekozen, waarvoor geldt, dat daarbinnen zich minstens 80 % van de herkomstplaatsen en bestemmingen van alle bewegingen binnen de corridor zelf bevindt.

Bij de afbakening van het studiegebied moet ook duidelijk worden, of het deel van de A2 tussen Holendrecht en de aansluiting op de A10 niet alsnog bij het territoriaal studiegebied kan worden gerekend¹⁷].

Naast deze analyse van de *bestaande* verkeersintensiteiten en -capaciteiten op de (spoor)wegverbindingen moet het MER prognoses bevatten van *te verwachten* intensiteiten, mede op basis van de te verwachten sociaal-economische ontwikkeling in het gebied en de te verwachten mobiliteitsgeleiding. Hierbij kunnen verschillende scenario's voor de uitbreiding van de werkgelegenheid en van de woningbouw worden gebruikt. De in de startnotitie opgenomen extrapolatie van landelijke verwachtingen in het SVV2 is voor dit doel een te globale benadering. In het bijzonder moet worden ingegaan op de verschillende plannen voor de woningbouw- en werkgelegenheidsontwikkeling in het noorden van de Randstad, die bij Rijk, provincies en gemeenten bestaan.

Voor het *goederentransport* moet het MER, voor het Amsterdam-Rijnkanaal, voor de spoorweg, voor het kanaal en voor de wegen binnen de corridor, inzicht geven in de huidige

- herkomst en bestemming
- lading
- (gemiddelde) snelheid en verdeling over de tijd.

Aan de hand van de cijfers over herkomst en bestemming van het goederenvervoer in de corridor kan worden nagegaan, of de afbakening van het territoriaal studiegebied volgens de startnotitie aansluit bij de mogelijkheden om oplossingen te vinden voor dit vervoer¹⁸]. De Commissie gaat ervan uit, dat - zeker voor het goederentransport per schip - de verschillende territoriale studiegebieden niet samen hoeven te vallen¹⁹].

17 Zie inspraakreactie nr. 9 (bijlage 4).

18 In inspraakreactie nr. 7 (bijlage 4) wordt opgemerkt, dat verkeerskundig het studiegebied voor vervoer over water en rail, c.q. gecombineerd vervoer zeer ruim, tot over de landsgrenzen zal moeten worden genomen.

19 Zie ook inspraakreactie nr. 9 (bijlage 4).

Ook voor het goederenvervoer geldt, dat naast de huidige intensiteiten en capaciteiten de te verwachten intensiteiten moeten worden aangegeven, op basis van verschillende scenario's.

Bij de scenario's voor het goederentransport geldt als speciaal aandachtspunt de eventuele goederenspoorlijn van de Amsterdamse haven via Schiphol en Mijdrecht naar Breukelen. De startnotitie meldt, dat weliswaar het tracé van deze lijn niet in de corridorstudie/m.e.r. wordt betrokken, maar dat het vervoerskundig effect wel zal worden onderzocht²⁰. De Commissie meent, dat het bij de berekeningen in deze studie uitgaan van deze goederenspoorlijn de indruk zou kunnen wekken, dat wordt vooruitgelopen op later te nemen besluiten²¹. Zij heeft inmiddels van de initiatiefnemers begrepen, dat dit laatste niet in de bedoeling ligt.

Het *territoriaal studiegebied* voor goederentransport zal, op grond van bovenstaand voorstel voor definitie van dit begrip, groter zijn dan dat voor het personenverkeer.

Beschreven moet worden²², welke uitgangspunten en welke waarnemings- en berekeningsmethoden zijn gebruikt om tot de bestaande en te verwachten vervoer- en verkeersintensiteiten bij verschillende scenario's te komen.

De Commissie wijst hierbij op bezwaren, die zij eerder heeft geuit bij gebruik van het Noordvleugelmodel, waarin een vaste relatie werd aangenomen tussen personenverkeer en vrachtvervoer. In deze corridorstudie/m.e.r., waarbinnen een autosnelweg en een spoorweg voor zowel personenverkeer als goederenvervoer worden beschouwd en een kanaal voor vrijwel uitsluitend goederentransport, is het van wezenlijk belang om een afzonderlijk model voor het goederentransport te gebruiken.

4.2 Planhorizon

De probleemstelling dient zoveel mogelijk te worden gebaseerd op recente gegevens over de bestaande situatie en op prognoses voor de toekomstige situatie. In de startnotitie is het jaar 2010 gebruikt als het jaar waarvoor de prognoses worden opgesteld. Wanneer er - op basis van te verwachten effecten van globaal milieu-, verkeers- of vervoerbeleid - geen gelijkmatige ontwikkeling wordt voorzien, dan kan het aanbevelenswaardig zijn om ook prognoses voor eerdere jaren

20 Startnotitie, § 8.2, blz. 24.

21 Zie ook inspraakreactie nr. 3 (bijlage 4).

22 Zulke beschrijvingen kunnen naar het oordeel van de Commissie het best worden opgenomen in een bijlage bij de corridornota/MER.

te gebruiken in het MER. Op die manier kan worden gezien of een gefaseerde aanpak van de problematiek oplossing kan bieden.

Tevens zou het MER moeten aangeven, of er op dit moment al belangrijke ontwikkelingen kunnen worden verwacht ná de planhorizon van 2010, die de bruikbaarheid van de oplossingen zouden kunnen beïnvloeden. Hierbij is een relatie te leggen met langere termijn plannen voor de ruimtelijke ordening, die het jaar 2015 als planhorizon hebben.

4.3 Doelstellingen: onderlinge relaties en prioriteiten

De startnotitie voor de m.e.r.-procedure vermeldt twee doelstellingen:

- bevordering van de bereikbaarheid
- zodanige bevordering van de leefbaarheid, dat aan de (milieu)kwaliteitsdoelstellingen van het zogeheten *aangescherpt beleid* van de rijksoverheid wordt voldaan²³].

Het is te verwachten, dat deze doelstellingen op bepaalde aspecten strijdig zullen zijn²⁴]; in het MER dient duidelijk te worden, waar dan de prioriteit moet worden gelegd.

De strijdigheid kan al optreden op het niveau van de strategische keuzen. Als de bereikbaarheid van Amsterdam en Utrecht - en wellicht ook van de tussenliggende gemeenten - wordt bevorderd, dan leidt dit hoogstwaarschijnlijk tot een toename van de mobiliteit. Deze toename van mobiliteit leidt in principe tot o.a. een groei van het energiegebruik en een verhoging van onder andere CO₂-emissies. Een uitzondering op dit algemene principe kan optreden, wanneer de mobiliteits-toename gepaard gaat met een drastische vermindering van de automobilititeit en toename van openbaar vervoer. Op een bepaald punt zal echter toch gaan gelden, dat (verdere) groei van de mobiliteit leidt tot meer emissies.

Op grond van deel d van het SVV2 mag overigens worden verwacht, dat leefbaarheidsbevordering op de meeste aspecten voorrang moet worden verleend. De doelstellingsystematiek in het SVV gaat echter niet zo ver, dat hieruit exact is af te leiden, op welke aspecten en in welke mate deze prioriteit geldt. Het MER moet daarom voor de corridor Amsterdam - Utrecht tot veel specifiekere en operationelere doelstellingen komen dan in het SVV2 konden worden geformuleerd.

23 Hiermee worden de milieukwaliteitsdoelstellingen bedoeld, die zijn geformuleerd in o.a. het NMP-plus (Tweede Kamer, vergaderjaar 1989- 1990, 21 137, nr. 20).

24 Zie ook inspraakreactie nr. 10 (bijlage 4).

De Commissie gaat ervan uit, dat in de doelstellingsystematiek de derde doelstelling, die elders in de startnotitie en in het SVV2 deel d wordt genoemd - t.w. '*geleiding en beperking van de mobiliteit*'²⁵] - een afgeleide doelstelling is van beide hierboven genoemde doelstellingen.

In het MER moet duidelijk worden,

- voor *welke gebieden* (steden, dorpen, wijken) gestreefd wordt naar een bevordering van de bereikbaarheid, en voor welke gebieden (steden, dorpen, wijken, landelijk gebied) verbetering van de leefbaarheid centraal staat
- of en hoe deze doelstellingen worden vertaald in criteria voor selectie van alternatieven/oplossingen
- hoe deze criteria luiden
- in hoeverre deze criteria gelijkwaardig zijn.

Zo zou bijvoorbeeld voor de doelstelling 'verbetering van de bereikbaarheid' de prioriteit kunnen worden gelegd bij zakelijk personenverkeer en goederenvervoer²⁶]. Ook andere keuzen zijn mogelijk. Het MER zou dergelijke verbijzonderingen van de algemene doelstellingen bij voorkeur zo moeten weergeven, dat hieraan alternatieve oplossingen kunnen worden getoetst.

Uit de startnotitie kan worden afgeleid, dat realisering van *Rail 21* voor de corridor eveneens een doelstelling is van dit voornemen. Aangegeven moet worden, hoe de relatie is tussen de algemene en geconcretiseerde doelstellingen en *Rail 21*.

4.4 Doel- en probleemstelling op tracékeuzeniveau

Het MER moet aangeven, waar en in welke mate de bestaande verbindingen niet voldoen of zullen voldoen en waar dus problemen optreden in de bereikbaarheid.

Ook moet in het MER worden beschreven, waar en in welke mate de leefbaarheid in de corridor wordt of zal worden aangetast²⁷]. Hierbij moet gebruik worden gemaakt van de prognoses van verkeer en vervoer, zoals die hiervoor zijn aangegeven. Tevens mag rekening worden gehouden met technische ontwikkelingen, die de verontreiniging per afgelegde reizigerskilometer of tonkilometer (per trein, schip of auto) kunnen terugdringen - voor zover redelijkerwijs valt te verwachten,

25 Hoofdstuk 4 van SVV deel d. In deel a (beleidsvoornemen) van het SVV2 en in de startnotitie voor deze m.e.r. wordt overigens alleen gesproken over 'geleiding van de mobiliteit'.

26 Zie inspraakreactie nr. 9 (bijlage 4).

27 Hierbij kan overlap optreden met informatie uit het hoofdstuk over de 'bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling'; zie in dit advies hoofdstuk 7. De Commissie stelt zich voor, dat door verwijzingen kan worden voorkomen, dat informatie dubbel wordt opgenomen in de corridornota/MER.

dat dergelijke ontwikkelingen binnen de gestelde termijnen zullen worden gerealiseerd²⁸].

Criteria voor wat als (verkeerskundig en/of leefbaarheids-)knelpunt moet worden beschouwd, moeten zijn gestoeld op de beleidsuitgangspunten van het Rijk, de beide provincies en de betrokken gemeenten²⁹].

Uitgaande van een beperkt aantal alternatieve intensiteitsramingen, waarover in de subfase van strategische keuzen consensus is ontstaan, dient de subfase van de tracékeuze zich toe te spitsen tot het vinden van een inpassing van nieuwe infrastructuur.

28 Zou kunnen worden nagegaan, in hoeverre verwacht mag worden, dat er binnen de planhorizon methoden zijn ingevoerd om de emissies van dieselmotoren (bij auto's en schepen) te verminderen.

29 Hierbij zal o.a. aan de orde moeten komen, dat voor de A2 vanwege zijn status als achterlandverbinding een maximale gemiddelde congestiekans (= filevormingskans) van 2 % ten doel wordt gesteld (SVV2, deel d).

5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 41j, lid 1, onder b van de Wabm:

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

5.1 Algemeen

De Commissie gaat ervan uit dat, zoals gebruikelijk is bij een MER voor een wegenproject, dit MER geen voorkeur zal uitspreken voor een bepaald alternatief. Er zal dan niet kunnen worden gesproken van een 'voorgenomen activiteit' in de zin van de Wabm³⁰. Als zich echter tijdens de opstelling van het MER wel een alternatief aftekent, dat op grond van nader te specificeren criteria de voorkeur heeft van de beide initiatiefnemers, verdient het aanbeveling in het MER deze voorkeur ook te vermelden.

5.2 Onderscheid in twee subfasen

Gezien de procedure - eerst een gecombineerde corridorstudie/m.e.r., later uitwerkingsstudies - moet speciaal aandacht worden besteed aan de diepgang, waarmee alternatieven worden beschreven. Naar de mening van de Commissie is het niet voldoende, om bij de eerste fase van het project, waar m.e.r. onderdeel van uitmaakt, alleen te kijken naar (de milieu-effecten van) de keuze van aantallen sporen en rijbanen en de globale ligging daarvan. Ook de ligging van deze sporen en rijbanen dient in de eerste fase aan de orde te komen; zelfs de uitvoeringswijze en het gebruik van de infrastructuur verdienen enige aandacht in deze eerste fase. Dit betekent niet, dat de corridornota/MER bestektekeningen zou moeten bevatten van uit te voeren werken voor de verschillende alternatieven; dergelijke detaillering zal pas nodig zijn tegen het einde van de tweede fase van het project.

Toch zal de eerste fase zeer complex zijn, aangezien bij de concretisering van de doelstellingen van dit project nog vele alternatieven openstaan en aangezien tevens voor de ontwikkeling van het woon-werkverkeer nog vele scenario's kunnen worden gevolgd. Deze hangen enerzijds samen met het rijksbeleid ten aanzien van verkeer en vervoer (o.a. met de vraag, welk aandeel van automobilititeit in de totale mo-

30 De Memorie van Toelichting vermeldt hierover: "*Daarbij moet onder de voorgenomen activiteit worden verstaan de keuze, die de initiatiefnemer uit de verschillende mogelijkheden heeft gedaan om zijn doel te realiseren. Die keuze vormt het resultaat van een afwegingsproces en zal zijn gebaseerd op een afweging van de verschillende voor- en nadelen van de in beschouwing genomen mogelijkheden. [...] Overigens zal in een aantal gevallen waarbij initiatiefnemer en bevoegd gezag dezelfde zijn, niet direct een keus worden gemaakt, maar zal de voorkeur worden gegeven aan het presenteren van enkele mogelijkheden, waaruit na inspraak een keus wordt gemaakt*" (Tweede Kamer, 16814, nr. 3, Hoofdstuk III, § 4).

biliteit gewenst is³¹)), anderzijds met ruimtelijke en stedenbouwkundige ontwikkelingen in het gebied. Zo dienen verschillende scenario's voor de ontwikkeling van wonen en werken, o.a. in samenhang met het Utrecht City Project³²] en de uitbreidingsplannen van Amsterdam, als basis te worden genomen. Bij dit scala van alternatieven geldt, dat elk alternatief afzonderlijk weer kan worden uitgewerkt in de vorm van tracé- en/of uitvoeringsalternatieven.

De Commissie kan zich voorstellen, dat de eerste fase daarom wordt opgedeeld in twee subfasen en dat daarmee zowel de opstelling van een MER (of, bij opdeling, twee MER'en) wordt vergemakkelijkt als de inzichtelijkheid voor de besluitvorming toeneemt.

In de eerste subfase, waarin *strategische keuzen*³³] centraal staan, is het bovendien zinvol om personenverkeer en goederentransport als afzonderlijke elementen te beschouwen. In die tweede subfase, waarin de feitelijke *tracékeuzen* centraal staan, dient - omdat het dan gaat om de voorzieningen - juist eerder van een geïntegreerde benadering te worden uitgegaan van personenverkeer en goederenvervoer.

In de eerste subfase moet dan de doelstelling centraal staan:

*"het op hoofdlijnen ontwikkelen van een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem in de corridor en in het directe invloedsgebied"*³⁴].

De tweede subfase zou moeten resulteren in enkele alternatieve pakketten met concrete plannen

- * voor maatregelen, die nodig zijn om het gewenste verkeers- en vervoerssysteem in de corridor Amsterdam - Utrecht te realiseren
- * tot (eventuele) aanpassing/reconstructie van de A2 tussen de knooppunten Holendrecht en Oudenrijn
- * tot aanpassing/reconstructie van de spoorlijn tussen het station Duivendrecht en het centraal station Utrecht.

De (voorgenomen activiteit en) alternatieven beogen zowel mobiliteitsgeleiding als verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Voordat op de formulering van alternatieven wordt ingegaan, worden eerst zogeheten *deelactiviteiten*³⁵] beschouwd, die bij alternatieven ter realisering van de doelstellingen kunnen worden onderscheiden.

31 Zie ook inspraakreactie nr. 16 (bijlage 4).

32 Zie ook inspraakreactie nr. 17 (bijlage 4).

33 Zie ook schema's 1 en 2 (in § 4.1.1) van dit advies.

34 Startnotitie, blz. 4. Van de initiatiefnemers heeft de Commissie begrepen, dat hiermee niet bedoeld wordt, dat het verkeers- en vervoerssysteem tot in lengte van jaren onveranderd en zonder enig onderhoud zou moeten kunnen blijven functioneren, maar dat het erom gaat een verkeers- en vervoerssysteem te ontwikkelen, dat past in een duurzame ontwikkeling, zoals die door het NMP en NMP-plus worden beschreven.

35 Onder deelactiviteiten worden verstaan: fysieke wijzigingen van het milieu, die onderdeel uitmaken van een activiteit.

5.3 Deelactiviteiten ter geleiding van de mobiliteit

Zoals eerder is aangegeven³⁶] kunnen mobiliteitsgeleidende maatregelen zowel bijdragen aan de bereikbaarheid als aan de leefbaarheid. Ze zullen echter afzonderlijk worden beschouwd in deze paragraaf.

Het SVV2 geeft aan, dat geleidingsmaatregelen primair moeten worden onderzocht³⁷]. Het MER zal daarom moeten aangeven, in welke mate **specifieke** mobiliteitsgeleidende maatregelen (d.w.z. aanvullend op of als implementatie van het landelijk beleid) kunnen bijdragen aan het oplossen van de geconstateerde milieuproblemen of verkeerskundige knelpunten in de corridor. Het verdient aanbeveling hierbij als basis te nemen de maatregelen, die zijn opgesomd als 'luik 2' van het SVV2, bijvoorbeeld:

- **parkeerbeleid** (spoor 8)
- herinrichting van de stedelijke gebieden met **auto-ontmoedigende maatregelen** (spoor 9)
- stimulering van **telecommunicatieve ontwikkelingen**, die fysieke verplaatsingen van mensen (vooral tijdens spitsuren) doen afnemen (spoor 10)
- maatregelen ter **spreiding van de spitsuren** (spoor 11)
- bevordering van het **gebruik van openbaar vervoer** (per spoor of bus)

Eenzijds moet hierbij worden gedacht aan maatregelen die de organisaties in het openbaar vervoer kunnen treffen, zoals reclamecampagnes en verbetering van publieksvoorlichting, opvoering van de frequentie³⁸] en een betere afstemming van aankomst- en vertrektijden³⁹]; het MER moet tevens aangeven, in hoeverre tariefbeleid (prijsstelling) als specifieke maatregel binnen de corridor in beschouwing moet worden genomen⁴⁰]. Anderzijds gaat het om maatregelen, die andere organisaties kunnen treffen om bijv. werknemers en gasten te stimuleren met het openbaar vervoer te reizen.

Hierbij dient rekening te worden gehouden met de afname van comfort - en daarmee tevens van de aantrekkelijkheid - voor de reizigers, die kan optreden door een verhoging van de gemiddelde bezetting per bus, trein of metro.

- bevordering van het **langzaam verkeer** (fietsen, bromfietsen, snorfietsen), zowel voor woon-werkverkeer als voor recreatief verkeer⁴¹]

36 Zie ook paragraaf 4.3 van dit advies.

37 SVV2, deel d, blz. 133: "Ter oplossing van het vervoersprobleem worden allereerst geleidingsmaatregelen op hun merites beoordeeld en worden verder alle beschikbare vervoeralternatieven in de beschouwing betrokken."

38 Zie ook inspraakreacties nrs. 8 en 18 (bijlage 4).

39 Zie ook inspraakreactie nr. 18 (bijlage 4).

40 Zie ook inspraakreactie nr. 18 (bijlage 4).

41 Zie ook inspraakreacties nrs. 5 en 5a, 10, 13 en 18 (bijlage 4).

Hierbij dienen mogelijkheden te worden bezien

- om het (bewaakt) stallen nabij stations of haltes van het openbaar vervoer te vergemakkelijken
- om het meenemen van (brom/snor-)fietsen met het openbaar vervoer te vergemakkelijken
- om meer faciliteiten te bieden voor het huren van (brom/snor-) fietsen bij stations of haltes van het openbaar vervoer
- om de bereikbaarheid van belangrijke kantoren, stations, carpool-instapplaatsen e.d. met het langzaam verkeer te vergemakkelijken⁴²].

In ieder geval moeten - gezien de doelstellingen - de maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid per rail en over de auto-(snel)weg geen achteruitgang betekenen voor de bereikbaarheid voor het langzaam verkeer of te voet.

- bevordering van **carpoolen** in de regio of andere systemen ter stimulering van de bezettingsgraad van personenauto's⁴³]
- **ruimtelijk beleid** (ruimtelijke spreiding van de activiteiten die verkeersstromen veroorzaken)⁴⁴

Ook moet - in de eerste subfase⁴⁴] - worden nagegaan, welk aandeel van het vrachtverkeer bestaat uit transport van stoffen die wellicht ook per buisleiding kunnen worden vervoerd - met name bulkvloeistoffen - en of aanleg van nieuwe buisleidingen enige realiteitswaarde heeft.

Het MER moet duidelijk maken - reeds in de eerste subfase - welke van de overwogen maatregelen binnen het werkkerrein ligt van de initiatiefnemers van deze corridorstudie/MER. Zo nodig kan worden overwogen om in de tweede subfase meer partijen in de corridorstudie te betrekken⁴⁵].

Er moet rekening mee worden gehouden, dat de effectiviteit van maatregelen niet altijd goed kan worden beoordeeld. Daarom zal een bandbreedte ontstaan in de te berekenen aantallen reizigers/-vrachteenheden, die na invoering van dergelijke maatregelen over de weg, het spoor of het kanaal verplaatst zullen moeten worden. De Commissie meent, dat het voor een goede beoordeling van alternatieven nodig is in het MER ook deze spreidingen weer te geven.

42 Specifieke knelpunten worden aangegeven in inspraakreactie nr. 5; zie ook inspraakreactie nr. 8 (bijlage 4).

43 Zie ook inspraakreactie nr. 11 (bijlage 4).

44 Zie § 5.2 van dit advies.

45 Zie ook inspraakreactie nr. 4 (bijlage 4).

5.4 Deelactiviteiten ter verbetering van de bereikbaarheid

Bij de aanleg van nieuwe en/of verplaatsing van bestaande weg- en spoorverbindingen kunnen onder andere de volgende deelactiviteiten een rol spelen:

- **amovering van gebouwen**⁴⁶]
- **verwijdering van vegetatie**
- zo nodig **afvoer van grond** ter plaatse van de aan te leggen (spoor-)weggedeelten en eventueel **opslag** van de verwijderde grond
- **ontwatering** (zowel tijdens de aanleg als na realisatie van de verbinding) en **behandeling van het af te voeren hemelwater**
- eventuele aanleg, gebruik en verwijdering van **tijdelijke hulpwegen**
- vergraving, eventueel zandwinning en mogelijk de opslag van **ophoogzand** of van **alternatieve materialen**, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal.
Als gebruik van alternatieve ophoogmaterialen wordt overwogen, moet worden aangegeven om welke materialen het gaat, en moet bij de beschrijving van milieu-effecten aandacht worden besteed aan de gevolgen van gebruik van deze materialen.
- eventueel **aanbrengen van drukverdelingshulpmiddelen** (bielzen e.d.) en (spoor)weg**fundering**
- **aanbrengen van het wegdek of de rails**
De te gebruiken materialen en hun eigenschappen (o.a. verkeersveiligheid, geluidskarakteristieken, levensduur) dienen te worden beschreven. Ook moet duidelijk worden, of voor bepaald railvervoer aparte voorzieningen nodig zijn (bijvoorbeeld zoals bij de Amsterdamse metrolijn) en in hoeverre dit consequenties heeft voor de flexibiliteit in het gebruik.
- bouw van **kunstwerken, aansluitpunten, haltes, stations en transferia**.
Aangegeven moet worden, in hoeverre uitbreiding, verplaatsing of verbetering van stations, haltes en laad- en lospunten kan worden overwogen⁴⁷]. Zo zou o.a. kunnen worden overwogen
 - om Nieuwer ter Aa⁴⁸] en Loenen beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer;
 - om aan de noordzijde van Utrecht een station Cartesiusweg⁴⁹] te realiseren;

46 Zie ook inspraakreactie nr. 15 (bijlage 4).

47 Zie ook inspraakreactie nr. 8 (bijlage 4).

48 Zie ook inspraakreactie nr. 18 (bijlage 4).

49 Zie inspraakreactie nr. 13 (bijlage 4).

- om de industrieterreinen Lage Weide⁵⁰] en Amsterdam-Zuid-oost voor rail- en scheepvaart (en evt. voor weg-)verkeer beter bereikbaar te maken;
- om via extra aansluitpunten en bewegwijzering de (Amsterdamse/Utrechtse)straatweg te ontlasten ten koste van de A2⁵¹].

Door de aanleg - en het gebruik - van transferia op goed gekozen locaties kan worden voorkomen, dat een toename van de mobiliteit tussen Amsterdam en Utrecht leidt tot toenemende verkeerscongesties in de steden⁵²].

- aanleg of herziening van **elektriciteitsvoorziening** voor het railvervoer, zoals hoogspanningsleidingen en verdeelstations

- aanpassing van voorzieningen aan **groter snelheden**.

Hierbij kan worden gedacht aan het aanpassen van bochten in de weg en de spoorlijn, maar ook aan opvoering van de spanning op de bovenleiding van de spoorlijn, in het kader van en vooruitlopend op een algehele landelijke herziening.

- aanleg of herziening van **verkeerstechnische voorzieningen**, zoals bewegwijzering, seinpalen, verkeerslichten, verlichting. Ook kan worden gedacht aan diverse mogelijkheden van telematica, zoals een scheepvaartbegeleidingssysteem⁵³].

De Commissie tekent hierbij aan, dat dergelijke voorzieningen niet alleen moeten worden beschouwd als preventie van verkeersongevallen en verkeersschade, maar ook ter vermindering van milieuschade.

- bouw/aanleg van **servicevoorzieningen** langs de weg, zoals praatpalen, benzinestations, wegrestaurants, parkeerplaatsen, rustplaatsen

- bouw/aanleg van **servicevoorzieningen** bij spoorwegstations, zoals fietsenstallingen en -kluizen⁵⁴]

- **onderhoud** van de (spoor)wegen met hun bebakening, markering en servicevoorzieningen

- **gebruik** van de verbindingen.

Hierbij moet in de strategische subfase⁵⁵] o.a. worden nagegaan, of er, vooral voor het vrachtvervoer, een andere verdeling weg/rail/water kan worden gerealiseerd. Misschien kunnen in de besluitvorming op basis van dit MER verschillende varianten worden overwogen van deze verdeling. Het MER moet ook aangeven, of het personen- en goederenvervoer 's nachts zal (kunnen) uitbreiden (bijv. meer nachttreinen).

50 Rekening moet worden gehouden met de mogelijke 'omklapping' van Lage Weide naar de westzijde van de A2 [zie inspraakreactie 13 (bijlage 4)].

51 Zie ook inspraakreactie nr. 8 (bijlage 4).

52 Zie ook inspraakreactie nr. 13 (bijlage 4).

53 Zie ook inspraakreacties nrs. 8, 9 en 18 (bijlage 4).

54 Zie ook inspraakreactie nr. 5a en 18 (bijlage 4).

55 Zie voor uitleg § 5.2 van dit advies.

Ook dient in het MER de vraag aan de orde te komen, of rijstroken of gehele wegen in de corridor kunnen worden gereserveerd - dan wel verboden - voor een speciaal type verkeer/vervoer⁵⁶].

- **afsluiten of verwijderen van infrastructuur**, waarvan de functie is overgenomen door nieuwe voorzieningen.

Het MER moet die deelactiviteiten aangeven, die (kunnen) worden overwogen bij de te nemen besluiten in deze corridorstudie. Voor zover op het niveau van de strategische keuze, respectievelijk de tracékeuze relevant, moeten de deelactiviteiten nader worden gespecificeerd (welke omvang? welk volume? welke plaatsen? welk volume?)

5.5 Deelactiviteiten ter verbetering van de leefbaarheid

Maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid zullen pas in detail in de m.e.r./corridorstudie aan de orde komen in de subfase, waarin de tracékeuze aan de orde is⁵⁷].

In de startnotitie worden in dit kader alleen globale maatregelen genoemd, die onderdeel uitmaken van een landelijke aanpak⁵⁸]. De Commissie meent, dat voor deze m.e.r./corridorstudie de nadruk moet liggen op maatregelen, die specifiek kunnen worden genomen ten behoeve van de leefbaarheid in de corridor.

Nagegaan moet worden, welke maatregelen kunnen worden genomen om bestaande milieuproblemen en te verwachten milieuveranderingen tegen te gaan of te verminderen. Niet alleen de milieuveranderingen, die niet of nagenoeg niet omkeerbaar zijn, verdienen hierbij aandacht.

De afgeleide gevolgen van de mogelijke maatregelen moeten ook worden beschouwd. Daarbij zal er op moeten worden gelet dat dergelijke maatregelen een milieuprobleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere of dat combinaties van milieubeschermdende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren.

Als milieubeschermdende maatregelen kan bovendien worden gedacht aan bijvoorbeeld:

- **geluidemissie-beperkende maatregelen**, zoals de aanleg, het ge-

56 Zie ook inspraakreacties nrs. 11 en 16 (bijlage 4).

57 Zie over deze subfasen paragraaf 5.2 van dit advies.

58 Startnotitie, § 6.1, blz. 18.

bruik en het onderhoud van geluidarm wegdek, zoals zoab⁵⁹]. Hierbij moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid van 'dichtslibben' van zulk wegdek na verloop van tijd, afhankelijk van de intensiteit van het gebruik. Voor het railvervoer kan worden gedacht aan aanpassing van snelheden⁶⁰] (met name 's nachts), van de uitvoering van de bovenbouw⁶¹] en de algemene conceptie van het rollend materieel.

- **bundeling van lineaire geluidbronnen**, in het horizontale of in het verticale vlak⁶²], waardoor de geluidhinder minder is dan bij spreiding van de verbindingen
- **geluidafschermende maatregelen**, zoals tunnels, ingravingen (bij verdiepte ligging), schermen en wallen⁶³], waarbij op een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing moet worden gelet
Indien emissiebeperking, bundeling en afscherming van geluid niet tot acceptabele resultaten leiden, dan kan aanvullend ook worden overwogen om **geluidsisolerende maatregelen** te treffen bij bebouwing die ondanks eerder genoemde maatregelen toch aan geluidhinder blootstaat.
- **aanleg van groenstroken en bossen**. Daarbij dient aandacht te zijn voor mogelijkheden om door vermessing bedreigde vegetatie van voedselarme milieus te bevorderen door het aanbrengen van voedselarme grondsoorten en door inzaai.
- **'milieuvriendelijk' gebruik en beheer van de bermen**
Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een beheer waarbij pesticiden worden gemeden; aan gefaseerd maaien met een maai-balk en afvoer van het maaisel ter bevordering van vlinders en andere diergroepen⁶⁴].
- invoering van een ander **afvoersysteem vanuit de treintoiletten**, ter beperking van de bodemverontreiniging
- **inpassing van de verbindingen in het landschap**
Hierbij moet onder andere duidelijk worden, of de (spoor)weg-(gedeelten) zodanig in het bestaande landschap kan/kunnen worden ingepast, dat de samenhang tussen (in verband met hun ontstaansgeschiedenis, bewoningsgeschiedenis en grondgebruik) typische landschapsvormen zo min mogelijk wordt aangetast. Tevens moet worden aangegeven, hoe de infrastructuur de ecologische hoofdstructuur, zoals die in het Natuurbeleidsplan is aangegeven⁶⁵], ontziet of zelfs versterkt.
- afhankelijk van de relaties tussen en de prioriteiten in de doelstellingen van de corridorstudie/m.e.r.⁶⁶] kunnen snel-

59 Zeer open asfaltbeton.

60 Bezwaren tegen de geluidhinder door toenemende spoorsnelheden worden uitgesproken in inspraakreactie 1 (zie bijlage 4).

61 In dit geval met name de ballast met rail en dwarsligger.

62 Zie ook inspraakreactie nr. 8 (bijlage 4).

63 Zie ook inspraakreactie nr. 18 (bijlage 4).

64 Zie ook inspraakreactie 19 (bijlage 4).

65 Zie ook inspraakreactie 19 (bijlage 4).

66 Zie § 4.3 van dit advies.

heidsbeperkende maatregelen voor verschillende verbindingen worden overwogen. Deze mobiliteitsbeperkende maatregel zou wel binnen het kader van de doelstellingen van het SVV2, deel d, passen; zij strookt echter minder met de doelstellingen, zoals die in de startnotitie voor deze m.e.r. zijn verwoord.

In het algemeen geldt, dat een verlaging van de gemiddelde snelheid tot een vermindering van de geluidemissie en van het energiegebruik, en dus ook tot een reductie van CO₂-uitstoot kan leiden. Deze relatie zou voor de verschillende verbindingen nader kunnen worden geanalyseerd; ook zou het verband met verkeersongevallen en de wegcapaciteit kunnen worden aangegeven.

· **milieuzonering rond vervoersassen**

Een aantal milieu-effecten (met name luchtverontreiniging en geluid) zal op middellange termijn blijven bestaan en gedurende deze periode tot overschrijding van de gestelde normen kunnen (blijven) leiden.

Voor de duur van deze overschrijding kan gedacht worden aan het beperken, c.q. voorkómen van onder meer woningbouw op korte afstand van de infrastructuur door het instellen van een milieuzonering (tot circa 500 m).

· **opvang en aparte afvoer van door het wegverkeer verontreinigd hemelwater**, eventuele voorbehandeling van dit water en afvoer via een impermeabele voorziening naar (een) waterzuiveringsinstallatie(s)

· **onderdoorgangen of overbruggingen om** (bestaande of aan te leggen) ecologische barrières te overwinnen⁶⁷].

Het gaat hierbij o.a. om de verbinding tussen de zomer- en winterbiotopen van amfibieën en om trekroutes van zoogdieren. Dergelijke voorzieningen kunnen worden gerealiseerd door overdimensionering van infrastructuur voor het verkeer⁶⁸], dan wel door speciaal voor dit doel aangelegde verbindingen.

De Commissie merkt hierbij op, dat in de startnotitie het accent ligt op de ecologische relaties in de oost-west-richting. De bestaande infrastructuur, en met name de berm langs de spoorlijn, vormt echter ook een ecologische noord-zuid-relatie.

· **peilbeheer van grond- en/of oppervlaktewater** ter bevordering van een optimale ontwikkeling van grondwaterafhankelijke ecosystemen.

Het MER moet die maatregelen aangeven, die (kunnen) worden overwogen bij de te nemen besluiten in deze corridorstudie. Voor zover

67 Zie ook inspraakreacties nrs. 10, 12 en 15 (bijlage 4).

68 Zie ook inspraakreactie nr. 3 (bijlage 4).

op het niveau van de strategische keuze, respectievelijk de tracé-keuze relevant, moeten de maatregelen nader worden gespecificeerd (welke omvang? welk volume? welke plaatsen? welk volume?)

Voor alle maatregelen geldt, dat bezien moet worden hoe de verdeling van werkzaamheden de over de seizoenen zodanig kan plaatsvinden, dat rekening wordt gehouden met de verstoringsgevoeligheid van het ecosysteem. Een voorbeeld is om noodzakelijke tijdelijke peilverlagingen zo veel mogelijk te laten plaatsvinden in de nazomer of de winter, omdat dan de effecten op de vegetatie geringer zijn dan in het voorjaar of de zomer. Ook met broed- en paartijd van verschillende diersoorten kan rekening worden gehouden.

In het kader van verbetering van de leefbaarheid moet speciale aandacht worden geschonken aan de natuur- en landschapswaarden zoals die op kaart 3 bij de startnotitie zijn aangegeven⁶⁹].

5.6 Inleiding alternatieven

Per deelactiviteit moet globaal worden aangegeven, welke mogelijkheden redelijkerwijs bestaan en indien mogelijk, welke hiervan de voorkeur hebben van de initiatiefnemers. Hierbij dient tevens te worden aangegeven, welke fasering kan worden aangebracht in de oplossing van bepaalde knelpunten, en in hoeverre, na uitvoering van bepaalde maatregelen, nog mogelijkheden bestaan voor keuzen, die afwijken van het in deze corridorstudie/m.e.r. vast te stellen voorkeursalternatief. Hierbij dient tevens te worden beschreven, welke consequenties het kabinetsbesluit om Rail 21 versneld uit te voeren⁷⁰ heeft voor de in de startnotitie gepresenteerde tijdplanning⁷¹].

Aangegeven moet worden, welke combinaties van mogelijke deelactiviteiten redelijkerwijs als alternatieven kunnen worden beschouwd. Zo goed mogelijk dient te worden aangegeven, waarom bepaalde combinaties van mogelijkheden wel, en andere combinaties van mogelijkheden redelijkerwijs niet als alternatief voor het voornemen worden beschouwd.

(Het voorkeursalternatief en) de (andere) alternatieven moeten met dezelfde mate van detaillering en diepgang worden beschreven in het MER.

69 Deze kaart geeft o.a. de ligging aan van de belangrijke weidevogelgebieden, de gebieden met waardevolle vegetatie, de geomorfologisch waardevolle gebieden, de belangrijke kwelgebieden en de grote landschapseenheden *Nieuwkoop - Kockengen* en *Vecht- en Plassengebied*.

70 Zie § 5.7 van dit advies.

71 Zie ook inspraakreactie 9 (bijlage 4), waarin wordt aangedrongen op een sneller uitvoering van de voorzieningen voor hogesnelheids-spoorverbindingen.

Zo goed mogelijk moet van elk alternatief de 'robuustheid' worden aangegeven; de mate waarin waarschijnlijk is, dat de daarin ver-
vatte maatregelen kunnen worden getroffen - dit is soms mede af-
hankelijk van medewerking van andere partijen - en ook effectief
(genoeg) zullen zijn om het alternatief als geheel te kunnen rea-
liseren.

Soms zal het mogelijk zijn om verschillende combinaties van deel-
activiteiten te onderscheiden, die slechts op één of een gering
aantal aspecten van elkaar verschillen en die toch alle relevant
kunnen zijn voor de besluitvorming. In dat geval is het niet nodig
om in het MER deze verschillende combinaties in dezelfde mate van
detail te beschrijven. Volstaan kan worden met de beschrijving van
één van deze combinaties (een volledig *alternatief*), terwijl de
andere combinaties worden beschreven als *varianten* op dit alterna-
tief. Wel moet duidelijk zijn, in welk(e) opzicht(en) deze varian-
ten afwijken van het volledig beschreven alternatief. Deze opzet
heeft ook consequenties voor het deel van het MER, waarin de mi-
lieu-effecten van de alternatieven (en varianten) worden beschre-
ven.

Expliciet dient aandacht te worden besteed aan het mogelijk optre-
den van zg. *volgactiviteiten*: dit zijn activiteiten die niet tot
het voornemen (of tot één der alternatieven) behoren, maar daar
wel door worden gestimuleerd. Hiertoe kunnen grotere economische,
toeristische en (woning)bouwactiviteiten behoren.

Bij de formulering van alternatieven in het MER dient aandacht te
worden besteed aan ten minste:

- het zogeheten 'nulalternatief'⁷², zowel op strategisch ni-
veau als op tracékeuzeniveau⁷³]
- alternatieve intensiteiten van de totale infrastructuur in de
corridor (andere mobiliteit); zeker op strategisch niveau
- alternatieve verdelingen van weg/rail/water bij gelijke totale
intensiteit in de corridor; zeker op strategisch niveau⁷⁴]
Hierbij zou bijvoorbeeld kunnen worden uitgegaan van (snelle)
realisatie van het plan Rail 21 Cargo van de Nederlandse
Spoorwegen⁷⁵ en/of van een (gedwongen) stabilisatie van het au-
toverkeer]
- alternatieve traceringen, waarbij bundeling van infrastructuur
als mogelijkheid wordt beschouwd

72 Dit alternatief is tussen aanhalingstekens geplaatst, omdat het niet bij voorbaat duidelijk is, of dit
dezelfde status heeft als de andere alternatieven; in het MER zal nog moeten worden bezien, of het een
voor de besluitvorming relevante keuzemogelijkheid is. [Zie ook inspraakreactie 3 (bijlage 4)].

73 Zie voor het onderscheid in strategisch niveau en tracékeuzeniveau § 5.2 van dit advies.

74 Zie ook hoofdstuk 4 van dit advies en inspraakreactie nr. 10 (bijlage 4).

75 Zie ook inspraakreactie nr. 16 (bijlage 4).

- het meest milieuvriendelijke alternatief (zowel op strategisch niveau als op tracékeuzeniveau).

In de startnotitie is aangegeven, dat de te bestuderen alternatieven in ieder geval het nulalternatief, alternatieven volgens aangescherpt overheidsbeleid en het meest milieuvriendelijke alternatief omvatten⁷⁶]. Bij de beleidsdoelstellingen worden er drie beleidsscenario's voor 2010 gepresenteerd: die volgens deel a van SVV2, die volgens het NMP, en die volgens het Regeerakkoord en de Stellingnamebrief over de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening⁷⁷].

Inmiddels is deel d van het SVV2 verschenen. De Commissie meent, dat het weinig zinvol is om in deze corridorstudie uit te gaan van verouderd beleid⁷⁸], en dat bij de formulering van doelstellingen enerzijds en (verkeerskundige en milieu-) effecten anderzijds in de corridorstudie/MER consequent gebruik moet worden gerefereerd aan het meest recente overheidsbeleid.

Wel zou het mogelijk moeten zijn om een (in eerste instantie strategisch) alternatief uit te werken, voor het geval het aangescherpte overheidsbeleid niet succesvol en de automobilititeit minder wordt geremd dan nu als doelstelling is voorzien.

5.7 'Nulalternatief'

Het 'nulalternatief' is de ontwikkeling, die optreedt wanneer er geen (extra) maatregelen worden genomen om de situatie te verbeteren en wanneer de verkeers- en vervoersintensiteiten binnen de corridor zich 'autonoom' ontwikkelen. Daarbij wordt er van uitgegaan, dat die activiteiten, waartoe reeds is besloten, worden uitgevoerd.

In deze procedure heeft het nulalternatief een andere betekenis gekregen dan in de startnotitie was aangegeven. Dit hangt samen met de regeringsbeslissing over het SVV2. Hierin wordt gesteld, dat

*"het kabinet heeft besloten, gezien de dringende noodzaak om de capaciteit van het spoorwegennet te vergroten, de realisatie van het NS-plan Rail 21 te versnellen. [...] Voor de in het kader van Rail 21 versneld uit te voeren projecten geldt, dat voor het rijk de noodzaak niet ter discussie staat. [...] Om deze reden volgen we bij de besluitvorming voor deze versneld uit te voeren projecten geen brede corridorstudie meer."*⁷⁹]

76 Startnotitie, hoofdstuk 8 (blz. 23 en 24).

77 Startnotitie, (o.a.) § 6.3, blz. 19.

78 Zie ook inspraakreacties nrs. 3 en 16 (bijlage 4).

79 Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel d: regeringsbeslissing, Tweede Kamer, 209222, nrs. 15 - 16, hoofdstuk 10, blz. 137.

Tevens wordt aangegeven, dat zonder tracéprocedure

- het baanvak Amsterdam-Muiderpoort - Breukelen twee extra sporen zal krijgen
- de aansluiting in Breukelen zal worden omgebouwd tot vrije kruising
- het baanvak Breukelen - Utrecht CS twee extra sporen zal krijgen
- de perroncapaciteit op het station Utrecht CS zal worden uitgebreid⁸⁰].

Een goede beschrijving van het 'nulalternatief' omvat tevens de andere voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten in de corridor, waartoe reeds is besloten, zoals aanleg van andere wegverbindingen, uitbreiding van industriële of woonbebouwing, afvalverwerking, wijziging van grondwaterwinning, landinrichting, bosaanleg en toeristisch-recreatieve ontwikkelingen. Het gaat hierbij om activiteiten, die bepalend zijn voor de 'autonome' ontwikkeling van het milieu⁸¹]. Deze brede scala van activiteiten zal moeten worden beschreven, omdat de leefbaarheid een expliciete doelstelling van de studie is. Deels zal het gaan om activiteiten die specifiek zijn voor het studiegebied, deels zal het gaan om de uitwerking van landelijke activiteiten op het studiegebied.

Het is voor een goed begrip van het 'nulalternatief' belangrijk een onderscheid te maken tussen enerzijds het landelijke (en internationaal) beleid ten aanzien van milieu, verkeer en vervoer en anderzijds de specifieke maatregelen, die voortvloeien uit dit beleid, maar die tevens deel kunnen uitmaken van (de voorgenomen activiteit of) de alternatieven. Bij beschrijving van het 'nulalternatief' moet ervan worden uitgegaan, dat wèl het landelijk (in internationaal) beleid in globale zin wordt gerealiseerd, maar dat specifieke maatregelen voor de corridor achterwege blijven.

Wanneer (verwachten over de effectiviteit van) bepaalde activiteiten of maatregelen in het studiegebied wel zeer aannemelijk zijn, zonder dat daar echter formeel al een besluit over is genomen, is het mogelijk om verschillende scenario's op te stellen voor het 'nulalternatief'. De Commissie gaat er van uit dat, omwille van de overzichtelijkheid in het MER, terughoudend zal moeten worden omgegaan met uitwerking van zulke verschillende nulscenario's.

80 Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel d: regeringsbeslissing. Tweede Kamer, 209222, nrs. 15 - 16, hoofdstuk 11, blz. 151.

81 Zie dit advies, hoofdstuk 7.

Het MER dient beargumenteerd aan te geven, of het 'nulalternatief' als redelijkerwijs te beschouwen alternatief in aanmerking komt voor uitwerking in de corridornota/MER in het licht van de probleemstelling. Als dit niet het geval is, dient het 'nulalternatief' toch te worden beschreven, maar dan alleen als referentie voor de andere alternatieven en als basis voor een voorspelling van de 'autonome ontwikkeling van het milieu'.

5.8 Intensiteitsaspect

Bij het formuleren van alternatieven kunnen verschillende intensiteiten voor de totale verkeersstroom (d.w.z. de totale mobiliteit), en verschillende verdelingen over de verschillende middelen van personen- en goederentransport als uitgangspunt dienen.

In de strategische fase kan worden nagegaan, welke realiteitswaarde alternatieven hebben, waarbij de verdeling over de verschillende transportmiddelen verschuift t.o.v. de huidige verdeling. Tot dergelijke alternatieven kan het nulalternatief worden gerekend.

5.9 Tracé-aspect

Binnen de corridor zijn voor uitbreidingen of aanpassingen van de infrastructuur verschillende tracé's mogelijk, al dan niet gebundeld⁸²] in het horizontale of het verticale vlak. Het MER moet aangeven, of de infrastructurele oplossing van de problemen, zoals die zijn beschreven, alleen worden gezocht in de drie verbindingen die specifiek in de startnotitie worden genoemd, dan wel of tevens wordt gekeken naar mogelijke verbeteringen van andere infrastructuur in de corridor. Aandachtspunt hierbij is het eventuele doortrekken van de Zuilense Ring naar Vleuten⁸³].

Zorgvuldig moet worden aangegeven, welke technische en planologische obstakels er zijn binnen de corridor, die de tracering van nieuwe (of aangepaste) infrastructuur bepalen. Hierbij dient o.a. - indien aanleg van een nieuw weglichaam voor verbreding van de A2 wordt overwogen - duidelijk te worden, waarom een aanliggende verbreding wordt uitgesloten⁸⁴].

82 Zie ook inspraakreactie nr. 1 en 2 (bijlage 4).

83 Zie inspraakreactie nr. 8 (bijlage 4).

84 Zie inspraakreactie nr. 3 (bijlage 4).

Het MER dient vervolgens aan te geven, welke tracé's zijn beschouwd en met behulp van welke criteria deze tracé's zijn geselecteerd. Speciale aandacht dient te worden besteed aan de mogelijkheid van scheiding van snelheden (bundeling van de snelste verbindingen) en bundeling van snel railtransport met het Amsterdam-Rijnkanaal⁸⁵].

Ook moet duidelijk worden, in hoeverre met de aanleg van nieuwe railverbindingen ruimte kan worden geschapen voor het knelpunt, dat in de startnotitie wordt gesignaleerd: de hogesnelheidstrein Amsterdam - Utrecht - Duitsland.

5.10 Meest milieuvriendelijke alternatief

In principe kan dit alternatief worden beschouwd als een combinatie van een zo milieuvriendelijk mogelijke keuze op elk van de genoemde deelactiviteiten, in combinatie met nadere milieubescherpende maatregelen en eventueel natuurbouw. Er moet op worden geteld, dat de combinatie van die varianten per deelactiviteit, die te zamen het meest milieuvriendelijk alternatief vormen, niet per saldo een effect veroorzaakt, dat toch nog (te voorkomen) schade toebrengt aan het milieu.

Het formuleren van dit alternatief zal tijdens het opstellen van het MER meer gestalte dienen te krijgen, als ook duidelijk is, welke milieu-effecten de verschillende varianten van deelactiviteiten kunnen veroorzaken.

Indien de eerste subfase⁸⁶] niet wordt afgesloten met een keuze van één (in de tweede subfase verder uit te werken) strategisch alternatief, dan kunnen er in de tweede subfase meerdere 'meest milieuvriendelijke alternatieven' bestaan: per strategisch alternatief een meest milieuvriendelijk tracé-alternatief.

De Commissie beveelt aan, om in de strategische fase⁸⁷] in ieder geval na te gaan, welke realiteitswaarde kan worden gehecht aan een alternatief, waarbij de totale mobiliteit (d.w.z. zowel particulier als openbaar vervoer) geringer groeit dan in de startnotitie is aangeduid.

Zij ziet als meest milieuvriendelijk alternatief een mogelijkheid, waarbij de toename van de totale mobiliteit zoveel mogelijk wordt geremd, terwijl binnen de totale mobiliteit zoveel mogelijk verschuiving optreedt als aangegeven in schema 2⁸⁸]. Andere elemen-

85 Zie inspraakreactie 1 en 2 (bijlage 4).

86 Zie § 5.2 van dit advies.

87 Zie § 5.2 van dit advies.

88 Zie § 4.1.1 van dit advies.

ten voor het meest milieuvriendelijk alternatief kunnen zijn:

- een nachtverbod voor vervoer over de weg (en evt. ook over het spoor)
- een sterke stimulering van carpooling
- een spreiding van werktijden, waardoor de spitsuren worden 'afgetopt'
- een differentiatie van snelheden over het spoor en/of op de weg.

In de tweede subfase zal het accent voor het meest milieuvriendelijk alternatief meer moeten liggen op de meest milieuvriendelijke tracékeuze (zo min mogelijk nieuwe doorsnijdingen, zoveel mogelijk handhaving van ecologische hoofdstructuur) en de uitvoering van allerlei milieu-beschermende maatregelen en andere maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid.

6. TE NEMEN EN GENOMEN BESLUITEN

Artikel 41j, lid 1, onder c van de Wabm:

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

6.1 Te nemen besluiten

Duidelijk moet worden aangegeven:

- ten behoeve van welke besluiten het MER wordt opgesteld;
- wat de status is van die besluiten;
- wat de graad van detaillering van de vast te stellen plannen is;
- welke besluitvormingsprocedure wordt gevolgd en welke adviesorganen en -instanties daarbij formeel of informeel zijn/worden betrokken;
- wat de tijdplanning is;
- hoe de besluitvorming zal verlopen over de vervolgbesluiten (via welke procedures, met welke adviesorganen en inspraakmogelijkheden, met welke tijdplanning).

Tevens moet worden aangegeven, in hoeverre het zinvol is om de besluitvorming over en/of de realisatie van verschillende maatregelen op elkaar af te stemmen.

De startnotitie meldt, dat de corridornota/MER zal moeten dienen voor drie besluiten:

- vaststelling (waar nodig met andere overheden) van maatregelen, die nodig zijn om het gewenste verkeers- en vervoerssysteem in de corridor Amsterdam - Utrecht te realiseren;
- vaststelling van het plan tot aanpassing/reconstructie van de A2 tussen de knooppunten Holendrecht en Oudenrijn;
- vaststelling van het plan tot aanpassing/reconstructie van de spoorlijn tussen het station Duiwendrecht en het centraal station Utrecht.

De Commissie heeft vernomen, dat op grond van deel d van het SVV2 de verdubbeling van de spoorlijn Amsterdam - Utrecht niet meer ter discussie staat in deze procedure⁸⁹]. In het MER moet deze wijziging duidelijk worden weergegeven.

In dit drietal besluiten komt het eerstgenoemde het meest overeen met het te nemen besluit op strategisch niveau; het tweede en derde besluit zijn duidelijk (ook) tracékeuzen⁹⁰].

Speciale aandacht is nodig voor de relatie met de besluitvorming over het Amsterdam-Rijnkanaal. De startnotitie geeft aan, dat een toename van het goederenvervoer over het water een mogelijke ontlasting kan

89 Zie § 5.7 van dit advies.

90 Zie paragraaf 5.2 van dit advies.

betekenen voor de weg en het spoor. Het MER moet duidelijk maken, in hoeverre de Minister van Verkeer en Waterstaat als bevoegd gezag in deze procedure het gebruik van het Amsterdam-Rijnkanaal voor goederenvervoer kan en wil beïnvloeden.

6.2 Voorwaarden

Het MER dient aan te geven, welke ter zake doende overheidsbesluiten en openbaar gemaakte beleidsvoornemens beperkingen opleggen aan het besluit, waarvoor het MER wordt opgesteld (dit onder vermelding van de status van deze besluiten en voornemens). Naast de relevante wetten en bijbehorende besluiten kunnen hierbij ook voornemens uit onder meer de volgende (concept-)beleidsdocumenten een rol spelen:

- (Eerste en) Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer
- (Stellingnamebrief en) Vierde Nota Ruimtelijke Ordening extra
- Nationaal Milieubeleidsplan en Nationaal Milieubeleidsplan plus
- Natuurbeleidsplan
- Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud
- Structuurschema Landinrichting en de documenten ter voorbereiding of uitvoering van ruilverkavelings- of landinrichtingsprojecten in de regio, waaronder het Natuur- en landschapsplan van het landinrichtingsproject Amstelland⁹¹]
- Structuurschema Openluchtrecreatie (1984) en/of het Structuurschema Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie
- Relatienota (voorstellen tot aanwijzing van relatienotagebieden)
- besluiten over de Westrandweg en het hoofdwegennet in de regio Schiphol (en de relatie Westelijk Havengebied - Schiphol in het algemeen) en over de uitbreidingsplannen van Schiphol⁹²]
- Nota '*Verstedelijking in de Randstad 1995 - 2015*'
- Nota '*De Randstad maakt zich op*'
- Nota '*De Randstad op weg naar 2015*'
- Meerjarenprogramma Personenvervoer
- Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
- Nota Verkeer en Milieu
- Derde Nota Waterhuishouding
- Streekplannen
- bestemmingsplannen en structuurplannen van de betrokken gemeenten
- gemeentelijke beleidsvoornemens en convenanten die betrekking hebben op verkeer en vervoer⁹³] (zoals verkeerscirculatieplannen) op milieu (zoals milieuzoneringsplannen) en/of op aanzienlijke stedelijke herstructurering (zoals het Utrecht City Project, herontwikkelingsplannen van Maarssen⁹⁴], de mogelijke '*omklapping*' van het

91 Zie inspraakreactie nr. 12 (bijlage 4).

92 Zie ook inspraakreactie 16 (bijlage 4).

93 In inspraakreactie nr. 5 (zie bijlage 4) wordt o.a. gewezen op een convenant over het bouwen van kantoren rond station Duivendrecht. Zie ook inspraakreactie nr. 3.

94 Zie inspraakreactie nr. 8 (bijlage 4).

- bedrijventerrein Lage Weide naar de westkant van de A2⁹⁵)
- waterkwaliteits- en -beheersplannen van het waterschap; tevens de plannen tot restauratie van de Vecht en wijziging van de drinkwaterwinning
 - grondwaterbeschermingsplannen
 - milieukwaliteitsplannen
 - de nota Randstadgroenstructuur
 - provinciaal verkeer- en vervoersplan
 - Rail 21 en Rail 21 Cargo
 - Indicatief Meerjarenprogramma Water
 - Indicatief Meerjarenprogramma Milieubeheer
 - Meerjaren uitvoeringsplan geluidhinder (1989 - 1993)
 - aanwijzing van Grote Landschappelijke Eenheden.
- Tevens dient rekening te worden gehouden met de procedures, die voortvloeien uit de in te voeren Tracéwet⁹⁶].

Voor zover milieukwaliteitsnormen, streef- en richtwaarden een rol kunnen spelen bij de besluitvorming, dienen zij te worden betrokken bij de vergelijking van alternatieven⁹⁷].

95 Zie inspraakreactie nr. 13 (bijlage 4).

96 Zie ook inspraakreactie nr. 9 (bijlage 4).

97 Zie dit advies, hoofdstuk 8.

7. AUTONOME MILIEU-ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN

Artikel 41j, lid 1, onder d van de Wabm:

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

Artikel 41j, lid 1, onder e van de Wabm:

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

7.1 Algemeen

Het MER moet aandacht besteden aan

- de bestaande milieutoestand en de milieuveranderingen ten gevolge van de (verwachte toename van de) verkeersintensiteiten op de infrastructuur binnen het studiegebied volgens het nulalternatief (de autonome ontwikkeling)⁹⁸]. Bij dit laatste moet rekening worden gehouden met potentiële gebruiksmogelijkheden en functies op de langere termijn (reserveringen).
- de milieu-effecten van de (voorgenomen activiteit en de beschouwde) alternatieven⁹⁹].

Voor een goede besluitvorming over de beschouwde alternatieven moeten de beschrijvingen van de autonome ontwikkeling en van de effecten van de alternatieven met elkaar vergelijkbaar moeten zijn en zich toespitsen op dezelfde milieuvariabelen. In de volgende paragrafen worden deze daarom per milieu-compartment behandeld.

In de strategische subfase¹⁰⁰] dient de effectvoorspelling (en de vergelijking van de alternatieven) te zijn gericht op emissies; bij de tracékeuze dienen ook immissies en verdere milieu-effecten te worden betrokken.

Om duidelijk te maken, op welke gegevens de voorspellingen van milieu-effecten berusten, dient het MER prognoses te bevatten van de veranderingen in de verkeersstromen op de bestaande verbindingen en op de nieuwe of vernieuwde verbindingen, die zullen (kunnen) optreden door bij realisatie van elk van de alternatieven. In de subfase van strategische keuzen zal kunnen worden volstaan met het per alternatief aangeven van de intensiteiten als aangegeven in schema 2¹⁰¹] op een (hypothetische) dwarsdoorsnede in de corridor. In die subfase kan

98 Artikel 41j, lid 1, sub d. Voor de interpretatie van de autonome ontwikkeling wordt verwezen naar § 5.7 van dit advies.

99 Artikel 41j, lid 1, sub e.

100 Zie in dit advies ook § 5.2.

101 Zie § 4.1.1 van dit advies.

bij de voorspelling van milieu-effecten worden volstaan met informatie over

- de emissie van kooldioxide binnen de corridor of (bij energie-opwekking buiten de corridor) ten behoeve van infrastructurele voorzieningen binnen de corridor
- de emissie en verspreiding van stikstofdioxide
- de geluidemissie [contouren van 50 dB(A)]
- het oppervlaktebeslag van infrastructuur.

De informatie over milieu-effecten die nodig is bij de tracékeuze zal veel uitgebreider zijn. Hier wordt in de paragrafen 7.3 t/m 7.11 nader op ingegaan.

De positieve en negatieve milieu-veranderingen moeten worden voorspeld met behulp van de meest geschikte voorspellingsmethoden. Bij de resultaten van deze methoden moet de voorspellingsmethode zelf, met de mate van nauwkeurigheid en betrouwbaarheid worden vermeld. Deze kan voortkomen uit een onzekerheid in de gebruikte milieu-informatie, uit onzekerheden die inherent zijn aan de methode zelf of aan onzekerheden over de effectiviteit van maatregelen. Bij onzekerheid over het wel of niet optreden van milieuveranderingen moet behalve de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook ten minste de slechtst denkbare situatie worden beschreven.

Er moet rekening mee worden gehouden, dat milieu-veranderingen tijdelijk of permanent van aard kunnen zijn, of zelfs pas op langere termijn geleidelijk waarneembaar kunnen worden. Ook dient onderscheid te worden gemaakt naar het optreden van veranderingen ten gevolge van de aanleg of wijziging van de infrastructuur zelf (met bijbehorende hulpwerkzaamheden) en veranderingen ten gevolge van het gebruik van de infrastructuur.

Bij de beschrijving van de gevolgen dient tevens waar mogelijk en zinvol een aanduiding van de tijdsduur van de effecten te worden gegeven.

Ook moet worden aangegeven, welke veranderingen onomkeerbaar of nageenough onomkeerbaar zijn en wat het oorzakelijk verband precies is.

De te verwachten veranderingen in het milieu zullen zoveel mogelijk in hun onderlinge samenhang moeten worden beschouwd. Ze moeten zo kwantitatief en objectief mogelijk worden beschreven, met een aanduiding van de voor de milieu-veranderingen gehanteerde prioriteiten. Dit is van belang voor een zo kwantitatief mogelijke vergelijking van de alternatieven.

Naast een kwantitatieve beschrijving zou het MER ook een meer waardevolle beschrijving van het studiegebied en van de effectvoorspelling kunnen bevatten.

7.2 Studiegebied voor de milieuveranderingen

In het algemeen geldt, dat in een MER hetzelfde gebied moet worden aangehouden voor de beschrijving van de bestaande milieutoestand en de autonome ontwikkeling daarin als voor de beschrijving van de milieu-effecten. Het maximale gebied, waarbinnen meetbare of bespeurbare invloeden kunnen worden verwacht van de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven, is dan het studiegebied.

In dit geval levert deze omschrijving problemen op. Maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid en/of mobiliteitsgeleiding in de corridor kunnen een uitstraling hebben tot ver buiten de corridor, zelfs tot ver buiten de grenzen van de betrokken provincies. Deze uitstraling is in eerste instantie verkeerskundig, maar kan op zijn beurt weer invloed hebben op het milieu.

De Commissie vindt het niet billijk om de initiatiefnemers te vragen om bijvoorbeeld in geheel Nederland de bestaande milieusituatie, de autonome ontwikkeling van het milieu en de milieu-effecten van de bestudeerde alternatieven te beschrijven. Zij stelt voor dat in de strategische subfase alleen milieu-effecten alleen worden beschouwd door een (hypothetische) doorsnede door de corridor; dat in de subfase van de tracékeuze de beschrijving van de milieu-effecten in ieder geval wordt beperkt tot de beide provincies, en dat het MER wel duidelijk aangeeft, welke verkeerskundige en milieukundige beïnvloedingen er (kunnen) plaatsvinden aan de randen van het milieustudiegebied.

Het kan van belang zijn de milieu-informatie op een redelijk gedetailleerde schaal (bijvoorbeeld 1: 10.000) te presenteren. Het gaat daarbij alleen om die informatie, die werkelijk op die schaal relevant is voor de besluitvorming.

7.3 Geomorfologie

Het MER dient aan te geven, of er bijzondere geomorfologische elementen in de corridor aanwezig zijn, en of deze zullen kunnen worden aangetast bij uitvoering van één der alternatieven.

Indien ophoogzand wordt gebruikt voor infrastructurele uitbreidingen, dient (op een globaal niveau) ook aandacht te zijn voor de landschappelijke consequenties van de zandwinning, ook als die buiten de corridor plaatsvindt.

7.4 Bodem en grondwater

Het MER moet aangeven, welke bodemsoorten in de corridor voorkomen volgens de indeling van de StiBoKa, mede in relatie tot de geomorfologische gesteldheid.

Het MER moet weergeven hoe het grondwaterpeil verloopt in de corridor. Hiertoe zullen isohypsenkaarten moeten worden opgenomen van het eerste watervoerend pakket. Duidelijk moet worden, welke ruimtelijke relaties via grondwaterstroming zullen worden beïnvloed en in hoeverre eventuele kwelgebieden hiervan gevolgen kunnen ondervinden, zowel tijdens de uitvoering van de activiteit als bij gebruik¹⁰²].

Welke gevolgen kunnen grondverzet, (bron)bemaling en/of drainage hebben voor de waterhuishouding en de grondwaterstijghoogte? Zal door een eventuele tijdelijke of blijvende wijziging ook zettingsschade kunnen optreden aan (spoor)wegen, dijken, funderingen, pijpleidingen en dergelijke? Welke gevolgen kan wijziging van de grondwaterstroming hebben voor de grondwaterkwaliteit?

De bestaande bodem- en grondwaterkwaliteit zullen moeten worden aangegeven. Speciaal zal moeten worden gelet op die fysisch-chemische variabelen, die beïnvloed kunnen worden door wijzigingen van (het gebruik van) de infrastructuur. Zie hiervoor de variabelen die in § 7.5 worden genoemd. Ook dient te worden nagegaan, in hoeverre de invloed van de afvoer vanuit de toiletten van treinwagons op de chemische en bacteriologische bodemkwaliteit slechts een lokaal effect is.

Welke mate van bodem- en grondwaterverontreiniging zal optreden door:

- aanbrengen en afspoeling van afgesleten (spoor)wegconstructiematerialen; uitspoeling van (zout) ophoogzand (indien toegepast)¹⁰³
- gladheidsbestrijding
- depositie van luchtverontreiniging
- lekkage van vloeistoffen (o.a. smeerstoffen) uit personen- of vrachtauto's
- lekkage van vloeistoffen uit service- of onderhoudsinstallaties
- eventueel gebruik van pesticiden en/of groeiremmende middelen?

Hierbij moet ook aandacht worden besteed aan de risico's van verontreiniging van bodem en grondwater bij verkeerscalamiteiten. Welke voorzieningen kunnen hiertegen worden genomen?

Zijn er in de corridor meer gevallen bekend of vermoedens inzake bodem- en/of grondwaterverontreiniging? Welke maatregelen zijn nodig om verspreiding te voorkomen en mogelijkheden om (toekomstige) sanering open te houden?

102 Zie ook inspraakreactie nr. 12 (bijlage 4).

103 Zie ook inspraakreacties nrs. 10 en 12 (bijlage 4).

Inzicht dient te worden verschaft in de plaats en de lengte van doorsnijding van intrekgebieden bij drinkwaterwinning en in de effecten (ook op langere termijn) op de mogelijkheden tot drinkwaterwinning. Hierbij dient niet alleen te worden uitgegaan van het juridisch beschermde gebied rond drinkwaterwinningen. Ook dient te worden aangegeven, of - in verband met de juridische beschermingszone - een eventueel uitbreiding van de grondwateronttrekking in de toekomst (zo nodig) mogelijk blijft.

Beschreven moet worden, welke ontgrondingen elders nodig zijn voor het verkrijgen van bijvoorbeeld ophoogzand en wat de gevolgen daarvan voor de daar aanwezige bodemstructuur en (grond)waterhuishouding zijn.

Als andere materialen kunnen worden toegepast ter vervanging van plaatselijk te winnen ophoogzand, moet hier rekening mee worden gehouden bij de voorspelling van milieu-effecten.

7.5 Oppervlaktewater

Het MER moet de ligging aangeven van de aanwezige oppervlaktewateren en van afvoerregulerende artefacten (stuwen, duikers, gemalen). Ook moet worden aangegeven, wat het peilbeheer in de verschillende deelgebieden is.

Het MER moet de kwaliteit van het oppervlaktewater in het studiegebied beschrijven, minstens per oppervlaktewatertype (sloten, kanaal, plassen e.d.). In de kwaliteitsbeschrijving moeten voor een aantal representatieve oppervlaktewateren in het gebied naast zwevend slib concentraties en kleur minstens zijn opgenomen: concentraties zware metalen (waaronder met name lood en koper), polycyclische aromatische koolwaterstoffen, totaal-stikstof, olieresten en stoffen die uit remvoeringen (bijv. asbest) of katalysatoren (platina) kunnen vrijkomen. Onderscheid dient te worden gemaakt tussen stromende en stilstaande wateren.

Het moet aangeven, welke gevolgen de alternatieven (kunnen) hebben voor deze kwaliteit.

Speciaal moeten de consequenties worden aangegeven voor de waterleidingplas.

Het moet duidelijk maken, welke veranderingen er ten gevolge van de voorgenomen activiteit of de alternatieven kunnen optreden in het waterpeil in natte gebieden; welke voorjaars- en zomerpeilen daar kunnen worden verwacht in een droog, in een gemiddeld en in een nat jaar. Wat zullen de gevolgen hiervan zijn voor het jaarlijks grondwaterpeilverloop in nabij gelegen gevoelige gebieden?

Leiden bepaalde alternatieven tot wijziging van de loop van oppervlaktewateren? Hebben veranderingen in de oppervlaktewaterhuishouding consequenties voor het grondwaterregiem?

7.6 Flora en fauna

Bij de beschrijving van de bestaande vegetatie en fauna dient aandacht te zijn voor

- de aanwezigheid van natuurgebieden
- de relatie tot de ecologische hoofdstructuur
- de functie van bermen als refugia en migratiebanen voor flora en fauna.

Bij de weergave van ecotopen dient minstens de schaal van de ecotopenkartering van de provinciale milieu-inventarisatie te worden gevolgd.

Voor de autonome ontwikkeling van de vegetatie dienen, naast de meest waarschijnlijke ontwikkeling, prognoses te worden opgenomen, die zijn gebaseerd op zowel een optimistische als op een pessimistische schatting van de effectiviteit van maatregelen ter beperking van verzurende emissies.

Aangegeven moet worden, welke gebieden door de aanleg van nieuwe of omlegging van reeds bestaande (spoor/water-)weggedeelten zullen worden doorsneden en wat hiervan de gevolgen zijn voor de populaties van diverse plant- en diersoorten en (levens-)gemeenschappen. Daarbij dienen niet alleen aanwezige populaties te worden beschouwd, maar dient ook rekening te worden gehouden met ecologische ontwikkelingspotenties.

Bijzondere aandacht hierbij verdienen die gebieden, die aangemerkt zijn of mogelijk anderszins aangemerkt worden als stiltegebied, nationaal park of relatienotagebied.

Ecologische relaties, die worden verstoord door het aanleggen van nieuwe (spoor)weggedeelten en/of door verkeersstromen, dienen te worden genoemd. Gevolgen van de verstoring van deze relaties moeten zo goed mogelijk worden aangegeven.

Hierbij moet onder andere worden gedacht aan verstoring van migratieroutes bij amfibieën en zoogdieren en aan veranderingen in grondwaterafhankelijke vegetaties ten gevolge van abiotische effecten.

Beschreven moet worden, in welke mate de vegetatie (inclusief cultuurgewassen¹⁰⁴) en de (avi-)fauna in de omgeving van de infrastructuur kunnen worden beïnvloed door emissie van stoffen en energie (ge-

104 Zie ook inspraakreactie nr. 12 (bijlage 4).

luid, verlichting, trillingen) bij realisatie van elk van de beschouwde alternatieven. Als bronnen van zulke emissies dienen in ieder geval te worden beschouwd:

- het verkeer zelf
- voorzieningen ten behoeve van het verkeer (waaronder ook bijv. de emissie van koper vanaf bovenleidingen van het treinverkeer)
- daarmee samenhangende activiteiten, zoals gladheidsbestrijding
- mogelijke calamiteiten.

Speciale aandacht dient te worden besteed aan de depositie op gras van koperdeeltjes uit bovenleidingen van de railverbinding en de inname door schapen.

Voor het aangeven van dergelijke effecten is inzicht in de verspreiding van de diverse emissies van belang.

Vooraf bij de beschrijving van milieuveranderingen moet speciale aandacht worden geschonken aan de natuur- en landschapswaarden zoals die op kaart 3 bij de startnotitie zijn aangegeven¹⁰⁵].

Ook positieve effecten voor de natuur als gevolg van de realisatie van een der alternatieven bijvoorbeeld door de toepassing van natuurbouw of herstel van verbroken ecologische relaties, moeten worden beschreven. Indien mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dient te worden nagegaan, in hoeverre deze effectief zullen zijn.

De effecten dienen in elk geval voor bedreigde, zeldzame en karakteristieke soorten of (levens-)gemeenschappen zoveel mogelijk kwantitatief te worden beschreven.

7.7 Cultuurhistorie en landschap

Het MER moet aangeven welke oude wegen, kavelpatronen (bijv. rond Vinkeveen), natuur- en weidegebieden of cultuurhistorische elementen zullen verdwijnen of worden aangetast.

Tevens moet het aandacht besteden aan de barrièrewerking die de bestaande en nieuwe verbindingen kunnen hebben in verstedelijkt gebied (o.a. Maarssen)¹⁰⁶].

Het MER dient te beschrijven, in hoeverre de voorgenomen activiteit of de alternatieven de beeld- en belevingswaarde van het landschap verminderen. Daarbij moet expliciet aandacht worden besteed aan de

105 Deze kaart geeft o.a. de ligging aan van de belangrijke weidevogelgebieden, de gebieden met waardevolle vegetatie, de geomorfologisch waardevolle gebieden, de belangrijke kwelgebieden en de grote landschaps-eenheden *Nieuwkoop - Kockengen* en *Vecht- en Plassengebied*.

106 Zie inspraakreactie nr. 8 (bijlage 4).

waarde voor omwonenden en recreanten, o.a. bij beschermde dorpsgezichten¹⁰⁷]. Indien mitigerende maatregelen (kunnen) worden genomen, dan dient duidelijk te zijn, tot in welke mate deze effectief zullen zijn. Een en ander dient te worden verduidelijkt door tekeningen en/of fotomontages.

Eveneens dient te worden aangegeven, of bepaalde verbindingen voor langzaam verkeer en/of voetgangers worden gerealiseerd, verbroken en/of opgeheven (voor zover dit niet als activiteit is beschreven).

Het MER dient aan te geven, in hoeverre de fysieke of visuele samenhang tussen woongebieden onderling en tussen woongebieden en andere landschapsdelen zal afnemen.

Het MER dient aan te geven, in hoeverre de realisatie van een der alternatieven tot gevolg kan hebben, dat recreatieve of toeristische voorzieningen moeten verdwijnen, dan wel in hun functioneren worden belemmerd. Betekent de realisatie van een alternatief een vermindering van de aantrekkelijkheid van landschappen met een duidelijk recreatieve en/of toeristische betekenis (wandelen- en fietsgebied)?

7.8 Geluid en trillingen

Het MER moet voor een voldoende aantal voor de geluidbelasting representatieve punten kwantitatieve informatie geven over de huidige:

- etmaalwaarden ten gevolge van het weg-, spoorweg- en waterverkeer, met inbegrip van de autonome ontwikkeling daarvan
- L_{Aeq}-waarden per etmaalperiode, dag van de week en seizoen.

De kwantitatieve waarden van de voorspelde geluidniveaus dienen steeds gerelateerd te worden aan het thans heersende omgevingsniveau¹⁰⁸ (als referentieniveau).

Voor aangegeven alternatieven zal een akoestisch onderzoek moeten worden verricht. Dit dient te worden gebaseerd op de prognoses van intensiteiten van personenauto- en vrachtautoverkeer en openbaar vervoer (bus en trein); het onderzoek zal moeten geschieden overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen op grond van de Wet geluidhinder, zoals het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerlawaai, c.q. Railverkeerlawaai. Bij de rekenresultaten moet worden aangegeven, welke aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder wordt toegepast.

Het MER zal niet alleen moeten aangeven, hoe aan de eisen van de Wet geluidhinder kan worden voldaan, maar ook welke meetbare wijzigingen van het geluidniveau [> 2 dB(A)] zullen optreden buiten de in de wet

107 Zie inspraakreactie nr. 14 (bijlage 4).

108 Zie ook inspraakreactie 16 (bijlage 4).

genoemde zones langs de (spoor)weg en hoe deze van invloed kunnen zijn op daar aanwezige woon- en bedrijfsbebouwing en gevoelige objecten.

Het verdient aanbeveling de invloedsgebieden weer te geven in kaartvorm, bijvoorbeeld met behulp van geluidcontourlijnen voor weg, spoorweg en waterweg afzonderlijk. Op basis van deze contourlijnen dient zo mogelijk te worden nagegaan, of en zo ja, in welke mate de aantallen ernstig, matig en niet door geluid gehinderden in het studiegebied zijn toe of afgenomen.

Duidelijk moet worden, in hoeverre uitvoering van de alternatieven tot gevolg zou hebben, dat gevels en daken van huizen of andere gebouwen moeten worden geïsoleerd.

Er moet worden aangegeven, of er aanwijzingen bestaan, dat de verdeling van het verkeer naar voertuigcategorieën (met name het aandeel vrachtverkeer) en naar bijbehorende snelheden afwijkt van de gebruikelijke situatie op vergelijkbare wegen. Als dat het geval zou zijn, dan zal dat in het MER moeten worden verwerkt in de aanduiding van de te verwachten geluidbelasting.

De tijdelijk optredende geluidhinder tijdens de aanlegfase op aanvoer- en werkwegen dient ook te worden behandeld.

Duidelijk dient te worden, of trillinghinder een effect van betekenis zal zijn, en in hoeverre het risico van gebouwenschade door grondtrillingen als gevolg van zwaar weg-, trein- en/of scheepvaartverkeer wordt verhoogd of verlaagd.

7.9 Luchtverontreiniging en broeikaseffect

Het MER moet aangeven, welke specifieke bijdrage de alternatieven leveren aan de luchtverontreiniging in het studiegebied. Hierbij dient voor het wegverkeer een onderscheid te worden gemaakt naar emissies van benzinemotoren en dieselmotoren. De geëmitteerde stoffen moeten zoveel mogelijk worden gespecificeerd; in ieder geval dient het MER voor het weg- en scheepvaartverkeer aan te geven, welke concentraties zullen kunnen ontstaan van koolmonoxide, koolwaterstoffen (waaronder benzeen), stikstofoxiden (NO , NO_2 ¹⁰⁹), ozonvormend vermogen), SO_2 , lood, stof, zwarte rook en benz(a)pyreen. Voor het treinverkeer dient voor de brede omgeving van de spoorlijn te worden aangegeven, welke depositie van koper te verwachten valt ten gevolge van slijtage van

109 Zie inspraakreactie 19 (bijlage 4).

de bovenleiding. Als gebruik van bestrijdingsmiddelen wordt overwogen, moeten tevens de verwachte concentraties in de lucht worden berekend.

Het MER moet MER vergelijkenderwijs aangeven, welke bijdrage de verschillende alternatieven leveren aan de verbetering of verslechtering van de hinder als gevolg van stank.

Rekening moet worden gehouden met de te verwachten ontwikkelingen in de uitlaatgasemissies van voertuigen en in de normstelling (grens- en streefwaarden) voor luchtkwaliteit. Zo nodig dient met verschillende scenario's voor de effectiviteit van het beleid te worden gewerkt¹¹⁰].

In verband met de bijdrage van kooldioxide aan het broeikaseffect dient te worden bezien, welke totale CO₂-emissies verbonden zijn aan de verschillende alternatieven.

7.10 Volksgezondheid en verkeersveiligheid

Invloeden van betekenis op de volksgezondheid als gevolg van de verschillende bestaande en te verwachten emissies (geluid, stoffen) moeten zo goed mogelijk worden beschreven. Over welk gebied strekken deze invloeden zich uit? Om welke aantallen mensen gaat het en in welke mate? Zijn daarbij groepen die een groter risico lopen?

Het MER moet duidelijk maken, hoe nu en hoe bij realisatie van een der alternatieven de leefbaarheid van de gemeenten in de corridor wordt beïnvloed door onder andere de barrièrewerking.

Op basis van een beschrijving van een catastrofaal, maar niet ondenkbaar verkeersongeval moet het MER per deel van de tracé's de te verwachten gevolgen daarvan op en langs de (spoor)weg of langs het kanaal aangeven¹¹¹]. Hierbij kan worden gedacht aan het verongelukken of ontploffen van een tankauto of een vrachtschip, waarbij vluchtige en/of vloeibare en wateroplosbare toxische of andere gevaarlijke stoffen vrijkomen¹¹²].

In corridornota/MER zal tevens de algemene verkeersveiligheid aan de orde moeten komen (invloed van tracersingen, kruisingen, type wegdek enzovoort).

110 Zie ook inspraakreactie 10 (bijlage 4).

111 Zie ook inspraakreactie 1 (bijlage 4).

112 Zie ook inspraakreactie 8, 18 en 19 (bijlage 4). In eerstgenoemde reactie wordt verwezen naar een rapport van Buck Consultants International, gemaakt in opdracht van drie Kamers van Koophandel, de gemeente Tiel en Rijkswaterstaat Utrecht.

7.11

Synergetische effecten en effecten van volgactiviteiten

Memorie van Toelichting, § 4, onder c:

"De volgende typen van gevolgen kunnen in dit verband [d.w.z. in verband met de verplichte effectbeschrijving in een MER] worden onderscheiden:

- de directe gevolgen;*
- de indirecte gevolgen, dat wil zeggen de gevolgen, die, voor zover bekend, door de verwachte directe milieugevolgen op hun beurt worden veroorzaakt;*
- de secundaire gevolgen, dat wil zeggen de gevolgen van activiteiten, die de realisering van de voorgenomen activiteit met zich meebrengt;*
- de gevolgen van cumulatie van milieugevolgen;*
- de synergetische gevolgen, dat wil zeggen de gevolgen die ontstaan door combinatie van twee of meer vormen van verontreiniging en aantasting van het milieu, waarbij de gevolgen van deze combinatie groter zijn dan de som van de gevolgen van de componenten."*

Kunnen er milieu-effecten optreden, die worden veroorzaakt doordat naast (de voorgenomen activiteit of) een der alternatieven ook andere activiteiten in het gebied plaatsvinden, bijvoorbeeld ruilverkavelingen, landinrichtingen of grondwaterwinningen?

In hoeverre is te verwachten, dat (de voorgenomen activiteit of) een der alternatieven aanleiding geeft tot bijvoorbeeld aanpassingsinrichtingen, nieuwe bedrijfsvestigingen of woningbouw in de regio, die op hun beurt milieu-effecten zullen veroorzaken?

8. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 41j, lid 1, onder f van de Wabm:

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

De milieu-effecten van de alternatieven moeten worden vergeleken met de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarin. Hierbij dienen ook de normen en de (interim)grens-, richt- en streefwaarden van het milieubeleid te worden beschouwd. Een aggregatie van met elkaar in verband staande effecten kan ten behoeve van de overzichtelijkheid gewenst zijn. De basisgegevens van zo'n aggregatie moeten echter ook worden gepresenteerd.

Overige aandachtspunten bij dit onderdeel van het MER kunnen zijn:

- de mate waarin de initiatiefnemers bij elk van de alternatieven denken hun doelstellingen te kunnen en zullen verwezenlijken;
- een voorkeursvolgorde van de alternatieven per milieu-compartiment, waarbij in principe echter afweging van ongelijksoortige milieu-aspecten dient te worden vermeden;
- een 'vertaling' van de milieu-effecten van ieder alternatief voor de gebruiksmogelijkheden van het studiegebied;
- een globale kostenvergelijking van de alternatieven (niet verplicht in het kader van m.e.r.).

9. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE ACHTERAF

Artikel 41j, lid 1, onder g van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Artikel 41am van de Wabm:

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

Artikel 41ak, lid 2 van de Wabm:

"Het bevoegd gezag bepaalt bij het besluit [bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport moest worden gemaakt] de termijn of de termijnen alsmede de wijze waarop het het onderzoek, bedoeld in artikel 41am, zal verrichten."

Het MER moet een overzicht bevatten van de leemten in de milieu-informatie. Ook moet worden vermeld, waarom deze leemten zijn blijven bestaan. Redenen hiervoor kunnen onder andere zijn:

- onzekerheden en/of onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in de gebruikte invoergegevens (bijvoorbeeld van inventarisaties en karteringen)
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden over milieugevolgen op korte en langere termijn
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden

Aangegeven moet worden, welk belang de leemten in kennis hebben voor de besluitvorming. Eventueel moet hiervoor worden uitgegaan van een 'worst case' benadering.

De vastgestelde leemten in kennis en informatie kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie. Zij moeten in een later stadium door bevoegd gezag worden betrokken bij het opstellen van een evaluatieprogramma van de werkelijk optredende gevolgen voor het milieu. Deze nazorg, die een onderdeel vormt van m.e.r., kan ook betrekking hebben op de effectiviteit van de getroffen voorzieningen en de milieubescherpende maatregelen. Elementen voor dit evaluatieprogramma kunnen al in het MER worden aangeduid, onder andere in relatie tot geconstateerde leemten in kennis. Ook kan het MER al een idee geven, welke maatregelen zouden kunnen worden getroffen als bepaalde grenswaarden zouden worden overschreden.

In ieder geval dient bij het besluit duidelijk te zijn, hoe het evaluatie-onderzoek zal verlopen en wanneer het zal plaatsvinden.

10. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 41j, lid 1, onder h van de Wabm:

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

De samenvatting van het MER dient aan het bevoegd gezag en aan een zo breed mogelijk publiek voldoende inzicht te geven om de in het MER beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven te kunnen beoordelen.

De samenvatting zal kort en overzichtelijk de kern van de belangrijkste onderdelen van het MER moeten weergeven. Centraal onderdeel van de samenvatting moet zijn een vergelijkende beoordeling van de milieu-effecten van de beschouwde alternatieven (inclusief het nulalternatief) tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid. Voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan gebruik worden gemaakt van tabellen, figuren, kaarten en ingreep-effect-matrices. De informatie moet zoveel mogelijk kwantitatief worden gepresenteerd.

Verder moeten de volgende elementen in ieder geval duidelijk herkenbaar zijn in de samenvatting:

- het doel van het voornemen
- de motieven voor de afbakening van de beschouwde alternatieven, waaronder het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief
- een beknopte beschrijving van de verschillende alternatieven
- de leemten in kennis over de milieu-effecten van de verschillende alternatieven.

BIJLAGEN

bij het advies voor de richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
bij de corridorstudie
Amsterdam - Utrecht

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 juli 1990, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.

ministerie van verkeer en waterstaat	rijkswaterstaat	
	hoofddirectie van de waterstaat	
<p>Commissie voor de milieu-effectrapportage</p> <p>10 JULI 1990</p> <p>1860/90 S.1/S/PCS</p> <p>300-1+2 (2rk)</p>		
	Aan de voorzitter van de Commissie MER, de heer dr. H. Cohen Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	
uw brief van	's-gravenhage 4 juli 1990	
uw kenmerk	ons kenmerk IWO 65719	doorloesnummer 070-3744152
onderwerp	bijlage(n)	verzonden 10 JULI 1990
MER	2	
<p>Geachte heer Cohen,</p> <p>Ten behoeve van de besluitvorming over de verbinding Amsterdam-Utrecht zal milieu-effectrapportage worden toegepast. Zoals gebruikelijk zal deze procedure worden geïntegreerd in de tracéprocedure. Centraal in de studie staat de ontwikkeling van een duurzaam verkeers- en vervoerssysteem in de corridor Amsterdam-Utrecht. Deze studie zal door de Nederlandse Spoorwegen (NS) en mijn ministerie worden uitgevoerd. Voor het eerst zijn daarom zowel de NS als de Rijkswaterstaat directie Utrecht in samenwerking met de Rijksverkeersinspectie van het Directoraat-Generaal van het Vervoer initiatiefnemer en derhalve gezamenlijk verantwoordelijk voor de studie. Het streven is er op gericht om op basis van de studie/MER tot een besluit over een samenhangend pakket van maatregelen te komen.</p> <p>Gaarne stel ik u in de gelegenheid mij advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (MER). In de fase van de voorbereiding van het MER tot het vaststellen van de richtlijnen, zal de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat op verzoek van de initiatiefnemers namens mij als bevoegd gezag optreden. Indien u omtrent het project nadere informatie wenst, kunt u zich tot hem wenden. De heer mr C. Zuidema is belast met de coördinatie van het project, u kunt hem desgewenst bereiken onder nummer 070-3744152.</p>		
2050 029013351	beschikbaar met formulier 1 (staten cr), formulier 0 (staten rs en rs), formulier 16 (staten cs en rs), 65 (rechtshulp), 80 (rechtsgedeel), 90 (wvss-cv131)	koningskade 4 telefoon (070) 3745 745 telefax 31043, telefax 3744 335 postgironummer 507564
	postbus 20906 2500 EX 's-gravenhage	

brief

behoort bij

2

bladnummer

7. De terinzageligging van de startnota is voorzien van 16 juli tot 16 september a.s. Ik verzoek u conform de termijn van de Wet Algemene Bepalingen Milieu-hygiene uw advies uiterlijk 16 oktober te zenden aan voornoemde directeur-generaal.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens de minister,
DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,
I.D.-G.



ir. W. Leeuwenburgh

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking uit Staatscourant nr. 137 d.d. 18 juli 1990

Directie Utrecht

Milieu-effectrapportage en studie over Verkeer en vervoer in de corridor Amster- dam-Utrecht

De minister van Verkeer en Waterstaat maakt gelet op de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) bekend, dat ten behoeve van de besluitvorming over het gewenste verkeers- en vervoerssysteem in de corridor Amsterdam-Utrecht, een studie zal worden uitgevoerd, waarbij tevens milieu-effectrapportage zal worden toegepast.

Onderdeel van de besluitvorming zal zijn de wens tot aanpassing/reconstructie van RW 2 tussen de knooppunten Hofendrecht (RW 9) en Oudenrijn (RW 12) en de wens tot aanpassing/reconstructie van de spoorlijn tussen station Duivendrecht en het centraal station Utrecht.

Een ieder die opmerkingen wenst te maken over de inhoud van deze studie en het daarin op te nemen milieu-effectrapport, kan deze vóór 17 september 1990 schriftelijk indienen bij de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat, Postbus 20906, 2500 EX 's-Gravenhage.

Een startnotitie met informatie over de opzet van de studie en het milieu-effectrapport ligt vanaf 19 juli tot 15 september 1990 ter inzage bij:
Rijkswaterstaat directie Utrecht, kamer 4.10, Zoomstede 15, Nieuwegein;
Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, gebouw Schonenvaert, kamer 405 (afdeling voorlichting), Toekanweg 7, Haarlem;
de gemeenten:
Abeoude, gemeentehuis, Raadhuisplein 3, Abeoude;

Amsterdam, Voorlichtingscentrum stadhuis Amsterdam, kamer 0328, Amstel 1, Amsterdam;
Breukelen, gemeentehuis, Markt 13, Breukelen;
Loenen, gemeentehuis, sector Grondgebied, Rijksstraatweg 104, Loenen;
Maarssen, gemeentelijk administratiekantoor, Lindelhovenlaan 3, Maarssen;
Ouder Amstel, gemeentehuis, Dorpsstraat 14, Ouderkerk aan de Amstel;
De Ronde Venen, gemeentehuis, Raadhuisplein 1, Mijdrecht;
Utrecht, Informatiecentrum gemeente Utrecht, Vredenburg 90 (Muziekcentrumcomplex), Utrecht;
Vleuten-De Meern, gemeentehuis, Dorpsstraat 9, Vleuten;
NS informatiecentrum Zuidelijke Tak, Boris Pasternakstraat, Amsterdam Zuidoost (naast metrostation Strandvliet);
NS spoorwinkel, stationstraverse Centraal station Utrecht;
de bibliotheek van het kantoor van de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat, Koningskade 4, 's-Gravenhage.
De startnotitie is in te zien tijdens kantooruren.
Degenen voor wie de aangegeven ter inzagelegging niet voldoende mogelijkheden biedt om de startnotitie in te zien, kunnen dit kenbaar maken aan de directie Utrecht van de Rijkswaterstaat (tel. 03402-79554 of tel. 03402-79500), opdat daartoe alsnog de mogelijkheid wordt geboden.
*De minister van Verkeer en Waterstaat, voor deze,
de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat
ir. G. Blom en
de directeur-generaal voor het Vervoer,
ir. B. Westerduin.*

BIJLAGE 3

Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage

De werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage die dit advies voor richtlijnen heeft opgesteld, staat onder voorzitterschap van dr. J.Th. de Smidt.

In de werkgroep hebben voorts zitting:

- drs. H.C. Eerens, wonende te Utrecht;
- ir. B.N. de Koning, wonende te Rhooen;
- ir. J. Meyns, wonende te Halle (België);
- ir. E.Ph. J. de Rooter, wonende te Nootdorp;
- prof. dr. C.W. Stortenbeker, wonende te Arnhem.

Prof. dr. M. de Smidt adviseerde de werkgroep over aspecten op het gebied van de ruimtelijke ordening.

Drs. M. Odijk treedt op als secretaris van de werkgroep.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie m.e.r.
1.	290890	G.R. Swildens e.a.	Abcoude	110990
2.	300890	Stibbe, Blaisse & de Jong N.S.J. Koeman, namens inwo- ners Abcoude	Amsterdam	110990
3.	100990	Vereniging Knotgroep Loenen Algemene Vereniging leefbaar- heid Abcoude Baambrugge	Amsterdam	130990
4.	070990	Gemeente Ouder-Amstel	Ouderkerk a/d Amstel	140990
5.	310890	Fietsersbond ENFB	Amsterdam	140990
5.a	130990	idem		240990
6.	140990	EVO, Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie	Zoetermeer	240990
6.a	210990	idem		240990
7.	070990	NOB wegtransport	Rijkswijk	240990
8.	130990	Gemeente Maarssen	Maarssen	240990
9.	100990	Kamer van Koophandel en Fa- brieken voor Amsterdam, Ka- mer voor Koophandel en Fa- brieken voor Utrecht en om- streken	Amsterdam	240990
10.	130990	Stichting Natuur en Milieu	Utrecht	240990
11.	130990	Stefan Langeveld	Amsterdam	240990

12.	140990	Directie Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie provincie Utrecht (Min. Landbouw, Natuurbeheer en Visserij)	Utrecht	249090
13.	140990	Gemeente Utrecht afdeling Verkeer	Utrecht	240990
14.	140990	Gemeente Abcoude	Abcoude	240990
15.	120990	Gemeente Breukelen	Breukelen	240990
16.	110990	Provincie Noord-Holland	Haarlem	190990
17.	170990	Inspectie milieuhygiëne Noord-Holland, mede namens de inspectie milieuhygiëne Utrecht	Haarlem	260990
18.	140990	W.C. Ladiges	Breukelen	240990
19.	021090	Gemeente Utrecht, afd. milieu	Utrecht	021090