

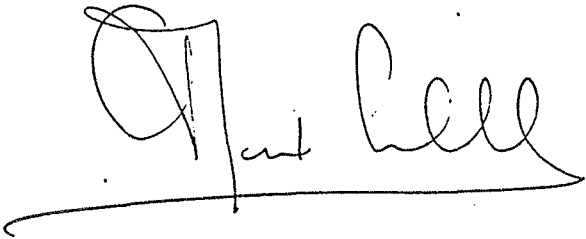
700-030

**Richtlijnen voor de Trajectnota/MER
A12, Veenendaal - Ede/Wageningen**

RICHTLIJNEN
TEN BEHOEVE VAN DE TRAJECTNOTA/MER
A12 VEENENDAAL-EDE / WAGENINGEN

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig artikel 7.15
van de Wet Milieubeheer

's-Gravenhage,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. van der Vliet', with a long horizontal flourish extending to the left.

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieube-
heer overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. van der Vliet', with a long horizontal flourish extending to the left.

's-Gravenhage,

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A12, Veenendaal - Ede/Wageningen

Conform artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer, vastgesteld
. door de Minister van Verkeer en Waterstaat
. door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

's-Gravenhage, 10 juli 1996

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	1
2.	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	2
	2.1 Probleemstelling en doel	2
	2.2 Besluitvorming	3
3.	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	5
	3.1 Algemeen	5
	3.2 Alternatieven	5
4.	BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELINGEN EN MILIEU-EFFECTEN	7
	4.1 Algemeen	7
	4.2 Landschap	9
	4.3 Bodem en water	9
	4.4 Levende natuur	10
	4.5 Geluid en trillingen	11
	4.6 Lucht	12
	4.7 Externe veiligheid	13
	4.8 Woon- en leefmilieu	13
5.	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	15
6.	LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF	16
7.	VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	17
8.	SAMENVATTING VAN HET MER	18

BIJLAGEN

1. Lijst van insprekers
2. Samenvatting inspraakreacties en beantwoording

1. INLEIDING

In de procedure ten behoeve van besluitvorming over rijksweg A12 Veenendaal-Ede / Wageningen worden de regels toegepast met betrekking tot de milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet milieubeheer (Wm). Daarin treden de hoofddirectie van Rijkswaterstaat namens de Minister van Verkeer en Waterstaat alsmede de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op als bevoegd gezag en de regionale directie Oost-Nederland als initiatiefnemer. Zoals gebruikelijk bij wegenprojecten vormt de m.e.r.-procedure onderdeel van de Tracéwet-procedure.

De richtlijnen voor de Trajectnota zijn opgesteld op basis van het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage alsmede de in het kader van de terinzagelgging van de startnotitie ontvangen reacties.

Een overzicht van de insprekers is in bijlage 1 opgenomen. De inspraakreacties zijn samengevat en voorzien van commentaar in bijlage 2.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

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

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

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

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

2.1 Probleemstelling en doel

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

De startnotitie geeft aan "dat de discrepantie tussen de autonome ontwikkeling tot 2010 en de gewenste situatie voor dat planjaar de probleemstelling van dit project vormt. De verkeersintensiteiten op de A12 tussen Veenendaal en Ede/Wageningen zullen onder meer door de aanleg van de A30, sterk toenemen. Hierdoor kan de doorstroming van het achterlandverkeer op dit weggedeelte niet voldoende gegarandeerd worden. Ook zal dit gedeelte van de A12 niet meer in staat zijn de bereikbaarheid voor de economische functies in de regio te garanderen.

De toenemende verkeersdruk leidt tevens tot een toename van het aantal ongevallen en sluipverkeer op het onderliggende wegennet. Hierdoor wordt enerzijds de kwaliteit van het woon- en leefmilieu en anderzijds het natuurlijk milieu bedreigd."

Het MER dient duidelijk te maken of deze congestieproblemen worden veroorzaakt door het korte of het lange afstandsverkeer. Duidelijk dient te zijn hoe het initiatief wordt afgeleid uit de probleemstelling waarbij ingegaan dient te worden op verkeerskundige relaties.

De verkeersintensiteiten die leiden tot de genoemde knelpunten moeten nader uitgewerkt worden om goed sturing te kunnen geven aan alternatieve oplossingsrichtingen.

Op basis van brede verkeerskundige beschouwingen, waarin naast de verkeersproblematiek op de A12 tussen Utrecht en de Duitse grens de aandacht ook uitgaat naar de regionale verkeersproblematiek in de Gelderse Vallei rond Veenendaal en Ede kan een uitgewerkte probleemstelling tot stand komen. In het MER dient aan de hand van modelberekeningen duidelijk te worden gemaakt welke autoverkeersrelaties nu en in 2010 van het betreffende deel van de A12 en het onderliggende wegen-

net worden afgewikkeld¹. Relaties via het onderliggende wegennet zijn van belang vanwege de mogelijke uitwisseling tussen de A12 en het onderliggende wegennet.

Wanneer een aanzienlijk deel van de verkeersdruk op het betreffende deel van de A12 wordt veroorzaakt door regionaal autoverkeer, kunnen naast verbredingsalternatieven of de realisatie van parallelbanen wellicht ook andere oplossingsrichtingen het effect bewerkstelligen. Daarbij kan worden gedacht aan aanpassingen aan het onderliggende wegennet en/of bevordering van het regionaal openbaar vervoer en het fietsgebruik. Duidelijk moet worden gemaakt in hoeverre een samenhangend pakket van regionale verkeers- en vervoersmaatregelen kan bijdragen aan ontlasting van het betreffende deel van A12². Ook de effecten van een betere treindienst (frequenter, sneller) dient in de beschouwing te worden betrokken. Tevens zou in dit verband in overleg met de Nederlandse Spoorwegen gekeken kunnen worden naar de potenties van eventuele nieuwe stations.

Voorts wordt opgemerkt dat wanneer naar aanleiding van het advies van de Commissie Heroverweging Betuweroute (Commissie Hermans) het flankerend beleid ten aanzien van wegvervoer en achterlandverbindingen zal zijn uitgewerkt in een 'Plan van Aanpak', dit in de studie zal moeten worden meegenomen.

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel worden afgeleid. Het doel mag niet zo beperkt worden geformuleerd, dat reële alternatieven die voor het milieu gunstiger zijn op voorhand zijn uitgesloten. Hierbij dient te worden aangegeven welke relatie bestaat met de hoofddoelstellingen van het SVV2³.

2.2 Besluitvorming

Voor de afbakening van de alternatieven moet kort worden aangegeven, welke voorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze voorwaarden zijn of worden vastgelegd.

Aangegeven moet worden, of er in de omgeving van het plangebied gebieden liggen, die een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, gebieden onder

¹ Zie ook reactie 2 (bijlage 2)

² Zie ook reactie 7 (bijlage 2).

³ Zie ook reacties 7 en 10 (bijlage 2).

de Boswet, enz.) en wat de consequenties zijn van de ontwikkeling van de alternatieven.

Tevens moet worden aangegeven welke criteria voor de afweging van de alternatieven⁴

aan het milieubeleid kunnen worden ontleend, bijvoorbeeld grens- en streefwaarden.

Het MER wordt opgesteld voor het Tracébesluit. In het MER dient te worden beschreven volgens welke procedure en tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

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

⁴ Zie hoofdstuk 5 van deze richtlijnen.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

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

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

Artikel 7.10, lid 3 van de WM:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit moet worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake kan zijn. Daarbij dient onderscheid te worden gemaakt tussen activiteiten die plaatsvinden:

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

Uit de probleemstelling en doel, waarvan de verkeerskundige beschouwingen een onderdeel uitmaken, zullen alternatieven worden afgeleid. Bij de motivatie van de alternatieven dient de aandacht vooral uit te gaan naar milieu-argumenten en de 'toekomstvastheid' van de alternatieven met het oog op mogelijke aanpassingen van de overige gedeelten van rijksweg 12.

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

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

3.2 Alternatieven

Naast de in de startnotitie genoemde alternatieven en varianten wordt aandacht gevraagd voor het volgende.

Nulalternatief

In het MER moet de situatie, waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt (nulalternatief) worden beschreven. Het MER geeft aan of het alternatief als reëel moet worden aangemerkt. Is dit niet het geval, dan moet dit beargumenteerd worden aangegeven en kan

worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling⁵ als referentiekader.

Gezien de mogelijke uitwisseling tussen de A12 en het onderliggende wegennet is het van belang om de onderlinge relaties goed in beeld te brengen. Daartoe wordt aanbevolen te onderzoeken hoe de verkeerssituatie op de A12 zal zijn indien deze niet wordt aangepast maar wanneer het onderliggende wegennet ten behoeve van het regionale verkeer zou zijn geoptimaliseerd. Hiertoe kan in de verkeersberekeningen een geoptimaliseerd onderliggend wegennet worden verondersteld.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- . het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer;
- . het moet uitgaan van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu.

⁵ Zie ook hoofdstuk 4 van deze richtlijnen.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELINGEN EN MILIEU-EFFECTEN

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

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

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

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

4.1 Algemeen

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

Als er onzekerheid bestaat over de uitvoering van ingrepen met relevante implicaties voor de autonome ontwikkeling van het milieu moet bij het aangeven van de milieugevolgen rekening worden gehouden met deze onzekerheid, bijvoorbeeld door middel van een gevoeligheidsanalyse⁶.

Studiegebied

Het studiegebied omvat enerzijds het tracé van de aan te passen weg (inpassingsgebied) en anderzijds de omgeving daarvan, voor zover daar effecten van de ingreep en het gebruik van de weg kunnen gaan optreden (invloedsgebied)⁷. Tot het invloedsgebied behoren (voor de situatie van gebruik van infrastructuur) ook de delen van het onderliggend wegennet en de omgeving daarvan, voor zover zich op deze delen een significante verandering van verkeersintensiteiten zal voordoen. Een significante verandering kan daarbij arbitrair worden gesteld op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

⁶ Zie ook reactie 7 (bijlage 2)

⁷ Zie ook reactie 7 (bijlage 2)

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

Referentiejaar

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

Milieugevolgen

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet aangegeven worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn, ophefbaar of onomkeerbaar, of ze zich afspelen op korte dan wel lange termijn, in hoeverre er cumulatie (versterken of uitdoven van effecten) kan optreden en of er sprake is van positieve effecten. Bij onzekerheden over het al dan niet optreden van effecten moet in ieder geval het slechtst denkbare scenario (worst case) worden gebruikt.

Waar mogelijk dienen de milieu-effecten te worden getoetst aan de lokale milieu-kwaliteit en de van toepassing zijnde richt- en grenswaarden.

De manier waarop de milieu-effecten zijn bepaald moet worden toegelicht. Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld.

Het MER dient vooral aandacht te besteden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden.

Aandacht dient te worden gegeven aan de indirecte effecten, zoals de effecten van te initiëren veranderingen in ruimtegebruik en grondstoffen-gebruik (bijvoorbeeld het gebruik van ophoogzand of grind). In het MER dient ook een indicatie te worden gegeven van mogelijke effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden⁸

Ook dient aandacht te worden besteed aan een aanzet tot duurzaam bouwen (materiaalgebruik).

Benadrukt wordt dat bij de bepaling van de milieu-effecten ook rekening moet worden gehouden met de effecten van de aanpassing van de A12 op de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet en in verband daarmee op de lokale milieukwaliteit in de regio Ede - Veenendaal.

⁸ zie ook reactie 7 (bijlage 2)

Aanbevolen wordt om daarbij gebruik te maken van de bij de gemeenten beschikbare verkeersmilieukaarten.

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor de te beschrijven milieu-aspecten. Per aspect dient te worden aangegeven of er sprake is van mitigatie of compensatie⁹.

4.2 Landschap

Het begrip landschap omvat het visueel ruimtelijke landschapsbeeld en de landschapstypen, de aardkundige, de cultuurhistorische (inclusief archeologische) objecten en waarden.

Te beschrijven aspecten voor de bestaande milieutoestand en de autonome ontwikkeling zijn:

- . de visueel-ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en het landschapsbeeld;
- . aanwezigheid van geomorfologische en cultuurhistorische elementen en patronen, zoals ijstijdrelicten, beekdalen, oude bewoningsplaatsen, fortificaties, watergangen en waterkeringen¹⁰.
- . aanwezigheid van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen en ecologische hoofdstructuur).

Te beschrijven milieugevolgen zijn:

- . veranderingen in de visueel ruimtelijke structuur en het landschapsbeeld;
- . aantasting, verlies en/of versnippering van aardkundige en cultuurhistorische elementen en patronen (bodemarchief)¹¹
- . aantasting van landschappelijk beschermende gebieden;
- . verlies aan (functionele) relaties.

4.3 Bodem en water

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

⁹ Zie ook reacties 3, 7, 10 en 11 (bijlage 2)

¹⁰ Zie ook reacties 6 en 13, waarbij in de laatste inspraak geadviseerd wordt een aanvullende archeologische inventarisatie uit te voeren.

¹¹ Zie ook reacties 6 en 13 (bijlage 2).

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

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

De potentiële milieu-effecten zijn:

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

4.4 Levende natuur

Het gaat hierbij in de eerste plaats om de aanwezige natuurwaarden, maar ook om de potentiële natuurwaarden¹². De beschrijving van de natuurwaarden binnen het studiegebied moet zo gedetailleerd zijn dat ze de verschillen in de effecten tussen de alternatieven/varianten inzichtelijk maken.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Bij dit onderdeel wordt een beschrijving van de volgende aspecten opgenomen:

- . voor het studiegebied kenmerkende plantensoorten voor berm- en kwelsituaties;
- . voor het studiegebied algemene en kenmerkende diersoorten¹³: in het bijzonder dassen, uilen, vleermuizen, amfibieën, reptielen;
- . ecologische systemen en relaties: de relaties tussen de verschillende habitats binnen het studiegebied¹⁴;

¹² Zie ook reactie 7 (bijlage 2).

¹³ Zie ook reacties 8 en 10 (bijlage 2).

¹⁴ Zie ook reactie 3 (bijlage 2).

- . landschapselementen die deze relaties bevorderen of die barrières opleveren voor deze relaties.

Milieugevolgen

Effecten betreffen:

- . doorsnijding, versnippering van ecosystemen en ecologische relaties¹⁵;
- . verlies en afname van de kwaliteit van natuurgebieden;
- . toe- of afname binnen populaties van de soorten¹⁶;
- . de mogelijke functie van de A12 als ecologische verbindingzone tussen de door de provincie vastgestelde ecologisch groene zones;
- . lichthinder¹⁷.

4.5 Geluid en trillingen

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

- . de huidige en te verwachten autonome ontwikkeling van de geluidsbelasting als gevolg van de relevante bronnen (weg-, rail-, vlieg- en scheepvaartverkeer, industrie, gemotoriseerde recreatie et cetera) waaronder expliciet aangegeven geluidsaneringsituaties;
- . het aantal gehinderden volgens dosis-effectrelaties van VROM in verschillende hinderklassen; als deze aantallen bij de vergelijking van alternatieven geen duidelijke conclusies kunnen verschaffen, dan kan gebruikt worden gemaakt van een aggregatiemethode als de populatiehinderindex (PHI);
- . bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, bejaardenoorden en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden);
- . indien mogelijk trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het huidige verkeer of andere relevante bronnen.

De belangrijke effecten met betrekking tot geluidhinder zijn:

- . Akoestisch ruimtebeslag relatief stille gebieden in het buitengebied (in ha. groter dan het bestaande referentieniveau geluid, indien dit lager is dan 50 dB(A));
- . het akoestisch invloedsgebied groter dan 50 dB(A);
- . het aantal geluidbelaste woningen (aantal vanaf 50 dB(A), per categorie van 5 dB(A));

¹⁵ Zie ook reacties 3, 10 en 11 (bijlage 2).

¹⁶ Zie ook reacties 7, 8, 10 en 11 (bijlage 2).

¹⁷ Zie ook reacties 7 en 10 (bijlage 2).

- . het aantal gehinderden en ernstig gehinderden vanaf 50 dB(A) in aantallen;
- . aantasting stiltegebied (boven de 40 dB(A) in ha.)
- . trillingshinder (aantal woningen en trillinggevoelige bebouwing binnen ca. 50 meter van de weg, met inschatting van het schaderisico);
- . effecten van de aanleg met betrekking tot geluid en trillingen.

Voor zover zinvol en methodisch mogelijk moeten tevens cumulatieve effecten in de beoordeling worden betrokken. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld.

Indien hiertoe aanleiding bestaat kan worden opgenomen:

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

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

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

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

4.6 Lucht

Accenten bij dit milieu-aspect moeten liggen op de lokale gevolgen voor luchtkwaliteit door de verbreding van de A12 en indien van toepassing van een geoptimaliseerd verondersteld onderliggende wegennet.

Hierbij dient aandacht te worden besteed aan:

- . de (veranderingen) in luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: CO, NO₂, SO₂, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet) en fijne stof;

- . emissies van broeikasgassen (CO₂), verzurende stoffen¹⁸ (SO₂, NO_x en vluchtige organische stoffen) en vermistende stoffen (stikstofhoudende stoffen: NO_x).

Aangegeven dient te worden de gebieden met een verblijfsfunctie waar luchtkwaliteitsnormen (grens- en richtwaarden) worden overschreden.

4.7 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid omvat de risico's voor de omgeving van de calamiteiten bij transport op daartoe door de overheid aangewezen routes waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen.

Risico's waaraan de gebruiker van de weg wordt blootgesteld moeten kwalitatief worden beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracé-alternatieven relevant is.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Een korte beschrijving is nodig van de situatie ten aanzien van de externe veiligheid:

- . individuele risicocontouren op de wegvakken voor de grenswaarde 10⁻⁶ en 10⁻⁸ nader specificeren in een afstand aan weerskanten van de weg (contour door RWS/DWW);
- . groepsrisico bij bevolkingsconcentraties binnen 100 m van de weg;

Milieu-gevolgen

De te bepalen effecten bij externe veiligheid betreffen:

- . verandering van de individuele risico-contourafstanden voor grenswaarde 10⁻⁶ en streefwaarde 10⁻⁸;
- . verandering van het groepsrisico;
- . toename/afname veiligheid op de aangewezen routes voor gevaarlijke stoffen;
- . risico van snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via het oppervlaktewater.

4.8 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieu-aspecten (geluid, trillingen, lucht, barrierewerking, visuele hinder, gedwongen vertrek) op de gezondheid van de mensen in het studiegebied, vooral de bewoners.

¹⁸ Zie ook reactie 10 (bijlage 2).

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

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

Milieugevolgen

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

5. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

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

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

De milieu-effecten van de alternatieven/varianten moeten worden vergeleken met de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarin. Dit kan gebeuren door middel van een vergelijkend overzicht met daarin opgenomen de milieugevolgen (samengevoegd in groepen aspecten), inclusief een overzicht van de normen en de (interim)grens-, richt- en streefwaarden van het milieubeleid. Aanbevolen wordt om voorzover mogelijk voor dit project een regionale vertaling te hanteren of op te stellen van landelijke (en eventuele provinciale) normen en streefwaarden. In het MER dient de totstandkoming van deze 'projectspecifieke normen/streefwaarden' inzichtelijk te worden gemaakt dan wel dat inzichtelijk wordt gemaakt/aangetoond waarom dit niet mogelijk is. Daarmee kan duidelijk worden gemaakt hoe de effecten van dit project zich verhouden tot landelijke leefbaarheidsdoelstellingen. Indien bij één of meer alternatieven de normen, streefwaarden, et cetera niet gehaald worden dient hierover een beschouwing te worden gegeven.

Met name van belang is aan te geven de mate waarin de doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid en bereikbaarheid bij elk van de alternatieven kunnen worden verwezenlijkt, alsook een beschouwing van de positieve en negatieve gevolgen ten aanzien van het milieu van ieder alternatief. Voorts kan een voorkeursvolgorde van de alternatieven per groep milieuaspecten worden gepresenteerd (waarbij afweging van ongelijksoortige milieuaspecten dient te worden vermeden).

6. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF

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

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

Artikel 7.39 van de WM:

"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."

In het MER moet worden aangegeven welke van de gevraagde informatie niet kan worden geleverd en waardoor dit wordt veroorzaakt. 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. Informatie die voor de besluitvorming essentieel zal zijn, kan niet onder leemten in kennis worden aangegeven, maar dient met prioriteit te worden geïdentificeerd en in het MER opgenomen.

Te zijner tijd wordt een evaluatieprogramma opgesteld teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken. Dit evaluatieprogramma houdt rechtstreeks verband met de taak om de effecten op het milieu te volgen en te kunnen voorzien in aanvullende en mitigerende maatregelen.

Aangezien er een sterke koppeling bestaat tussen de in het MER gepresenteerde informatie en het op te stellen evaluatieprogramma, verdient het aanbeveling dat in het MER reeds een aanzet voor een dergelijk evaluatieprogramma wordt gegeven. Daarbij kan worden gedacht aan een evaluatie van de verkeersprognoses door het periodiek meten van de verkeersintensiteiten.

7. 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.

Aan wordt bevolen om:

- . het MER beknopt te houden;
- . eventuele afwijkingen van de richtlijnen te motiveren;
- . achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in het MER zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen;
- . een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst in het MER op te nemen.

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

- . Het is wenselijk de omvang van de projectnota/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 te zijn afgestemd op de inhoud van het MER.
- . Geografische namen en plaatsaanduidingen moeten duidelijk op een kaartbijlage van voldoende detail worden aangegeven.

8. SAMENVATTING VAN HET MER

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

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

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 milieueffecten 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.

De samenvatting van het MER dient de belangrijkste elementen van het rapport te presenteren:

- de doelstellingen van het voornemen en de relatieve prioriteitstelling van deze doelstellingen;
- de besluitvorming waarvoor het MER dient;
- de motieven voor de afbakening van de beschouwde alternatieven, waaronder het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief;
- een beknopte beschrijving van de verschillende alternatieven;
- beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu;
- beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven;
- de leemten in kennis over de milieueffecten van de verschillende alternatieven.

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven mede tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

De samenvatting dient voor een algemeen publiek als een zelfstandig stuk leesbaar en begrijpelijk te zijn en een goede afspiegeling te vormen van de inhoud van het MER.

BIJLAGE 1

Lijst van insprekers

nr.	Persoon of instantie
1.	Stichting Bouw en Exploitatie vergadergebouwen Jehova's getuigen Bennekom
2.	Ministerie van Economische Zaken Rijksconsulentschap Utrecht
3.	Stichting Milieuwerkgroepen Ede
4.	J.W.M. van Dillen
5.	Platform Goederenvervoer Utrecht Gelders Platform Verkeer en Vervoer
6.	Waterschap Gelderse Vallei en Eem
7.	Gelderse Milieufederatie
8.	Vleermuiswerkgroep Nederland Stichting Vleermuis-Onderzoek
9.	Werkgroep Milieuzorg Wageningen
10.	IVN Vereniging voor Natuur- en Milieu-educatie afd. Ede
11.	R. van Ekeris
12.	N.V. Nederlandse Gasunie
13.	Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek
14.	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Centraal Gelderland

BIJLAGE 2

Samenvatting inspraakreacties en beantwoording

Het advies van de Commissie MER is bijzonder waardevol gebleken en derhalve vrijwel integraal vertaald in de richtlijnen.

Inspraakreactie	Beantwoording
<p>1. Stichting Bouw en Exploitatie vergadergebouwen Jehova's Getuigen Bennekom</p> <p>De stichting is eigenaresse van het perceel Edeseweg 147 te Bennekom, waarop een congresshal en een congresuitrustingshal zijn gevestigd. De Stichting verwacht dat een grote stook grond aan de noordzijde van haar terrein onteigend zal worden i.v.m. verbreding van de A12 ter plaatse. Daarnaast noemt de Stichting de mogelijkheid dat het traject van de HSL-Oost tevens langs deze zijde zal worden aangelegd. De Stichting vraagt aandacht voor de consequenties van de infrastructurele ontwikkelingen voor haar terrein en het functioneren van de congreshal.</p>	<p>De consequenties voor de Stichting zijn op dit moment nog niet te voorzien. Op basis van de nu te starten studie zal er duidelijkheid ontstaan over de toekomst van de A12. Zodra er op dit punt meer duidelijkheid is en de te ontwikkelen plannen daartoe aanleiding geven, zal er contact met de Stichting worden gezocht.</p> <p>De zuidelijke omlegging van de HSL-Oost langs de A12 wordt in de concept-verkenningnotitie, die door de Bestuurlijke Begeleidingsgroep is uitgebracht, niet als kansrijk aangemerkt. De bestaande situatie in Ede wordt daardoor namelijk niet structureel verbeterd. Daarnaast conflicteert de omleiding met een aantal infrastructurele projecten in het gebied die reeds in een vergevorderd stadium zijn (A30, rondweg Veenendaal, gedeeltelijke verbreding A12) en worden aanwezige waarden in het te doorsnijden gebied aangetast.</p>
<p>2. Ministerie van Economische Zaken, Rijksconsulentschap Utrecht</p> <p>Neemt met waardering kennis van de startnotitie, die zij als een vroegtijdige onderkenning van de doorstromingsproblematiek op een belangrijke achterlandverbinding beschouwen. EZ vraagt rekening te houden met de ISEV-ontwikkelingen en de groei van het aantal woningen en bedrijven in de VINEX-locaties in Utrecht en het KAN (incl. multimodaal transportcentrum). EZ pleit ervoor om niet alleen SVV-groeienscenario's als uitgangspunt te nemen. Gezien de grote groei van het verkeer die EZ mede op basis van bovengenoemde ontwikkelingen verwacht, pleit zij er verder voor om ook een verbreding naar 2x4 rijstroken te onderzoeken.</p>	<p>Uiteraard zal in de studie rekening worden gehouden met de meest recente inzichten ten aanzien van de relevante toekomstige ruimtelijke en economische ontwikkelingen.</p> <p>De verwachting is dat een verbreding naar 2x3 rijstroken voldoende probleemoplossend vermogen bezit. Het lijkt op dit moment dan ook niet opportuun om daarnaast ook een verbreding naar 2x4 rijstroken in studie te nemen. Indien de verkeersprognoses in de studie echter tot andere inzichten op dit punt zouden leiden, kan de gekozen aanpak alsnog worden aangepast. Daarbij zal als gevoeligheidsanalyse ook worden gezien of een grotere verkeersgroei dan in het SVV voorzien tot een andere situatie leidt. Overigens wordt in de studie wel een variant met 4x2 rijstroken onderzocht, waarbij er sprake zal zijn van een scheiding van doorgaand en regionaal verkeer. Door die scheiding zal het doorgaande verkeer op deze achterlandverbinding niet gehinderd kunnen worden door de vele in- en uitvoegende bewegingen, die ontstaan doordat er op een afstand van zeven kilometer sprake is van maar liefst vier aansluitingen.</p>

<p>3. Stichting milieuwerkgroepen Ede</p> <p>In het onderzoek moet de ligging van ecologische verbindingen en eventuele aantasting hiervan door infrastructurele ontwikkelingen worden beschreven. Tevens vraagt de Stichting om aan te geven op welke wijze eventuele schadelijke effecten kunnen worden gecompenseerd. Instandhouding en versterking van bestaande ecologische kwaliteiten wordt van groot belang geacht.</p> <p>Verder wordt gevraagd te onderzoeken welke consequenties een zich verder uitstrekkende geluidsbelasting voor fauna en mens heeft.</p> <p>De stichting vraagt verder aandacht voor terugdringen van niet-noodzakelijk autoverkeer en inzicht in uitstralingseffecten naar het onderliggend wegennet.</p>	<p>De aspecten waarvoor de Stichting aandacht vraagt, zullen volledig in de studie worden meegenomen. Zie onder meer paragraaf 4.4 van de richtlijnen.</p>
<p>4. J.W.M. van Dillen</p> <p>Pleit vanuit een aantal overwegingen voor een andere tracering van de Oostelijke Rondweg Veenendaal met een aansluiting ter plaatse van het knooppunt Maanderbroek.</p>	<p>In het kader van deze trajectstudie zal de tracering van de Oostelijke Rondweg Veenendaal niet meer ter discussie worden gesteld, maar als randvoorwaarde worden meegenomen. Wel zal voor de vorm van de aansluiting van de rondweg op de A12 nog een aantal varianten worden uitgewerkt.</p>
<p>5. Platform Goederenvervoer Utrecht Gelders Platform Verkeer en vervoer</p> <p>Het PGU en het GPVV voorzien doorstromingsproblemen op deze belangrijke achterlandverbinding. De platforms zijn dan ook verheugd met het uitbrengen van de startnotitie, waarmee het initiatief is genomen de voorziene problemen op te lossen.</p> <p>Gezien de groei van het autoverkeer en de vele ontwikkelingen in deze regio pleiten de platforms ervoor om niet alleen de SVV-groeiprognoses als uitgangspunt te nemen en naast een 2x3-variant ook een verbreding naar 2x4 rijstroken in beeld te brengen.</p>	<p>De verwachting is dat een verbreding naar 2x3 rijstroken voldoende probleemoplossend vermogen bezit. Het lijkt op dit moment dan ook niet opportuun om daarnaast ook een verbreding naar 2x4 rijstroken in studie te nemen. Indien de verkeersprognoses in de studie echter tot andere inzichten op dit punt zouden leiden, kan de gekozen aanpak alsnog worden aangepast. Daarbij zal als gevoeligheidsanalyse ook worden gezien of een grotere verkeersgroei dan in het SVV voorzien tot een andere situatie leidt. Overigens wordt in de studie wel een variant met 4x2 rijstroken onderzocht, waarbij er sprake zal zijn van een scheiding van doorgaand en regionaal verkeer. Door die scheiding zal het doorgaande verkeer op deze achterlandverbinding niet gehinderd kunnen worden door het vele in-en uitvoegende verkeer, dat gebruik maakt van de vier aansluitingen binnen zeven kilometer.</p>
<p>6. Waterschap Gelderse Vallei en Eem</p> <p>Het waterschap meldt dat de startnotitie geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen en verwijst naar de eerder gemaakte opmerkingen naar aanleiding van de probleemschets HSL-Oost/A12. De essentie van die opmerkingen is dat het waterschap uitgaat van goed overleg, indien waterstaatkundige werken moeten worden aangepast of de waterstaatkundige situatie anderszins moet worden gewijzigd.</p>	<p>Uiteraard zal er rekening worden gehouden met de waterstaatkundige belangen in het studiegebied. Indien de uit te werken alternatieven consequenties hebben voor de waterstaatkundige situatie, zal daarover met het waterschap in overleg worden getreden.</p>

7. Gelderse milieufederatie (mede namens Stichtse Milieufederatie)

De federaties vragen allereerst om het studiegebied voldoende ruim af te bakenen, zodat te verwachten effecten adequaat in beeld kunnen worden gebracht. Voorts wordt gevraagd om aan te geven hoe de alternatieven zich verhouden ten opzichte van de landelijke normen en doelstellingen uit het SVV en NMP(+). Tevens wordt gesproken over een vertaling van de landelijke normen naar het niveau van het studiegebied. De federaties wensen verder dat er in de studie aandacht wordt besteed aan de relatie met de mogelijke spoorverdubbeling en verbreding van andere gedeelten van de A12. Ook wordt aandacht gevraagd voor de mogelijkheden om goederenvervoer over te hevelen van weg naar spoor en water.

Ten aanzien van de te onderzoeken alternatieven wordt een aantal opmerkingen gemaakt. Zo wordt ervoor gepleit om toeritdosering en incident management ook in het nulalternatief mee te nemen en tevens toeritdosering toe te passen op de aansluiting A30/A12.

Voorts wordt gevraagd de mogelijkheid te onderzoeken om bestaande aansluitingen op de A12 af te sluiten, dit in relatie tot het ontstaan van twee nieuwe aansluitingen.

Met betrekking tot het regionale en lokale autoverkeer wordt nadrukkelijk gepleit om te onderzoeken in hoeverre substitutie naar openbaar vervoer en fietsverkeer tot de mogelijkheden behoort.

Naast de in de startnotitie geschetste verbredingsalternatieven wordt gevraagd om ook een variant met wisselstrook in de studie te betrekken. Daarnaast wordt specifiek aandacht gevraagd voor de uitwisselingsmogelijkheden van het autoverkeer tussen de A12 en het onderliggende wegennet.

Op het punt van milieu, natuur en landschap wordt door de federaties een aantal opmerkingen gemaakt. Aandacht wordt gevraagd voor de aspecten ecologie, lichthinder en compensatie en mitigatie.

Het studiegebied zal dermate ruim worden afgebakend, dat relevante effecten inzichtelijk kunnen worden gemaakt. Zie ook richtlijnen paragraaf 4.1. Met betrekking tot het aspect verkeer en vervoer is het beleid uit het SVV2 uitgangspunt voor deze studie. De effecten van de alternatieven op de verkeersafwikkeling en het milieu zullen worden getoetst aan de bestaande normen en doelstellingen van de overheid. In de studie is geen regionale vertaling voorzien van landelijke normen en doelstellingen. Toetsing aan de landelijke bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen levert naar verwachting voldoende informatie voor de effectbeoordeling. De relatie met de mogelijke spoorverdubbeling en verbreding van andere gedeelten van de A12 zal in de studie worden onderzocht. Tevens zal aandacht worden besteed aan de mogelijkheden om goederenvervoer te verschuiven van weg naar rail en water.

In het nulalternatief worden ontwikkelingen verondersteld waarover inmiddels besluitvorming heeft plaatsgevonden. Om die reden wordt in dit alternatief wel verkeerssignalering, maar geen incident management en toeritdosering meegenomen. Genoemde benuttingsmaatregelen worden wel uitgewerkt in het nulplusalternatief, waarin overigens net als in het nulalternatief geen sprake is van verbreding van de A12. Daarbij zal tevens worden gekeken naar de zinvolheid en functionaliteit van toeritdosering op de aansluiting van de A30 op de A12.

Feit is dat er door de infrastructurele ontwikkelingen in het studiegebied (aanleg A30 en ORV) op de A12 op korte afstand een groot aantal aansluitingen ontstaat. Geheel in lijn met het landelijk beleid zal kritisch naar het aantal aansluitingen worden gekeken, waarbij de relatie met de structuur van het onderliggende wegennet uiteraard een belangrijke factor is.

Naast eerdergenoemde substitutie in het goederenvervoer zullen ook de mogelijkheden tot substitutie in het personenvervoer in de studie worden onderzocht.

M.b.t. een wisselstrook zal op basis van een uitgebreide verkeerskundige analyse worden onderzocht in hoeverre dit een zinvolle oplossing zou kunnen zijn.

De verkeersmodellen die bij de studie worden gebruikt bevatten ook het onderliggende wegennet. De samenhang tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet is dan ook onderdeel van de studie. Ook eventuele initiatieven van de wegbeheerders om dit onderliggend wegennet te wijzigen zullen in de studie worden betrokken. Aandacht voor de samenhang met het regionale verkeer blijkt ook uit het in studie nemen van een variant met hoofd- en parallelbanen (4x2 rijstroken).

In de studie zal aandacht worden besteed aan de gedane suggestie m.b.t. het aspect ecologie.

	<p>Bij de toepassing van het compensatiebeginsel zal de leidraad van LNV worden gehanteerd.</p> <p>In principe zal voor elk zelfstandig project voldaan moeten worden aan de compensatieverplichting. Te zijner tijd zal beoordeeld worden in hoeverre de voor dit project noodzakelijke compensatie in samenhang met compensaties voor andere projecten (HSL-Oost/A12) kan worden gerealiseerd.</p>
<p>8. Vleermuiswerkgroep Nederland Stichting Vleermuisonderzoek</p> <p>De stichting meldt dat de rijksweg in een gebied ligt, dat van betekenis is als leefgebied van vleermuizen. Men is daarom van mening dat bij het opstellen van het MER gedegen aandacht moet worden besteed aan de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor vleermuizen, zodat dit aspect op volwaardige wijze in de planvorming wordt meegenomen.</p>	<p>Dit aspect zal worden meegenomen in de trajectstudie/m.e.r.</p> <p>Zie ook richtlijnen paragraaf 4.4.</p>
<p>9. Werkgroep milieuzorg Wageningen</p> <p>De werkgroep spreekt werkgroep haar teleurstelling uit over het feit dat het Infralab-experiment 'A12 Veenendaal-Ede/Wageningen' zich heeft beperkt tot het aspect landschappelijke inpassing. Men pleit ervoor om het aspect ecologische hoofdstructuur nadrukkelijk in de studie mee te nemen.</p> <p>De werkgroep vindt het tenslotte voorbarig om nu al over te gaan tot gedeeltelijke verbreding van de N781.</p>	<p>Terecht wordt opgemerkt dat het Infralab-project zich heeft beperkt tot het aspect landschappelijke inpassing. Dit neemt echter niet weg, dat het aspect ecologische hoofdstructuur in de trajectstudie wel degelijk uitgebreid zal worden meegenomen. In dat opzicht wordt dus tegemoet gekomen aan de wensen van de werkgroep.</p> <p>Met betrekking tot de gedeeltelijke verbreding van de N781 is het van belang op te merken, dat Rijkswaterstaat voor dit project geen initiatiefnemer is. Het betreft hier een project waarvoor de provincie en gemeente primair verantwoordelijk zijn.</p>
<p>10. IVN Vereniging voor Natuur- en milieu-educatie afdeling Ede</p> <p>M.b.t. de verkeerskundige aspecten is IVN van mening dat niet volstaan kan worden met een veronderstelling van een soort autonome groei van het autoverkeer. In dit kader wil men de effecten van de komst van de HSL-Oost en het landelijk beleid ter beperking van het autoverkeer en stimulering van het openbaar vervoer in beeld gebracht zien.</p> <p>T.a.v. de in het studiegebied gelegen waardevolle landschaps- en natuurwaarden zou men graag de effecten van een verbreding van de A12 op de aspecten geluidhinder, lichthinder en deposities onderzocht zien.</p> <p>Tot slot vraagt de IVN om aan te geven in hoeverre de A12 een barrière vormt in de ecologische hoofdstructuur en met behulp van welke maatregelen die barrièrewerking verminderd kan worden.</p>	<p>Bij het maken van verkeersprognoses voor de A12 zal worden uitgegaan van het effect van de HSL-Oost en het landelijk beleid ter beperking van de groei van het autoverkeer.</p> <p>In de studie zullen de effecten van de alternatieven op de aspecten geluidhinder, lichthinder en deposities onderzocht worden. Zie ook richtlijnen paragrafen 4.4, 4.5 en 4.6.</p> <p>Ook het aspect ecologische hoofdstructuur zal (inclusief mitigerende maatregelen) volwaardig in de studie worden meegenomen. Zie ook richtlijnen paragraaf 4.4</p>

<p>11. R. van Ekeris</p> <p>Maakt bezwaar tegen een capaciteitsverruiming van de A12 tussen Veenendaal en Ede/Wageningen. Vraagt tevens om bij het opstellen van het MER rekening te houden met de belangen van de natuurwaarden en verbindingswegen voor de natuur in het studiegebied. De inspreker pleit in dat kader voor het toepassen van diverse mitigerende en compenserende maatregelen.</p>	<p>In de studie zal per aspect worden aangegeven of er sprake is van mitigatie of compensatie. Zie ook richtlijnen paragraaf 4.1.</p>
<p>12. N.V. Nederlandse Gasunie</p> <p>Het traject Veenendaal-Ede/Wageningen wordt op twee plaatsen gekruist door hogedruk gastransportleidingen van de Gasunie. De Gasunie vraagt het bevoegd gezag in de richtlijnen bepalingen op te nemen, waardoor de belangen van de maatschappij worden meegewogen in de besluitvorming.</p>	<p>Indien de uit te werken alternatieven consequenties hebben voor de genoemde gastransportleiding zal dat in de trajectnota inzichtelijk worden gemaakt. Op die manier kunnen de belangen van de Gasunie in de besluitvorming worden meegewogen.</p>
<p>13. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek</p> <p>Vraagt op basis van een korte beschrijving van de situatie in het studiegebied om bij het opstellen van de richtlijnen voor het MER rekening te houden met de archeologische belangen ter plaatse. De ROB verzoekt voorts om bij eventuele uitvoering van de plannen rekening te houden met kosten verbonden aan veiligstelling van het bodemarchief, indien behoud niet mogelijk blijkt.</p>	<p>In de studie zal bestaande kennis m.b.t. de archeologie worden vergaard. Tevens zullen de effecten van de alternatieven op de archeologische waarden in het gebied worden beschreven. In de eventuele uitvoeringsfase zal zorg worden gedragen voor een adequate veiligstelling van het bodemarchief.</p>
<p>14. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Centraal Gelderland</p> <p>De kamers zijn verheugd met het uitbrengen van de startnotitie, die zij zien als een erkenning van de verwachte congestieproblemen op het traject Veenendaal-Ede/Wageningen. Er wordt voor gepleit in de trajectstudie het (inter)nationale als het regionale verkeer in hun onderlinge samenhang te bestuderen. Gezien de forse ruimtelijke ontwikkelingen in deze regio pleiten de kamers ervoor om niet alleen het SVV-groeienscenario als uitgangspunt te nemen. Tevens dringen de kamers erop aan om in de verkeerskundige analyses verder te kijken dan het jaar 2010 en naast een 2x3-variant ook een 2x4-variant in studie te nemen. Volgens de kamers verdient het voorts aanbeveling om in de studie naast de directe ook de indirecte economische effecten te onderzoeken. Tot slot pleiten de kamers voor een optimale samenwerking met betrokken partijen in de regio.</p>	<p>De verwachting is dat een verbreding naar 2x3 rijstroken voldoende probleemoplossend vermogen bezit. Het lijkt op dit moment dan ook niet opportuun om daarnaast ook een verbreding naar 2x4 rijstroken in studie te nemen. Indien de verkeersprognoses in de studie echter tot andere inzichten op dit punt zouden leiden, kan de gekozen aanpak alsnog worden aangepast. Daarbij zal als gevoeligheidsanalyse ook worden gezien of een grotere verkeersgroei dan in het SVV voorzien tot een andere situatie leidt. Overigens wordt in de studie wel een variant met 4x2 rijstroken onderzocht, waarbij er sprake zal zijn van een scheiding van doorgaand en regionaal verkeer. Door die scheiding zal het doorgaande verkeer op deze achterlandverbinding niet gehinderd kunnen worden door de vele in- en uitvoegende bewegingen, die ontstaan doordat er op een afstand van zeven kilometer sprake is van maar liefst vier aansluitingen.</p>