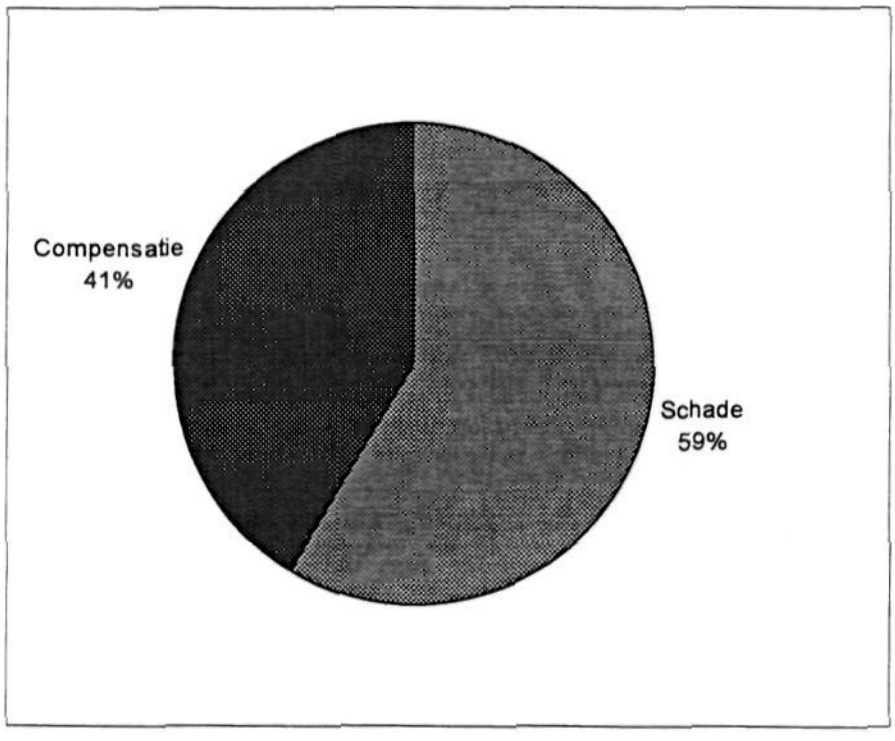
6 Schade en compensatie

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek "Schade en compensatie". Deze rubriek bevat 8% van het totaal aantal binnengekomen vragen. In deze rubriek zijn de ingekomen reacties verdeeld over twee categorieën. De "taartverdeling" in figuur 6 geeft de verdeling weer van de binnengekomen reacties over de verschillende categorieën binnen de rubriek "Schade en compensatie".

Figuur 6: Procentuele verdeling van de binnengekomen reacties naar categorieën binnen de rubriek "Schade en compensatie".



Het merendeel van de reacties (59% van het totaal aan reacties binnen deze rubriek) heeft betrekking op schade aan eigendommen en verlies van woon- en werkgelegenheid, natuur- en landschapswaarden, enz.

6.2 Schade

135. Hoe wordt omgegaan met de waarde(daling) van onroerende zaken als gevolg van de ingreep, zowel tijdens de aanleg als na realisatie (planschade).

Het bepalen van (plan)schade is uiterst gecompliceerd. Er zijn een aantal wetten van belang. Twee belangrijke worden hieronder genoemd. Tijdens het uitkomen van de Trajectnota/MER zal hierover uitgebreide informatie worden uitgegeven. Voor vergoeding voor aantoonbare waardedaling van onroerende

zaken door de ingreep, geldt een regeling. Nadat het schadetoebrengend besluit is genomen (in dit geval het Tracébesluit) kan een schadeclaim worden ingediend bij de gemeente. Deze kan op basis van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening tot schadevergoeding overgaan. Daarbij worden de volgende stelregels gehanteerd:

- er moet sprake zijn van nadeel door een bestuurshandeling: dit betekent dat er een duidelijke (aantoonbare) relatie moet bestaan tussen de ingreep en het nadeel;
- er wordt geen nadeel voor vergoeding in aanmerking genomen als dat nadeel tot het normaal maatschappelijk risico behoort, of tot het extra door getroffene aanvaard risico;
- het nadeel behoort redelijkerwijs niet of niet helemaal ten laste van de getroffene te blijven;
- de hoogte van de vergoeding wordt naar billijkheid bepaald.

Indien daarnaast iemand meent schade te leiden als gevolg van de verbetering van de spoorbaan en er geen andere vergoedingsregeling bestaat kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatie. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan schade als gevolg van tijdelijke afsluiting van wegen of overwegen. Een dergelijke regeling wordt per project van toepassing verklaard op het moment dat (in dit geval) het Tracébesluit wordt genomen. Geprobeerd wordt om voor het nemen van het Tracébesluit op dit punt voldoende duidelijkheid te geven en dit bekend te maken.
Na dit besluit wordt overgegaan tot het feitelijk aankopen van gronden en eigendommen. Dan is namelijk zeker en duidelijk welk tracé wordt uitgevoerd en welke gronden daarvoor nodig zijn.

De aannemer is aansprakelijk voor schade aan andere werken en eigendommen, voor zover deze tijdens de uitvoering van het werk is toegebracht en te wijten is aan nalatigheid, onvoorzichtigheid of verkeerde handelingen van de aannemer.

136. Hoe wordt omgegaan met de waarde (daling) van onroerende zaken die nu al optreedt door de plannen (schaduwschade).

Lastiger is de situatie van waardedaling van onroerende zaken die optreedt bij het openbaar maken van de plannen. Er is immers nog geen besluit genomen! Voor dit dilemma bestaan momenteel geen regelingen/wetten. Dit betekent dat pas na het nemen van het tracébesluit aanspraak kan worden gemaakt op schadevergoeding of compensatie (zie ook vraag en antwoord 135).

137. Naast waardedaling ook kijken naar waardevermeerdering, bijvoorbeeld bij vrijkomende grond.

Bij het beschrijven van de effecten van de alternatieven en varianten worden niet alleen negatieve effecten beschouwd, maar wordt ook gekeken naar positieve effecten. Eén van deze positieve effecten kan vrijkomen van grond zijn, (bijvoorbeeld bij een omleiding) die voor andere doeleinden kan worden gebruikt. In de tracéstudie/m.e.r. wordt een aanname gedaan voor het nieuwe gebruik (natuur, woningbouw). Op basis daarvan wordt in algemene zin weergegeven wat dit voor positieve bijdrage oplevert voor het betreffende aspect (natuur, wonen en werken).

138. Hoeveel en welke woningen of bedrijven komen precies in de problemen bij de uitvoering van de plannen. Wanneer worden deze aangekocht (kan dit vroegtijdig).

Het aantal woningen/bedrijven en welke dit zijn is afhankelijk van de keuze van het vervoersalternatief en de lokale uitwerking daarvan (o.a. hoogteligging, uitbreidingsrichting, eventueel een omleiding). Dit wordt pas duidelijk als het ontwerp-tracébesluit ter inzage wordt gelegd (planning begin 2000). Na het tracébesluit (planning: medio 2000) is er zekerheid welke onroerende goederen geraakt gaan worden. Voordat het tracébesluit valt kan nog geen onroerend goed worden aangekocht. Onderkend wordt dat de lange periode van onzekerheid voor de betrokkenen negatieve consequenties kan hebben. In urgente gevallen kan wel contact worden opgenomen met de initiatiefnemers om de stand van zaken van het project te vernemen in de periode dat de tracéstudie/m.e.r. loopt.

139. Hoe wordt de waarde van mijn huis/bedrijf bepaald als deze aangekocht wordt. Wordt er overwaarde geboden en/of kosten voor verhuizing en rechtshulp vergoed? Wordt voor vervangende woonruimte/bedrijfslokatie gezorgd?

Als duidelijk is welke oplossing wordt gekozen voor de verbetering van het spoor worden gegevens aan het Kadaster gevraagd. Daarbij wordt gekeken wie eigenaar is van de grond die nodig is om het project te kunnen realiseren. In principe worden de gronden die nodig zijn voor de verbreding van de weg aangekocht door Rijkswaterstaat, en de gronden benodigd voor de uitbreiding van de spoorbaan door NS Railinfrabeheer.
In eerste instantie wordt gestreefd naar "minnelijke verwerving". Dat houdt in dat geprobeerd wordt om overeenstemming te krijgen over de aankoopprijs en de eventuele schadevergoeding. (Uiteraard zullen de belangen van andere rechthebbenden dan eigenaren, zoals huurders en pachters, worden meegenomen). Wanneer u het over de schadevergoeding eens bent, wordt er een overeenkomst gesloten. Bij eigendomsoverdracht zorgt de notaris daarna voor het zogenaamde notarieel transport en eventuele verdere stappen.
Het bepalen van de schadeloosstelling is in de loop der tijd uiterst verfijnd en daardoor ingewikkeld geworden. Meer informatie wordt te zijner tijd op de voorlichtingsavonden worden gegeven, die worden georganiseerd als de Trajectnota/MER is gepubliceerd. Ook kan het eerste gesprek met de grondverwerver worden gebruikt om vragen te stellen. Ook bestaat dan de gelegenheid om bij een onafhankelijk deskundige advies in te winnen, bijvoorbeeld bij een onteigeningsdeskundige of een makelaar.

140. Stel (in navolging van het advies van de BBG) een fonds in om vroegtijdig probleemgevallen aan te kunnen kopen.

Dit is een veelgestelde vraag; het opstellen van een dergelijk fonds heeft echter veel haken en ogen. Op dit moment is het niet mogelijk om toe te zeggen dat er een dergelijk fonds komt.

6.3 Compensatie

141. Aandacht voor compensatie van met name natuurwaarden, dit is in de startnotitie niet goed verwoord.

In de tracéstudie/m.e.r. wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de mogelijkheden om nadelige gevolgen voor belangrijke natuurwaarden zoveel mogelijk te verminderen. De werkwijze is daarbij als volgt. Allereerst wordt onderzocht of nadelige gevolgen voor natuurwaarden als gevolg van een

bepaald alternatief te voorkomen zijn. Is dit niet of slechts gedeeltelijk mogelijk, dan wordt de mogelijkheid van het toepassen van mitigerende (de effecten verzachtende) maatregelen nagegaan. Indien ook mitigerende maatregelen niet voldoende verlichting bieden wordt de mogelijkheid van compensatie van bedreigde natuurwaarden bestudeerd. Daarbij wordt uitgegaan van wettelijke regelingen en de beleidsbepalingen uit het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) die gelden voor het compensatiebeginsel. Dit beginsel wordt gedurende de studie ook uitgewerkt in de vorm van een compensatieplan.

Uitgangspunt bij het compensatiebeginsel is dat bij grote (infrastructurele) ingrepen in de omgeving er geen nettoverlies van natuur-, bos- en recreatiewaarden mag optreden. Zowel kwantitatieve compensatie (bijvoorbeeld realisering van een vervangend biotoop met een evengroot oppervlak) als ook kwalitatieve compensatie (bijvoorbeeld versterking van de soort door biotoopstimulerende maatregelen, herstel van verbindingsroutes, etc.) is denkbaar. Het zoekgebied voor compensatie behoeft zich niet te beperken tot de directe omgeving van de spoorbaan. De initiatiefnemers zijn in eerste instantie verantwoordelijk voor de toepassing van het compensatiebeginsel.

Waar nodig zal in de plannen rekening worden gehouden met de verplaatsing van leefgebieden. Verplaatsing van leefgebieden kan pas worden gerealiseerd na het Tracébesluit, aangezien pas dan zeker is welke ingrepen in de omgeving zullen worden uitgevoerd. Onderzocht wordt of in de fase van het Ontwerp-Tracébesluit in bijzondere gevallen al begonnen kan worden met het creëeren van vervangende biotopen.

142. Aandacht voor compensatie van verlies aan woongebied en werkgelegenheid (binnen sociale omgeving).

De initiatiefnemer van het project kan op grond van de Onteigeningswet tot aankoop van onroerende zaken overgaan. Daarbij kan in financiële zin compensatie worden geboden voor de kosten die samenhangen met het zoeken naar vervangende woonruimte dan wel vervangende werkgelegenheid. De initiatiefnemer kan echter niet zorgen voor vervangende woonruimte c.q. werkgelegenheid. Met aanvragen voor vervangende woonruimte/bouwgrond moet men zich wenden tot de gemeente.

143. Aandacht voor compensatie van verlies aan agrarische produktiemiddelen.

Het is duidelijk dat compensatie, of het nu gaat om landbouw of natuur, nogal eens een lastige aangelegenheid is. Als er compensatiegronden voorhanden zijn, kan geprobeerd worden om grondruil te bewerkstelligen. Ook een vrijwillige kavelruil tussen meerdere gegadigden, mits passend te maken in de planning van de uit te voeren werkzaamheden, kan soms verlichting bieden. Altijd wordt betrokkenen een volledige schadeloosstelling aangeboden, conform de bepalingen van de Onteigeningswet en de jurisprudentie hierover. Een goed overleg met alle betrokkenen is evenwel uitgangspunt en randvoorwaarde om tot oplossingen te komen.
De initiatiefnemers zijn zich bewust van het dilemma dat aan de ene kant ruimte wordt gevraagd voor compensatie voor natuur maar dat aan de andere kant die extra ruimte ten koste zal gaan van voornamelijk landbouwgebieden waar ook de gronddruk hoog is. Er is dus ook veel tijd, energie en overleg nodig bij alle betrokken partijen (Rijkswaterstaat, NS Railinfrabeheer, natuur

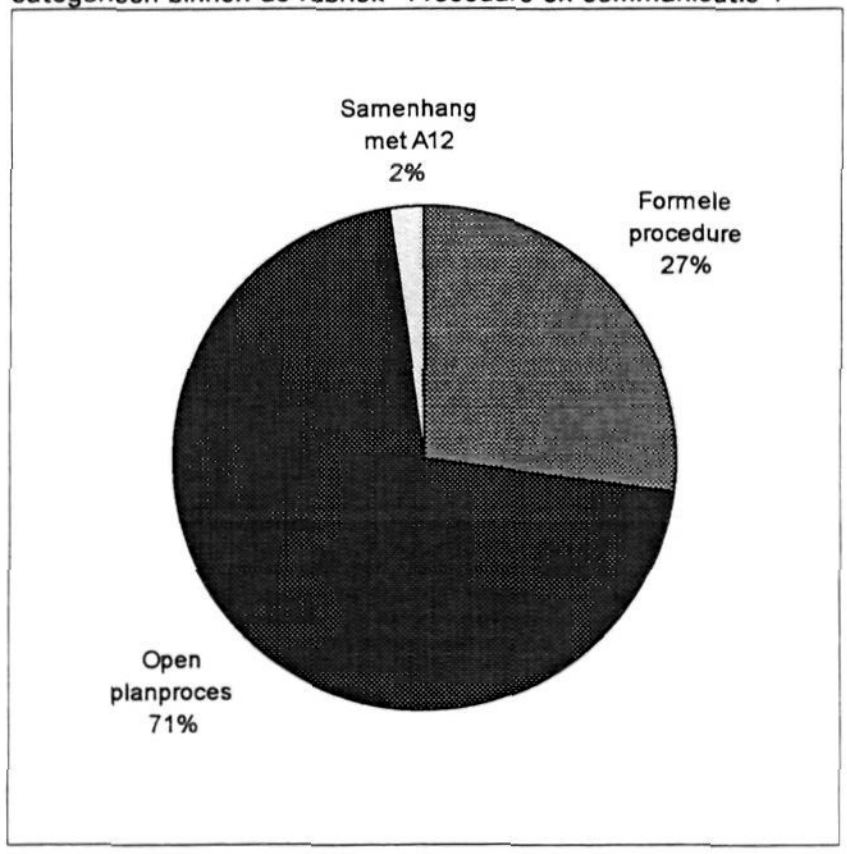
en milieuorganisaties en landbouworganisaties) om tot een goed compromis te komen, waarbij aandacht is geschonken aan alle aspecten. Het zoeken naar kwaliteitsverbeterende maatregelen, voor zowel natuur en landschap als de landbouw, is daarbij zeker een aspect. Daarbij moet in ogenschouw worden genomen dat de wettelijke middelen die de initiatiefnemers ter beschikking staan ook beperkt zijn. Vandaar ook dat de intentie er is om veel samen te werken met reeds lopende projecten in het landelijk gebied en een project als de A12.

7 Procedure en communicatie

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek "Procedure en communicatie". Deze rubriek bevat 5% van het totaal aantal binnengekomen vragen. In deze rubriek zijn de ingekomen reacties verdeeld over drie categorieën. De "taartverdeling" in figuur 7 geeft de verdeling weer van de binnengekomen vragen over de verschillende categorieën binnen de rubriek "Procedure en communicatie".

Figuur 7: Procentuele verdeling van de binnengekomen reacties naar categorieën binnen de rubriek "Procedure en communicatie".



Uit figuur 7 blijkt dat binnen de rubriek "Procedure en communicatie" de *meeste reacties betrekking hebben op het op de omgeving gerichte open* planproces (71% van het totaal aan reacties binnen deze rubriek).

7.2 Formele procedure

144. Gestreefd moet worden naar een bekorting van het besluitvormingstraject.

De wens om de periode van onzekerheid zo kort mogelijk te laten zijn is duidelijk.
Het besluitvormingstraject ligt echter vast in de Tracéwet. Om reden van zorgvuldigheid zijn er wettelijke periodes voor inspraakmogelijkheden en bezwaren in opgenomen. De enige mogelijkheid tot bekorten van het besluitvormingstraject zou gevonden kunnen worden in de studietijd, maar gezien de complexitieit van het probleem en de interactie tussen de beide projecten A12 en HST-Oost is het niet realistisch om daar tijdswinst te verwachten.

145. Er moeten duidelijke en onderling afgestemde richtlijnen komen voor A12 en HST-Oost.

De richtlijnen voor beide projecten zijn waar mogelijk en zinvol op elkaar afgestemd. Het gaat echter om afzonderlijke projecten die elk ook een aantal specifieke eisen kennen. Dit komt in de richtlijnen voor beide projecten terug.

146. De reactietijd op de startnotitie was erg krap

De reactietijd op de startnotitie is wettelijk vastgelegd en is al verlengd met 1 week in verband met de voorjaarsvakantie. Bovendien zijn reacties die tot twee weken na de sluitingstermijn zijn ontvangen, meegenomen bij het opstellen van de richtlijnen en verwerkt in deze inspraaknota.

147. De Tracéwet schrijft voor dat iedere denkbare oplossing bestudeerd moet worden op zoveel mogelijk aspecten.

Vanwege het grote aantal in theorie denkbare aantal alternatieven en varianten op het traject Utrecht-Arnhem is het niet mogelijk om *alle* denkbare oplossingen uitgebreid te bestuderen. Niet-realistische alternatieven moeten daarom in een vroege fase van de planvorming af kunnen vallen. De richtlijnen geven dan ook aan dat een globale beschouwing al snel moet leiden tot inperking tot een beperkt aantal realistische oplossingen. Daarnaast wordt in de richtlijnen deze mogelijkheid verder vertaald in een systematiek waarbij uitgaande van de te verwachten lokale problemen nader wordt bepaald welke oplossingen in beschouwing worden genomen en welke oplossingen in een vroege fase kunnen afvallen, waarbij de verwachting wordt uitgesproken dat snel inperking tot de in de startnotitie genoemde alternatieven kan plaatsvinden.

148. Procedure afstemmen met procedures van andere relevante plannen.

De Tracéwet geeft de procedure aan die gevolgd moet worden bij de besluitvorming over de aanleg of reconstructie van rijks- of hoofdinfrastructuur, maar heeft geen betrekking op provinciale en gemeentelijke plannen. De procedures van deze plannen kunnen daarom niet worden opgenomen in de procedure rond de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Natuurlijk vindt tijdens de planvorming regelmatig overleg plaats tussen de initiatiefnemer voor het spoor en de provincies en gemeenten. Eén van de doelen van deze overleggen is juist de afstemming van diverse plannen.

149. Wie betaalt en wie bepaalt uiteindelijk?
In de trajectnota/MER worden de resultaten van de studie naar mogelijke oplossingen en relevante effecten daarvan gerapporteerd. Op basis van dat rapport en de dan volgende inspraak en advisering wordt een standpunt bepaald door de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Na de standpuntbepaling wordt in principe het ontwerp-tracébesluit (OTB) opgesteld; de Minister van V&W kan echter ook besluiten te stoppen met het project. Ook op het Ontwerp-Tracébesluit is inspraak mogelijk. Vervolgens wordt het definitieve Tracébesluit genomen door de minister van V&W en de minister van VROM. De Tweede Kamer kan aangeven hierbij betrokken te worden. In dit besluit is opgenomen op welke manier de spoorlijn Utrecht-Arnhem wordt verbeterd. Tot slot is het nog mogelijk beroep aan te tekenen *tegen het tracébesluit bij de Raad van State. Nadat het besluit definitief is* wordt gestart met de aanleg. De kosten hiervan komen net als de kosten voor de planvorming uiteindelijk voor rekening van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

150. De procedure voor de HST-Oost pas starten nadat de resultaten van de HSL-Zuid bekend zijn.
De planvorming rond de HSL-Zuid bevindt zich in een eindfase. Dat betekent dat op dit moment al veel informatie op tafel ligt. Deze informatie zal waar mogelijk en zinvol worden gebruikt bij de planvorming voor de HST-Oost. Toch zijn er wezenlijke verschillen. De HSL-Zuid betreft een nieuwe spoorbaan met 2 sporen. Bij de HST-Oost (+ Rail 21) gaat het om uitbreiding van een bestaande baan naar 4 sporen met gemengd gebruik van snelle treinen en binnenlands verkeer.
Omdat de HSL-Zuid en de HST-Oost twee afzonderlijke projecten zijn is het niet nodig om met de start van de planvorming voor de HST-Oost te wachten totdat de planvorming voor de HSL-Zuid helemaal is afgerond.

7.3 Open planproces

151. Alle belanghebbenden (gemeenten, burgers, belangengroepen) inhoudelijk bij het opstellen van de plannen betrekken, keuzes snel communiceren.
Gedurende de studie wordt regelmatig overlegd met de betrokken partijen. Dat zijn de provincies, gemeenten en waterschappen, bewoners/bedrijven en andere personen of instanties die zich bij het project betrokken voelen. Het overleg blijft niet beperkt tot de momenten die de Tracéwet daarvoor aanwijst. Ook tussentijds vindt informeel overleg plaats, bijvoorbeeld wanneer er belangrijke tussenresultaten van de studie bekend zijn. Er is een communicatieplan (plan voor omgevingsgerichte benadering) opgesteld waarin wordt aangegeven op welke manier belanghebbenden en geïnteresseerden tussen de formele overleg- en inspraakmomenten zullen worden geïnformeerd over de voortgang van het project.

152. Communicatieplan opstellen en verspreiden onder belanghebbenden.
Er is een communicatieplan opgesteld (plan voor omgevingsgerichte benadering) waarin wordt aangegeven hoe invulling wordt gegeven aan de behoefte om tijdens het project regelmatig contact te hebben met belanghebbenden en geïnteresseerden. Dit plan is voor een ieder op te vragen. In ieder geval is er een nieuwsbrief voorzien om belanghebbenden en geïnteresseerden op de hoogte te houden (zie ook vraag en antwoord 151).

153. De informatie die is binnengekomen in de inspraak verspreiden onder de belangstellenden.

De insprekers en de bezoekers van de informatiebijeenkomsten die hebben aangegeven op de hoogte gehouden te willen worden, zijn hierover geïnformeerd. De niet-vertrouwelijke inspraakreacties zijn ter visie gelegd op de aangegeven punten (gemeentehuizen en bibliotheken). De richtlijnen en de commentaarnota worden verspreid onder diegene die schriftelijk hebben gereageerd.

154. De informatie die tijdens de studie wordt verzameld moet voor iedereen beschikbaar zijn.

Belanghebbenden en geïnteresseerden worden via het open planproces zoveel mogelijk op de hoogte gehouden van de gang van zaken in het project. Het is echter niet mogelijk om hieraan exacte tijdstippen te koppelen. In regionale en landelijke (dag)bladen wordt bekend gemaakt wanneer de trajectnota/MER, het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit ter inzage liggen.
Belanghebbenden en geïnteresseerden kunnen daarnaast ook contact opnemen met de Rijkswaterstaatdirecties Utrecht en Oost-Nederland of met NS Railinfrabeheer over het project "Verbetering spoorlijn Utrecht-Arnhem in het kader van de HST-Oost en Rail 21".

7.4 Samenhang met A12

155. Verzoek om integrale aanpak spoor en weg (voorkom tegenstrijdige besluitvorming).

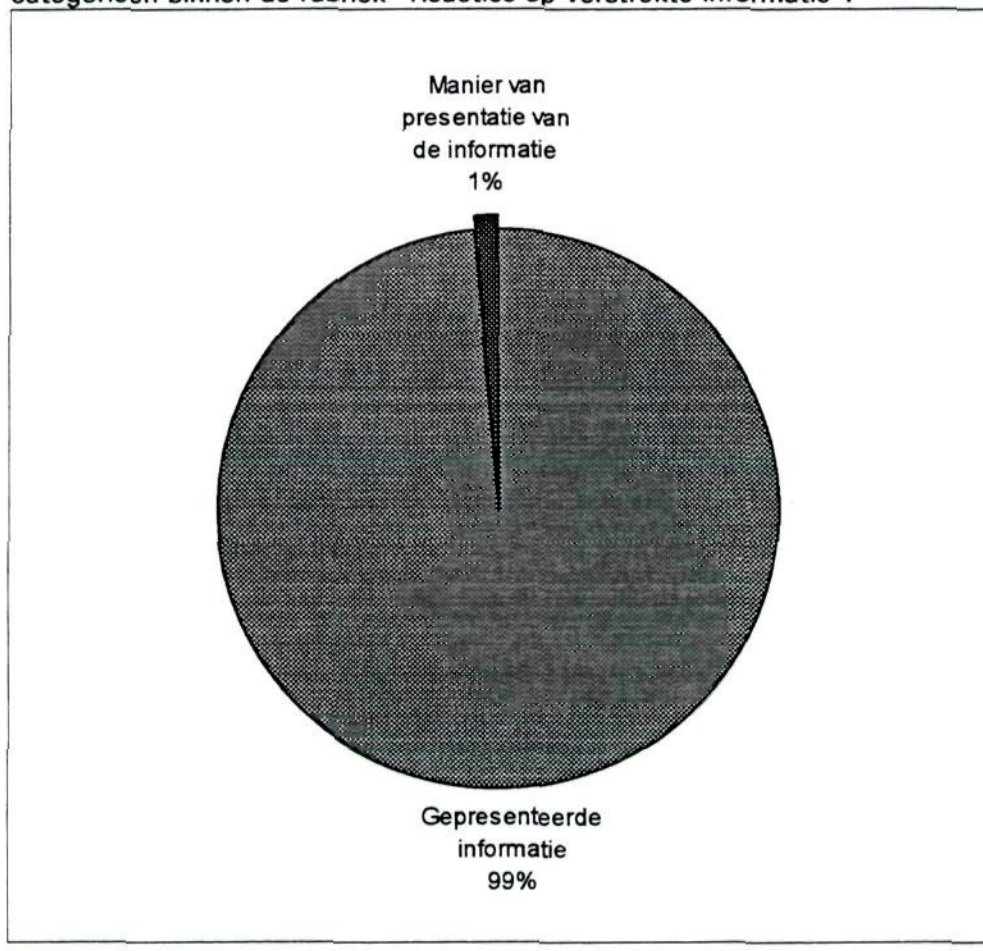
Een eventuele capaciteitsverruiming van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal heeft een (aanzienlijk) aantal raakvlakken met de spoorverbetering op het traject Utrecht-Arnhem. Het spoor en de A12 liggen tussen Bunnik en Veenendaal zo dicht bij elkaar dat wederzijdse afstemming nodig is van de oplossingen die bestudeerd moeten worden en de effecten daarvan. In een aantal gevallen zullen integrale oplossingen voor spoor en weg gezamenlijk worden onderzocht (bijvoorbeeld een gebundelde omleiding van spoor en weg).
Ook wordt een mogelijke opeenstapeling van effecten door spoor en weg bekeken en wordt in bepaalde gevallen voor weg en spoor gezamenlijk naar maatregelen gezocht om nadelige effecten te verzachten. Tot slot hebben de spoorlijn Utrecht-Arnhem en de A12 ook vervoerskundige raakvlakken: spoor en weg bedienen in dit gebied voor een groot deel dezelfde groeiende (personen)vervoersmarkt.
In de dagelijkse praktijk werken beide projectorganisaties nauw en intensief samen.
Vanwege de genoemde raakvlakken is besloten de procedures rond de spoorverbetering en de A12 Utrecht-Veenendaal zo veel mogelijk op elkaar af te stemmen, waarbij ervoor wordt gewaakt dat besluiten over het ene project besluiten over het andere project frustreren. Besluiten in beide projecten worden zoveel mogelijk op hetzelfde tijdstip genomen.

8 Reacties op verstrekte informatie

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek "Reacties op verstrekte informatie". Deze rubriek bevat 1% van het totaal aantal binnengekomen vragen. In deze rubriek zijn de ingekomen reacties verdeeld over twee categorieën. De "taartverdeling" in figuur 8 geeft de verdeling weer van de binnengekomen vragen over de verschillende categorieën binnen de rubriek "Reacties op verstrekte informatie".

Figuur 8: Procentuele verdeling van de binnengekomen reacties naar categorieën binnen de rubriek "Reacties op verstrekte informatie".



De meeste reacties (99% van het totaal aan reacties binnen deze rubriek) hebben betrekking op de in de startnotitie gepresenteerde informatie.

8.2 Gepresenteerde informatie

156. Gepresenteerde informatie in startnotities verschilt met de presentatie in andere (formele) documenten

- *kaarten van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) wijken af van de kaarten uit het Structuurschema Groene Ruimte (SGR);*
- *kaarten uit de startnotities van de A12 en de HST-Oost verschillen.*

Er is in de voorbereiding bij het drukproces het een en ander misgegaan met de totstandkoming van de kaarten. Het was de bedoeling dat in beide startnotities op de kaarten dezelfde informatie zou worden weergegeven. Dat is voor sommige informatie niet goed gegaan. Zo is de ligging van de omleiding bij Maarn en Maarsbergen in beide startnotities iets anders weergegeven. Dit kan enige verwarring veroorzaken. Bedacht dient echter te worden dat het hier om een globale indicatie van de ligging gaat die in de tracéstudies/m.e.r. nog nader moet worden vastgelegd.
Ook de weergave van de verbindingszones behorende tot de EHS is in beide startnotities verschillend en wijkt enigszins af van de kaarten uit het SGR. In de tracéstudies/m.e.r. worden de te beschouwen verbindingszones nader bepaald. De ligging van deze zones kan daarbij afwijken van de zones die zijn aangegeven in het SGR. De redenen hiervoor zijn de lokale omstandigheden, technische mogelijkheden en voortschrijdend inzicht.

- *de treindienstregeling uit de startnotitie wijkt af van die uit de krant Ede-Stad van 10 maart jongstleden*

In de startnotitie is de treindienstregeling weergegeven die gewenst is vanuit het plan Rail 21, aangevuld met twee hogesnelheidstreinen per uur. In de gepresenteerde regeling is nog geen rekening gehouden met regiorailontwikkelingen. In diverse publikaties, waaronder die uit de krant Ede-Stad, is daar echter wel vanuit gegaan. In de tracéstudie/m.e.r. wordt, voor het zoeken naar toekomstvaste oplossingen, naast de in de startnotitie gepresenteerde treindienstregeling ook gekeken naar de situaties die ontstaan uit regiorailontwikkelingen.
Voor alle duidelijkheid. De overheid legt de (uitbreiding van de) infrastructuur aan, omdat zij bepaald vervoer mogelijk wil maken met een gewenst bedieningsniveau. Het is evenwel uiteindelijk aan de exploitant om de daadwerkelijke dienstregeling te realiseren.

157. Gepresenteerde informatie is onjuist

- *het op de kaft afgebeelde station ligt niet langs de lijn Utrecht-Arnhem;*

Dat is juist, het weergegeven station is het station van Baarn. De afbeelding is bedoeld als algemeen voorbeeld van een stopstation. Het was wellicht beter geweest om op die plaats dan ook een afbeelding te gebruiken van een station langs de lijn Utrecht-Arnhem.

- *Duitsland heeft nog geen beslissing genomen om het traject Emmerich-Keulen geschikt te maken voor een snelheid van 200 km/uur;*

Duitsland heeft zich in de overeenkomst van Warnemünde verplicht de bestaande spoorlijn tussen Emmerich en Keulen te verbeteren en geschikt te maken voor snelheden tot overwegend 200 km/uur. Deze plannen zijn ook opgenomen in het Duitse SVV (het BundesVerkehrswegePlan). Om die reden wordt op dat traject vooralsnog uitgegaan van 200 km/uur. Als uitvloeisel van de overeenkomst van Warnemünde moet besluitvorming over de daadwerkelijk gewenste snelheid (200 km/uur of meer) op het traject tussen

Arnhem en Keulen nog plaatsvinden. Voor snelheden boven de 200 km/uur zijn op dat traject tracé-aanpassingen noodzakelijk. Overigens wordt het traject Keulen-Frankfurt momenteel wel geschikt gemaakt voor een snelheid van 300 km/uur. De informatie hierover is juist verstrekt.

- *de term HST is misleidend: er worden immers twee nieuwe sporen aangelegd*

Bij de verbetering van de spoorlijn Utrecht-Arnhem wordt gesproken over een Hogesnelheidstreinverbinding-Oost (HST) en niet over een Hogesnelheidslijn-Oost (HSL). Voor het kunnen laten rijden van hogesnelheidstreinen naar Duitsland wordt namelijk geen nieuwe aparte spoorlijn aangelegd die speciaal geschikt is voor hogesnelheidstreinen, zoals bij de HSL-Zuid het geval is. De hogesnelheidstrein-verbinding wordt gerealiseerd door het verbeteren van de bestaande spoorlijn Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Duitse grens. De bestaande spoorbaan wordt zo verbeterd dat twee sporen geschikt zijn voor hogesnelheidstreinen. Ook snelle binnenlandse treinen zullen van deze twee sporen gebruik maken.

- *de gemeentegrenzen zijn niet goed weergegeven in de startnotitie*

Op de kaarten uit de Startnotitie Spoorverbetering Utrecht-Arnhem (HST-Oost en Rail 21) zijn geen gemeentegrenzen aangegeven.

158. Gepresenteerde informatie is onduidelijk of onvolledig

- *het compensatiebeleid is onduidelijk beschreven in de startnotitie*

Zoals in het antwoord op vraag 141 is weergegeven wordt in de tracéstudie/m.e.r. nadrukkelijk aandacht besteed aan compensatie van bedreigde natuurwaarden. Daarbij wordt uitgegaan van wettelijke regelingen en de beleidsbepalingen uit het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) die gelden voor het compensatiebeginsel. Dit beginsel wordt gedurende de studie ook uitgewerkt in de vorm van een compensatieplan.
Uitgangspunt bij het compensatiebeginsel is dat bij grote (infrastructurele) ingrepen in de omgeving er geen nettoverlies van natuur-, bos- en recreatiewaarden mag optreden. Zowel kwantitatieve compensatie (bijvoorbeeld realisering van een vervangend biotoop met een evengroot oppervlak) als ook kwalitatieve compensatie (bijvoorbeeld versterking van de soort door biotoopstimulerende maatregelen, herstel van verbindingsroutes, etc.) is denkbaar. Het zoekgebied voor compensatie hoeft zich niet te beperken tot de directe omgeving van de spoorbaan. De initiatiefnemers zijn in eerste instantie verantwoordelijk voor de toepassing van het compensatiebeginsel. Op pagina 28 van de startnotitie is dit uitvoerig beschreven.

- *een "maaiveldligging" betekent in de praktijk vaak een ligging 1 à 2 meter boven het maaiveld. De voor- en nadelen van een maaiveldligging zijn onduidelijk*

Bij het zoeken naar lokale alternatieven voor een optimale inpassing van de spoorlijn in de omgeving wordt in eerste instantie gekeken naar de oplossende waarde van het aanpassen van de bestaande hoogteligging van het spoor. De spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem ligt voor het grootste deel "op maaiveld". Een dergelijke "maaiveldligging" betekent in de praktijk dat de bovenkant van de spoorstaaf op circa 0,75 meter boven het maaiveld is gelegen. Dit is noodzakelijk voor de stabiliteit en de waterafvoer van de spoorbaan.
Voordelen van een uitbreiding waarbij de maaiveldligging wordt gehandhaafd zijn onder andere: een relatief klein ruimtebeslag, nauwelijks aantasting van

visuele relaties (geluidschermen kunnen dat tenietdoen), het (toe)zicht vanuit de omgeving op de perrons is prima en de grondwaterstromen en de bodem worden niet of nauwelijks beïnvloed.
Een nadeel van een maaiveldligging is dat bij hoge snelheden van het treinverkeer het kruisend verkeer door middel van een tunnel of een viaduct de spoorbaan moet kruisen. De sociale veiligheid van verkeerstunnels is in het algemeen minder dan van een overweg. Daarentegen is de verkeersveiligheid groter. Een ander nadeel van tunnels en viaducten is dat deze plaatselijk soms zeer moeilijk inpasbaar zijn.
In de tracéstudie/m.e.r. worden de voor- en naderen van een maaiveldligging nader beschreven en indien relevant vergeleken met de voor- en nadelen van andere hoogteliggingen.
In een aantal gevallen ligt de huidige spoorbaan echter wel 2 meter boven het omringende maaiveld (bijvoorbeeld in het gebied Amerongen/Leersum). De aanduiding "maaiveldhoogte" is hier misleidend. De omschrijving "huidige hoogte" doet in dergelijke gevallen meer recht aan de situatie en schept het juiste beeld en geen verkeerde verwachtingen.

- *het is onduidelijk hoe de in de startnotitie gepresenteerde reistijden zijn berekend*

De reistijden tussen Utrecht en Arnhem zijn berekend met een rekenmodel waarmee uitgaande van de huidige snelheid en de daarbij behorende reistijd berekend kan worden wat de reistijd wordt als de rijsnelheid omhoog gaat. Daarbij is rekening gehouden met de tijd die nodig is voor optrekken en afremmen.
De reistijd tussen Amsterdam en Frankfurt is gebaseerd op een optelling van de bekende reistijden tussen Amsterdam en Utrecht, Arnhem en Keulen en Keulen en Frankfurt, aangevuld met de berekende reistijden tussen Utrecht en Arnhem. De verschillen worden derhalve veroorzaakt doordat tussen Utrecht en Arnhem sneller gereden kan worden en doordat overstappen (bijvoorbeeld in Keulen) in sommige alternatieven niet langer noodzakelijk zijn.
In de tracéstudie/m.e.r. wordt onder andere een aparte rijtijdenstudie verricht. De resultaten hiervan vormen mede de basis voor de beoordeling van de verschillende alternatieven en varianten.

- *het is onduidelijk wat bij geluid wordt nagestreefd: vermindering van geluid of het stand still-principe*

Voor woningen langs de bestaande baan die nu al een hogere geluidsbelasting hebben dan de huidige voorkeursgrenswaarde (57 dB(A)) geldt ten eerste het stand-still-principe. Dit betekent dat de geluidsbelasting ter plaatse in principe niet hoger mag worden dan nu het geval is. Daarnaast wordt het uitgangspunt gehanteerd om op basis van doelmatigheid de geluidsbelasting terug te brengen. Met doelmatigheid wordt daarbij bedoeld dat per lokatie een afweging op basis van redelijkheid plaatsvindt tussen geluidhinder, effectiviteit van de voorziening, stedenbouwkundige, landschappelijke en visuele effecten, vervoerskundige effecten en kosten. Bekeken wordt of - gegeven de planologische situatie - de voorkeursgrenswaarde met redelijke middelen kan worden gehaald.

- *een vertaling van de nevendoelstellingen is niet terug te vinden in de startnotitie;*

In de startnotitie wordt aangegeven dat bij het zoeken naar oplossingen voor het capaciteitsprobleem zoveel mogelijk geprobeerd wordt nieuwe problemen op het gebied van woon-, leef- en natuurlijk milieu te voorkomen en waar

mogelijk bestaande problemen te verminderen of op te lossen. Een nadere uitwerking hiervan is pas mogelijk na een uitvoerige bestudering van de lokale situaties. Het is niet de bedoeling dat dit in het kader van de startnotitie plaatsvindt. De startnotitie vormt het begin van de studie waarin wordt aangekondigd dat iets onderzocht gaat worden. De daadwerkelijke studie vindt plaats in de tracéstudie/m.e.r..

8.3 Manier van presentatie van de informatie

159. Waardering voor de presentatie van de informatie tijdens de inspraakavonden.

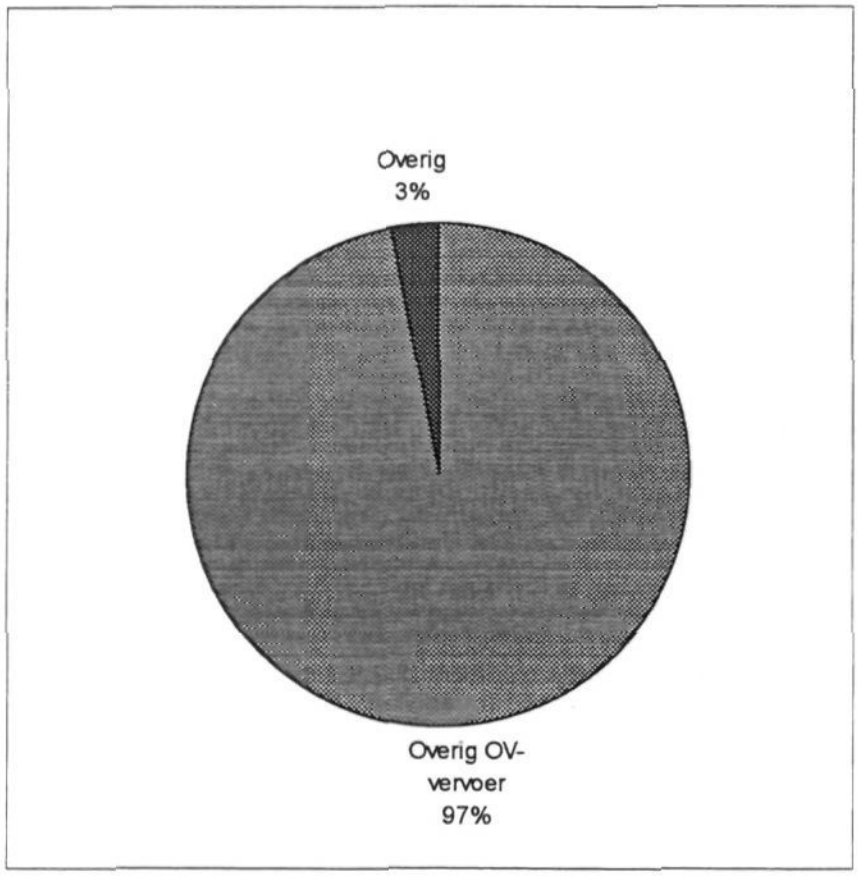
Hiervoor onze dank. Er wordt naar gestreefd om deze informatieoverdracht gedurende het vervolg van het planvormingstraject op eenzelfde niveau te houden.

9 Reacties niet HST-Oost en A12 betreffende

9.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek "Reacties niet HST-Oost en A12 betreffende". Deze rubriek bevat 2% van het totaal aantal binnengekomen vragen. In deze rubriek zijn de ingekomen reacties verdeeld over twee categorieën. De "taartverdeling" in figuur 9 geeft de verdeling weer van de binnengekomen vragen over de verschillende categorieën binnen de rubriek "Reacties niet HST-Oost en A12 betreffende".

Figuur 9: Procentuele verdeling van de binnengekomen reacties naar categorieën binnen de rubriek "Reacties die niet de HST-Oost en de A12 betreffen".



Uit figuur 9 blijkt dat het grootste deel van de vragen valt binnen de categorie overig openbaar vervoer (97% van het aantal vragen binnen de rubriek).

9.2 Overig openbaar vervoer

160. Blijft de spoorlijn Ede-Barneveld-Amersfoort in gebruik.
Het project spoorverbetering Utrecht-Arnhem heeft geen gevolgen voor het al dan niet in gebruik blijven van de spoorlijn Ede-Barneveld-Amersfoort. De verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen heeft er toe geleid dat op allerlei manieren naar kostenvermindering en opbrengstvergroting wordt gestreefd. Dit kan leiden tot een andere opzet van de exploitatie of samenwerking met anderen. De huidige exploitant van deze spoorlijn -NS Reizigers- heeft op dit moment echter geen plannen om het gebruik van de spoorlijn te staken.

161. Spoorlijn Veenendaal-Rhenen doortrekken naar Wageningen en eventueel naar Kesteren en Tiel.
In het Tweede Tactische Pakket (TTP) zijn de uitbreidingsplannen voor de railinfrastructuur tot 2005 beschreven. Bij de opstelling van het TTP is een nieuwe verbinding Nijmegen-Randstad via bijvoorbeeld een verlenging van de Veenendaallijn naar Kesteren niet onderzocht. De reden daarvoor is dat van een dergelijke verbinding slechts een beperkte vervoerskundige meerwaarde werd verondersteld.
In een in 1996 in opdracht van NS Reizigers uitgevoerde studie naar mogelijkheden van verlengingen van de Veenendaallijn is deze veronderstelling bevestigd. Doortrekking van de Veenendaallijn leidt niet tot een rendabele exploitatie van deze lijn. De beperkte vervoerskundige meerwaarde van deze doortrekking weegt niet op tegen de aanzienlijke investeringen die daarmee zijn gemoeid.
Door te kiezen voor een doortrekking van het tracé van de Veenendaallijn naar Wageningen moet het station Rhenen verplaatst worden. Een eventuele nieuwe lokatie van dit station is slechter dan de huidige lokatie, hetgeen ten koste gaat van de huidige vervoerwaarde van dit station. De vervoerskundige *meerwaarde voor Wageningen bij een doortrekking van de Veenendaallijn is* beperkt.

162. Zorgen voor betere overstapmogelijkheden naar andere perrons in Utrecht.
Utrecht is een belangrijk knooppunt van treinen in Nederland. Uitgangspunt van de dienstregeling in Nederland is het zoveel mogelijk bieden van lange doorgaande treindiensten met zo weinig mogelijk overstappen. Utrecht is één van de belangrijkste stations waar overstappen tussen deze treinen mogelijk is. Dit leidt tot een levendig en vaak druk station. De voorzieningen in Utrecht Centraal worden zoveel mogelijk in overeenstemming met dit beeld gehouden. Ruim 10 jaar geleden is het station aanmerkelijk vergroot. Ook is 2 jaar geleden een nieuw perron met een vergroting van de hal in gebruik genomen. Op vrij korte termijn staat in het kader van het Utrecht City Plan opnieuw een verdere, ingrijpende, verbetering van het station te wachten. Het zorgen voor goede overstapmogelijkheden is een belangrijk punt bij de stationsverbetering.

163. Alle projecten in en rond Arnhem in één integraal plan opnemen waarbij de spoorinfrastructuur ingrijpend wordt aangepast.
In en rondom Arnhem is een aantal spoorprojecten in uitvoering of in studie. Deze projecten verschillen in tijd (aanpassing emplacement Arnhem is in uitvoering) en in achtergrond (reizigers of goederen). Vanzelfsprekend kunnen

deze projecten elkaar beïnvloeden. Een nadere integrale afweging van de benodigde railinfrastructuur vindt plaats in het kader van de binnenkort te verschijnen nota Verkeersstudie Arnhem. Vooralsnog gaat deze studie uit van - gedeeltelijke - uitbreiding van de bestaande infrastructuur. Totaal nieuwe verbindingen (kortsluitroutes en dergelijke) zijn niet voorzien (zie verder ook het antwoord op vraag 26).

164. De busfrequentie in de spitsuren flink stimuleren.
Het stimuleren van een verhoogde busfrequentie in de spitsuren, een betere aansluiting van het regionaal busvervoer op het treinverkeer en het stimuleren van meer buslijnen is de verantwoordelijkheid van de bevoegde overheidsorganen (vooral de provincie) in samenwerking met de betreffende exploitant. Maatregelen om het regionaal openbaar vervoer te verbeteren kunnen slechts beperkt deel uitmaken van de te bestuderen alternatieven.

9.3 Overig

165. Voorstellen voor varianten van andere infraprojecten.
- *voorstel betreffende de HSL-Zuid;*
- *het realiseren van de "Ponlijn" in Amersfoort (autotrein naar Pon te Leusden);*
- *de fietsroute "gouden laantjes" over het hoogste punt van de Utrechtse Heuvelrug mogelijk maken;*

In sommige reacties zijn voorstellen gedaan voor varianten die betrekking hebben op andere projecten. In het kader van deze procedure worden deze varianten niet nader beschouwd.

166. Voorstellen voor varianten en effecten buiten het studiegebied.
- *onderzoeken van effecten in Arnhem c.q. het Knooppunt Arnhem-Nijmegen;*

Er is voor gekozen om de verbetering van de spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem in een zelfstandige studie te beschouwen ten opzicht van de studie naar de spoorverbeteringen in Arnhem en Utrecht. De reden hiervoor is dat er geen samenhang is tussen de capaciteitsuitbreiding ten behoeve van Rail 21 en de HST-Oost. De HST-Oost vraagt in Arnhem en Utrecht geen voorzieningen die aanvullend zijn ten opzichte van de al voor Rail 21 voorziene uitbreidingen (zie ook de antwoorden bij de vragen 26 en 163).

Verklarende woordenlijst

Alternatief Een samenhangend pakket van maatregelen en mogelijke inrichtingsvormen, dat samen een mogelijke oplossing voor het beschreven probleem vormt.

Alternatief (vervoers) Een spoorverbinding tussen Utrecht en Arnhem die tegemoet kom aan één of meer (vervoers)doelen *(bijvoorbeeld het kunnen rijden met snelheden tot* 300 km/uur).

Alternatief (lokaal) Een bepaalde horizontale en verticale ligging van de sporen in een bepaald deelgebied.

Aspect Aanduiding voor een duidelijk afgebakend deel van de *(waarneembare) "wereld om ons heen" (bijvoorbeeld* het aspect bodem of het aspect landschap).

Autonome ontwikkeling De mate waarin een effect uit zichzelf verandert zonder dat de te bestuderen activiteit wordt uitgevoerd.

Barrière *Geheel dat een versperring vormt.*

BBG Bestuurlijke Begeleidingsgroep HST-Oost/A12. Onder leiding van deze groep werd de Verkenning HST-Oost/A12 uitgevoerd.

Beoordelingscriterium Beschrijving van de wijze waarop een effect van een alternatief wordt uitgedrukt (bijvoorbeeld aantal geluidgehinderden of aantal ha verlies aan waardevol weidevogelgebied).

Bevoegd Gezag De minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Zij hebben de verantwoordelijkheid om op basis van de Trajectnota/MER te zijner tijd een besluit te nemen over de spoorverbetering.

Boogaanpassing Denkbare verschuiving van een spoortracé,waarbij door afsnijding of verruiming van een bocht de bestaande kromming van de spoorlijn ruimer wordt.

Boogafsnijding Denkbare verschuiving van een spoortracé, waarbij door afsnijding van een bocht de bestaande kromming van de spoorlijn ruimer wordt.

Boogverruiming Denkbare verschuiving van een spoortracé, waarbij door uitbuiging van een bocht de bestaande kromming van de spoorlijn ruimer wordt.

Capaciteit	Het aantal trein- en rangeerbewegingen dat per tijdseenheid verwerkt kan worden bij gegeven produktieuitgangspunten en een gegeven maximaal toelaatbare baanvakbezetting.
Commissie voor de m.e.r.	Onafhankelijke commissie die het bevoegd gezag adviseert over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en de beoordeling van de kwaliteit van het MER.
Compensatieplan	Het totale plan waarin alle te nemen compenserende maatregelen opgenomen zijn. Dit plan verschijnt gelijktijdig met de Trajectnota/MER.
Compenserende maatregel	Maatregel om de nadelige invloeden van de voorgenomen activiteit op een andere plaats te vereffenen.
Cumulatief effect	Als meerdere effecten tegelijkertijd op hetzelfde gebied van toepassing zijn kan het totale effect wat optreedt bij uitvoering van de voorgenomen activiteit groter zijn dan wanneer maar één van de effecten op zou treden. De som van alle effecten is het cumulatief effect. (Bijvoorbeeld als zowel de weg als de spoorlijn in een gebied geluid veroorzaken is het geluidsniveau hoger dan wanneer alleen de weg in dit gebied zou liggen).
Deelgebied	Deel van het traject tussen Utrecht en Arnhem waarbinnen meerdere lokale alternatieven en varianten mogelijk zijn.
Duurzame ontwikkeling/ Duurzaam bouwen	Ontwikkeling of wijze van bouwen van de spoorlijn die voorziet in de behoeften van de huidige generaties zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid om in hun behoeften te voorzien in gevaar te brengen.
Dwarsprofiel	De dwarsdoorsnede op tekening van spoorlijn of weg. De dwarsdoorsnede bevat niet alleen de sporen en het grindbedmaar ook de berm en de bijbehorende sloot.
Ecologische Hoofdstructuur (EHS)	Een netwerk van natuurgebieden en natuurontwikkelingsgebieden en de verbindingen hiertussen waarbinnen flora en fauna zich kan handhaven en uitbreiden. De precieze ligging en omvang van de EHS is vastgelegd in het Structuurschema Groene Ruimte.

Ecologische verbindingszone	Een natuurlijke structuur, vaak in de vorm van een lint (bermen, sloten, houtwallen, kleine natuurgebieden, kanalen of speciaal geconstrueerde voorzieningen) die ervoor zorgen dat dieren zich van het ene leefgebied naar het andere leefgebied kunnen verplaatsen.
Economie	De wetenschap die de besteding en verdeling van geld, goederen en diensten bestudeert.
Emissies	De uitstoot van schadelijke stoffen.
Externe veiligheid	Het risico dat omwonenden lopen op een ongeval veroorzaakt door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over de spoorbaan.
Fauna	*De dierenwereld.*
Faunapassage	Verbinding dwars onder of over infrastructuur waardoor dieren deze ongehinderd kunnen kruisen.
Flora	*De plantenwereld.*
Geluidhinder	Gevaar, schade of overlast als gevolg van geluid.
HST-Oost	Een hogesnelheidstreinverbinding die over de spoorlijn Schiphol/Amsterdam -Utrecht - Arnhem tot aan Frankfurt moet gaan lopen.
Infrastructuur	Het systeem van voorzieningen en verbindingen als wegen, spoorwegen, vaarwegen, hoogspanningskabels, waterleidingen etc.
Initiatiefnemer	De instantie die de verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van de studie op zich neemt. In de zin van de Tracéwet zijn dat in dit geval de directies Utrecht en Oost-Nederland van Rijkswaterstaat: de studie wordt uitgevoerd door NS Railinfrabeheer. Tevens is deze instantie ervoor verantwoordelijk dat de studie van voldoende kwaliteit is. Het Bevoegd Gezag en de *Commissie voor de milieueffectrapportage zien erop* toe dat de initiatiefnemer zich goed aan de richtlijnen voor de studie houdt.
Inpassingsgebied	Het gebied waarbinnen de mogelijke alternatieven en varianten toegepast kunnen worden.
Integrale oplossingsrichting	Oplossingsrichting die ontwikkeld is voor spoor en weg in hun onderlinge samenhang.
Invloedsgebied	Gebied waarbinnen effecten optreden als gevolg van de aanpassing van de spoorverbinding tussen Utrecht en Arnhem.
ISEV	Interprovinciale Structuurvisie Ede-Veenendaal.

Kantelbakmaterieel Materieel waarbij de rijtuigbak in de bochten licht overhelt, waardoor er met een hogere snelheid gereden kan worden in bochten.

Keerwand Een verticale wandconstructie van staal of beton om hoogteverschillen te overbruggen.

Kwelwater Grondwater dat aan de oppervlakte komt.

Maaiveldligging De ligging van het spoor of op de weg op het niveau van het natuurlijke of aangelegde terrein.

Mainport Centrale (lucht)haven in een werelddeel waarop de belangrijkste intercontinentale vervoersstromen zijn gericht en waaruit verdere distributie plaatsvindt.

MER (milieueffectrapport) Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang of systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven. Het wordt opgesteld ten behoeve van het tracébesluit dat over de betreffende activiteit genomen moet worden.

m.e.r. (milieueffectrapportage) De procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu en de uitvoering van een mede op basis van het MER genomen besluit; dit alles met inachtneming van de voorgeschreven procedures.

Mitigerende maatregel Een maatregel die genomen wordt om een nadelig effect van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen of te beperken.

MMA In het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) staat beschreven hoe het beste de bestaande mogelijkheden tot bescherming van het milieu kunnen worden toegepast. Dit alternatief moet een reëel alternatief zijn; dat wil zeggen dat het een oplossing voor de problemen moet kunnen vormen.

Mobiliteit Verplaatsingsgedrag; zowel het aantal en de lengte van de verplaatsingen als ook de wijze waarop men zich verplaatst (auto, fiets, voetganger).

Mobiliteitsbeleid Het huidige beleid is erop gericht om het aantal en de lengte van verplaatsingen zoveel mogelijk te laten afnemen, evenals om zoveel mogelijk mensen te laten kiezen voor andere vormen van verplaatsing dan de auto, omdat vervoer met de trein of de fiets minder schadelijk is voor het milieu.

NMP 2 Nationaal Milieu Beleidsplan 2. In het NMP 2 staan de landelijke doelstellingen op het gebied van het milieu weergegeven.

NS RIB NS Railinfrabeheer.

Open planproces Planproces waarbij in een vroeg stadium in samenspraak met de betrokken instanties en de omgeving wordt gezocht naar kansrijke oplossingsrichtingen voor de aanleg van de HST-Oost en de capaciteitsuitbreiding van de A12.

OTB Ontwerp-Tracébesluit. Het OTB wordt opgesteld door de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer als zij naar aanleiding van de Trajectnota/MER besluiten om tot de uitvoering van de voorgenomen activiteit over te gaan. In dit besluit wordt het gekozen alternatief in groter detail uitgewerkt. Naar aanleiding van het uitkomen van het OTB wordt wederom een inspraakronde gehouden.

Planologische Kernbeslissing Planningsinstrument op rijksniveau op het gebied van de ruimtelijke ordening(structuurschetsen, structuurschema's en concrete beleidsbeslissingen).

Rail 21 Plan in SVV II waarin de toekomstige ontwikkeling van het railverkeer in Nederland is weergegeven.

Richtlijnen Een officieel en openbaar document waarin het Bevoegd Gezag exact aangeeft wat er in het MER moet worden onderzocht.

Ruimtebeslag De fysieke ruimte die nodig is voor de inpassing van een alternatief of variant.

Ruimtelijke Ordening Het verdelen van de ruimte beschikbaar voor het aanleggen van woningen, bedrijventerreinen en natuurgebieden, wegen, e.d.

RWS Rijkswaterstaat.

SGR Structuurschema Groene Ruimte. Het SGR is een beleidsnota waarin staat beschreven hoe er in Nederland omgegaan moet worden met de groene ruimte. Hierin staat bijvoorbeeld de ligging van beschermde natuurgebieden beschreven.

Sociale veiligheid	De mate van gevoel van welbehagen en veiligheid in een ruimtelijke omgeving.
Stadsgewestelijk vervoerssysteem	Een treinsysteem dat met hoge frequentie een stadsgewest/ stedelijk knooppunt verbindt met de op dat stadsgewest/stedelijk knooppunt georiënteerde kernen; het betreft voornamelijk woon-werk-, sociaal-recreatief- en voorzieningenverkeer.
Studiegebied	Gebied waar nog relevante effecten op kunnen treden.
Substitutie	Reizigers die op een ander vervoermiddel overstappen (bijvoorbeeld van auto of vliegtuig naar trein).
SVVII	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. In deze beleidsnota staat beschreven hoe er in Nederland omgegaan moet worden met verkeer en vervoer om de bestaande problemen voor de bereikbaarheid van ons land met zijn grote schade voor de economie, het milieu en de verkeersveiligheid op te lossen.
Thema	Aggregatie van een aantal aspecten (bijvoorbeeld thema ecologie bestaat uit de aspecten flora en vegetatie, fauna en ecosystemen).
Tracé	De ligging van de spoorlijn of weg.
Trajectnota	Een openbaar document geschreven ten behoeve van de besluitvorming waarin de effecten van de voorgenomen activiteit (de verbetering of aanleg van een spoorlijn of weg) op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven. Hierin moeten de redelijkerwijs te beschouwen alternatieven uitgewerkt zijn. Bij het uitkomen van de Trajectnota (vaak gecombineerd met de MER) wordt een inspraakronde gehouden.
Transferium	Een snel en comfortabel overstappunt van de auto naar het openbaar vervoer, fiets en vice versa. De transferia moeten zorgen voor een korte snelle overstap; de uitvoering moet beschut, bewaakt en betrouwbaar zijn.
Variant	Bepaalde uitbreidingsrichting en/of uitvoeringswijze van de geplande uitbreiding van het aantal sporen.
Verkenningsnotitie	Notitie, waarin de resultaten zijn opgenomen van een informele, verkennende studie naar mogelijke oplossingsrichtingen voor uitbreiding van de railinfrastructuur en uitbreiding van de capaciteit van de A12 tussen Utrecht - Arnhem - Zevenaar - grens.

VINEX Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra. In deze beleidsnota staat beschreven waar en op welke wijze in de toekomst in Nederland ruimte wordt geboden aan de diverse functies (wonen, werken, recreatie, natuur, enz.) om zich te ontwikkelen.

V&W Het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

VROM Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Warnemünde, Overeenkomst van Overeenkomst waarin de Ministers van Verkeer en Vervoer van Nederland en Duitsland afspraken hebben gemaakt over gezamenlijke maatregelen ter verbetering van de spoorinfrastructuur.

Bijlage 1: Overzichtlijst namen van insprekers met bijbehorende vraag- en antwoordnummers

Deze bijlage bevat een overzicht van instanties en personen die een inspraakreactie hebben gestuurd naar het Inspraakpunt HST-Oost/A12. De insprekers kunnen achter hun naam vraag- en antwoordnummers vinden. Deze vraag- en antwoordnummers geven aan onder welke vragen uit de inspraaknota de in de brief van de inspreker gemaakte opmerkingen/vragen zijn ingedeeld. Via de bij deze vragen behorende antwoorden wordt een reactie gegeven op de door die inspreker gemaakte vragen/opmerkingen. Insprekers in de lijst waarachter geen vraag- en antwoordnummer staat vermeld hebben in hun brief een reactie gegeven op de startnotitie van de A12 Utrecht-Veenendaal. Deze reacties worden behandeld in het inspraakrapport startnotitie A12 Utrecht-Veenendaal. Insprekers die zowel hebben ingesproken op de startnotitie Verbetering Spoorlijn Utrecht-Arnhem (HST-Oost en Rail 21) als op de startnotitie A12 Utrecht-Veenendaal kunnen de antwoorden op de reacties over de spoorlijn Utrecht-Arnhem in dit rapport vinden. Antwoorden op de reacties over de verbetering van de A12 kunnen worden gevonden in de inspraaknota A12.

In verband met de gekozen systematiek van verwijzing naar algemene vragen is het aan te bevelen ook kennis te nemen van de andere antwoorden binnen dezelfde categorie.

Brieven met gerubriceerde punten

afzender	algemene vraag
<anoniem>	zie inspraaknota A12
<anoniem>	136
Abbing, D.J.; Zeist	69 135
Abbing, L.; Zeist	99
Actie Bewoners Maarn 1; Maarn	41 74 133 135
Actie Bewoners Maarn 2; Maarn	41 74 104 116 147
Actie Bewoners Maarnse Grindweg; Maarn	41 74 101 117 126 135 147
Actie Comité De Haar/Amerongen; Overberg	1 6 10 11 13 15 38 40 43 44 77 79 93 95 98 99 101 102 106 111 113 116 117 120 122 123 126 127 132 134 135 136 138 142 143
Akker, N.K. van den; Odijk	98 135 136 138 158
Alst, C.L.J. van, en L. van Beurden; Ede	1 47 84 86 101 105 112 113
Amsterdam Airport Schiphol; Luchthaven Schiphol	16 144
Arreman, A.G. en E. Bosscher; Maarn	74 101 135
Auto Jawes Ede v.o.f.; Ede	84 95 104
Bakker, K.H.; Harfsen	44
Balkema, D.; Wolfheze	89 116
Beek, E.C.M. van; Maarn	41 74 135 145
Begeman, S.; Maarn	41 74 133 135
Beijl-Smit, A.J.C.; Maarsbergen	41 74 101 117 126 135 147
Belangengroep Bewoners Dr. Brevéestraat /Groeneweg; Bunnik	6 60 67 97 101 102 104 110 114 126 135 142 151
Belangenvereniging Bunnik-Buiten; Bunnik	63 69 70 74 101 110 122 125 151
Belangenvereniging De Oranjebuurt e.o.; Bunnik	30 34 60 67 68 70 101 103 111 154
Belangenvereniging Levendaal e.o.; Ede	84 96 135 158
Berckel, M.M. van; Driebergen-Rijsenburg	5 14 34 40 69 74 151
Berg, mw J. van den, en A. Schenkel; Ede	82 84 116 118
Berg, ir. M.C. van den; Driebergen-Rijsenburg	66 116 155
Berg, P.A.J. van den; Maarn	73 74 75
Bestuurlijke Begeleidingsgroep HSL-Oost/A12; Utrecht	24 26 63 74 79 136 141 142 143 148
Bewoners Koningsweg/ Koningslaan; Utrecht	14 15 16 22 24 30 55 65 66 67 98 101 103 116 135 136 138

afzender	algemene vraag
Bewoners Maarsbergen; Maarsbergen	72 74 93 101
Bewonersvereniging Horstlaan; Driebergen-Rijsenburg	zie inspraaknota A12
Bezooijen, J.F. van; Bunnik	56 67 68 7 103
Bisterbosch, mw. L.; Driebergen-Rijsenburg	9 13 14 16 27 32 48 60 62 103 104 119
Boer, S.J. de, en M. Peterse; Driebergen-Rijsenburg	116
Boer, A. de; Amersfoort	1 103 121 160
Boer, fam. A., fam. G.H. Koning en H.W.A. Hanenbergh; Maarn	63 64 72 73 125 133 156
Bont, G.J. de, en mw. A.L.A.G.M. de Bont-Zilvertand; Wolfheze	87
Bos, P., en mw F. Dortmond; Maarn	5 14 41 73 74 101 104 105 107 108 110 116 126 133 135 144 147
Bosman, L.H., en mw M.J.A. Bosman-Kloes; Maarn	73 75 105 117
Boukema, H.J.; Driebergen-Rijsenburg	zie inspraaknota A12
Braakman, drs. Th.P.M.; Maarn	32 74
Brandhof, Th. van den; Renswoude	79 80 101
Brandligt, S.M.; Driebergen-Rijsenburg	10
Brandweer gemeente Leersum; Leersum	114
Brandweer gemeente Maarn-Maarsbergen; Maarn	114
Brandweer Gemeente Utrecht; Utrecht	114
Brandweer gemeente Woudenberg; Woudenberg	114
Breedveld-Jol, C.; Maarn	74 101 105 116 158
Breur, N.H.; Maarn	32 74 135 136 140 144
Brink, J. van den; Wolfheze	87
Brink, W.J. van den; Overberg	1 6 10 11 13 15 40 43 44 77 79 93 95 98 99 101 102 106 111 113 116 117 120 122 123 126 127 132 134 135 136 138 142 143
Brokelman, fam. J.H.; Maarn	74
Bruggencate, ing. J. ten; Wolfheze	89 104
Bruijn, P.J. de; Oosterbeek	15 16 70 73 75 80 85 90 94 98 101 104 118 130 135 151
Bruijnesteijn, dr. W.; Arnhem	157
Bruijnincx, fam F.A.J.; Driebergen-Rijsenburg	63 99 135 138 151

afzender	algemene vraag
Bruin, G.W.C. de; Driebergen-Rijsenburg	55
Bruins-Jorna, mw W.M.; Driebergen-Rijsenburg	14 16 17 40 101 116
Builtjes, prof.dir.ir.P., en A.C.P. Builtjes; Wolfheze	89
Buurtvereniging Klaphek; Ede	28 84
Calis, G.J.; Wolfheze	90 102 119 151 153 158
Cate, J.R. ten; Ede	16 84
CDA, gemeenteraadsfractie Ede; Ede	47 84 86
Clausen, H.W.C., en C. Clausen-Vink; Maarn	5 101 105 107 110 113 126 127 133 135 136
Coffeng, Th.M., en mw A.N.M. Coffeng-van de Griendt; Bunnik	56 67 68 100 101 116 119
Comité De Haar/Amerongen HST-Oost/A12; Overberg	1 6 7 13 14 15 16 25 28 31 34 35 37 38 40 41 43 44 47 50 59 60 63 79 92 94 96 98 99 101 102 103 104 105 106 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 120 121 122 123 124 125 126 127 128 130 131 133 135 136 138 141 142 143 157 161
Coolsma-instituut, Groep 7; Driebergen-Rijsenburg	16 54 119
Copal, fam. C.; Maarn	41 74 134 135 136 142
D 66, afdelingsbesturen Driebergen, Zeist, Bunnik, Maarn, enz.; Driebergen-Rijsenburg	4 5 6 14 34 36 59 63 64 94 95 96 98 102 107 116 135 136 140 151
D66, gemeenteraadsfractie Veenendaal; Veenendaal	4 5 6 14 28 35 58 59 62 69 74 78 79 92 102 133 135 136 140 151
D66, Gemeenteraadsfracties Ede en Renkum; Doorwerth	84 87 89 90
Dahmen, drs. J.R.W.M.; Driebergen-Rijsenburg	102 103
Dasselaar-Pater, D. van; Maarn	74 151
de Koning-de Ruijter, mw. A.C. de; Maarn	72 142
De Valkenburgskamp, E.A.M. Oosterbaan; Bennekom	116
Déking Dura, A.; Driebergen-Rijsenburg	13 54 116
Dekker, A.; Wolfheze	87

afzender	algemene vraag
DGW&T Vastgoedbeheer en Ingenieursdiensten, Afd. West-Ned.; Utrecht	131
DGW&T Vastgoedbeheer en Ingenieursdiensten, Dir. Gelderland; Apeldoorn	131
Dibbits, A.A.; Ede	84 101
Diejen, J.C. van; Driebergen-Rijsenburg	13 14 16 18 34 40 67 69 72 74 75 135 144 151 157
Dijk, fam C. van; Driebergen-Rijsenburg	1 9 40 116 135 136 139
Dijk, J.L.M. van; Maarn	41 74 104
Dijk, W.M. van; Driebergen-Rijsenburg	14 93 135 139
Dool, mw A. van den; Driebergen-Rijsenburg	14 34 40 69 74 116 151
Doorn, A. van; Veenendaal	56 78 101 103 122
Doornenbal, A.C.; Overberg	1 6 10 11 13 15 40 43 44 77 79 93 95 98 99 101 102 106 111 113 116 117 120 122 123 126 127 132 134 135 136 138 142 143
Dorpsraad Bennekom; Bennekom	2 82 84 86 104 116 118 121 128
Driebergse Mixed Hockey Club Shinty; Driebergen-Rijsenburg	67 105 116
Drissen, J.F.A.M.; Ede	63 84 151
Dros, B.; Woudenberg	1 6 10 11 13 15 40 43 44 77 79 93 95 98 99 101 102 106 111 113 116 117 120 122 123 126 127 132 134 135 136 138 142 143
Dungen, ir. H.J.F.M. van den; Oosterbeek	87 89 90
Eck, H.J. van; Driebergen-Rijsenburg	10
Ede Makelaars BV, Van; Wolfheze	95 101 105 111 135 136
Edelman, ir. W.F.; Zeist	9 22 45 48 95 102 164
Ee, fam. G. van; Maarn	73 74 75
Egdom, J. van; Renswoude	1 6 10 11 13 15 40 43 44 77 79 93 95 98 99 101 102 106 111 113 116 117 120 122 123 126 127 132 134 135 136 138 142 143
Egdom, mw G.C. van; Renswoude	62 80 98 101 119 135

afzender	algemene vraag				
Egdom-Jansen, mw E. van; Woudenberg	2	55	101		
Eijk, fam M.P.C. van; Renswoude	79	94	98	123	131
	138	143	150		
Eijl, mr. G.G.F.Th van/Van Eijl	97	104	133		
Exploitatiemaatschappij BV; Bussum	142				
Eijndhoven, dr. N.J.A.M. van; Odijk	16	68	69	92	101
	114				
Emmerik, W. van; Utrecht	74	116			
Engel, mr. A.B. van den; Maarn	74				
Engel-Schalkwijk, mw J.J. van den; Maarn	74	131			
Engelen, ing. J. van; Maarn	74				
Exploitatiemaatschappij Mubutex BV; Bunnik	125	135	136		
Faber, J.Th. en mw E. Faber-Kroon;	63	72	94	95	101
Maarsbergen	104	107	125		
Feldmann, A.M. en mw M.H. Feldmann-Bakels;	1	44	118	119	
Leersum					
Fiechter, F.H. en mw. A. Fiechter-Bosman;	5	14	41	69	73
Maarn	74	135			
Fietsersbond ENFB, Werkgroep Bunnik;	94	95	105	121	
Bunnik					
Fietsersbond ENFB, Werkgroep Regio &	19	56	70	75	80
Provincie Utrecht; Utrecht	85	90	94	119	142
Firet, J.F., fam. L. van de Lustgraaf en fam.	16	60	79	83	84
J.B. Teunis; Oosterbeek	88	89	103	104	105
	118	141	146	158	
Floor, H.; Driebergen-Rijsenburg	5	14	34	40	69
	74				
Fonteijn, R.K.G.; Renkum	13	14	27	40	43
	44	86	87	94	95
	104	105	128	165	
Gaykema, H; Velp	55	67	72	144	158
Gelders Particulier Grondbezit; Zetten	116	117	151		
Gemeente Amerongen; Amerongen	79	118	119	123	
Gemeente Arnhem; Arnhem	22	25	26	34	47
	91	97	107	118	151
	158				
Gemeente Belangen Ede; Ede	84	94	101	104	
Gemeente Bunnik; Bunnik	1	22	44	56	63
	64	94	98	101	113
	115	125	136		
Gemeente Doorn; Doorn	6	60	63	64	66
	73	98	113	116	118
	119	125	130	155	
Gemeente Driebergen-Rijsenburg;	13	4	15	22	35
Driebergen-Rijsenburg	36	40	48	59	63
	64	67	69	71	94
	104	116	141	151	152
	164				
Gemeente Duiven; Duiven	16	23	24	47	56
	95				
Gemeente Ede; Ede	28	63	84	86	114
	157	158			

afzender	algemene vraag
Gemeente Leersum; Leersum	42 79 95 98 119 123
Gemeente Maarn; Maarn	6 60 63 64 66 73 98 113 116 118 119 125 130 155 157
Gemeente Renkum; Oosterbeek	1 25 64 88 89 92 102 104 110 136 141
Gemeente Renswoude; Renswoude	81 95 100 103 116 119 142
Gemeente Utrecht; Utrecht	1 62 67
Gemeente Veenendaal; Veenendaal	16 28 101 107 116 135 136 148 161
Gemeente Zeist; Zeist	13 14 15 22 35 36 40 48 59 63 64 67 69 71 94 104 116 141 151 152 164
Gemeente Zevenaar; Zevenaar	16 25
Genevace, P.G.W.M.; Wolfheze	13 23 41 50 79 84 89 98 105 116 127 128
Gerritse, ir.drs. L.; Rotterdam	98 135 165
Geveke, drs. K.; Driebergen-Rijsenburg	48
Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie ZuidMiddenOost; De Bilt	1 2 13 14 16 25 40 51 63 79 122 143 147 157 158
Ginkel, G. van; Overberg	1 6 10 11 13 15 40 43 44 77 79 93 95 98 99 101 102 106 111 113 116 117 120 122 123 126 127 132 134 135 136 138 142 143
Goldberg, F.J.M.; Maarn	74
Gorter, T.; Ede	66 79 89 92 118 141 155
GPV Ede e.o.; Bennekom	16 43 84 104 126
Greef jr, W. de, en mw G. de Greef-van Bennekom; Overberg	99 114 151
Greef sr, W. de, en mw E. de Greef-Van der Lee; Overberg	77 104 135 136 139
Greeven, P.; Zeist	13 34 35 39 59 60 63 69 74 107 116
Grift, Mts. J.M. van der; Zeist	74 95 123 142 143 151
Grijpma, ir. T.; Leersum	13 14 16 53 55 56 74 135 136 139
Groen, J.; Driebergen-Rijsenburg	14 16 40 69 74 116 151
GroenLinks, Afdeling Leersum; Leersum	16 44 48 74

afzender	algemene vraag
GroenLinks, Provincie Utrecht/ Groenlinks Doorn; IJsselstein	1 13 14 16 17 22 42 44 48 74 101 105 116 126
GroenLinks, Statenfractie Gelderland; Arnhem	7 9 13 15 17 20 56 63 84 86 105 118
Groot, J. de; Zeist	16 18 97 98 116
Halm, W.A.V. van; Maarn	41 72 97
Hamersma, W.J.; Maarn	41 74 105 116
Hardeveld, C.W. van; Veenendaal	28 31 41 145 148
Haringsma, G.E. en F. Koudijs; Driebergen-Rijsenburg	9 40 56 69 158 164
Hart, M. van der, mw D. Deutekom en T. Deutekom en mw M. Hooijman; Driebergen	14 16 40 60
Harten, H.C. van; Maarn	41 72 74 104
Hartman, mw M.; Utrecht	zie inspraaknota A12
Hartog, J.E.G.D.A den; De Klomp	1 56 101
Hartong, fam A.T.; Maarsbergen	72 74 93 101 107
Hasselt, mr J.F.B. van, en mw M.Y. van Hasselt-de Beaufort; Maarn	41 74 104
Heerdt, W. van; Renswoude	35 40 79 94 98 101 102 104 105 110 111 113 123 126 135 136 138 142
Heerma van Voss, E.C.H.; Driebergen-Rijsenburg	14 34 36 40 69 74 151
Heezemans, L.M.; Driebergen-Rijsenburg	13 35 97 102 126 128 149 157 159
Heide Assurantie Makelaars BV (namens C.N. Hardeman), Van der; Scherpenzeel	136
Hendriksen, J.F.; Overberg	1 6 10 11 13 15 40 43 44 77 93 95 98 99 101 102 106 111 113 116 117 120 122 123 126 127 132 134 135 136 138 142 143
Henselmans, ir. J.V.; Driebergen-Rijsenburg	69 101
Heuff, N.; Maarn	41 74 104 147
Hoek, W.J. van den, en mw C.V. van den Hoek-Veldjesgraaf; Ede	83 84 135 136
Hoek, H.J.; Zeist	56 98 138
Holthe, E. van, en R.C. Morsch; Wolfheze	87 89
Holthe, mw. J. van; Wolfheze	87 135
Hooft, M.I. van der; Wolfheze	1
Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden; Nieuwegein	1 107 116
Houdijk, P.G. en mw. E.M.L. Houdijk-Cornelissens; Maarn	41 63 74 101 117 126 135
Huijser, J.; Maarsbergen	72 74 93 101

afzender	algemene vraag
Hupkes, H. en mw H. Hupkes-Schoffelmeer; Driebergen	40 69
Idema, M.A.Th.; Ede	4 13 14 16 41 44 61 83 84 97 101 103
IJzeren, ir. J.J. van; Maarn	63
Initiatiefcomité Verkeersoverlast Arnhemsebovenweg; Driebergen-Rijsenburg	58 69 94 104 116
Initiatiefgroep Bereikbaarheid Amsterdamse Regio per Trein; Amsterdam	56 144
IVN Ver. voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Ede; Bennekom	15 38 50 107 116 117 130
IVN Ver. voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Veenendaal; Veenendaal	zie inspraaknota A12
Jaarsveld, C.R. van; Veenendaal	4 79 116 119 161
Jansen, T.A.; Bunnik	69 101 126
Jinkes de Jong, mr. U.J.; Maarn	41 74 104 116 147
Jong, J.F.C. de; Driebergen-Rijsenburg	6 13 15 16 25 32 33 34 36 40 49 63 65 66 92 133 145 151
Jorna, J.Ch.M.; Odijk	20 62 67 69 70 71 101 102 103 105 107 108 127 128 166
Jos Mulder BV; Bunnik	98 99 138
Josselin de Jong; eigenaren landgoed De Bremstee; Bloemendaal	1 74
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Centraal Gelderland; Arnhem	3 9 53 86 96 128 142 151
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en Omstreken; Utrecht	19 22 60 96 146
Kamp, J.E. van, en A.M.A.G. Kuin; Ede	83 84 101 135 136
Kemperman, G.V.F.D.; Renswoude	78 80 103 105 110 131 135 136
Keulemans, ir. P.; Bunnik	45 69
Klok, A.; Maarn	74
Klooster, V. en A. ten; Ede	84 86
KNNV, Afdeling Zeist, Heuvelrug en Kromme Rijngebied; Zeist	55 56 67 69 116
KNNV, Vereniging voor Veldbiologie; Soest	7 10 13 14 18 42 60 101 104 116 120 141 156
Koebrugge, G.; Oosterbeek	101
Koker, F.C.J.; Renkum	103 116 119 135
Kwekerij Abbing BV; Zeist	144
Kwint, I.F.M. en W.A. de Zeeuw; Driebergen-Rijsenburg	69 74 103
Laag, D. van der; Maarn	74
Laar, J. van; Bennekom	165
Laaren, H.S. van; Maarn	41 74 133 135
Laaren, J.G. van; Maarn	41 74 133 135

afzender	algemene vraag
Laaren, M.S. van; Maarn	41 74 135 136
Laman, H.W.; Doesburg	163
Landgoed Huis te Maarn BV; Maarn	1 74 165
Lange, P.J. de; Oosterbeek	22 46 71 76 81 86 89 91 105
Leening, fam P.L. van; Driebergen-Rijsenburg	74 103 131
Lidt de Jeude, ir. M. van; Driebergen-Rijsenburg	zie inspraaknota A12
Lingen, mr. C. van der; Maarn	13 74 79
Lussanet, G.H. en R.E., de; Woudenberg	1 6 9 10 11 13 14 15 16 40 43 44 77 79 93 95 98 99 101 102 106 111 113 116 117 120 122 123 126 127 132 134 135 136 138 142 143
Maas, W.A.K.; Oosterbeek	56 89
Maaten, J.P. ter; Overberg	1 6 10 11 13 15 40 43 44 77 79 93 95 98 99 101 102 106 111 113 117 120 122 123 126 127 132 134 135 136 138 142 143
Matthijssen-Simons, mw J.; Austerlitz	63
Mentjox, Th.; Ede	16 103 104 105
Meulen, ir. H.A. van der; Maarn	1 8 41 73 74 76 101 102 105 118 133 137 151 156 157 158
Midnet Regio Zuid; Zeist	9 22 62 164
Milieugroep Bunnik; Bunnik	1 6 13 14 15 27 42 98 105 116 117 118 121 126 141
Milieustichting Schoon Schip; Veenendaal	56 101 110 116 117 119 128 130
Milieuzorg Doorn; Doorn	56 72 141
Ministerie van LNV, Landinrichtingscommissie Groenraven-Oost; Utrecht	116 156
Ministerie van LNV, Staatsbosbeheer Regio Holland/Utrecht; Nieuwegein	116 141 165
Ministerie van OC&W, Rijksdienst voor de Monumentenzorg; Zeist	116 117 118 158
Molenbroek, L.; Maarn	32 74
Mooibroek, fam P.A.; Ede	83 84 135 136
Mulder, J.; Maarn	3 74 76 100 133 135
Muller, H.A.; Maarn	2 41 74 142
N.V. Nederlandse Gasunie; Groningen	131
Nelissen OSB, zr E.; Driebergen-Rijsenburg	40
Notten, drs. B.Th.W. van; Maarn	32 74

afzender	algemene vraag				
NS Reizigers, Productmanagement S&R/Planologie; Utrecht	56	66	71	76	105
	144	155			
NSW-Landgoed Het Kombos; Maarsbergen	32	74	97	116	
Nuyl, H. te, en mw P. te Nuyl-van den Baan; Maarn	41	74	133	135	136
	142				
NV KEMA; Arnhem	123	158			
NV NUON VNB; Apeldoorn	107	149	151		
NV Waterleidingbedrijf Midden-Nederland; Utrecht	107	131			
Okhuijsen, mw I., A. van Straten, R. v.d. Berg en mw C. Bisseling; Driebergen-Rijsenburg	*16*	*62*	*63*	*66*	*69*
	92	98	101	103	104
	105	113	116	117	128
	141	152	155		
Ondernemers Maarn-Zuid; Maarn	1	74	95	97	99
	135	136	139	142	144
Oomen, mr. C.B.J.; Maarn	13	14	26	40	51
	63	74	92	148	158
Oord-van de Peppel, mw J.S.J. van; Doorn	73	74			
Oostrom, A.H.M. van; Bunnik	144				
Openbaar Lichaam Muskusrattenbestrijding Utrecht; Utrecht	142	143			
Paerels, C.J.W.; Oosterbeek	135	139			
Palstring, P.E.; Oosterbeek	1	101	110		
Peters, J.H.R.M.; Ede	101	110	135	136	
Petter-Godin de Beaufort, mw C.J.H.; Maarsbergen	41	74	116	147	
Platform Groene Ruimte Driebergen; Driebergen-Rijsenburg	67	69	74	92	156
	158				
Platform HST-Oost/A12-Oost; Woudenberg	1				
Pol, dr P.A. van der; Overberg	1	6	10	11	13
	15	40	43	44	77
	79	93	95	98	99
	101	102	106	111	113
	116	117	120	122	123
	126	127	132	134	135
	136	138	142	143	
Polak, B.J.R.; Wolfheze	55	89			
Pompe, ir. C.L.P.M.; Overasselt	60	63	84		
Prins, ing. G.; Maarn	6	41	74	101	104
	116	135	136	147	
Prins, J.; Maarsbergen	16	41	74	104	116
Provincie Gelderland; Arnhem	17	24	26	47	84
	86	88	90	94	116
	136	139	141	148	
Provincie Utrecht; Utrecht	43	69	74	79	101
	136	138	141	156	
Quintessens Procesmanagement BV *(namens Nat. Sportcentrum P.); Kampen*	116				
Raams, E.; Oosterbeek	88	89	101	110	116
	118	151			
Randwijk, H.A. van; Wolfheze	13	14	16	44	88
	144	151	152		

afzender	algemene vraag
Ravenhorst, J.M. van; Renswoude	1 6 10 11 13 15 40 43 44 77 79 93 95 98 99 101 102 106 111 113 116 117 120 122 123 126 127 132 134 135 136 138 142 143
Recreatieschap Utrechtse Heuvelrug, Vallei- en Kr. Rijngeb.; Utrecht	60 74 100 103 116 118 119 121
Regionale Brandweer Utrecht; Utrecht	113 115
Reiziger, fam. J.; Maarn	41 74 105 133 135 136
Rentmeesterskantoor Roekx (namens mr W. Baron van Pallandt); Barendrecht	69 116 141 158
Reuvecamp, A.; Maarn	74 105 118
Roelofsen, ir. H.J.; Renkum	59 89 97 98 104 116 126 129 135 136 137
Rommers, H.; Maarn	2 74
Rooder, A.Ph. de, en mw D.A.C. de Rooder-Verkerke; Driebergen-Rijsenburg	1 95
Rook, A.; Driebergen-Rijsenburg	6 14 16 40 69 74
Roomen, K. en mw. M. Roomen-Bosman; Ede	89
Roza RA, J.; Veenendaal	1 6 10 11 13 15 40 43 44 77 79 93 95 98 99 101 102 106 111 113 116 117 120 122 123 126 127 132 134 135 136 138 142 143
RPF, Kiesvereniging Ede; Ede	2 6 13 84
RPF/GPV, gemeenteraadsfractie Ede; Ede	4 13 14 16 41 44 61 83 84 97 101 103
Sartorius, E.G.; Driebergen-Rijsenburg	15 16 40 44 74
SBI-Conferentiecentrum Zonheuvel; Doorn	74
Schimmel en Meerbeek v.o.f.; Woudenberg	43 77 79 95 98 104 122 123 133 135 144
Schipper, A.E. en H.R. Bergschneider; Maarn	41 74 98
Schoutsen, mw. drs I.; Zeist	101
Schreuder, E.; Bunnik	13 126
Schuler, E.; Zeist	69 103 107 116 119
Sibbel Service; Amsterdam	116 119
Smit, Drs. R.; Zeist	9 14 16 26 29 42 101 106 108 113 117 142
Snellink, J.; Maarn	74 75 157
Soest, fam R.N. van; Maarn	72 75
Somsen, F.J.; Maarsbergen	32 34 41 64 74 104 116

afzender	algemene vraag				
Spaargaren, S.; Zeist	3	40	58	59	116
Spek, J.M. van der; Ede	84				
Standaart, P.P.; Ede	8	16	17	21	26
	41	42	82	84	86
	116	127	135	138	156
Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen; Nijmegen	22	47	87	88	
Steendijk, prof.dr. R. en mw. C.H.C. Steendijk-Gunning; Driebergen-Rijsenburg	16	116			
Steenstra, R.; Driebergen-Rijsenburg	16	67	68	72	74
	116				
Stg Combiplan Peppelensteeg; Ede	84	97	101		
Stg De Reehorst; Driebergen-Rijsenburg	116				
Stg Driebergen-Rijsenburg Vroeger en Nu; Driebergen-Rijsenburg	41				
Stg Het Geldersch Landschap; Arnhem	116				
Stg. Milieuwerkgroepen Ede; Ede	16	84	89	101	107
	110	116	117	118	
Stg. Milieuzorg Zeist en Omstreken; Zeist	13	116	141		
Stichtse Milieufederatie; Utrecht	*2*	*3*	*9*	*15*	*16*
	17	21	26	40	42
	43	44	47	48	50
	57	60	63	74	79
	84	86	89	92	97
	101	102	103	104	108
	116	118	121	125	130
	141	166			
Stigter-Huising, mw drs. A.D. de; Maarn	41	63	104		
Storm van 's Gravesande, J.F.A.; Maarn	41	74	104	116	147
Suuring-de Ruiter, mw M.M.; Bennekom	101	114			
Swigchem, J. van; Maarn	*15*	*63*	*74*	*76*	*149*
Sybesma, Dr. W.; Driebergen-Rijsenburg	1				
Tellingen, W. van; Zeist	55	67	116		
Temminck Groll, prof.dr.ir. C.L. en mw W.F.P. Temminck Groll-Appels; Driebergen-Rijssenburg	13	14	34	36	40
	47	69	74	151	
Tempel, mw C.P.E. van den; Driebergen-Rijsenburg	40	69	74	151	
Transport en Logistiek Nederland, Regio Noord-West; Amsterdam	1	43	95	113	
Tuincentrum De Bremstee; Maarn	74				
Uit den Bogaard, mw B.P.; Wolfheze	*87*	*135*	*136*		
Ullersma, Dr. P. en mw. M.A.C. Ullersma-Brecheisen; Driebergen-Rijsenburg	1	14	34	36	40
	69	74	151		
Ulmann et al., R.M.; Wolfheze	89				
Vakantie- en Bungalowpark De Maarnse Berg; Maarn	63	66	73	74	135
	136	155			
Vecht, A.H. en H.G. van de Vecht; Bunnik	67	99	101		
Veen, J. van der; Delft	40	48	55		
Venema, ing. H.; Hattem	16	44	56	105	
Ver. Actie Amelisweerd/Vrienden van Amelisweerd; Utrecht	15	16	30	68	101
	116				

afzender	algemene vraag
Ver. Austerlitz Belang; Austerlitz	73 102 103
Ver. Behoud Kernhem/Doesburg; Ede	84 89 116
Ver. Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen; Maarn	1 6 41 60 63 64 74 75 95 102 104 105 108 110 113 126 127 128 131 133 137 142 151
Ver. Das & Boom; Beek-Ubbergen	116 117 118 141
Ver. Leefbaar Doorn; Doorn	73 74 101 104
Ver. Maarn Maarsbergen Natuurlijk; Maarn	6 60 63 64 66 73 98 113 116 118 119 125 130 155
Ver. Milieudefensie, Afdeling Utrecht; Utrecht	zie inspraaknota A12
Ver. Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER); Amersfoort	16 47 71 74 76 95 105
Ver. Reizigers Station Driebergen-Zeist; Driebergen-Rijsenburg	13 14 15 16 67 69 71 74 94 102 104 105 116 117
Ver. Tussen Heuvelrug en Wetering; Driebergen-Rijsenburg	13 14 15 52 55 60 63 104 107 116 117 128 133 141
Ver. van Eigenaren Wildforster; Ede	83 84 101 103
Ver. van Recreatie-Ondernemers Nederland (RECRON); Arnhem	103 119 135
Ver. Vogelwacht Utrecht; Leusden	13 14 15 52 55 60 63 104 107 116 117 128 133 141
Ver. voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming; Utrecht	8 116 117 118 119
Ver. Wildbeheereenheid Zuid-Veluwe (West); 's-Gravenzande	115 118 141
Verbeek, J.G.; Woudenberg	1 6 10 11 13 15 40 43 44 74 77 79 93 95 98 99 101 102 106 111 113 116 117 120 122 123 126 127 132 134 135 136 138 142 143
Verdonk, fam. C., fam. van Heertum, fam. van Pelt en fam. de Winkel; Wolfheze	101 110 135
Verhave, P.; Maarn	63 74
Versteegh, mr. J.L.; Langbroek	9 22 72 76 95 164
Vogel, E.H. de, en P. Enter; Maarn	72 74 75 76 116
Vonk, T.; Renswoude	6 13 15 17 22 37 40 43 44 48 63 79 92 94 95 96 98 99 101 102 104 105 110 111 113 114 116 117 122 123 126 127 132 133 135 136 142 143 151

afzender	algemene vraag				
Vos, B. van der; Maarn	32	41	74	104	
Vrijwillige Brandweer Amerongen; Amerongen	114				
Vrijwillige Brandweer Driebergen-Rijsenburg; Driebergen-Rijsenburg	114				
Vrijwillige Brandweer Renswoude; Renswoude	114				
Vuurde, fam. R.E.M. van; Maarn	73	74			
Waal, dr. F.C. de; Maarn	1	74			
Warnaar, drs. M.F.; Maarn	74				
Water, C.A. van de; Maarn	41	74	104	116	117
	126	147			
Waterschap Vallei & Eem; Amersfoort	77	107	116		
Wehmeijer, A.R.C.; Bunnik	67				
Wehrmeijer, C.Ph.; Maarn	74				
Werff, P.S. van der; Wolfheze	87				
Werkgeversvereniging Midden-Nederland; Apeldoorn	15	17	66	155	
Werkgroep Sandwijck; Driebergen-Rijsenburg	12	36	60	107	116
	118	141			
Wijck, ing. P.A. van; Maarn	72	131	144		
Wijffels, ir. B.W.; Eindhoven	zie inspraaknota A12				
Wijkvereniging Kromme Rijn te Bunnik; Bunnik	42	53	67	69	98
	101	138			
Wilcsinszky, E.A.; Wageningen	13	17	22	47	56
	60	86	102	103	115
	126	127	141	149	151
	158	161	162		
Wilson, W.J.J.C.; Veenendaal	103	135	136		
Winkel, C.H. de; Wolfheze	87	101	135		
Wischmann, A.F.; Wolfheze	1	24	46	90	102
	111	158			
Wisse, ir. C.L.; Driebergen-Rijsenburg	16	69	72	116	158
Wittenberg, M.; Driebergen-Rijsenburg	14	40	69	74	
Wolfswinkel, G. van; Maarsbergen	103	110			
Woningbeheer Renkum; Renkum	89	90	103		
Woningcorporatie Woonstede; Ede	84	102	135		
Woortman, mw M.; Arnhem	6	61	104	105	
Woude, E. van der; Maarn	73				
Zandschulp, G. van den; Overberg	1	6	10	11	13
	15	40	43	44	77
	79	93	95	98	99
	101	102	106	111	113
	116	117	120	122	123
	126	127	132	134	135
	136	138	142	143	

Bijlage 2: Opbouw alternatieven

Bij het beantwoorden van de vragen is verondersteld dat de opbouw van de alternatieven bekend is. Hieronder worden de diverse te beschouwen alternatieven kort genoemd.
In de tracéstudie/m.e.r. "Verbetering spoorlijn Utrecht-Arnhem" zullen de volgende vijf vervoersalternatieven worden onderzocht:

1 Nul-alternatief
Dit is het referentiealternatief. Het traject Utrecht-Arnhem blijft geheel tweesporig.

2 Rail 21 alternatief 160
Het traject Utrecht-Arnhem wordt verbeterd ten behoeve van het binnenlands treinverkeer. Tussen Utrecht en De Haar wordt het aantal sporen van twee naar vier uitgebreid. Daarnaast wordt het totale traject geschikt gemaakt voor snelheden tot 160 kilometer per uur. Deze maximumsnelheid is niet genoeg voor een succesvolle exploitatie van een hogesnelheidstrein.

3 HST-Oost 200
Dit alternatief maakt Rail 21 en de HST-Oost mogelijk met snelheden tot 200 kilometer per uur. Hiervoor moet het aantal sporen op het totale traject Utrecht-Arnhem worden verdubbeld.

4 HST-Oost 200-300
Ook dit alternatief maakt Rail 21 en de HST-Oost mogelijk. De maximumsnelheid voor de HST-Oost wordt opgevoerd voor zover de huidige spoorligging dit toelaat. Uitgangspunt in dit alternatief is dat er geen bochten worden aangepast, waardoor de maximumsnelheid beperkt zal blijven tot tussen de 200 en 300 kilometer per uur.

5 HST-Oost 300.
In dit alternatief wordt zowel Rail 21 mogelijk gemaakt als de maximum HST-Oost snelheid gehaald van 300 kilometer per uur. Daarvoor zal op een aantal plaatsen bochtverruiming of -afsnijding noodzakelijk zijn.

6 Meest milieuvriendelijke alternatief
Naast de vijf vervoersalternatieven wordt een zogenaamd meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) ontwikkeld. In het (MMA) wordt gezocht naar een oplossing van de problemen, waarbij het meeste rekening wordt gehouden met de bescherming en het behoud van het milieu.