



905-73
12

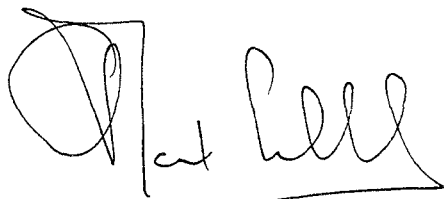
Richtlijnen voor de trajectnota/MER

A12 Ede - Duitse grens

Richtlijnen voor de trajectnota/MER

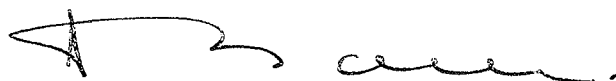
A12 Ede - Duitse grens

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



's Gravenhage, februari 1998

Vastgesteld door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, overeenkomstig artikel 7.15 Wet Milieubeheer



's Gravenhage, februari 1998

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	4
2. AANBEVELING VOOR EEN SYSTEMATIEK	6
2.1 Criteria voor selectie en rangschikking.....	6
2.2 Afleiden van criteria.....	7
3. BELEIDSKADER, PROBLEEM EN DOEL, BESLUITVORMING	9
3.1 Beleidskader.....	9
3.2 Probleemstelling en doelen.....	11
3.2.1 Probleemstelling	11
3.2.2 Doelen	13
3.3 Besluitvorming.....	14
4. STAND VAN DE TECHNIEK, BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN	15
4.1 Stand van de techniek.....	15
4.2 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-gevolgen.....	15
4.2.1 Algemeen	15
4.2.2 Landschap en cultuurhistorie	17
4.2.3 Bodem, water en grondstoffen	17
4.2.4 Ecologie	18
4.2.5 Geluid en trillingen	19
4.2.6 Lucht	20
4.2.7 Externe veiligheid	20
4.2.8 Woon- en leefmilieu en verkeersveiligheid	20
4.3 Landbouw, recreatie en economie.....	21
4.4 Kosten.....	22
5. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	23
5.1 Algemeen.....	23
5.2 Beschrijving van alternatieven.....	24
5.2.1 Basisalternatieven	24
5.2.2 Beschrijving van alternatieven en inpassingsvarianten	24
5.3 Nulalternatief/referentiekader.....	25
5.4 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	25
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	27
7. LEEMTEN IN INFORMATIE	28
8. EVALUATIEPROGRAMMA	29
9. VORM EN PRESENTATIE	30
10. SAMENVATTING VAN HET MER	31

BIJLAGEN

1. Inspraaknota (inspraakreacties en commentaar)

1. INLEIDING

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

Volgens pagina 7 ev. van de startnotitie **A12 Ede-Duitse grens** staan de twee volgende vragen centraal in het besluitvormingsproces:

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

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

Het doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De m.e.r. procedure is van start gegaan met de kennisgeving van de startnotitie A12 Ede-Duitse grens in de staatscourant nr. 178 van 17 september 1997. Bij brief van 12 september 1997 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen ten behoeve van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport.

Deze richtlijnen zijn voor een belangrijk deel gebaseerd op het advies van de Commissie m.e.r.. Tevens is rekening gehouden met de adviezen van de wettelijke adviseurs. Naar aanleiding van de bekendmaking van de startnotitie is een groot aantal inspraakreacties ontvangen. Bij het opstellen van de richtlijnen is rekening gehouden met deze reacties. Een overzicht van de inspraakreacties en daarop geformuleerde antwoorden is opgenomen in de inspraaknota, die als bijlage bij deze richtlijnen is gevoegd.

De startnotitie, inclusief de door de Bestuurlijke Begeleidingsgroep HSL-Oost /A12 opgestelde Verkenningsnotitie HSL-Oost/A12 van september 1996 en de Integrale Verkenning Infrastructuur Liemers, bevat al veel voor het MER relevante informatie. Bij het opstellen van de richtlijnen is deze informatie zoveel mogelijk betrokken.

De Tracéwetprocedure voor A12 Ede-Duitse grens staat niet op zich. Voor de verbetering van andere delen van de A12 is al eerder een Tracéwetprocedure gestart. Het betreft de tracédelen A12 Utrecht-Veenendaal en A12 Veenendaal-Ede. In de paragraaf over besluitvorming (par. 3.3) wordt hierop nader ingegaan.

Gelijktijdig met het uitbrengen van de startnotitie A12 Ede-Duitse grens is een startnotitie voor de HST-Oost/Rail 21, verbetering spoorlijn Arnhem-Duitse grens ter visie gelegd. Bij het opstellen van de richtlijnen voor het MER is rekening gehouden met de relatie tussen beide projecten.

De minister van Verkeer en Waterstaat streeft ernaar om over de HST-Oost/Rail 21 en de A12-projecten, met uitzondering van het tracédeel A12 Veenendaal-Ede/Wageningen,

gelijktijdige besluitvorming te laten plaats vinden.

In formele zin betreffen deze richtlijnen alleen het MER dat in het kader van de Tracéwet/Mer-procedure wordt uitgevoerd. Het MER wordt geïntegreerd in de Trajectnota. In deze zogenaamde Trajectnota/MER worden, naast milieuaspecten, alle relevante aspecten behandeld, die een rol - kunnen - spelen bij de verdere besluitvorming. In de Trajectnota/MER wordt ondermeer aandacht besteed aan economische, financiële, vervoerskundige, landbouwkundige en recreatieve aspecten.

Gedurende het planproces betreft de initiatiefnemer omwonenden en andere belanghebbenden bij het opstellen van de Trajectnota/MER. Dat kan bijvoorbeeld op tussentijdse selectie- of trechteringsmomenten, maar ook tussentijdse informatieuitwisseling tijdens de planuitwerking kan - in het kader van een op de omgeving gericht planproces - onderwerp van overleg vormen. Dit schept een extra mogelijkheid om inzicht te krijgen in de met de inpassing gemoeide belangen. Dit staat los van de betrokkenheid van decentrale besturen, die via diverse gremia vorm krijgt.

Leeswijzer

De richtlijnen zijn als volgt ingedeeld. In hoofdstuk 2 is een aanbeveling opgenomen voor een systematiek van selectie en rangschikking van alternatieven. In de de hoofdstukken 3 en 4 wordt ingegaan op de informatie die van belang is voor het afleiden van criteria voor de selectie en rangschikking van alternatieven:

- in par. 3.1 wordt ingegaan op het *beleidskader* voor het voornemen, voor zover van belang voor het afleiden van vervoer-, technische ontwerp-, leefmilieu- en ecologische criteria;
- in par. 3.2 wordt ingegaan op het *probleemstellingen doelen* van het voornemen, met daarbij aandacht voor achtereenvolgens verkeers- en vervoerdoelen en milieudoelen, voor zover van belang voor het aanvullen van criteria;
- in par. 4.1 wordt ingegaan op de *huidige stand van de technieken* de mogelijkheden en beperkingen die deze biedt, voor zover van belang voor het afleiden van technische ontwerpcriteria;
- par. 4.2 geeft aan welke informatie over *bestaande toestand autonome ontwikkeling* en *milieugevolgen* nodig is om aanvullende leefmilieu- en ecologische criteria te kunnen afleiden.
- In par. 4.3 wordt ingegaan op *landbouw, economie en recreatie*
- Tenslotte wordt in par. 4.4 ingegaan op de wijze waarop kosten zichtbaar dienen te worden gemaakt.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de ontwikkeling en vergelijking van alternatieven:

- *algemene aandachtspunten* bij de ontwikkeling en beoordeling van alternatieven worden gegeven in par. 5.1;
 - *specifieke opmerkingen* over de ontwikkeling en selectie van alternatieven worden gemaakt in par. 5.2;
 - par. 5.3 en 5.4 gaan in op het *nulalternatief* en het *meest milieuvriendelijk alternatief*
- In hoofdstukken 6, 7, 8, 9 en 10 wordt ingegaan op achtereenvolgens de methode van vergelijking van alternatieven, beschrijving van leemten in kennis, opstellen evaluatieprogramma, vorm en presentatie van het MER en het schrijven van de samenvatting.

2. AANBEVELING VOOR EEN SYSTEMATIEK

Het MER wordt opgesteld voor een complex besluitvormingsproces, waarin achtereenvolgens basisalternatieven, lokale alternatieven en varianten, mitigerende en compenserende maatregelen afgewogen moeten worden, in een gebied waarin zowel grote leefmilieu- als ecologische belangen spelen en een wegverbetering aan de orde is. Voor het opstellen en vormgeven van dit MER is een heldere systematiek van bijzonder belang. Enerzijds om de werklust bij het opstellen van het MER beheersbaar te houden, anderzijds om het MER inzichtelijk te houden voor zowel bestuurders als belanghebbende burgers. In dit hoofdstuk is een aanzet voor een dergelijke systematiek opgenomen

Deze systematiek is gelijk aan de aanbevolen werkwijze voor het tracédeel A12 Utrecht-Veenendaal. Alhoewel door het ontbreken van realistische mogelijkheden voor (lokale) omleidingen en tunnels en door de minder vergaande ontwerptechnische samenhang tussen spoor en weg de afwegingen die gemaakt moeten worden voor de A12 Ede-Duitse grens een ander karakter hebben dan voor het tracé Utrecht-Veenendaal, kan bij het onderhavige MER dezelfde systematiek toegepast worden. Dat de complexiteit in bepaalde opzichten van een andere orde is kan tot uitdrukking komen in de keuze voor minder, dan wel eenvoudiger, criteria voor de beoordeling van alternatieven bij dit tracédeel.

2.1 Criteria voor selectie en rangschikking

Vanwege de veelheid aan mogelijke lokale alternatieven is het op de eerste plaats belangrijk deze *in te perken* tot alleen de meest belovende alternatieven. Dit wordt in de startnotitie ook aangekondigd en een voorzet wordt gegeven door de presentatie van een aantal basisalternatieven. Maak deze *selectie* van nader uit te werken alternatieven (in de startnotitie 'trechteringsproces' genoemd) inzichtelijk door de criteria op grond waarvan deze eventueel afvallen duidelijk te beschrijven, te motiveren en in alle fasen van het m.e.r.-proces consistent te hanteren. Geef aan welke criteria gehanteerd zijn bij de selectie van de alternatieven. Als kostenaspecten onderdeel zijn van de selectiecriteria, maak deze dan afzonderlijk herkenbaar.

Perk het aantal te onderzoeken lokale alternatieven in, door aan de hand van de criteria per deeltraject een afweging van de meest belovende of meest onderscheidende alternatieven en varianten te maken. Combineer deze daarna tot een volledig alternatief voor het traject Ede-Duitse grens.

De na trechtering overblijvende alternatieven, inclusief een voorstel voor mitigerende en compenserende maatregelen, moeten *gerangschikt* worden, zodat het bevoegd gezag daar een keuze uit kan maken. Geef ook duidelijk aan welke criteria bij deze rangschikking worden gebruikt.

De criteria voor selectie en rangschikking zullen voor een groot deel dezelfde zijn, zij het dat deze verfijnd en aangescherpt kunnen worden naarmate de alternatieven tijdens het proces gedetailleerder worden uitgewerkt. Indien voor de rangschikking van alternatieven of de keuze van mitigerende/compenserende maatregelen ook nog niet eerder gebruikte criteria gehanteerd worden, geef dit dan duidelijk aan.

Bij het selecteren van alternatieven is voldoende aandacht nodig voor de mogelijkheden

die mitigatie biedt om alternatieven alsnog aan gestelde criteria te laten voldoen. Het zou niet terecht zijn om bijvoorbeeld een basisalternatief af te laten vallen in een vroeg stadium, indien in een later stadium zou kunnen blijken, dat met de nodige maatregelen dit alternatief toch aan de doelen zouden kunnen voldoen. Gelet op het doel van m.e.r. is hierbij vooral aandacht nodig voor het voorkomen van ten onrechte afvallen van alternatieven met aantoonbare milieuvoordelen.

Voorafgaand aan de startnotitie A 12 Ede-Duitse grens is onder regie van de BBG HSL-Oost/A12 een Verkenning HSL-Oost/A12 uitgevoerd. Daarnaast is in het gebied ten Oosten van Arnhem (de Liemers) de Integrale verkenning infrastructuur Liemers uitgevoerd. De uitkomsten van deze verkennende studies zijn het resultaat van intensief *informeel* overleg met overheden en belanghebbenden.

Met de publicatie van de Startnotitie is de *formele* Tracéwetprocedure van start gegaan. De resultaten van de verkenningen vormen mede de bouwstenen voor de inhoud van de Startnotitie. De keuzes uit het verkenningsproces - voorzover overgenomen in de Startnotitie - dienen in de Tracéstudie/m.e.r. nader te worden onderbouwd. Maak inzichtelijk hoe keuzes zijn gemaakt. Neem in beschouwing of andere - niet onderzochte aspecten - de resultaten van de verkenningen in een ander daglicht plaatsen. Zo ja, verricht in dat kader nader onderzoek, bespreek de eventueel noodzakelijke afwijkingen van de resultaten van voorgaande verkenningen met de regio en geef een toelichting in de Trajectnota.

Het MER dient ertoe om de besluitvorming in het kader van de Tracéwetprocedure te ondersteunen. Met het oog op het te nemen besluit dient bij de uitwerking van het MER een zodanig detailniveau te worden gehanteerd, dat het bevoegd gezag op grond daarvan een verantwoord en gemotiveerd besluit kan nemen en vervolgpcedures kan starten. Dat sluit aan op het vertrekpunt om de werklust bij het opstellen van het MER beheersbaar te houden en het MER inzichtelijk te houden voor zowel bestuurders als belanghebbende burgers.

2.2 Afleiden van criteria

Leid criteria voor zowel selectie als rangschikking allereerst af uit *vastgesteld beleid en regelgeving* ten aanzien van verkeer & vervoer en ruimtelijke ordening, leefmilieu en ecologie. Verwijs hierbij kort naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten van het Rijk en lagere bestuursorganen, waarin dit beleid is vastgelegd. Van belang hierbij is onder andere een beschrijving van de in, of in de omgeving van, het studiegebied gelegen gebieden, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen. Uit beleid en regelgeving vloeien respectievelijk vervoercriteria, technische ontwerpcriteria, leefmilieucriteria en ecologische criteria voort.

Vul deze criteria vervolgens aan met criteria die voortvloeien uit de gestelde *doelen* voor het voornemen:

- uit de verkeers- en vervoerdoelen kunnen enerzijds aanvullende *vervoercriteria* voortvloeien en anderzijds aanvullende *technische ontwerpcriteria*;
- uit de gestelde milieudoelen kunnen aanvullende *leefmilieu-* en *ecologische* criteria voortvloeien.

Om aanvullende *technische* ontwerpcriteria te kunnen afleiden is voldoende inzicht nodig in de mogelijkheden en beperkingen van de huidige en in de nabije toekomst te verwachten stand van de techniek. Beschrijf deze in het MER voor zover relevant voor de milieugevolgen van het voornemen.

Om aanvullende *leefmilieu-* en *ecologische* criteria uit de gestelde milieudoelen af te

kunnen leiden is voldoende kennis nodig over de bestaande milieukwaliteit van het gebied, de potenties die het gebied biedt, de te verwachten milieukwaliteit in de toekomst (autonome ontwikkeling) en de te verwachten gevolgen van alternatieven hierop.

3. BELEIDSKADER, PROBLEEM EN DOEL, 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 milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.*"

3.1 Beleidskader

Verkeers- en vervoerbeleid en ruimtelijke ordening

Het vastgestelde overheidsbeleid heeft een beperkte planhorizon; in slechts enkele gevallen wordt beleid voor de periode na 2010 geformuleerd. Omdat de effecten van het voornemen zich over een veel langere periode uitstrekken, is het belangrijk deze af te zetten tegen een bestaande visie op de ontwikkeling van het verkeer en vervoer op de langere termijn. Zo nodig dienen ook daaruit criteria te worden afgeleid.

Maak hierbij gebruik van strategische lange-termijnverkenningen op het gebied van verkeer en vervoer, milieu en ruimtelijke ordening, die momenteel door verschillende overheden zijn uitgebracht of binnenkort worden uitgebracht.

Ga ook in op de plaats en rol van de A12 bij het verplaatsen van mensen en goederen van west naar oost en vice versa. Hanteer bij de prognose van het toekomstige verkeer op de A12 als uitgangspunt dat SVV-2 beleid is gerealiseerd. Het geslaagde verkeer- en vervoerbeleid vormt daarmee een uitgangspunt voor de uit te voeren analyse van de bereikbaarheidsproblematiek van de A12. Maak inzichtelijk welke nationale, regionale en lokale mobiliteitsbeperkende en -geleidende maatregelen in de verkeersprognoses als gerealiseerd zijn aangenomen. Maak tevens inzichtelijk welk deel van de te verwachten mobiliteit via andere modaliteiten (vaarwegen, spoorwegen) wordt geleid.

Geef voor elk A12-alternatief globaal aan wat de belangrijkste verkeers- en milieueffecten op aan de A12 gerelateerde onderdelen van het onderliggend wegennet zijn. Hiermee worden de gevolgen van de basisalternatieven voor de belangrijkste onderdelen van het onderliggend wegennet op hoofdlijnen in kaart gebracht. In deze richtlijnen wordt met het onderliggende wegennet bedoeld op verbindingen als bijvoorbeeld de N224 (tussen Ede en Arnhem), de N225 (tussen Rhenen en Arnhem) en het met de A12 verbonden wegennet tussen Arnhem en Zevenaar.

Bekijk bij deze analyse de invloed of gevolgen van A12 maatregelen op het mobiliteitsbeperkend (flankerend) beleid.

Het is aan te bevelen voor ieder A12-alternatief, in overleg met de andere wegbeheerders, een verkenning uit te voeren naar mogelijk te nemen maatregelen op het onderliggende wegennet, waarmee inzicht ontstaat of en op welke wijze de daar ontstane effecten en knelpunten oplosbaar zijn. Deze (indicatieve) maatregelen vormen geen onderdeel van de alternatieven. Weergave ervan is echter van belang om de belangrijkste gevolgen van de alternatieven op het onderliggende wegennet te kunnen vaststellen, en deze te betrekken bij de selectie en beoordeling van alternatieven.

Ga ook in op welke wijze bij de te beschouwen alternatieven eventueel rekening kan worden gehouden met een mogelijke uitbreiding van de capaciteit van de A12 na 2010 – 2015, als dit te zijner tijd noodzakelijk zou blijken te zijn (toekomstwaarde). In dit kader

wordt in de startnotitie het niet onmogelijk maken van de eventuele aansluiting van de A15 op de A12 genoemd.

Besteed bij het in beeld brengen van het vigerende beleidskader voldoende aandacht aan het gemeentelijk, regionaal en provinciaal beleid zoals vastgelegd in Streekplannen, Waterhuishoudingsplannen, Bestemmingsplannen en plannen als het Regionaal Verkeer en Vervoerplan, het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan en daarmee samenhangende structuurschetsen en –plannen (bijvoorbeeld het in ontwikkeling zijnde Regionaal Structuurplan van het KAN).

Besteed bij het afleiden van criteria uit verkeers-, vervoer- en ruimtelijke ordeningsbeleid speciale aandacht aan:

- filekans op de A12;
- omvang van economisch niet-noodzakelijk verkeer;
- aantal autokilometers via het hoofdwegennet en via het onderliggend wegennet en de gemiddelde ritlengte;
- bijdrage aan de substitutiedoelstelling, dat wil zeggen verschuiving van de 'modal split' naar meer milieuvriendelijke vervoerwijzen; betrek hierbij ook de bijdrage van alternatieven aan een goede bereikbaarheid van trein- en busstations;
- effecten (verkeersbelasting en ontstaan van knelpunten) op het onderliggende wegennet;
- aantal verkeersongevallen op de diverse wegtypen.

Bij de onderbouwing van de selectie van de basisalternatieven zullen in ieder geval de filekans, de substitutiedoelstelling en de belangrijkste effecten op het onderliggend wegennet betrokken moeten worden. Overige aspecten zullen vooral bij de rangschikking een rol spelen.

Leefmilieu

Besteed bij het afleiden van criteria uit beleid ten aanzien van het leefmilieu aandacht aan:

- aantal geluid- en trillingsgehinderden;
- barrièrewerking (aantal dwarsrelaties over/onder de weg; speciaal voor fietsers en wandelaars);
- voortbestaan van buurtschappen;
- sloop van huizen;
- effect op recreatiegebieden, met name de Veluwe;
- lokale luchtverontreiniging in de leefomgeving;
- sociale veiligheid;
- effect op cultureel erfgoed, zoals monumenten en archeologische vindplaatsen en waardevolle geomorfologische elementen;
- externe veiligheid en wegverlichting.

Bij de onderbouwing van de selectie van de basisalternatieven zullen in ieder geval geluidhinder, voortbestaan van buurtschappen en effect op cultureel erfgoed en effect op barrièrewerking betrokken moeten worden. Overige aspecten zullen vooral bij de rangschikking een rol spelen.

Ecologie en duurzaamheid

Het MER zal de gebieden moeten beschrijven die in het beleid (Structuurschema Groene Ruimte, Streekplan Gelders milieuplan, Regionaal Structuurplan, bestemmingsplannen) op grond van milieuaspecten een speciale status hebben. Naast natuurgebieden gaat het daarbij om bodem-beschermingsgebieden, stiltegebieden, drinkwaterwingebieden, ecologische hoofdstructuur etc. Belangrijke aandachtspunt vormen:

- de gebieden die voor hun functioneren veelal afhankelijk zijn van een veel wijdere omgeving, bijvoorbeeld als gevolg van grondwaterstromingen. Besteed daarom bij het benoemen van criteria aandacht aan verdroging en vernatting;
- de gebieden waarvoor bij eventuele aantasting geldt dat op grond van het Structuurschema Groene Ruimte compensatie verplicht is.¹

In het bijzonder moet de aandacht uitgaan naar de Veluwe tussen Ede en de IJssel, het IJsseldal en de ecologische verbinding Montferland-Gelderse Poort.

Geef gebieden met een speciale beschermingsstatus aan op een 'kwetsbaarheidskaart' (zie § 4.2.1 van de richtlijnen).

Besteed bij het afleiden van criteria uit vastgesteld beleid met betrekking tot ecologie en duurzaamheid speciale aandacht aan:

- CO₂-emissies;
- energiegebruik door het wegverkeer per reizigerskilometer;
- effect op grondwaterstromingspatronen die de drager zijn van regionaal gebonden natuur- en landschap;
- effect op waardevolle landschapsstructuren en -elementen;
- effect op waardevolle geomorfologische patronen en elementen, zoals stuwwallen en dekzandruggen;
- effect op de ecologische hoofdstructuur en daarbuiten gelegen natuur en landschap, zowel bestaand als potentieel; areaalverlies van natuurgebieden;
- geluidhinder in natuur- en stiltegebieden;
- versnippering (of terugdringen hiervan) van natuur en landschap;
- gebruik van ruimte en grondstoffen;
- lokale luchtverontreiniging in ecosystemen;
- bodem-, oppervlakte- en grondwaterverontreiniging door 'run-off';
- bodemverstoring (bodemarchief, bijzondere bodems).

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

3.2 Probleemstelling en doelen

3.2.1 **Probleemstelling**

Beschrijf in de probleemstelling voor welke bestaande en/of toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten het voornemen een oplossing moet bieden. Maak hierbij onderscheid in knelpunten ten aanzien van personen en goederen, en knelpunten op internationaal, nationaal en regionaal niveau. In de beschrijving van de knelpunten moet de relatie met het onderliggend wegennet tot uiting komen. Neem daarbij in beschouwing de:

- knelpunten op de A12 die worden veroorzaakt doordat lokaal en regionaal verkeer (met name het economisch minder belangrijke en/of vermijdbare deel daarvan) gebruik maakt van de A12;
- knelpunten op het onderliggend wegennet die worden veroorzaakt door de basisalternatieven, voor de A 12 Ede-Duitse grens.

Onderbouw hierbij cijfermatig in hoeverre geconstateerde problemen worden

¹ Planologische Kernbeslissing (PKB) deel 4, blz. 64.

veroorzaakt door doorgaand verkeer (herkomst en bestemming buiten het studiegebied), herkomst/bestemmingsverkeer (herkomst buiten het studiegebied, bestemming daarbinnen, dan wel omgekeerd) of lokaal verkeer (herkomst en bestemming binnen het studiegebied). Geef de lengtes van de verplaatsingen en het aandeel doorgaand verkeer ten opzichte van verkeer met herkomst en/of bestemming in de regio. Geef een beeld van de verdeling over het etmaal en over het jaar, alsook de piekbelasting.

Maak een gevoeligheidsanalyse van de verkeerskundige onderbouwing van de probleemstelling om de bandbreedte van de probleemstelling te verduidelijken. Betrek hierbij twee scenario's voor de te verwachten resultaten van het SVV-beleid: behalve een scenario waarin de doelstellingen van het SVV gerealiseerd worden ('intensiteiten 135'-scenario) ook een scenario waarin de ontwikkelingen tegenvallen ('intensiteiten 150'-scenario).²

Het voornemen kan belangrijke effecten hebben op gebieden die volgens het Structuurschema Groene Ruimte als gevoelig zijn aangemerkt. Indien dit het geval is zal op grond van bepalingen in dit structuurschema aangetoond moeten worden dat het voornemen van 'zwaarwegend maatschappelijk belang' is. Indien de afweging van het maatschappelijk belang op een andere plaats dan in het MER plaatsvindt, verwijst hier dan naar in het MER.

Prognoses

Duidelijk moet zijn over welke periode de problemen worden verwacht en op welke aannamen deze prognoses zijn gestoeld.³

De omvang van de toekomstige verkeers- en vervoersstromen bepaalt in belangrijke mate de aard van de te treffen maatregelen. Besteed bij de analyse van het autoverkeer aandacht aan de in de toekomst te verwachten herkomsten en bestemmingen, de lengtes van de verplaatsingen - waarmee tevens een beeld ontstaat van het aandeel doorgaand verkeer ten opzichte van verkeer met herkomst/bestemming in de regio - en de motieven van zowel personen- als vrachtverkeer. Geef een beeld van de verdeling over het etmaal en over het jaar.

Hanteer bij de analyse van te verwachten stromen een voldoende ruim studiegebied. Dat wil zeggen, naast de corridor Ede-Duitse grens ook bijvoorbeeld de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling rondom Schiphol, vanwege de invloed hiervan op het doorgaande verkeer en de functie van de A12 als achterlandverbinding.

Expliciteer de relaties tussen autoverkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer bij de prognoses. Geef onder andere ook aan hoe prognoses beïnvloed worden bij verschillende alternatieven voor de verbetering van de spoorverbinding HST-Oost/Rail 21 in verband met substitutie van auto- naar treingebruik.

Maak inzichtelijk welke nationale, regionale en lokale mobiliteitsbeperkende en -geleidende maatregelen in de verkeersprognoses als gerealiseerd zijn aangenomen.

Beschrijf de modellen die worden gebruikt om prognoses te maken. Geef een overzicht van de gehanteerde invoer voor het basisjaar en voor de prognosejaren. Geef aan op welke wijze verbetering van de bereikbaarheid wordt gekwantificeerd en wat het effect

2 Dit scenario gaat uit van een te verwachten groei van het autoverkeer in 2010 van 150% ten opzichte van 1986 voor heel Nederland.

3 De beschrijving van de toekomstige situatie zal ten dele samenvallen met die van het nulalternatief of de referentiesituatie (voor zover het de ruimtelijke, verkeerskundige en dergelijke gegevens betreft) en de autonome milieuontwikkeling (voor zover het milieu/de leefbaarheid betreft). Het is niet nodig om de informatie twee maal op te nemen in het MER. Volstaan kan worden met een vermelding op één plaats in het MER, met een verwijzing op andere plaatsen waar deze informatie ook een functie vervult

hiervan is op specifieke doelgroepen.

Aangezien de meeste modellen prognoses leveren voor het jaar 2010 en de voorliggende plannen in dat jaar waarschijnlijk pas recent gereed zullen zijn gekomen, moet worden aangegeven welke ontwikkelingen worden verwacht die van invloed zijn op het gebruik in de periode van tien jaar volgend op de ingebruikname. Denk hierbij aan demografische, ruimtelijke, technische en economische factoren. Wanneer het niet mogelijk is hiervoor de verkeersmodellen aan te passen, pas dan gevoeligheidsanalyses op de modeluitkomsten toe. Vermeld daarbij ook welke aannamen zijn gedaan ten aanzien van elasticiteiten en relaties tussen variabelen. Gebruik waar nodig, in verband met de relatie van dit voornemen met andere projecten, ook scenario's om verschillende ontwikkelingen in beeld te brengen. Bijvoorbeeld, wat is de invloed van verschillende alternatieven voor de A12 trajecten Utrecht-Veenendaal en Veenendaal-Ede op het optreden van knelpunten op het traject Ede-Duitse grens?

3.2.2

Doelen

Leid uit de probleemstelling en de prognoses een concrete en duidelijke omschrijving van de bereikbaarheidsdoelen af. Geef daarbij aan wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk verkeers- en vervoerbeleid (SVV2). Geef ook aan welke samenhang er is tussen doelen en oplossingen voor de A12 en de effecten daarvan op het onderliggende wegennet. Omdat de A12 in belangrijke mate mede wordt gebruikt door het regionale verkeer, ligt het in de rede om in het MER inzicht te geven in de effecten van maatregelen op de A12 op het onderliggende wegennet, voor zover dat wegennet een relatie heeft met de A12.

Geef ook aan welke samenhang er is tussen de doelen bij dit voornemen en de doelen ten aanzien van de HST-Oost/Rail 21 (v.w.b. de afstemming tussen de weg en het spoor op andere aspecten zie paragraaf 4.2.1 onder "Algemene richtlijnen").

Beschrijf de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering⁴ en geef aan – met het oog op het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming – welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor het milieu.

Beschrijf welke leefbaarheidsdoelen er zijn. Conform het SVV2 zal het MER deze doelen gelijkwaardig aan de bereikbaarheidsdoelen moeten behandelen.

Besteed bij de formulering van milieudoelen speciaal aandacht aan het gegeven dat de huidige snelweg al tot gevolg heeft, dat van oorsprong samenhangende natuurgebieden worden doorsneden en versnipperd. Richt alternatieven daarom niet alleen op het voorkomen van een verslechtering van de huidige situatie, maar ook op mogelijkheden voor een verbetering van de huidige situatie. Bijvoorbeeld door in het verleden veroorzaakte doorsnijdingen en barrières op te heffen of te verminderen. Besteed ook aandacht aan de barrièrewerking in het op te stellen compensatieplan.

Plaats de geformuleerde doelen voor zover mogelijk tegen een bestaande visie op verkeer en vervoer op de langere termijn (zie § 3.1 van de richtlijnen).

Geef in het MER aan in hoeverre uit de doelen aanvullende criteria voor de ontwikkeling en beoordeling van alternatieven voortvloeien.

4 Bijvoorbeeld ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur.

3.3

Besluitvorming

Geef in het MER aan dat het is opgesteld voor het nemen van een besluit op grond van de Tracéwet door de Minister van Verkeer & Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Beschrijf tevens volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Geef tot slot de besluiten aan die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren. Geef voor alle besluiten aan welke mogelijkheden er bestaan voor inspraak, bezwaar en beroep.

Geef aan wat de samenhang is tussen de procedures voor de verbetering van de A12 tussen Utrecht en Veenendaal, tussen Veenendaal en Ede en tussen Ede en de Duitse grens. Geef ook aan hoe in de verschillende procedures rekening wordt gehouden met relevante (tussentijdse) uitkomsten van de andere procedures

Geef ook globaal de relatie met mogelijke ingrepen, waarover is besloten of waarover binnen afzienbare tijd wordt besloten, elders in het netwerk op het voornemen, zoals de:

- aanleg van de provinciale weg tussen Arnhem en Rijksweg 50 (aansluiting Heteren);
- ontwikkelingsvisie voor het Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN-gebied);
- (mogelijke) verbreding van de A50 tussen Ewijk en knooppunt Grijsoord;
- ontwikkeling van 'een stadsgewestelijk railsysteem in het knooppunt Arnhem-Nijmegen;
- mogelijke verbetering van de Pleyroute (N325);
- ontwikkeling van goederen-overslagcentra en transferia;
- mogelijke ontwikkeling van Randstadspoor (v.w.b. de mogelijke uitstralingseffecten in de regio Ede/Veenendaal).

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

4.1 Stand van de techniek

Beschrijf in het MER de huidige stand van de techniek voor zover hier technische ontwerp-criteria voor de alternatieven uit voortvloeien die afwijken van de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen (ROA) en relevant zijn voor de milieugevolgen van alternatieven. Ga hierbij bijvoorbeeld, waar het van toepassing is, in op de gevolgen voor alternatieven of milieueffecten van voorwaarden en eisen ten aanzien van:

- minimumstralen van bogen en lengte van rechtstanden van het horizontale en verticale alignement;
- maatregelen voor signalering, verlichting, beveiliging, parkeerplaatsen en dergelijke.

Geef ook aan in hoeverre bij het opstellen van alternatieven en het voorspellen van milieugevolgen wordt uitgegaan van nog niet bewezen technieken of technieken die pas in de toekomst ingezet kunnen worden. Geef de kans aan dat technieken op het moment van realisatie van het voornemen (nog) niet inzetbaar zijn. Beschrijf de alternatieve opties die dan gekozen kunnen worden en de consequenties voor de te verwachten milieugevolgen.

De technische ontwerpcriteria die voortvloeien uit de ROA zijn niet onderscheidend voor de effecten op het milieu. Wel kunnen ze gebruikt worden om het beleid naar doelgroepen te differentiëren, door bijvoorbeeld op de hoofdbaan een andere ontwerpsnelheid te hanteren dan op parallelbanen.

4.2 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieugevolgen

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

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

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

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

4.2.1 Algemeen

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling van het milieu

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Het gaat hierbij vooral om het aangeven van tendensen en mogelijke trendbreuken, en minder om kwantitatieve prognoses.

Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in

het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.⁵ Denk hierbij aan de ontwikkeling van Schiphol, de stedelijke ontwikkelingen bij Utrecht, Ede-Veenendaal en in het KAN-gebied, de aanleg van de A30 Barneveld - A12, eventuele uitbreiding van de A50 en de door de provincie Gelderland geëntameerde studie naar de doortrekking van de A73 en de verbetering van het spoor als gevolg van de HST-Oost/Rail 21.

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, houd dan bij het aangeven van de autonome milieugevolgen rekening met onzekerheden, bijvoorbeeld door aan de hand van verschillende scenario's milieu-ontwikkelingen weer te geven, of door te werken met gevoeligheidsanalyses.

Studiegebied

Geef het studiegebied (invloedsgebied) op kaart aan. Het studiegebied omvat het tracé van de A12 (inpassingsgebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden. Kies het studie-gebied voldoende ruim om ook de belangrijkste milieueffecten van veranderingen op het onderliggende wegennet te kunnen bepalen.

Per milieu-aspect (lucht, bodem, water, etc.) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Motiveer de begrenzing van de studiegebieden en geef deze op kaart aan. In de praktijk wordt in de gebruiksfase van de infrastructuur het studiegebied voor geluid en luchtkwaliteit gevormd door het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en samenstelling op het op de tracédelen aansluitende wegennetwerk. Een significante verandering kan gesteld worden op een toename van tenminste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

Geef op kaart een overzicht van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten zoals grondwater- en bodembeschermingsgebieden, ecologische hoofdstructuur (EHS) en buiten de EHS gelegen natuurgebieden, waardevolle landschappen, woongebieden, stiltegebieden enz.

Referentiejaar

Hanteer als referentiejaar voor de autonome milieu-ontwikkeling en de milieueffecten voor zover mogelijk een jaar, dat tenminste tien jaar na de ingebruikname van de infrastructuur ligt (zie ook de opmerkingen hierover onder 'prognose', § 3.2.1. van deze richtlijnen).

Ga daarnaast met behulp van een robuustheidscontrole na in welke mate een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria na het referentiejaar, of als de vooronderstellingen tegen- of meevallen.

Algemene richtlijnen

Neem bij de beschrijving van de milieugevolgen de volgende algemene richtlijnen in acht:

- beschrijf per milieugevolg of het omkeerbaar is, bijvoorbeeld effecten van tijdelijke ingrepen in de waterhuishouding;
- besteed naast negatieve effecten ook aandacht aan positieve effecten, bijvoorbeeld het ontstaan van nieuwe natuurpotenties, vermindering van verdroging of de afname van huidige geluid- en trillingshinder;
- ga expliciet in op eventuele cumulatie van effecten als gevolg van weg- en spoorverbreding voor de leefbaarheid en het functioneren van ecologische systemen; daarbij gaat het bijvoorbeeld om cumulatie van geluid, barrièrewerking, externe

⁵ Dit komt overeen met: de milieugevolgen van het nulalternatief/de referentiesituatie.

veiligheid en biotoopverlies;

- geef een indicatie van mogelijke effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden;
- ga ook in op de gevolgen tijdens de aanlegfase; hierbij gaat het vooral om geluid- en trillingshinder, kwalitatieve en kwantitatieve beïnvloeding van het (geo)hydrologisch regime en verkeersveiligheid;
- besteed aandacht aan de samenhang tussen milieugevolgen, zoals beïnvloeding van het grond- en oppervlaktewatersysteem en natuur(potenties);
- bekijk de aspecten landschap, bodem, water en natuur in onderlinge samenhang;
- gebruik bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten in ieder geval het slechtste denkbare scenario ('worst case');
- geef een indicatie van de gevolgen voor ecologie, geluid/trillingen, externe veiligheid, woon- en leefmilieu, barrièrewerking en verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet indien een deel van het verkeer zou worden geweerd van de A12.

Beschrijf, overeenkomstig de bepalingen in het Structuurschema Groene Ruimte, of de bechouwde alternatieven, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, *wezenlijke waarden* in gebieden aantasten.

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten per milieu-aspect.

4.2.2 **Landschap en cultuurhistorie**

Geef in het MER inzicht in de landschappelijke structuren en patronen en de cultuurhistorisch (waaronder archeologisch) belangrijke elementen. Besteed in ieder geval aandacht aan:

- effect van grote landschappelijke eenheden met nationale of regionale betekenis door doorsnijding of uitstralingseffecten, waaronder 'horizonvervuiling';
- aantasting van cultuurhistorische (gebouwde) elementen of (verkavelings)patronen;
- aantasting van gebieden die een belangrijke functie hebben in relatie tot veilig te stellen bodemarchief;
- aantasting van cultuurhistorisch waardevolle objecten.

Van belang bij visuele aantasting is de ligging van de snelweg en bijbehorende kunstwerken zoals viaducten en fly-overs.

Alvorens in het MER te kunnen beoordelen wat de effecten van verschillende tracé- en inrichtingsvarianten zijn (zoals ecoducten), is het noodzakelijk de feitelijke aanwezigheid van archeologisch belangrijke vindplaatsen te inventariseren.

4.2.3 **Bodem, water en grondstoffen**

Besteed aandacht aan de bestaande hydrologische en bodemkundige situatie, de autonome ontwikkeling ervan en de mogelijk toekomstige beïnvloeding per alternatief. Het gaat daarbij in ieder geval om:

- invloed op bodem- of grondwaterbeschermingsgebieden en waterwingebieden, ook van aanlegwerkzaamheden;
- invloed op de grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- verandering van de bodem- en grondwaterkwaliteit, bijvoorbeeld bij doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde lokaties;

- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- bestaand en toekomstig reliëf;
- aantasting van de bodemopbouw, van zeldzame geologische lagen of bodemtypen en van aardkundige structuren;
- gevoeligheid voor, en verandering in, grondmechanische eigenschappen (zetting, klink, oxydatie), ook in de diepere bodemlagen.

Besteed ook aandacht aan het risico dat door *tijdelijke* wijzigingen in de waterhuishouding (peilverlagingen, bemalingen) schadelijke, onomkeerbare effecten ontstaan.

Een aandachtspunt hierbij is de geomorfologisch en hydrologisch vrij complexe situatie van de Veluwe en de Liemers. Het tracé van de A12 loopt over grote lengte over het stuwwalsysteem van de Veluwe en over de zuidelijke overgang van het oostelijke dekzandgebied van de Liemers naar de Rijn. Het tracé doorsnijdt precies een overgang (of gradiënt) van watertypen van verschillende rijpingsgraad. Bij de Veluwe is sprake van een zeer complexe geohydrologische situatie met opvallende lokale en seizoengebonden verschillen door de vele droogdalen in deze gradiënt, die door de A12 wordt doorsneden. Juist in dit soort gradiënten komen bijzondere planten- en diersoorten voor. Voer om deze reden een ecohydrologische systeemanalyse uit, gebaseerd op zowel abiotische als biotische gegevens.⁶

4.2.4 Ecologie

Ga in ieder geval in op de huidige situatie en gevolgen voor belangrijke aanwezige fauna en flora – met name de flora die van diepe grondwaterkwaliteit afhankelijk is – en effecten op gebieden met een potentie voor natuurontwikkeling. Laat hierbij, naast de ecologische hoofdstructuur, ook hierbuiten gelegen (potentiële) natuur aan de orde komen.

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

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

Aandachtspunten zijn verder:

- let bij mogelijke beïnvloeding van natuur vooral op vochtige (door grondwater gevoede) en minder voedselrijke situaties;
- geef aan of extra maatregelen op het gebied van natuurontwikkeling, opheffen van bestaande ecologische barrières door de infrastructuur en/of beheer kunnen bijdragen aan het ecologisch functioneren van het omliggende gebied;
- speciaal bij biologische effecten kan sprake zijn van veranderingen, die zich pas op lange termijn manifesteren;
- geef aan waar populaties aanwezig zijn die meer kansen krijgen door de aanleg van ecoducten.

⁶ Hierbij kan gebruik worden gemaakt van inventarisatiegegevens van de provincie.

4.2.5

Geluid en trillingen

Besteed in ieder geval aandacht aan:

De belangrijkste geluids- en trillingsaspecten waar aandacht aan moet worden besteed bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en milieueffecten van alternatieven en varianten zijn:

- de geluidbelasting door middel van contouren en hectaren geluidbelast oppervlak vanaf 50 dB(A), gepresenteerd in stappen van 5 dB(A) (in stiltegebieden vanaf 40 dB(A));
- een vergelijking van deze geluidbelasting met het referentieniveau voor het omgevingsgeluid (waarbij ook rekening wordt gehouden met de geluidbelasting van andere relevante bronnen);
- een globale beschrijving van andere geluidbronnen die in de directe omgeving aanwezig zijn;
- het aantal geluidbelaste woningen vanaf 50 dB(A), gepresenteerd in stappen van 5 dB(A);
- het aantal (ernstig) gehinderden volgens de dosis-effectrelaties van het ministerie van VROM vanaf 50 dB(A) in absolute aantallen;
- dubbellaags ZOAB;
- de gesaneerde situatie 1986 en een eventuele toename van de geluidbelasting ten opzichte van deze gesaneerde situatie;
- knelpunten met betrekking tot overige bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (woonwagendplaatsen, ziekenhuizen, scholen, verzorgingscentra, natuur- en recreatiegebieden etc.) gerelateerd aan de geldende voorkeursgrenswaarde;
- trillinghinder (een indicatie van de hinder en de schaderisico's voor woningen en overige trillinggevoelige bebouwing binnen een afstand van 50 meter van de weg);
- de aanleggeffecten van geluid en trillingen;
- de mogelijkheden om het directe inpassingsgebied het geluidbelast oppervlak en het aantal geluidgehinderden bij de uitvoering van de voorgenomen maatregel aan de infrastructuur substantieel te verminderen.

Voorzover zinvol moeten tevens cumulatieve geluideffecten in de beoordeling worden betrokken. Een ontwerp AmvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode, waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaier Wet geluidhinder. Bij de berekeningen moet zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijke te verwachten verkeerssamenstelling en de verdeling van de voertuigbewegingen over het etmaal en de week. Als de verkeersintensiteit of -samenstelling duidelijk verschilt voor verschillende uren van de dag, dagen van de week, respectievelijk perioden van het jaar, dan moeten die verschillen en de invloed daarvan op de geluidsbelasting worden vermeld.

Bij de bepaling van het aantal (ernstig) gehinderden en het akoestisch ruimtebeslag, eventueel met afschermende voorzieningen, mag geen rekening worden gehouden met de aftrek ingevolge artikel 103 Wet geluidhinder.

4.2.6

Lucht

Besteed in ieder geval aandacht aan:

- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau, vermisting en verzuring aan de hand van NO_x als indicator; het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de wegen;
- huidige en te verwachten emissies van CO₂ als indicator voor de invloed op het broeikaseffect;
- aanwezigheid van stank en kans op smogvorming (fotochemische luchtverontreiniging, vorming ozon en aldehyden);
- de mogelijke overschrijding van de grenswaarden voor diverse probleemstoffen (Benzeen, NO₂ en B(a)P), gerelateerd aan woningen en verblijfsgebieden.

Geef bij de voorspellingen aan hoe rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.

4.2.7

Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid omvat de (verandering in) risico's voor de omgeving bij transport over de weg van gevaarlijke stoffen. Berekening en toetsing moet plaatsvinden volgens de nota 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'.

Besteed in ieder geval aandacht aan:

- de risico's die optreden bij het nulalternatief, getoetst aan genoemde nota;
- veranderingen in de ligging van individuele risico-contouren voor de niveau's 10⁻⁵·10⁻⁶ en 10⁻⁸ per jaar;
- toetsing aan de grenswaarde voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten;
- verandering in het groepsrisico ter hoogte van gevoelige bestemmingen en de toetsing aan oriënterende waarden;
- de bijdrage aan het totale risico van afzonderlijke groepen gevaarlijke stoffen voor het individuele risico en voor die locaties waarvoor het groepsrisico wordt bepaald;
- een indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater of het grondwater;
- risico's door de aanwezigheid van brandstofleidingen, electriciteitsleidingen, schoonwater-leidingen en dergelijke.

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

Voor de gevoelige bestemmingen waar een belangrijke cumulatie van risico's wordt verwacht als gevolg van het voornemen en van de nabijheid van industriële activiteiten en andere transportactiviteiten, moet deze cumulatie worden beschreven, met name voor zover dat voor de vergelijking van de tracéalternatieven relevant is.

4.2.8

Woon- en leefmilieu en verkeersveiligheid

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners, van ongelijksoortige milieu-aspecten zoals geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid, barrièrewerking, landschapsbeeld en visuele hinder en sloop van huizen. Het gaat daarbij

overigens niet alleen om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving.

Besteed in ieder geval aandacht aan:

- barrièrewerking van de A12 op functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden, bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen, winkels of recreatiegebieden; geef hierbij speciale aandacht aan de beleving door wandelaars en fietsers;
- bestaande en toekomstige algehele hinderbeleving, zoals geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera;
- aantallen verkeersslachtoffers;
- de invloed van lawaai en luchtverontreiniging op de gezondheid (ook van bijzondere bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- gedwongen vertrek door sloop van woningen.

Voer bij het in beeld brengen van effecten op het leefmilieu in ieder geval ook een belevingsonderzoek uit, waarbij omwonenden worden betrokken.

4.3

Landbouw, recreatie en economie

Landbouw

Besteed in de Trajectnota/MER, voorzover onderscheidend voor de vervoersalternatieven, aandacht aan de volgende aspecten:

- verlies aan oppervlakte landbouwgrond;
- verdwijnen van eventuele gebouwen of bijgebouwen;
- doorsnijden van bedrijven, bereikbaarheid van kavels;
- substantiële bedrijfseconomische gevolgen als gevolg van de ingreep.

Ga na of er mogelijkheden zijn om aan te sluiten bij de ontwikkelingen in de herinrichting Duiven-Westervoort. Bekijk of er mogelijkheden zijn voor mitigerende maatregelen.

Recreatie

Besteed in de Trajectnota/MER, voorzover onderscheiden voor de vervoersalternatieven, aandacht aan de volgende aspecten:

- doorsnijding van de recreatieve wandel-, fiets-, ruiters- en kanoroutes;
- aantasting van de recreatieve functie van een gebied;
- substantiële bedrijfseconomische gevolgen als gevolg van de ingreep.

Ga na of er mogelijkheden zijn voor mitigerende maatregelen, bijv. het handhaven en eventueel verbeteren van de recreatieve routes.

Economie

Breng de economische effecten van de vervoersalternatieven in beeld. Besteed daarbij aandacht aan de volgende aspecten:

- de effecten op de regionale economie: breng de potenties en de negatieve effecten van de hoofdalternatieven in beeld;
- de eventuele nationale effecten op de economie; met daarbij aandacht voor de relatie randstad-Duitsland;
- kosten en baten van de hoofdalternatieven.

4.4

Kosten

Met betrekking tot de kosten van elk alternatief is het volgende van belang:

- de kostenraming dienen conform de PRI (Project Ramingen Infrastructuur) opgezet te worden;
- houd in de kostenraming de volgende opbouw aan:
 - kosten van de wegconstructie als zodanig;
 - kosten van maatregelen om aan de wettelijke normen te voldoen (geluidsschermen, gevelisolatie etc.);
 - kosten voor mitigatie (ecoducten, dassentunnels);
 - kosten voor compensatie;
 - etc..

Geef de trefzekerheidsmarge aan, alsmede risicopunten.

5. 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 nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt.*"

Artikel 7.10, lid 4 van de Wm:

"*Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren.*"

5.1 Algemeen

Beschrijf de voorgenomen activiteit en de alternatieven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Werk de te vergelijken alternatieven tot op hetzelfde detailniveau uit om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

Maak een onderscheid tussen activiteiten die plaatsvinden in de aanlegfase en de gebruiksfase (inclusief beheer). Ga met betrekking tot de aanleg in ieder geval beknopt in op de verschillen tussen alternatieven wat betreft:

- ontgravingen, ophogingen en bemalingen;
- heiuwerken en andere bouwactiviteiten met betrekking tot kunstwerken (viaducten en dergelijke);
- hinder ten gevolge van werkverkeer (geluid, verkeersveiligheid), incl. aan- en afvoer en overslag van bouwmaterialen, brandstof en dergelijke;
- fasering en tijdsduur van de aanleg.

Geef bij alle alternatieven aan op welke wijze gestreefd wordt naar een duurzame ('toekomstvaste') situatie. Op welke wijze wordt voorzien in flexibiliteit met betrekking tot capaciteitsvergroting en functieverandering?

Geef ook aan hoe gestreefd wordt naar duurzaamheid bij de keuze van toe te passen materialen bij de diverse alternatieven, met het oog op mogelijke verspreiding van schadelijke stoffen en mogelijkheden voor hergebruik.

Ontwikkeling en selectie van alternatieven

Gelet op het voorgaande verkenningsproces mag worden verwacht dat de nadere uitwerking in het MER zich hoofdzakelijk zal richten op de in de startnotitie opgenomen basialternatieven. Echter het proces van globale toetsing zou kunnen leiden tot één of meerdere nieuwe alternatieven die in het MER nader onderzocht zullen worden.

Hanteer bij het beoordelen en 'trechteren' van alternatieven de in de startnotitie aangegeven werkwijze. Volgens pagina 61 van de startnotitie zullen de basialternatieven

in een eerste stap beoordeeld worden op hun oplossend vermogen en globaal getoetst aan de hand van verkeers-, milieu- en andere criteria. De hoofdalternatieven die onvoldoende aan de doelen beantwoorden zullen afvallen.

Geef in het MER een beoordeling van alle alternatieven die tot nu toe in de besluitvorming een rol hebben gespeeld, dat wil zeggen inclusief de in de verkenningsnotitie en in de IVIL-studie genoemde alternatieven. Voer deze globale beoordeling uit aan de hand van de criteria die voortvloeien uit vastgesteld beleid, regelgeving en de gestelde doelen (zie hoofdstuk 2 en 3 van de richtlijnen).

De overblijvende alternatieven, waarin per wegvak rijstrookconfiguraties zijn aangegeven, worden nader uitgewerkt in *inpassingsvarianten*. Daarbij gaat het om de, de situering van extra stroken (noord- of zuidzijde), het ruimtebeslag, plaats en vormgeving van een aansluiting, mitigerende en compenserende maatregelen, en mogelijkheden voor duurzaam bouwen.

Voorkom dat uitgewerkte alternatieven voor de A12 onverenigbaar zijn met de alternatieven, inclusief het mma, voor de HST-Oost/Rail 21 en voor de Noordoostelijke verbinding van de Betuwelijn.

Gebruik bij het beoordelen van alternatieven op grond van leefmilieu- en ecologische criteria een zogenaamde *'kwetsbaarheidskaart'*, waarop de belemmeringen die leefmilieu en ecosysteem in het studiegebied aan het voornemen opleggen zijn aangegeven.

5.2 Beschrijving van alternatieven

5.2.1 Basisalternatieven

De in het MER nader te beschouwen basisalternatieven zijn de volgende (zie ook pagina 54 ev. van de Startnotitie):

- alternatieven zonder verbreding (nulalternatief en nulplusalternatief);
- verbredingsalternatieven generiek (VBGEN-min en VBGEN-max);
- verbredingsalternatieven met hoofd en parallelbaan (VBHP-min en VBHP max);
- meest milieuvriendelijke alternatief.

5.2.2 Beschrijving van alternatieven en inpassingsvarianten

Beschrijf de alternatieven (dat wil zeggen basisalternatieven uitgewerkt per wegvak) inclusief de inpassingsvarianten zover nodig om de gevolgen voor het milieu te kunnen bepalen. De technische gegevens moeten voldoende gedetailleerd zijn om de in het vervolg van deze richtlijnen gevraagde gegevens te verschaffen voor bijvoorbeeld geluid- en risicoberekeningen. Werk de geselecteerde alternatieven tot op hetzelfde detailniveau uit om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken. Wat betreft het schaalniveau is een detaillering van 1:10.000 goed werkbaar voor de afweging van alternatieven; bij inpassingsvarianten voor lokale knelpunten zal inzoomen mogelijk noodzakelijk zijn.

Inrichting, mitigatie en compensatie

Beschouw na afweging van alternatieven en varianten (dat wil zeggen symmetrische of asymmetrische verbreding), waar nodig inrichtingsmaatregelen, milieuschade voorkomende maatregelen, mitigerende maatregelen, en eventueel compenserende maatregelen. Geef bij elk alternatief aan welke preventieve, mitigerende en

compenserende maatregelen worden getroffen. Geef hierbij aan welke maatregelen als onderdeel van het alternatief of variant beschouwd worden en welke maatregelen als eventueel te treffen 'extra' maatregelen beschouwd moeten worden.

Als *milieuschade voorkomend* maatregel kan ondermeer gedacht worden aan het voorkomen van vergravingen in gebieden met belangrijke haakse kwelstromen.

Overweeg als *mitigerende* maatregelen in ieder geval:

- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de *bebouwde* omgeving, zoals hogere geluidschermen/-wallen en stillere wegbekleding;
- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de *landelijke* omgeving, zoals faunapassages/ecoducten, geluidwerende maatregelen, maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties.

In de huidige situatie ontbreekt wegverlichting over belangrijke delen van het tracé. Toon aan of wegverlichting op deze tracédelen uit een oogpunt van verkeersveiligheid inderdaad noodzakelijk is en, zo ja, op welke wijze eventuele effecten gemitigeerd kunnen worden.

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

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

5.3 Nulalternatief/referentiekader

Er is geen reëel nulalternatief (in tegenstelling tot het nulplusalternatief dat wel reëel kan zijn), omdat dit alternatief niet voldoet aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen van het voornemen. Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige milieusituatie, incl. autonome ontwikkeling. Maak milieugevolgen van alternatieven concreet door vergelijking met deze referentie.

Ga bij de beschrijving van de referentie uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten (zie bijvoorbeeld § 5.1 van de richtlijnen).

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, gebruik hiervoor dan eventueel verschillende scenario's.

5.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen, zoals geformuleerd in het MER, alsmede binnen de competentie van initiatiefnemer liggen;
- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu;

- zo worden omschreven dat afzonderlijke maatregelen toepasbaar zijn bij andere alternatieven en varianten ('gereedschapskist').

Het mma wordt ontwikkeld door het huidige tracé van de A12 in samenhang met het onderliggende wegennet per deeltraject te optimaliseren voor hetzij natuur hetzij leefmilieu. Bepaal daarom eerst welke verdeling van verkeer over de A12 en het onderliggende wegennet op deze aspecten het best scoort. Optimaliseer vervolgens dit mma door uitgaande van de bijbehorende rijstrokenconfiguratie en de beschrijving van effecten op het onderliggende wegennet te bepalen welke aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn.

Gelet op de vereisten van de wet en vanwege de onbekendheid met de uitkomst van de besluitvorming over de HST-Oost/Rail 21, zal het mma voor de A12 in principe op basis de verbetering van de spoorlijn uitgewerkt moeten worden. Stem op gezette tijden gedurende de ontwikkeling van het mma – en zeker na afronding hiervan – dit mma af met de ontwikkeling van alternatieven voor de spoorlijn.

Bezie in hoeverre het mma voor de A12 Ede - Duitse grens aansluit of realiseerbaar is ten opzichte van de bestaande aansluitende trajecten, of alternatieven/keuzen voor deze trajecten als besluitvorming hierover nog gaande is.

6.

VERGELIJKING VAN 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.*"

Vergelijk de milieueffecten van de alternatieven onderling aan de hand van de volledige set van criteria zoals deze genoemd worden in hoofdstuk 2 van de richtlijnen. Indien wordt gewerkt op basis van de scenariobenadering (§ 4.2), laat dan de scenario's duidelijk herkenbaar in de vergelijking naar voren komen. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voor-genomen activiteit en de alternatieven verschillen, en om een beoordeling van de alternatieven tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie (inclusief autonome ontwikkeling) mogelijk te maken. Maak voorts duidelijk hoe de alternatieven zich verhouden tot het beleidskader en de criteria die voortkomen uit de gestelde doelen.

Aanbevolen wordt om inzicht te bieden in de criteria die een rol spelen in de vergelijking en toetsing van de alternatieven. Indien de vergelijking wordt gepresenteerd door middel van een vergelijkingstabel, verdient het in verband met de navolgbaarheid aanbeveling de scores op de afzonderlijke criteria ook in een afzonderlijke scorekaart te presenteren. Kaartmateriaal, foto's en schetsen met een duidelijke toelichting kunnen de vergelijking van tracé's voor wat betreft de ruimtelijk relevante ingrepen in het milieu verhelderen.

Vergelijk varianten vooraf apart, om te voorkomen dat alle varianten in alle combinaties in de eindvergelijking moeten worden meegenomen.

Laat, gezien de onzekerheden ondermeer met betrekking tot de prognoses maar ook met betrekking tot de gewichten die aan bepaalde milieueffecten dienen te worden toegekend, een gevoeligheidsanalyse deel uit maken van de vergelijking van de alternatieven.

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

7.

LEEMTEN IN INFORMATIE

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

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

Geef aan over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Spits deze inventarisatie toe op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschrijf:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

8.

EVALUATIEPROGRAMMA

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."

De Ministers van Verkeer & Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer geven bij het besluit aan op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidsbelastingen, afgezet tegen de daadwerkelijke samenstelling en intensiteit van het wegverkeer.

9.

VORM EN PRESENTATIE

Geef bijzondere aandacht aan de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de onderlinge vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt aanbevolen om:

- het gevolgde trechteringsproces in een schema weer te geven;
- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische benamingen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen;
- foto's, fotomontages en schetsen te hanteren, zeker bij de verschillende lokale inrichtingsvarianten. Deze kunnen in één oogopslag meer verduidelijken dan lange beschrijvingen.

10.

SAMENVATTING VAN HET MER

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

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

Geef bijzondere aandacht aan de samenvatting, omdat het vooral dit deel van het MER is dat wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Maak het als zelfstandig document leesbaar. De samenvatting moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER, waarbij de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij aanleg en gebruik van voornemen en alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma;
- de wijze waarop de besluitvorming over A12 en HST-Oost/Rail 21 op elkaar afgestemd worden;
- belangrijke leemten in kennis.

Inspraaknota A12 Ede - Duitse grens

februari 1998

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Wat kunt u in deze nota verwachten	4
1.2	Hoe vindt u antwoord op uw vraag	5
1.3	Verloop van de procedure	5
1.4	Analyse van de inspraakreacties	7
1.5	Indeling van de reactie in rubrieken	7
1.6	Relatie met de HST-Oost	8
1.7	Hoe verder	9
2	Doel, beleid en uitgangspunten	10
2.1	Inleiding	10
2.2	Probleemverkenning en doel	11
2.3	Beleidskaders	12
2.4	Nut en noodzaak en substitutie	14
2.5	Relatie met overige projecten	16
2.6	Aanpak van de studie/relatie met de verkenning	19
2.7	Overige uitgangspunten en andere oplossingen	21
3	Hoofdalternatieven	26
3.1	Inleiding	26
3.2	Nulalternatief en nulplusalternatief	26
3.3	Verbreidingsalternatieven	27
3.4	MMA	29
4	Lokale alternatieven en varianten	30
4.1	Inleiding	30
4.2	Ontwikkeling van lokale alternatieven en varianten	31
4.3	Lokale alternatieven Ede-knooppunt Waterberg	33
4.4	Lokale alternatieven knooppunt Waterberg-knooppunt Velperbroek	35
4.5	Lokale alternatieven knooppunt Velperbroek-Duitse grens	36
5	Effecten	38
5.1	Inleiding	38
5.2	Verkeer en vervoer	39
5.3	Economie	41
5.4	Ruimtelijke ordening, wonen en werken	42
5.5	Geluid en trillingen	42
5.6	Sociale aspecten	44
5.7	Bodem en water	44
5.8	Luchtverontreiniging en overige emissies	45
5.9	Veiligheid	45
5.10	Natuur en landschap	46
5.11	Recreatie	48
5.12	Landbouw	48
5.13	Kosten	49
5.14	Duurzaam bouwen/grondstoffengebruik	49

6	Schade	50
6.1	Inleiding	50
6.2	Schade	50
7	Procedure en communicatie	52
7.1	Inleiding	52
7.2	Procedure en communicatie	52
8	Reacties op verstrekte informatie	54
8.1	Inleiding	54
8.2	Reacties op verstrekte informatie	54

1 Inleiding

Voor u ligt de inspraaknota A12-Ede-Duitse grens. Deze nota is een bijlage bij de richtlijnen voor de trajectstudie/m.e.r. A12 Ede-Duitse grens en is opgesteld door het Bevoegd Gezag. Het Bevoegd Gezag bestaat uit de ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

In bijlage 1 bij de inspraaknota vindt u een overzicht van instanties en personen die een inspraakreactie hebben gestuurd naar het Inspraakpunt HST-Oost/A12. In deze nota is aangegeven hoe met de reacties op de startnotitie is omgegaan. Het bevat een overzicht van de reacties en de daarbij behorende antwoorden. De inspraakreacties zijn vervolgens mede gebruikt voor het opstellen van de richtlijnen.

1.1 Wat kunt u in deze nota verwachten

In deze nota wordt dieper ingegaan op de inspraakreacties. Vanwege het grote aantal is er niet voor gekozen om elke reactie afzonderlijk te beantwoorden. In veel brieven zijn namelijk dezelfde vragen of nagenoeg dezelfde vragen gesteld. Deze zijn samengevoegd tot “algemene vragen” om te voorkomen dat dezelfde vraag vele keren wordt beantwoord. Het samenvoegen kan leiden tot een verlies van nuance. Door een onderverdeling in “subvragen” te maken is geprobeerd om deze nuancering zoveel mogelijk te behouden.

De vragen zijn geordend in hoofdstukken. Elk hoofdstuk behandelt soortgelijke “algemene vragen”.

Bij het beantwoorden van de vragen is de opbouw van de alternatieven als bekend verondersteld. In de startnotitie en de folder staat beschreven wat wordt verstaan onder het nulalternatief, het nulplusalternatief, VBGEN-min, VBGEN-max, VBHP-min, VBHP-max en het MMA. Een samenvatting hiervan is in deze nota opgenomen in bijlage 2.

De inspraaknota gaat niet uitvoerig in op een aantal inspraakreacties. Daar zijn de volgende vier hoofdredenen voor te noemen:

1. In veel reacties worden voorkeuren of bezwaren uitgesproken die bepaalde oplossingen betreffen die in de startnotitie zijn genoemd. Op dit moment is de keuze van een mogelijke oplossingsrichting nog niet aan de orde. Pas wanneer de resultaten van de trajectstudie/m.e.r. bekend zijn, kunnen voorkeuren worden aangegeven. De argumenten die zijn genoemd om de voorkeur dan wel het bezwaar te onderbouwen worden wel meegenomen bij het opstellen van het beoordelingskader om daarmee de verschillende alternatieven goed te kunnen beoordelen.

2. In andere reacties wordt gevraagd om resultaten van studies, zoals bijvoorbeeld geluidsonderzoek. Deze studies moeten nog plaatsvinden en de gegevens zijn dus nog niet bekend. In die gevallen wordt kort verwezen naar het feit dat deze resultaten in de loop van de studie bekend worden.
3. Verder zijn er reacties waarin het belang wordt onderstreept van zaken die al in de startnotitie zijn genoemd. Deze reacties zijn een belangrijk signaal dat er naar de juiste effecten wordt gekeken. In de inspraaknota is echter volstaan met een verwijzing dat deze effecten worden onderzocht.
4. Sommige brieven bevatten vragen waarin gedetailleerd wordt gevraagd naar bepaalde gegevens en resultaten. In de startnotitie zijn de diverse alternatieven en varianten aangeduid op een bepaald globaliteitsniveau. In de loop van de trajectstudie/m.e.r. worden de alternatieven en varianten en mogelijk optredende effecten gedetailleerder uitgewerkt en onderzocht. Het is daarom in deze fase van de studie nog niet goed mogelijk om deze vragen met het gevraagde detailniveau te beantwoorden. De beantwoording van deze vragen vindt plaats op het globaliteitsniveau dat past bij de fase waarin de studie momenteel verkeert.

1.2 Hoe vindt u antwoord op uw vraag

In bijlage 1 bij de inspraaknota vindt u 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 nummers geven aan waar de inspreker antwoorden kan vinden. Het is dus mogelijk dat u als inspreker op verschillende plaatsen antwoorden vindt. Dit komt omdat u dan in uw brief verschillende opmerkingen hebt gemaakt die zijn toegedeeld naar meerdere algemene vragen.

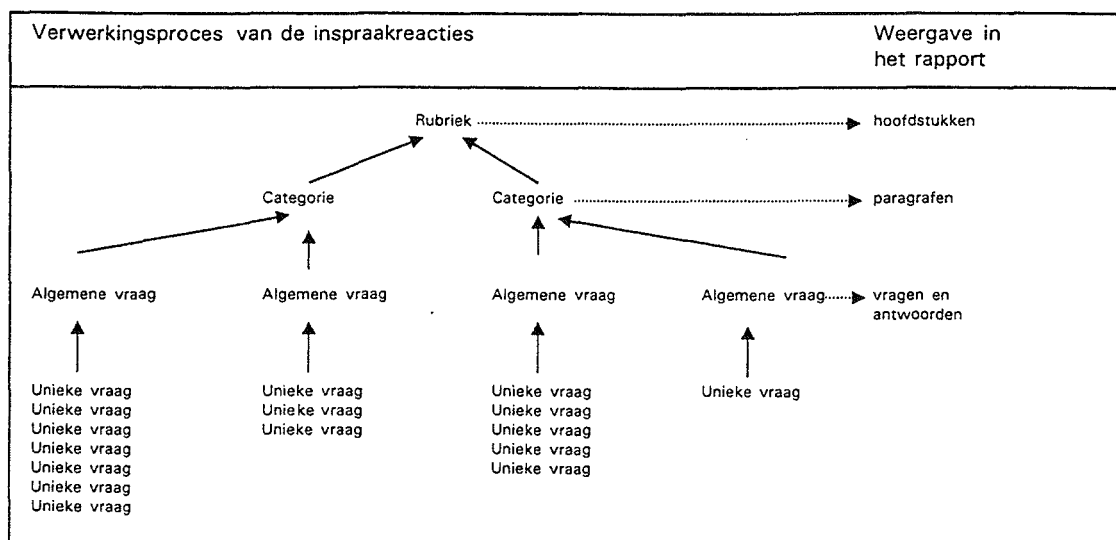
In verband met de gekozen systematiek is het aan te bevelen ook antwoorden te lezen van vragen binnen dezelfde categorie.

De manier waarop de inspraakreacties zijn verwerkt wordt weergegeven in schema 1 en 2. In schema 1 is het verwerkingsproces in algemene zin weergegeven. Schema 2 bevat een voorbeeld van de verwerking van een deel van de reacties die gaan over de effecten geluid en natuur.

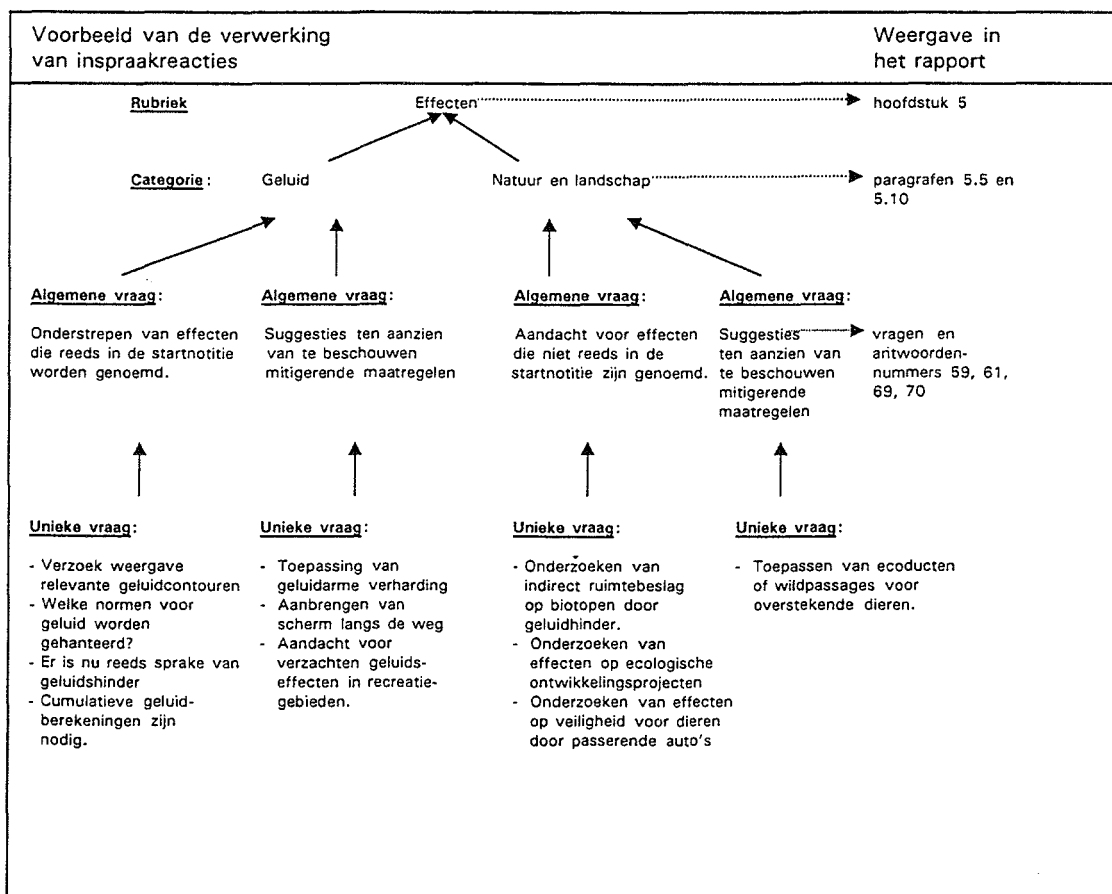
1.3 Verloop van de procedure

Op 17 september 1997 is de startnotitie A12 Ede-Duitse grens verschenen. De startnotitie is de start van de formele procedure die in het kader van de Tracéwet moet worden doorlopen om tot een besluit te komen over de A12 Ede-Duitse grens. In de periode van 17 september tot 17 oktober 1997 is er een zestal informatieavonden geweest. Op deze avonden was er de gelegenheid om vragen te stellen en informatie te verkrijgen. Tot 17 oktober was er de gelegenheid om schriftelijk te reageren. In de onderliggende inspraaknota zijn de reacties en de daarbij geformuleerde antwoorden opgenomen. Deze zijn gebruikt voor het opstellen van het advies voor de Richtlijnen door de Commissie voor de milieu-

Schema 1: Verwerkingsproces van de inspraakreacties



Schema 2: Voorbeeld van de verwerking van inspraakreacties



effectrapportage. De startnotitie, het advies van de Commissie, de overige wettelijke adviseurs en de inspraakreacties vormen de basis voor de Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A12 Ede-Duitse grens. De Richtlijnen zijn opgesteld door de minister van V&W en de minister van VROM.

1.4 Analyse van de inspraakreacties

Provincie, het regionaal openbaar lichaam Knooppunt Arnhem-Nijmegen, gemeenten en waterschappen hebben hun schriftelijke reacties en meningen gezonden aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Alle overige schriftelijke reacties en meningen alsmede kopieën van de aan de minister gezonden reacties zijn gestuurd naar het Inspraakpunt HST-Oost/A12 van dit ministerie. Naar aanleiding van de inspraakmogelijkheid zijn in totaal 88 afzonderlijke schriftelijke inspraakreacties geregistreerd, inclusief 1 reactie die als actievorm (gelijkluidende reacties/voorbedrukte formulieren) kan worden beschouwd. Het Inspraakpunt heeft 24 adressanten geregistreerd die hun schriftelijke zienswijze via een dergelijke actievorm bekend hebben gemaakt. Er zijn in totaal 111 brieven ontvangen, waarin soms reacties zijn gegeven op meerdere onderwerpen. In totaal zijn er daardoor 417 verschillende aandachtspunten ontvangen en verwerkt in dit rapport.

Er zijn drie soorten brieven binnengekomen:

- brieven over de spoorlijn Arnhem-Duitse grens (15 stuks);
- brieven over de A12 Ede-Duitse grens (31 stuks);
- brieven over zowel de spoorlijn Arnhem-Duitse grens als de A12 Ede-Duitse grens (42 stuks).

In dit rapport wordt ingegaan op de reacties die betrekking hebben op de A12 Ede-Duitse grens en de brieven die zowel over de spoorlijn Arnhem-Duitse grens als de A12 Ede-Duitse grens gaan, dat wil zeggen de tweede en derde groep van brieven. De brieven die alleen betrekking hebben op de spoorlijn Arnhem-Duitse grens worden niet in deze nota behandeld. Deze brieven zijn wel opgenomen in het overzicht van binnengekomen reacties in bijlage 1.

1.5 Indeling van de reactie in rubrieken

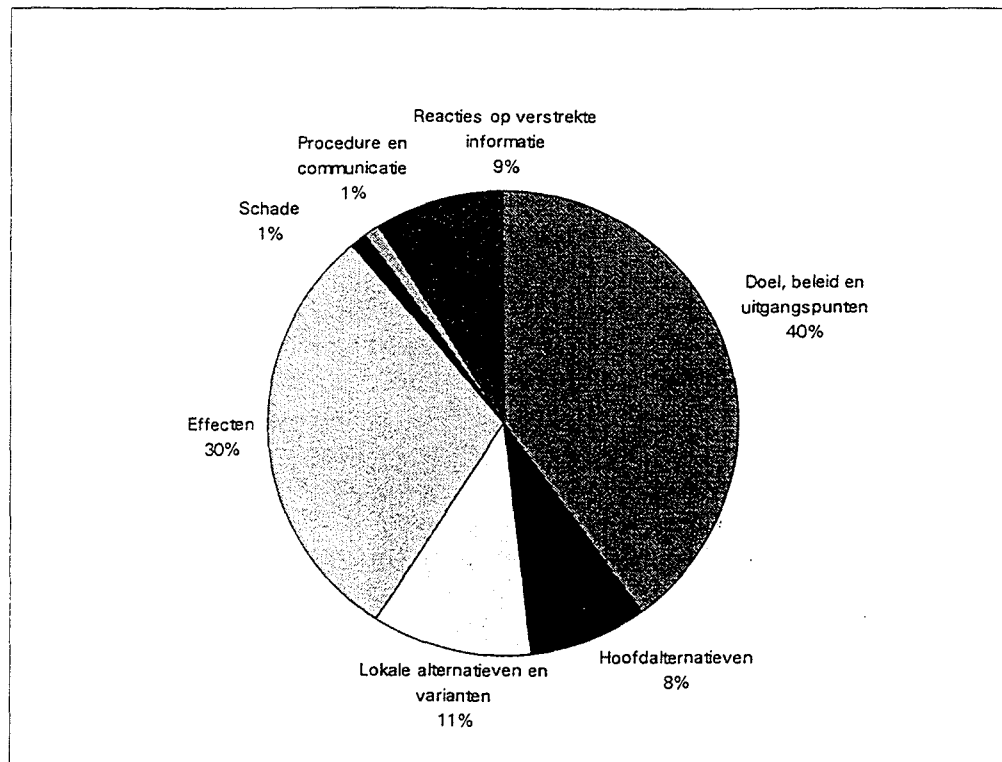
De algemene vragen zijn in deze inspraaknota geordend in een aantal hoofdstukken (rubrieken). Elk hoofdstuk behandelt soortgelijke algemene vragen. De hoofdstukken volgen in grote lijnen de hoofdstukindeling van de startnotitie. Voor een heldere rubricering van de reacties over de te beschouwen alternatieven is een onderscheid gemaakt in de rubriek “hoofdalternatieven” (hoofdstuk 3) en de rubriek “lokale alternatieven en varianten” (hoofdstuk 4). Ter wille van de herkenbaarheid van de reacties zijn aanvullend op de hoofdstukindeling van de startnotitie de volgende twee extra rubrieken opgenomen: “schade” en “reacties op verstrekte informatie”.

In onderstaand overzicht wordt voor elk hoofdstuk uit deze nota duidelijk welk deel van het totale aantal reacties die betrekking hebben op de A12 specifiek gaat over de onderwerpen uit dat hoofdstuk.

- Hoofdstuk 2: doel, beleid en uitgangspunten	40%
- Hoofdstuk 3: hoofdalternatieven	8%
- Hoofdstuk 4: lokale alternatieven en varianten	11%
- Hoofdstuk 5: effecten	30%
- Hoofdstuk 6: schade	1%
- Hoofdstuk 7: procedure en communicatie	1%
- Hoofdstuk 8: reacties op verstrekte informatie	9%

Figuur 1 bevat een procentuele verdeling van de reacties over de diverse hoofdstukken.

Figuur 1: Procentuele verdeling binnengekomen reacties naar rubrieken.



1.6 Relatie met de HST-Oost

Er is een relatie tussen de inspraaknota A12 Ede-Duitse grens en de inspraaknota HST-Oost en Rail 21 verbetering spoorlijn Arnhem Duitse grens. De procedures worden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Ook uit de reacties blijkt de relatie; 54% van de brieven heeft betrekking op zowel spoor als weg. In de Startnotities was de onderlinge afstemming al duidelijk zichtbaar. Dit is ook het geval bij de inspraaknota's. De nota's zijn op dezelfde manier opgebouwd en u zult ook vrijwel dezelfde antwoorden zien bij onderwerpen die vergelijkbaar zijn bij het spoor als bij de weg. Niettemin kent elk project zijn eigen specifieke aspecten en problemen. Dit leidt ertoe dat er ook de nodige verschillen blijven bestaan. Antwoorden op specifieke "spoorvragen" zult u in deze nota niet vinden.

1.7 Hoe verder

Deze inspraaknota ligt ter inzage. Dat betekent dat u niet formeel kunt reageren op deze inspraaknota. Het eerste formele moment waarop u wel kunt reageren is wanneer de Trajectnota/MER uitkomt.

Mocht u nog vragen hebben dan kunt u schrijven of bellen.

Het adres is:

Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland
Postbus 9070
6800 ED Arnhem

Het gratis informatienummer voor de diverse projecten aan spoor en weg tussen Utrecht en de grens is: 0800-4786212. Dit nummer is te bereiken op maandag tot vrijdag, van 9.00 tot 18.00 uur.

2 Doel, beleid en uitgangspunten

2.1 Inleiding

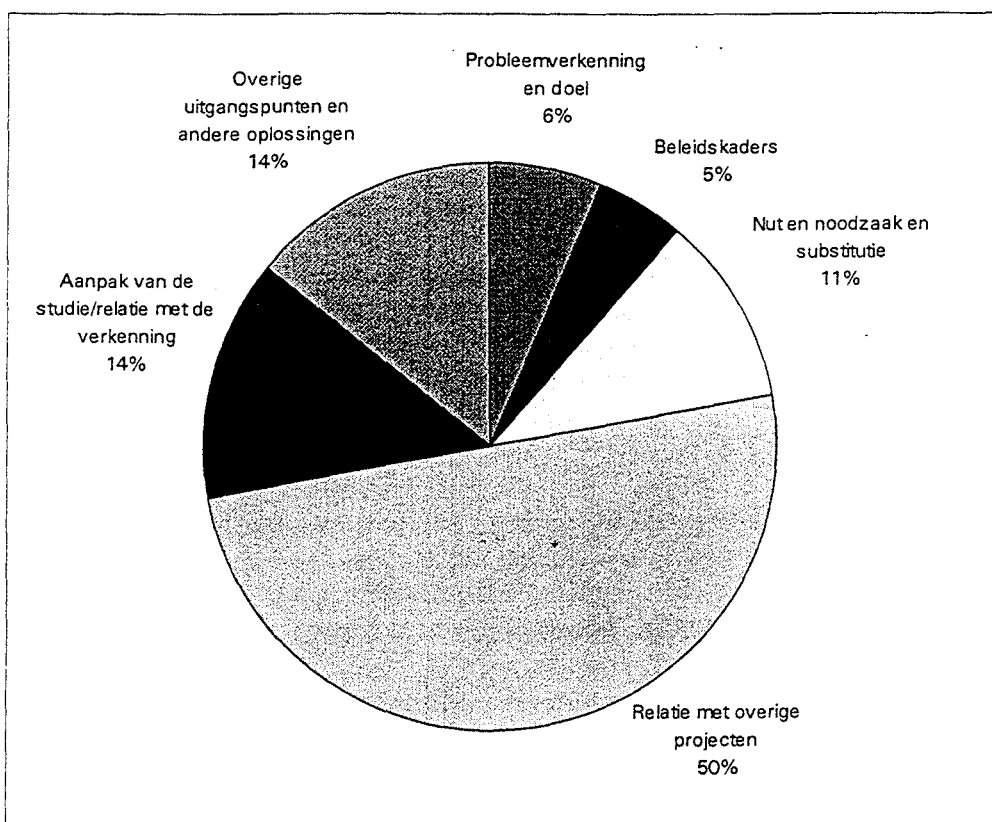
In dit hoofdstuk worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek “Doel, beleid en uitgangspunten”.

In deze rubriek zijn de ingekomen reacties verdeeld over 6 categorieën. In figuur 2.1 staat weergegeven hoe de verdeling van de reacties over de categorieën is.

De rubriek “Doel, beleid en uitgangspunten” bevat 40% van het aantal binnengekomen vragen.

De meeste reacties binnen deze rubriek (50% van het totaal aan reacties binnen deze rubriek) hebben betrekking op de relatie tussen de aanpassing van de A12 en andere (infrastructurele) projecten in de nabijheid van de A12.

Figuur 2.1: Procentuele verdeling van de binnengekomen reacties naar categorieën binnen de rubriek “Doel, beleid en uitgangspunten”.



2.2 Probleemverkenning en doel

1. Milieudoelstellingen moeten gelijkwaardig zijn aan bereikbaarheidsdoelstellingen; welvaart is ook rust, ruimte en gezondheid, kortom leefbaarheid.

(briefnummers: 28, 32, 44, 45, 65, 67, 78)

Het SVV-II geeft aan dat bereikbaarheid en duurzame ontwikkeling gelijkwaardig zijn. Keuzes ten behoeve van de bereikbaarheid mogen er niet toe leiden dat toekomstige generaties het gevaar lopen niet in hun behoeften te kunnen voorzien. In de startnotitie is aangegeven dat de aanleiding van de studie het bereikbaarheidsprobleem is. De bereikbaarheidsproblemen vertalen zich in files op de A12 en op het onderliggend wegennet. Het toenemende verkeer veroorzaakt hinder en overlast (bijvoorbeeld geluid en luchtverontreiniging) en de weg zelf is een barrière voor mens en dier. In de startnotitie is ook aangegeven dat bij het zoeken naar oplossingen voor de geconstateerde bereikbaarheidsproblemen zoveel mogelijk geprobeerd wordt nieuwe problemen op het gebied van leefbaarheid te voorkomen en waar mogelijk bestaande leefbaarheidsproblemen te verminderen. Tijdens de studie worden vanuit het vastgestelde beleid, met name het SVV-II en andere beleidsnota's, criteria opgesteld waarop de alternatieven gerangschikt en beoordeeld worden. Deze criteria gaan zowel over verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening als over leefmilieu en ecologie en wegen allemaal even zwaar.

De effecten van een aantal alternatieven worden in beeld gebracht, waarbij onder andere de bovengenoemde criteria worden gehanteerd om de alternatieven goed te kunnen vergelijken. Uiteindelijk beslissen de ministers van V&W en VROM welk alternatief gekozen zal worden.

2. Er moet (even)veel gewicht worden toegekend aan lokale doelen, zoals verbetering ontsluiting studiegebied, woon- en leefmilieu en natuurlijk milieu, als aan nationale doelen (achterlandverbinding).

(briefnummers: 15, 27, 32, 67)

In de startnotitie is aangegeven dat niet alleen landelijke doelstellingen relevant zijn, maar ook lokale en regionale doelstellingen. Waar mogelijk wordt gestreefd naar win-win-situaties, dus situaties waarbij zowel het bereikbaarheidsprobleem wordt opgelost als een bestaand leefbaarheidsprobleem wordt verminderd. U kunt hierbij denken aan een reconstructie waarbij de bestaande situatie meteen ook wordt gesaneerd (bijvoorbeeld bij geluidsoverlast); het aanleggen van faunapassages; het verbeteren van de opvang van vervuild wegwater en dergelijke. Als win-win-situaties niet mogelijk zijn moet een keuze worden gemaakt. Deze keuze is een kwestie van politieke besluitvorming.

3. In plaats van het de autogebruikers makkelijker te maken zouden de plannen erop gericht moeten zijn om het aantal autogebruikers te doen afnemen. Een verbreding van de A12 komt ten onrechte tegemoet aan het toenemend autogebruik en aan de immer groeiende economie.

(briefnummers: 36, 65)

Het besef dat een halt moet worden toegevoerd aan de ongebreidelde groei van de automobiliteit is de kern van het SVV-II-beleid. Het SVV-II geeft aan dat bereikbaarheid en duurzame ontwikkeling gelijkwaardig zijn. Keuzes ten behoeve van de bereikbaarheid mogen er niet toe leiden dat toekomstige generaties het gevaar lopen niet in hun behoeften te kunnen voorzien.

In het SVV-II zijn tal van maatregelen voorgesteld die ervoor moeten zorgen dat de groei beperkt blijft. Waarom treedt er dan toch groei op? Omdat de bevolkingsgroei, de verandering van de gezinssamenstelling, allerlei economische factoren en ruimtelijke ontwikkelingen zowel in de provincie Gelderland als daarbuiten (nationaal en internationaal gelet op het karakter van de A12) ertoe bijdragen, dat de hoeveelheid verkeer toeneemt.

In deze studie worden overigens meerdere oplossingsrichtingen onderzocht om de achterlandverbinding te garanderen. Naast uitbreiding van de weg wordt ook onderzocht of de bereikbaarheidsproblemen kunnen worden opgelost zonder de weg ingrijpend te veranderen. Een belangrijk criterium bij de beoordeling van de alternatieven is de toekomstvastheid van een gekozen oplossing. Immers, als er gekozen wordt voor een reconstructie van de A12 dan is dit een kostbare investering en zal het ook voor de lange termijn een goede oplossing moeten zijn.

2.3 Beleidskaders

4. Het beleid voor de Ecologische Hoofdstructuur moet als uitgangspunt worden gehanteerd.

(briefnummer: 65)

Het te nemen besluit bevat naast maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid ook eventueel te nemen maatregelen ten behoeve van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De EHS is onderdeel van een planologische kernbeslissing en heeft als zodanig een even hoge status als bijvoorbeeld de doelen uit het SVV-II.

Dit is op drie manieren merkbaar. Ten eerste wordt bij een aantasting van de EHS duidelijk aangegeven welk maatschappelijk belang een eventuele verbreding van de weg dient. Ten tweede zal de (mate van) aantasting van de EHS een belangrijk afwegingscriterium zijn bij de beoordeling van de alternatieven. Ten derde moet bij een eventueel onvermijdelijke aantasting worden aangegeven op welke manier dit wordt gecompenseerd.

Het is echter niet zo dat de realisatie van de EHS het probleem of het doel is waarvoor dit project is opgestart. Primair doel is en blijft het oplossen van het geconstateerde bereikbaarheidsprobleem waaraan een aantal leefbaarheidsproblemen is gekoppeld.

5. Is het reëel om ervan uit te gaan dat het SVV-II beleid resulteert in de daarin aangegeven mobiliteitsgroei; hierbij wordt zowel gedacht aan een sterkere automobiliteitsgroei dan is aangegeven als ook een veel minder sterke groei.

(briefnummers: 65, 78)

Het SVV-II is vastgesteld beleid en daar wordt in principe van uitgegaan. Er zijn in de reacties argumenten en overwegingen genoemd waarom een grotere of kleinere mobiliteitsgroei zou zijn te verwachten. Te denken valt aan bijvoorbeeld

verwijzingen naar technische ontwikkelingen, ontwikkelingen in Oost-Europa of verwijzingen naar een mogelijke energiecrisis. In de studie zal uitgegaan worden van vastgestelde Centraal Plan Bureau (CPB) scenario's; andere toekomstscenario's worden in deze studie niet onderzocht.

Het is wel verstandig om in zogenaamde 'gevoeligheidsanalyses' te kijken of de voorgestelde oplossingen nog steeds voldoen bij gedeeltelijk geslaagd SVV-II beleid of bij bijgestelde toekomstscenario's van het CPB (bijvoorbeeld een hogere bevolkingsgroei en dergelijke). Dat wordt in deze studie ook meegenomen.

6. Kijk niet alleen naar het beleid van de rijksoverheid maar ook naar het (ruimtelijke en milieu)beleid van lagere overheden.

(briefnummers: 15, 63)

Deze studie gaat uit van vastgesteld beleid. Naast het SVV-II zijn ook de andere vastgestelde rijksplannen uitgangspunt. Daarnaast spelen beleidsplannen op regionaal en lokaal niveau een rol. Deze plannen worden eveneens meegenomen in de studie. In de Trajectnota/MER zal worden aangegeven met welke plannen op welke wijze rekening wordt gehouden.

7. De grote investeringen in (weg-)infrastructuur nabij dichtbevolkte gebieden staan niet in verhouding tot de investeringen in openbaar vervoer in dunner bevolkte gebieden.

(briefnummer: 20)

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en andere partijen werken intensief aan het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer. Daartoe worden mogelijke verbeteringen in het huidige lijnennet van trein, metro, tram en bus, dienstregeling en materieel onderzocht. Ook wordt er gewerkt aan light-rail in een aantal regio's, potentiële P&R-locaties en het stimuleren van bedrijfsgericht vervoer.

Voor het openbaar vervoer gelden echter regels ten aanzien van de financiële haalbaarheid voor lijnen. Er worden minimeisen gesteld aan het aantal passagiers op een lijn. De vraag naar mobiliteit per openbaar vervoer is dus in hoge mate bepalend voor de lijnvoering en daarmee de bereidheid van vervoerbedrijven die (potentiële) passagiers te vervoeren. In dichtbevolkte gebieden is dat geen probleem. In dunbevolkte gebieden echter wel. Het ontbreken van openbaar vervoer kan gedeeltelijk ondervangen worden door collectief vraagafhankelijk vervoer. Het relatief geringe aantal passagiers heeft slechts een zeer kleine invloed op het aantal automobilisten.

Dat voor (weg-)infrastructuur nabij dichtbevolkte gebieden wel grote investeringen worden gedaan heeft alles te maken met vraag naar mobiliteit per auto. Om de bereikbaarheid in stand te kunnen houden dienen aanzienlijke investeringen gedaan te worden. Dat geldt echter evenzeer voor het openbaar vervoer in dichtbevolkte gebieden. Ook daar worden de komende jaren vele miljarden guldens in nieuwe infrastructuur en materieel geïnvesteerd.

2.4 Nut en noodzaak en substitutie

8. Het nut en de noodzaak van spoorverbetering en/of verbreding A12 moet getoetst worden aan het mobiliteitsbeleid zoals neergelegd in het SVV-II. Beschouw hierbij o.a. de norm dat het OV zodanig verbeterd moet worden, dat de reiziger ten hoogste 50% langer onderweg is dan de autogebruiker.
(briefnummers: 31, 36, 64, 65)

De noodzaak wordt al ten dele beantwoord door de huidige en te verwachten problemen op de A12. Deze stroken niet met de doelen uit het SVV-II. In de studie moet worden onderzocht of er mogelijkheden zijn de omvang van het verkeer zodanig te beperken dat verbreding kan worden voorkomen.

Voor het besluit tot een eventuele verbreding is geen aanpassing van het SVV-II nodig. Alle wettelijke procedures moeten zorgvuldig zijn doorlopen om tot een uiteindelijk besluit te kunnen komen. Bij de afweging van nut en noodzaak is uitgegaan van de voorspelling van het Centraal Plan Bureau dat de economie de komende jaren zal groeien en dat de welvaart niet zal afnemen.

De verhouding reistijd per OV/per auto zal in de studie bepaald worden voor enkele belangrijke relaties.

9. Het nut en de noodzaak van de verbetering van de A12 moeten beschouwd worden in relatie tot nut en noodzaak van de verbetering van het spoor en vice versa.

(briefnummers: 23, 36, 41, 65, 67)

De A12 en de HST-Oost/Rail 21 doorlopen ieder zelfstandig de procedure. Rail 21 vervult een nadrukkelijke functie in het nationale net voor personenvervoer en de HST-Oost maakt onderdeel uit van het internationale netwerk van hogesnelheidsverbindingen.

Tussen weg en spoor bestaat wel een relatie. Er zal in de trajectstudie/m.e.r. voor de A12 gekeken worden naar het zogenaamde substitutie-effect (= de hoeveelheid reizigers die op een ander vervoermiddel overstappen). Is het mogelijk dat bij bepaalde maatregelen meer mensen voor de trein zullen kiezen? In de studie komt de substitutie op een aantal plaatsen naar voren. De vraag of een verbetering van het spoor zoveel nieuwe reizigers trekt dat daarmee de wegverbreding overbodig wordt, zal met name beantwoord worden door het bestuderen van het nulplusalternatief. In dat alternatief wordt uitgegaan van een maximale openbaar vervoervoorziening, zonder dat de weg wordt verbreed. In dit alternatief wordt dus onderzocht of de verbetering van alleen het openbaar vervoer inclusief het spoor een oplossing is voor het bereikbaarheidsprobleem op de weg.

Bij de A12 moet een analyse worden gemaakt van het aandeel dat de verschillende groepen personenverkeer op de A12 hebben. Hiermee kan aangegeven worden welk effect de verschillende railprojecten hebben op de verkeersintensiteit op de A12. Deze informatie kan benut worden in het project HST-Oost/Rail 21.

10. Uitbreiding van de capaciteit van A12 is op korte termijn nodig, zeker nu de doortrekking van de A15 is uitgesteld.

(briefnummers: 43, 81)

In het besluit over de A15 heeft de minister de keuze gemaakt om de A15 niet door te trekken, maar te kiezen voor het versneld aanpakken van de knelpunten op de A50 en A12. Dit is één van de redenen dat de A12 nu in studie wordt genomen. De tijd die nodig is om tot een definitief besluit te komen voor de A12 wordt vooral bepaald door wettelijk vastgelegde procedures en termijnen. De procedures zijn erop gericht om zo snel mogelijk tot een besluit te kunnen komen, zonder hierbij de zorgvuldigheid uit het oog te verliezen. Het is daarom niet mogelijk om de eventuele uitbreiding van de capaciteit eerder uit te voeren dan de in de startnotitie opgestelde planning. Versnelling zou gevonden moeten worden in de bekorting van de studietijd. Gezien de complexiteit van de studie is het niet reëel om te verwachten dat de studietijd (belangrijk) kan worden bekort.

11. Een goede probleemanalyse is noodzakelijk.

(briefnummers: 31, 45, 64, 65)

Een goede probleemanalyse is de essentie van een Trajectnota/MER en van groot belang om te komen tot een goede oplossingen voor de bestaande problemen.

12. De onderbouwing van de achterlandfunctie voor de A12 ontbreekt.

(briefnummer: 63)

De term achterlandverbinding is vastgelegd in het SVV-II als zijnde een belangrijke route voor internationaal verkeer. De A12 is daarin als achterlandverbinding aangewezen. Daarmee heeft de A12 een achterlandfunctie. Wat natuurlijk in de studie wel duidelijk moet worden is de grootte, omvang en herkomst van het doorgaande verkeer op dit moment en in 2010.

13. Een verdere uitbreiding van het wegennet is niet acceptabel vanuit natuur en milieu en biedt ook geen oplossing voor het fileprobleem.

(briefnummers: 6, 39, 65)

Bij een besluit over uitbreiding van het wegennet gaat het altijd om afweging van belangen. Het SVV-II en andere beleidsnota's geven voor de verschillende belangen nadrukkelijk doelstellingen ten behoeve van de afweging aan. Daarom blijft het een afweging tussen aan de ene kant de economische en maatschappelijke ontwikkelingen en belangen en aan de andere kant de belangen van de natuur en het milieu c.q. de schade die daaraan wordt toegebracht. Het SVV-II stelt bij die afweging dat leefbaarheid en bereikbaarheid gelijkwaardig zijn. Het tegemoet komen aan de automobiliteit mag slechts onder voorwaarden plaatsvinden. Zo dient al het mogelijke gedaan te worden om de groei van de automobiliteit te beperken. Verder is er onderscheid gemaakt in belangrijkheid van wegen door deze te verdelen in achterlandverbindingen en overige hoofdwegen. Bij achterlandverbindingen mag de kans op vertraging 2% zijn, dus niet te veel kans op vertraging. Bij de overige wegen wordt een hogere kans op vertraging toegestaan, namelijk 5%.

Indien de capaciteit van het wegennet niet wordt uitgebreid ondervinden de natuur en het milieu echter ook nadelen. Zo is de emissie van een groot aantal stoffen groter bij files met een lage gemiddelde snelheid dan bij normale snelheden. Ook de bewoners ondervinden gevolgen daarvan in de vorm van meer

geluidhinder aangezien een groter deel van het verkeer in de avond, nacht en vroege ochtend zal gaan rijden.

14. Waarom verbreding van de A12, terwijl er ook andere knelpunten zijn zoals de Pleyroute.

(briefnummer: 19)

Ook op de provinciale en gemeentelijke wegen komt filevorming voor. In principe heeft elke wegbeheerder tot taak het in zijn beheer zijnde wegennet te onderhouden en waar nodig aan te passen. De minister van V&W heeft tot taak te zorgen voor een goed functionerend hoofdwegennet. Vanuit die optiek wordt nu de problematiek van de A12 aangepakt.

De Pleyroute vormt onderdeel van het onderliggende wegennet. De effecten van de A12-alternatieven op de Pleyroute als onderdeel van dat onderliggende wegennet zullen inzichtelijk worden gemaakt. Er zal daarbij een indicatie worden gegeven van mogelijke maatregelen indien er problemen ontstaan op de Pleyroute. In de studie naar maatregelen aan de A12 zal wel nauw worden afgestemd met de eventuele plannen van de provincie Gelderland voor de Pleyroute. De aanpak van knelpunten op deze weg is echter een zaak voor het provinciebestuur.

Overigens hebben de Pleyroute en de A12 verkeers- en vervoerskundig gezien grotendeels een van elkaar verschillende functie en gebruik. Dit betekent dat maatregelen aan de ene weg de problemen op de andere weg niet oplossen.

2.5 Relatie met overige projecten

15. Bij de plannen rekening houden met de invloed van lokaal en regionaal(stadsgewestelijk rail-)vervoer. Plannen afstemmen met de betrokken bestuursorganen.

(briefnummers: 24, 32, 34, 40, 44, 45, 58, 63, 72, 76, 80)

Bij het opstellen van de verkeersprognoses wordt rekening gehouden met het openbaar vervoerstelsel zoals dat in 2010 wordt verondersteld aanwezig te zijn. In de studie worden daarbij zowel de vastgestelde OV-plannen als ook de mogelijke/gewenste plannen meegenomen.

Om tijdens de studie een goed beeld te houden van de (mogelijke) verbeteringen in het openbaar vervoer wordt overleg gepleegd met provincie, gemeenten en openbaar vervoerbedrijven die daarvoor direct verantwoordelijk zijn. Het nieuwe stelsel betekent een sterke verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

16. Betrek bij het bepalen van de (cumulatieve) effecten en de effecten op leefbaarheid andere (grote) infrastructurele werken (HST-Oost, A30, A50, Betuweroute, NOV, A73, MTC Valburg, A3).

(briefnummers: 15, 24, 28, 32, 39, 41, 59, 62, 63, 64, 67, 74, 79, 85)

Per aspect zal het gebied waarin een effect waarneembaar is, verschillen. Zo zullen effecten op archeologische vindplaatsen slechts plaatsvinden op die plekken waar de eventuele uitbreiding van de infrastructuur is gedacht, terwijl bijvoorbeeld effecten op de landelijke economie over een veel groter gebied moeten worden bestudeerd. Veel effecten zijn alleen meetbaar dicht langs het tracé. Daarom is het

alleen zinvol om bij cumulatieve effecten te bestuderen afkomstig van projecten die op korte afstand van elkaar zijn gelegen.

Van enkele van de genoemde projecten zijn geen cumulatieve effecten te bepalen daar deze op grote afstand liggen van het tracé. Dat geldt voor de A30, MTC Valburg en A73 ten zuiden van het knooppunt Ewijk. Zij worden als aanwezig verondersteld. Wel zullen in de verkeersprognoses de verkeerskundige effecten daarvan verwerkt worden.

Van de A3 in Duitsland zijn geen plannen tot aanpassing of uitbreiding bekend.

17. Een integrale benadering van de gehele A12 is gewenst, ook richting Duitsland.

(briefnummers: 15, 41, 42)

Er wordt voor het overgrote deel van het traject gelijktijdige besluitvorming voor de A12 en de HST-Oost/Rail 21 nagestreefd.

In de verkenningsfase is het gehele traject Utrecht-Duitse grens van de achterlandverbinding A12 (en de HST-Oost) onderwerp van studie geweest. Daaruit kwam naar voren dat een studie voor het totale deel noodzakelijk was. Ook echter dat de verschillende deeltrajecten uiteenlopende problemen kenden. Daarom is het niet gewenst om één grote studie uit te voeren, maar heeft een splitsing in verschillende trajectstudies verre de voorkeur om zo de specifieke problematiek zoveel mogelijk recht te doen.

Voor het traject Veenendaal-Ede is de trajectstudie eerder gestart vanwege de aanleg van de A30 en de oostelijke rondweg Veenendaal.

Uiteraard worden de studies op elkaar afgestemd zodat bijvoorbeeld de uitgangspunten voor het berekenen van de verkeersprognoses gelijk zijn.

18. Het niet doortrekken van de A15 moet in de plannen voor de A12 verder worden onderbouwd. Doortrekking A15 als alternatief meenemen.

(briefnummers: 18, 32, 34, 38, 40, 45, 58, 63, 72, 76, 80)

De ministers van V&W en VROM hebben in oktober 1996 besloten de A15 tussen Valburg en Ressen niet door te trekken naar de A12. In plaats daarvan wordt ingezet op het versneld aanpakken van de problematiek op de bestaande autosnelwegen A12 en A50. Er bestaat geen aanleiding om terug te komen op dit besluit. Het genomen besluit wordt als vaststaand in de studie gehanteerd. In de verkeersprognoses zal daarom geen rekening gehouden worden met de doortrekking van de A15.

De A15 maakt nog wel onderdeel uit van het SVV-II. Een mogelijke doortrekking van de A15 na 2015 dient in de toekomst ruimtelijk niet onmogelijk gemaakt te worden.

19. Het voorziene gebruik van de N224 en de N225 (opvangen van de mobiliteitsgroei) is in strijd met o.a. het regionaal verkeers- en vervoerplan.

(briefnummers: 40, 63, 88)

In het verleden zijn veel leefbaarheids-, veiligheids- en bereikbaarheidsknelpunten opgelost door verkeer te verplaatsen naar een weg van een hogere orde. Een voorbeeld hiervan is het weren van verkeer uit binnensteden. Deze werkwijze is

vastgelegd in de beleidsplannen van de verschillende overheden. Dit heeft er echter wel toe geleid dat de hoeveelheid verkeer op bijvoorbeeld de A12 zeer sterk is gegroeid. De huidige A12 wordt dan ook in belangrijke mate gebruikt door het regionale en lokale verkeer.

In de startnotitie is de vraag opgeworpen óf, en zo ja in welke mate en met welke consequenties, de A12 deze functie kan/moet behouden. Daarom wordt naast de “ruime” verbredingsalternatieven ook onderzocht in hoeverre het onderliggende wegenstelsel kan bijdragen aan de opvang van de mobiliteitsgroei. Tijdens de studie moet blijken of deze oplossingsrichting ook reëel is.

20. Er wordt gepleit voor een onderzoek naar de behoefte aan een rechtstreekse verbinding in de spitsuren op de lijn Presikhaaf-Apeldoorn.
(briefnummer: 19)

Voor elke verbinding in het openbaar vervoer is het van belang dat er voldoende passagiers aanwezig zijn voor een rendabele lijn. Voor de relatie Presikhaaf-Apeldoorn (ochtend) c.q. Apeldoorn-Presikhaaf (avond) is onvoldoende potentieel aan reizigers aanwezig om een rechtstreekse verbinding te realiseren. Het toevoegen van nieuwe lijnen is niet reëel voor enkele passagiers.

Bussen ook in de retourrichting een vaste lijndienst laten rijden vergt extra inzet van materieel en personeel daar de ritten elkaar in de tijd gezien voor een groot deel overlappen. Bussen die nu een rit hebben voltooid kunnen worden ingezet op een andere lijn of via de meest snelle route terug naar het beginpunt. Indien ook de retourrichting via een vaste route en tijdschema gereden moet worden vervallen deze mogelijkheden.

21. Is er rekening gehouden met een toename van het verkeer op de A12, door het steeds vaker afsluiten of versmallen van de wegen in de Arnhemse regio.
(briefnummer: 20)

In overleg met de provincie en gemeenten wordt het toekomstige wegenstelsel voor de verkeersprognoses vastgesteld. Het gaat daarbij om de belangrijkste wegen naast de A12. Gevolgen van nu al bekende afsluitingen of versmallingen worden dus meegenomen evenals verwachte nieuwe verbindingen.

De ontwikkeling waarbij steeds meer verkeer wordt “verwezen” naar een weg van hogere orde (zie ook het antwoord bij vraag 19), is een van de redenen om de set van alternatieven zo op te bouwen als is gedaan. Door deze studie wordt het mogelijk de gevolgen van de verschillende plannen in samenhang te bezien. Toekomstige wijzigingen die nu nog niet zijn te voorzien kunnen uiteraard niet nu al in de verkeersberekeningen verwerkt worden.

22. Doordat er geen redelijke treinverbinding over de IJssel bestaat, is er voor het gedeelte van de Liemers ten noorden van de A12 geen goede treinverbinding.
(briefnummer: 68)

De betreffende regio heeft te weinig potentiële reizigers om daarvoor een railverbinding te realiseren. Daarom zal in die regio gebruik gemaakt moeten worden van het streekvervoer. Voor grotere afstanden kan gebruik gemaakt

worden van het NS-netwerk waarbij het streekvervoer dan dient als voor- en natransport. Zie ook antwoord 7.

2.6 Aanpak van de studie/relatie met de verkenning

23. Wordt er serieus gekeken naar bundeling van de HST-Oost met de A12 tussen Ede en de grens.

(briefnummers: 45, 78)

In de verkenningsnotitie van de Bestuurlijke Begeleidingsgroep HSL-Oost/A12 zijn de mogelijkheden van een bundeling onderzocht. Naast voordelen heeft bundeling ook een aantal belangrijke bezwaren. Deze zijn extra ruimtegebruik daar ook de bestaande spoorlijn gehandhaafd blijft, idem omdat een tracé dicht langs de A12 niet mogelijk is als gevolg van aanwezige knooppunten, de problematische passage tussen Arnhem-noord en Velp en de noodzaak van een nieuw station in Arnhem dat geheel geïsoleerd zal liggen van het bestaande netwerk met onder andere als gevolg geen overstapmogelijkheden.

De huidige tracés van weg en spoor vormen daarom het uitgangspunt voor de studie. Dit uitgangspunt wordt nader onderbouwd in de Trajectnota/MER.

24. In de Liemers komt een aantal projecten samen. Dit vraagt om een gezamenlijke, integrale en regionale aanpak (rekening houden met ruimtelijke en landschappelijke visies van gemeenten). De Tracéwet biedt hiervoor weinig mogelijkheden.

(briefnummers: 15, 18, 21, 32, 58, 63, 85)

De Tracéwet geeft de procedure aan, die gevolgd moet worden om tot besluitvorming te komen. De Tracéwet laat daarbij voldoende ruimte voor een gezamenlijke aanpak.

Om tegemoet te komen aan de benodigde samenhang en afstemming tussen de verschillende projecten is de studie "Integrale Verkenning Infrastructuur Liemers" ("IVIL-studie") uitgevoerd. In deze studie is ingegaan op zowel de fysieke (ontwerptechnische) relaties tussen de verschillende projecten, de gezamenlijke effecten op de omgeving en de bereikbaarheid van de Liemers. Alle betrokken overheidsorganen hebben in deze studie geparticipeerd. Op grond van de verschillende deelstudies konden de kaders/uitgangspunten voor de afzonderlijke projecten nauwer worden omschreven en is als uitgangspunt gekozen dat bij de verdere uitwerking van elk afzonderlijk project de afstemming met de ontwikkeling van de andere projecten een voortdurend punt van aandacht blijft. Dit uitgangspunt zal worden bewaakt door alle betrokken partijen.

25. In de startnotitie is onvoldoende rekening gehouden met de resultaten van het verkenningsproces. Zo wordt in de verkenning en de IVIL uitgegaan van een maximale verbreding tot 2x3 rijstroken. De startnotitie gaat verder tot 2x4 en 4x2 rijstroken. Waarom?

(briefnummers: 32, 64, 72)

In de verkenning, die is uitgevoerd door de Bestuurlijke Begeleidingsgroep HSL-Oost/A12, lag het accent bij het in beeld brengen van de ruimtelijke implicaties indien de A12 zou worden verbreed. Hierbij is als werkhypothese een verbreding

naar 2x3 rijstroken gekozen, waarbij is aangegeven dat in de uiteindelijke studie ook andere rijstrookconfiguraties in het onderzoek zullen worden betrokken. De (verkeersprognoses voor de) IVIL-studie en de daarop gebaseerde conclusies en aanbevelingen zijn grotendeels gebaseerd op 2005. Wel is een doorkijk gegeven naar 2010. De trajectstudie A12 heeft als tijdshorizon 2010/2015 waardoor er sprake is van meer groei van het verkeer. Dat leidt tot het toevoegen van ook andere alternatieven.

Overigens is in de IVIL-studie op enkele weggedeelten ook een dwarsprofiel van 4x2 rijstroken onderzocht.

Uitgangspunt voor de nu te starten trajectstudie is nadrukkelijk de congestiekans zoals vermeld in het SVV-II. En die bepaalt tezamen met de verkeersprognoses het benodigde dwarsprofiel van de A12. Om die reden wordt een breder dwarsprofiel dan 2x3 rijstroken niet op voorhand uitgesloten.

26. Het centraal stellen van het economische belangrijke verkeer mag niet inhouden, dat de bereikbaarheid van woongebieden in het studiegebied een lagere prioriteit krijgen. Enkele gebieden zijn immers aangewezen als groeikern.

(briefnummer: 85)

Het benoemen van de A12 tot achterlandverbinding leidt tot de noodzaak prioriteiten te stellen, indien niet wordt gekozen voor een aanzienlijke verbreding van de weg. Bij een beperkte verbreding is de belangrijkste functie van een achterlandverbinding het zoveel mogelijk congestievrij afwikkelen van vrachtverkeer en overig economisch belangrijk verkeer op de A12. Dat betekent dat het overige verkeer een lagere prioriteit krijgt indien het gebruik wil maken van de A12 op tijdstippen dat er onvoldoende capaciteit is, dus met name in de spitsperiodes. Dat geldt zowel voor verkeer uit groeikernen als uit andere gebieden. Zie ook antwoord 52.

27. De effecten moeten ten opzichte van de huidige situatie worden beschreven.

(briefnummer: 71)

Indien de effecten van de verschillende alternatieven worden beschreven ten opzichte van de huidige situatie ontstaat een resultaat waaruit niet kan worden afgeleid welke effecten daadwerkelijk door de verbetering van de A12 worden veroorzaakt en welke effecten het gevolg zijn van andere ontwikkelingen die zullen plaatsvinden in de periode tot 2010. Om die reden moet bij de beschrijving van de effecten altijd worden uitgegaan van de situatie die zal ontstaan als de geplande activiteit geen doorgang vindt maar waarbij wel rekening wordt gehouden met autonome ontwikkelingen.

Ter illustratie het volgende voorbeeld. Stel de A12 loopt door een op dit moment ecologisch waardevol gebied. In het vigerende bestemmingsplan is echter ter plaatse bedrijventerreinontwikkeling gepland. Indien de effecten ten opzichte van de huidige situatie worden beschreven, leidt dit tot een verlies aan oppervlakte ecologisch waardevol gebied veroorzaakt door verbreding van de A12. Dit is echter niet juist. Door de bedrijventerreinontwikkeling zal het ecologisch waardevolle gebied reeds zijn verdwenen. Het effect van verbreding van de A12

heeft dan betrekking op een beperking van de oppervlakte uitgeefbaar bedrijventerrein.

28. Bij het bepalen van de effecten van de alternatieven wordt speciale aandacht voor de aansluitingsproblematiek gevraagd.

(briefnummer: 15)

In de startnotitie is aangegeven dat een mogelijke wijziging in het aantal en de situering van aansluitingen één van de sturingsinstrumenten is voor beïnvloeding van het gebruik van de A12. Bij de verdere uitwerking van de alternatieven en varianten in de trajectstudie/m.e.r. zullen waar dat verkeerskundig gezien opportuun is de mogelijkheden en effecten van een aantal vanuit de regio gevraagde aansluitingen worden verkend, waarna zal worden bepaald welke nieuwe of gewijzigde aansluitingen onderdeel van een alternatief worden. Deze aansluitingen worden vervolgens meegenomen bij de beschrijving van de effecten. Overigens geldt als algemene beleidslijn dat zeer terughoudend wordt omgegaan met nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennet. Nieuwe aansluitingen zijn beleidsmatig ongewenst en dienen ten minste verkeerskundig opportuun te zijn.

2.7 Overige uitgangspunten en andere oplossingen

29. De studie moet ook andere routes beschouwen die de achterlandfunctie van de A12 (ten dele) kunnen overnemen (zoals route via A30).

(briefnummers: 44, 67)

Er is reeds in het SVV-II een analyse gemaakt van routes die als achterlandverbinding functioneren. Zowel de A12 als de A1 en de A15 zijn achterlandverbindingen. Deze routes hebben inderdaad een relatie met elkaar, hoewel de relatie beperkter is dan wel eens wordt verondersteld. De A1 biedt vooral toegang tot het noorden van Duitsland. De A15 wordt echter meer gebruikt door verkeer vanuit Zuid-Holland en het gebied ten zuiden van Lek en Nederrijn. Op dit moment is het zo dat op de A15 weinig kans op files is. Dat betekent dat personen of vrachtverkeer waarvoor het zinnig is om de keuze te maken tussen de A12 en de A15, allang de keuze hebben gemaakt voor de A15. Er is om die reden relatief weinig te verwachten van een stimulering van alternatieve routes. In de Trajectnota/MER zal een nadere onderbouwing worden opgenomen. De effecten van het openstellen van de A30 worden meegenomen door in de prognoses van het verkeer op de A12 uit te gaan van een gerealiseerde A30.

30. Probeer de hoeveelheid verkeer op de A12 terug te dringen met flankerend beleid; de volgende suggesties zijn gedaan:

(briefnummers: 15, 19, 28, 36, 45, 51, 56, 58, 60, 64, 65, 66, 67, 76, 88)

Bied goedkoper openbaar vervoer aan (diverse regelingen).

Goedkoper openbaar vervoer zal een bepaalde bijdrage leveren aan de vermindering van de automobiliteit. Er is echter al rekening gehouden met een aanzienlijke verbetering van het openbaar vervoer. Daarnaast hebben proeven uitgewezen dat het goedkoper (of zelfs gratis) maken vooral reizigers trekt die normaliter niet of minder per openbaar vervoer reizen. Veel extra effect op het wegverkeer zal daarom niet verwacht moeten worden.

Goedkoper openbaar vervoer moet uiteraard wel rendabel zijn voor de vervoersmaatschappijen daar anders de kans ontstaat dat onrendabele lijnen verdwijnen.

Stimuleer vestigingsgedrag van bedrijven nabij OV haltes.

In het rijksbeleid is één van de automobilitateitsbeperkende maatregelen het zogenaamde locatiebeleid met A, B en C-locaties. Dat houdt in dat bezoekers- en arbeidsintensieve bedrijven en kantoren op A-locaties met weinig parkeerterrein gevestigd moeten worden. Andere bedrijven en kantoren vergen meer evenwicht in bereikbaarheid tussen OV en auto. Daarvoor komen de B-locaties met meer parkeerplaatsen. Bedrijven die sterk zijn aangewezen op de bereikbaarheid over de weg worden gesitueerd op C-locaties. Het SVV-II geeft voor A-locaties een zeer goede bereikbaarheid per OV aan en voor B-locaties een goede bereikbaarheid per OV en een redelijke per auto. C-locaties zijn zeer goed bereikbaar per auto. Het aantal parkeerplaatsen per bedrijf dient dus afgestemd te worden op het karakter van het bedrijf. Via bestemmingsplannen wordt dit afgedwongen. Daarnaast worden bedrijven gestimuleerd vervoersplannen te maken voor het eigen personeel, zo mogelijk tezamen met andere bedrijven.

Creëer betere fietsmogelijkheden voor de korte afstanden.

In het gehele gebied zijn goede fietsverbindingen aanwezig. Vooral het aandeel fietsverkeer in en vanuit de Liemers is hoog. Op een aantal plaatsen kan getracht worden verdere verbeteringen aan te brengen maar hiervan mag geen substantiële bijdrage in het verminderen van het verkeer op de A12 worden verwacht.

Realiseer transferia.

Transferia moeten in principe gesitueerd worden nabij de woongebieden. Dan leveren zij de grootste bijdrage aan de beperking van de automobilitateit. Moet men te ver rijden alvorens bij een transferium te kunnen komen dan kiest men voor het doorrijden in plaats van over te stappen. Tijd en kosten spelen dan belangrijke rollen bij de keuze.

Het door de regio voorgestelde transferium bij Ede zal naar verwachting een positieve invloed hebben op het deel van de A12 ten westen van Ede. Ten oosten daarvan zou zo'n transferium echter kunnen leiden tot meer verkeer op de A12 doordat een deel van de reizigers de opstapplaats Arnhem verruimt voor Ede. In het kader van de planontwikkeling ten aanzien van het transferium Ede zal daar nog onderzoek naar plaats moeten vinden. Indien tot de realisatie van dit transferium en/of andere wordt besloten zullen de gevolgen daarvan globaal worden aangegeven in de Trajectnota/MER.

Voer een parkeerbeleid gericht op ontmoediging autogebruik.

Het SVV-II geeft een aantal maatregelen die het autogebruik moeten ontmoedigen. Enerzijds het locatiebeleid voor bedrijven en anderzijds betaald parkeren binnen de steden. De gemeenten zijn zich ook bewust van de noodzaak tot een parkeerbeleid en hun taak daarin en voeren dit steeds verder in.

Verbeter regionaal openbaar vervoer, mede in samenhang met Rail 21.

Bij de verkeersprognoses wordt uitgegaan van een geoptimaliseerd openbaar vervoerstelsel waar Rail 21 onderdeel van uitmaakt. Het geheel wordt in 2010 als

gerealiseerd verondersteld. Dat houdt in dat deze effecten al zijn verwerkt in de prognoses voor het toekomstige verkeer op de A12.

Maak gebruik van alternatieven als bootbussen.

Gezien de samenstelling van het verkeer op de A12 (herkomst-/ bestemmingspatronen), de ligging van de waterwegen en het vereiste voor- en natransport zijn bootbussen, als alternatieve vorm van openbaar vervoer om de problematiek van de A12 te verlichten, niet kansrijk. Hierbij speelt ook de exploitatiebaarheid een rol.

Transport per buisleiding.

In de studie wordt rekening gehouden met een maximale verschuiving van de weg naar andere vervoerwijzen waaronder buisleidingen. De nota Transport in Balans geeft aan welke maatregelen realiseerbaar zijn. In de prognoses voor het verkeer op de A12 wordt daar van uitgegaan.

Tol moet in het licht van situatie "Bestek 81" worden afgewezen.

Bij een aantal oplossingsrichtingen moet gekozen worden voor een vorm van prioritering van verkeerssoorten. Dat kan op basis van herkenbaarheid. Voorbeelden zijn vrachtauto's en bussen. Een andere mogelijkheid is het selecteren van weggebruikers op basis van het tegen betaling krijgen van voorrang. Benutting van schaarse ruimte leidt op vele terreinen tot extra kosten voor de gebruiker. Bij wegen betekent dit extra kosten voor de automobilist. De weggebruiker zal dan telkens de afweging moeten maken of een reis met voorrang het gevraagde bedrag waard is.

Afwijzing op voorhand van het instrument "prijsmechanisch rijden" ligt niet voor de hand nu ook elders in het land voor het gebruik van het wegensysteem betaald moet worden in de vorm van rekening rijden.

31. Tref maatregelen om de capaciteit van de weg beter te benutten; de volgende suggesties zijn gedaan:

(briefnummers: 29, 32, 41, 58, 65, 67, 78, 88)

Maak gebruik van Dynamische Informatie Panelen of andere elektronische hulpmiddelen.

In het kader van het beter benutten van de bestaande rijstroken worden al diverse maatregelen uitgevoerd dan wel voorbereid. Op het hoofdwegennet rondom Arnhem worden onder andere ook Dynamische Route Informatie Panelen ontwikkeld. Deze "DRIP's" zijn ook zinvol bij optredende incidenten. Verder zijn er ook bij de nagestreefde maximale congestie van 2% perioden met files waarin een dergelijke maatregel zinvol is. In de verkeersprognoses voor de A12 wordt uitgegaan van een gerealiseerd pakket benuttingsmaatregelen waarin naast andere (elektronische) voorzieningen ook deze maatregel is inbegrepen.

Onderzoek de effectiviteit van een regionaal netwerk van Regionale Overslag Centra ter extra verlaging van vrachtwagen-intensiteiten op de A12.

In het SVV-II en in Transport in Balans zijn de doelstellingen voor het goederenvervoer aangegeven. Dat houdt met name in het stimuleren van vervoer per spoor en over water. Daarvoor zijn op diverse plaatsen Regionale Overslag Centra gepland. In de verkeersmodellen is dit beleid verwerkt.

De werkgroep “Stimulering goederenvervoer over water” heeft in de concept-beleidsvisie “Nat overslaan” aangegeven op welke locaties mogelijk een Regionaal Overslag Centrum zou kunnen worden ontwikkeld. De potentiële locatie Arnhem-Nijmegen is momenteel onderwerp van studie. Eventueel beschikbare effecten zullen in de Trajectnota/MER beschreven worden.

Veranderen/aanpassen inhaalverboden voor vrachtwagens.

Inhaalverboden voor vrachtverkeer zijn in 1997 landelijk ingevoerd op een aantal weggedeelten. In de komende jaren zal nog verder worden uitgewerkt of deze maatregel nog op meer plaatsen en/of andere tijdsperioden zal worden toegepast.

Lagere snelheid.

De A12 is een autosnelweg en is primair bedoeld als ontsluiting van de mainports Schiphol en Rotterdam richting het Duitse achterland en als verbinding tussen de stedelijke agglomeraties. Om aan deze functies tegemoet te kunnen komen moet op de A12 minimaal 100 km/uur als maximum snelheid kunnen worden gereden. Binnenkort worden er echter landelijke proeven gedaan met het dynamisch (= alleen tijdens drukke perioden) verlagen van de maximumsnelheid. Dit om een betere doorstroming te bereiken. Bij goede resultaten zal worden onderzocht of een dergelijke maatregel ook op de A12 toepasbaar is.

Verleng spitsperiodes.

De lengte van de spitsperiodes is van vele factoren afhankelijk, waarvan de meeste buiten de invloedssfeer van de initiatiefnemer liggen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan variabele werktijden e.d. Van het toestaan van enige congestie en een maatregel als rekening rijden in de spits zal naar verwachting een afvlakkend effect op de spitsperiode uitgaan. De studie zal daar duidelijkheid over moeten geven.

Hogere congestienorm.

De A12 is aangewezen als achterlandverbinding. In het SVV-II wordt voor een achterlandverbinding een congestienorm van 2% gehanteerd. Het hanteren van een hogere congestienorm is dus strijdig met het gevoerde overheidsbeleid. Wel zal er in sommige alternatieven gekeken worden naar scheiding van verschillende typen verkeer. Voor het doorgaande verkeer zal daarbij de congestienorm van 2% worden gehanteerd terwijl voor het regionale verkeer kan worden uitgegaan van een hogere norm.

32. Als compensatie voor de gevolgen van NOV, HST-Oost en A12 moet de ontsluiting van de Liemers worden verbeterd (beter OV, doortrekking A15). (briefnummer: 76)

Er wordt al gewerkt aan de verbetering van de ontsluiting van de Liemers. In nauwe samenwerking tussen onder andere de gemeenten, de provincie en Rijkswaterstaat is de verkennende “Bereikbaarheidsstudie Liemers” uitgevoerd. In deze studie is een samenhangend pakket maatregelen ontwikkeld voor de bereikbaarheid van de Liemers. Het betreft zowel maatregelen aan alle typen wegen als maatregelen voor het openbaar vervoer en de fiets. Een verbreding van de A12 is belangrijk voor de ontsluiting van de Liemers, maar is slechts één van de maatregelen die zou moeten worden getroffen. Het Rijk start nu de procedure

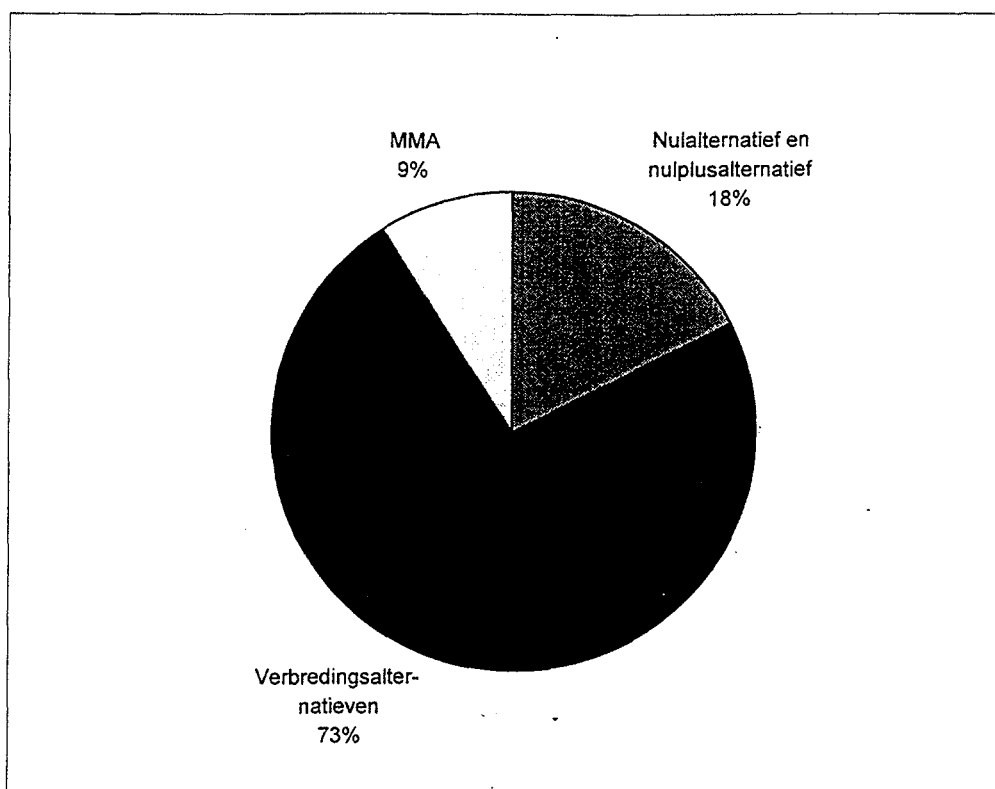
om tot besluitvorming voor maatregelen aan de A12 te komen. Hierbij zullen de effecten op de bereikbaarheid van de Liemers een belangrijke rol spelen. Voor het realiseren van het overgrote deel van de andere maatregelen zullen andere overheden een trekkende rol moeten vervullen.

3 Hoofdalternatieven

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek "Hoofdalternatieven". In deze rubriek zijn de binnengekomen reacties verdeeld over drie categorieën. In figuur 3.1 staat de verdeling van de vragen per categorie weergegeven.

Figuur 3.1: Procentuele verdeling van de binnengekomen reacties naar categorieën binnen de rubriek "Hoofdalternatieven".



3.2 Nulalternatief en nulplusalternatief

33. Opmerkingen over de invulling en het realiteitsgehalte van het nulalternatief.

(briefnummer: 21)

In de systematiek van de uit te voeren studie dient het nulalternatief als referentie. Het nulalternatief beschrijft de situatie die in 2010 ontstaat na uitvoering van het SVV-II en wanneer de maatregelen zijn gerealiseerd waartoe nu al besloten is (bijvoorbeeld aanbrengen ZOAB). Dat betekent dat uitgegaan wordt van een situatie waarin al verbeteringen ten opzichte van de huidige situatie zijn opgetreden. Op andere gebieden zullen verslechtingen optreden, onder meer de filekans als gevolg van de grotere hoeveelheid verkeer.

Verder worden allerlei maatregelen bedoeld om de capaciteit van de weg verder te vergroten binnen het huidige ruimtebeslag (verkeerssignalering, inhaalverbod vrachtverkeer, Dynamische Route Informatie Panelen e.d.) als gerealiseerd verondersteld in zowel het nulalternatief als alle andere alternatieven.

34. Argumenten voor en tegen het nulplusalternatief als duurzame oplossing. (briefnummers: 15, 16, 20, 34, 67, 81, 88)

Argumenten die pleiten voor een nulplusalternatief gaan vaak over de wens om een minimale ruimte in beslag te nemen en de wens om een wezenlijke verandering in het mobiliteitsgedrag te bewerkstelligen, omdat verbredingen niet tot een duurzame oplossing zouden leiden.

Argumenten waarom een nulplusalternatief wordt afgewezen gaan onder andere over de vraag naar de realiteitswaarde van de oplossing en de vrees voor een toenemende overlast van verkeer op het onderliggend wegennet wanneer de A12 niet wordt verbreed.

Voor een evenwichtige besluitvorming is het gewenst niet alleen de effecten van verbredingsalternatieven te onderzoeken maar ook de mogelijkheden het regionale en lokale verkeer via het bestaande netwerk af te wikkelen. Het nulplusalternatief gaat evenals de andere alternatieven uit van het SVV-II beleid waarin het flankerend beleid en een aanmerkelijke verbetering van het OV zijn opgenomen. Door diverse aanvullende maatregelen wordt het verkeer op de A12 in omvang zodanig teruggedrongen dat voldaan wordt aan de 2% congestiekans voor een achterlandverbinding.

Onder de te bepalen effecten worden niet alleen de verkeerskundige maar zeker ook de diverse milieuaspecten en economie verstaan.

3.3 Verbredingsalternatieven

35. Hoe wordt omgegaan met het onderscheid tussen regionaal en doorgaand verkeer in relatie tot het onderliggend wegennet.

(briefnummers: 1, 15, 16, 32, 81)

In de trajectstudie/m.e.r. zal ook worden onderzocht of er mogelijkheden zijn (een deel van) het regionale en lokale verkeer via het onderliggend wegennet af te wikkelen. Het gaat dan om economisch minder belangrijk verkeer en verkeer dat relatief korte afstanden aflegt. De definitie van wat wordt verstaan onder "minder hoog geprioriteerd verkeer" zal in de Trajectnota/MER zo scherp mogelijk worden uitgewerkt.

Per A12-alternatief zal een indicatie worden gegeven van de belangrijkste verkeers- en milieueffecten op de betrokken onderdelen van het onderliggend wegennet. Het streven is om in ieder geval in overleg te treden met andere wegbeheerders om te kijken naar de oplosbaarheid van knelpunten op het

onderliggend wegennet die worden veroorzaakt door maatregelen aan de A12. Deze (indicatieve) oplossingen op het onderliggend wegennet vormen geen onderdeel van de A12-alternatieven doch zijn van belang bij de beoordeling van alternatieven voor de A12.

36. Opmerkingen over de functie van de A12 in relatie tot het regionaal verkeer: de toename van het regionale en lokale personenverkeer mag de functie van de weg als internationale achterlandverbinding niet ontkrachten.
(briefnummers: 15, 59)

De A12 is in het SVV-II benoemd tot achterlandverbinding, waarvoor een congestiekans van 2% geldt. In alle alternatieven (behalve het nulalternatief) wordt tegemoet gekomen aan het besluit om de A12 vooral te laten functioneren als achterlandverbinding. Om dit te realiseren worden in de diverse alternatieven verschillende oplossingen beschouwd voor het regionaal verkeer. Deze oplossingen verschillen van voldoende capaciteit voor alle verkeer tot aparte rijstroken voor het doorgaande verkeer bij toepassing van hoofd- en parallelbanen en/of tot toegangbeperkingen voor een deel van het regionale verkeer.

37. Opmerkingen voor bijzondere rijstrokindelingen zoals wisselstroken, een spitsstrook of doelgroepstroken voor vrachtwagens, achterlandverkeer, carpoolers.
(briefnummers: 1, 6, 15, 20, 28, 41, 59, 78, 88)

Een mogelijke invulling van de alternatieven is de aanleg van een doelgroepstrook. Een doelgroepstrook is bedoeld voor een te onderscheiden doelgroep, zoals bijvoorbeeld vrachtverkeer of carpoolers. Ook is het mogelijk betalend verkeer daarop toe te laten. De verkeersintensiteiten op de strook en op de rest van de weg worden berekend om te zien of één van deze varianten een oplossing voor de problemen kan zijn en zou passen binnen de filosofie van de genoemde alternatieven. De toepasbaarheid van wisselstroken/spitsstroken zal eveneens worden onderzocht.

38. Onderzoek niet alleen de mogelijkheid van 2x4, maar ook 2x5/4x3.
(briefnummer: 18)

De inrichting van de alternatieven wordt bepaald aan de hand van de berekende verkeersintensiteiten. Daarbij wordt gekeken hoeveel rijstroken nodig zijn om de congestiekans van maximaal 2% in een alternatief te kunnen bereiken. Op basis van de huidige inzichten zal in de alternatieven waar geen verkeer wordt geweerd van de A12 op geen van de wegvakken meer dan 4 rijstroken noodzakelijk zijn. Uitzondering is de IJsselbrug waar mogelijk nog een extra rijstrook naast de huidige 4 per rijrichting noodzakelijk zou kunnen zijn. Indien er alsnog een groter aantal rijstroken benodigd is zal dit tijdens de trajectstudie blijken en worden onderzocht.

39. Aantal rijstroken VBGEN-max zal nader moeten worden bepaald en vooraf moeten worden vastgesteld. Maximaliseer aantal rijstroken tot 2x3.
(briefnummers: 32, 63)

De doelstelling van de trajectstudie/m.e.r. is het ontwikkelen en vergelijken van alternatieven, die een oplossing bieden voor de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblemen van de A12 tussen Ede en de Duitse grens. Deze alternatieven moeten bewerkstelligen, dat de congestiekans op dit traject voldoet aan de norm van 2% uit het SVV-II. Uitgangspunt voor het alternatief VBGEN-max is, dat alle verkeer gebruik kan maken van de A12; er worden geen toegangbeperkende maatregelen getroffen. Op basis van verkeersprognoses is nu al bekend dat op een aantal wegvakken 3 rijstroken per richting onvoldoende zijn. Indien binnen het alternatief VBGEN-max vooraf het aantal rijstroken op maximaal 3 wordt vastgesteld, betekent dat een beperking van het onderzoek en wordt voorbijgegaan aan de doelstelling van de studie, namelijk het kunnen vergelijken van een bandbreedte van mogelijke oplossingen.

40. Bezwaren tegen of voorkeur voor bepaalde generieke verbredingsalternatieven of verbredingsalternatieven met hoofd- en parallelbanen.

(briefnummers: 20, 81)

Enkele inspraakreacties bevatten voorkeuren voor of bezwaren tegen bepaalde alternatieven. Op deze uitgesproken voorkeuren c.q. bezwaren wordt in deze inspraaknota niet inhoudelijk ingegaan. De juistheid van de aangedragen argumenten zal waar nodig of mogelijk in de trajectstudie worden onderzocht. De keuze voor een alternatief komt pas in de fase van de besluitvorming aan de orde op basis van het probleemoplossend vermogen en de effecten van de alternatieven.

3.4 MMA

41. Algemene opmerkingen over de positie van het MMA in de studie; het MMA moet de eerste en belangrijkste optie zijn en uiteindelijk gekozen worden.

(briefnummers: 20, 32, 56, 67)

Het feit dat het MMA als laatste in de startnotitie is genoemd, wil niet zeggen dat het ook de laatste optie is. In de startnotitie zijn de alternatieven zonder voorkeur opgesomd. In de Trajectnota/MER wordt op basis van de effecten en waardering daarvan een rangvolgorde aangegeven. Of het MMA gekozen wordt, is aan de ministers van V&W en VROM.

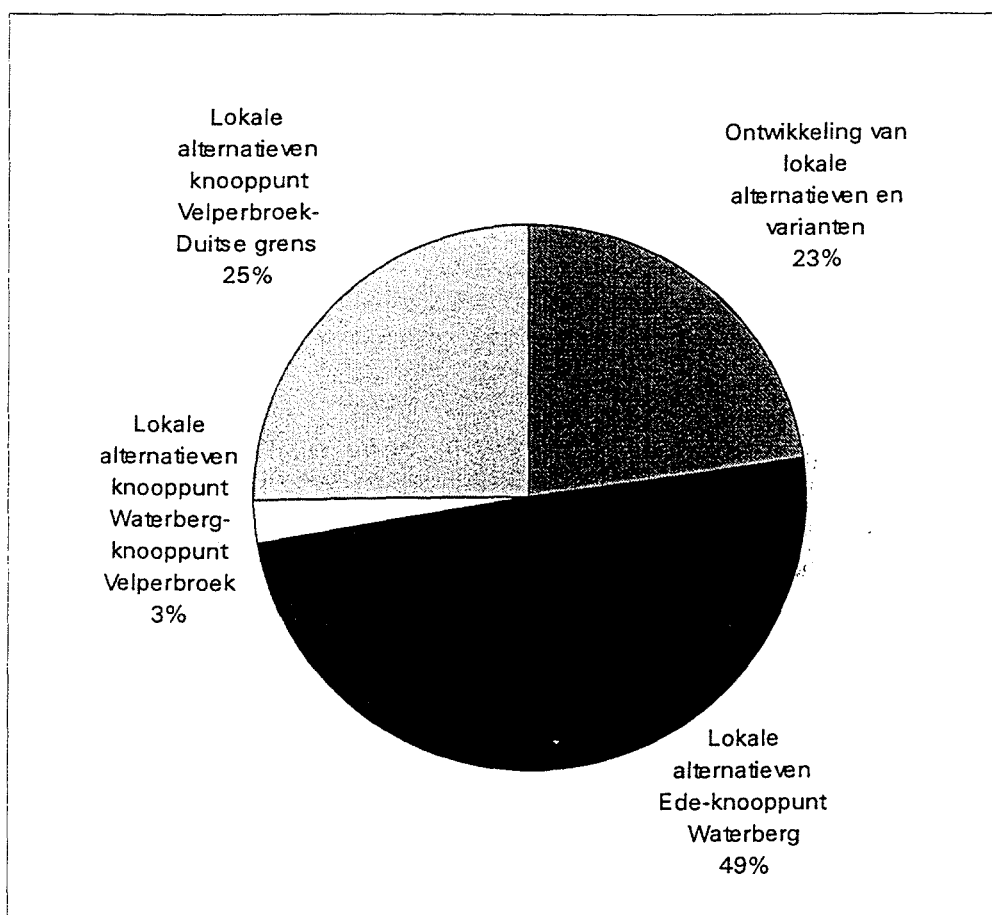
4 Lokale alternatieven en varianten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de suggesties, opmerkingen en vragen behandeld die te maken hebben met “Lokale alternatieven en varianten”.

In deze rubriek zijn de ingekomen reacties verdeeld over vier categorieën. In figuur 4.1 staat de verdeling van vragen per categorie weergegeven.

Figuur 4.1: Procentuele verdeling van de binnengekomen reacties naar categorieën binnen de rubriek “Lokale alternatieven en varianten”.



De rubriek “Lokale alternatieven en varianten” (11% van het totaal aan reacties) bevat onder meer suggesties, opmerkingen en vragen over lokale alternatieven en varianten die niet in de startnotitie zijn opgenomen. Bij het opstellen van de startnotitie is uit vooronderzoek gebleken dat een groot aantal suggesties als niet kansrijk zijn te beschouwen. Ze zijn daarom niet opgenomen in de startnotitie. Sommige insprekers pleiten ervoor om bepaalde oplossingen toch in de trajectstudie/m.e.r. als een volwaardig alternatief mee te nemen: een voorbeeld is

de toepassing van een verdiepte ligging. Veel vragen zijn locatiespecifiek; daarom zijn deze vragen verzameld per deelgebied. Een aantal algemene vragen wordt eerst behandeld.

De resultaten van de door de Bestuurlijke Begeleidingsgroep HSL-Oost/A12 uitgevoerde verkenningsfase, alsmede de Bereikbaarheidsstudie Liemers, - voor zover overgenomen in de startnotitie - vormen het uitgangspunt voor de Richtlijnen. Evenwel dienen de keuzen uit het verkenningsproces in de trajectstudie/m.e.r. nader te worden onderbouwd. De Richtlijnen geven aan dat de wijze waarop de keuzen zijn gemaakt inzichtelijk moet worden gemaakt. Daarnaast moet in beschouwing worden genomen of andere - niet onderzochte - aspecten de resultaten van voorgaande verkenningen in een ander daglicht plaatsen. Indien dat het geval is moet nader onderzoek worden opgestart. In de beantwoording zal genoemde noodzaak tot nadere onderbouwing in een aantal gevallen worden aangegeven.

4.2 Ontwikkeling van lokale alternatieven en varianten

42. Voorkeuren/suggesties voor lokale oplossingen in algemene zin. (briefnummers: 6, 45, 53, 57, 64, 65, 67, 74)

Bij verbreding van de A50 en de A12 moet de derde baan worden bestemd voor verkeer dat een afslag wil nemen.

In de trajectstudie/m.e.r. wordt ook de mogelijkheid betrokken van het geven van voorrang aan bepaalde doelgroepen, die van de A12 gebruik maken. Een aparte rijstrook bestemd voor afslaand verkeer is echter minder gewenst. Afvallende rijstroken dienen in principe doorgezet te worden als verbindingswegen in knooppunten en niet overgaan in een afrit naar het onderliggende wegennet. De categorieovergang van autosnelweg naar onderliggend wegennet wordt dan onduidelijk hetgeen de verkeersveiligheid nadelig beïnvloedt.

Met de benodigde ruimte moet zo zuinig mogelijk worden omgesprongen, door onder andere zoveel mogelijk te bundelen of de capaciteitsuitbreiding te zoeken binnen de bestaande rijstroken (naar elkaar toe verbreden), toepassen innovatieve technieken.

De verschillende alternatieven, die genoemd zijn in de startnotitie, geven al aan dat het aspect ruimte grote aandacht heeft. Voorkomen moet worden dat de weg door bundeling of "naar elkaar toe verbreden" onveilig wordt voor de weggebruikers. Als basis worden hiertoe de "Richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen" toegepast; zo zijn hierin o.a. de breedtes van rijstroken en bermen aangegeven.

Er moet zoveel mogelijk worden gewerkt met (geboorde) tunnels en de know-how daarover moet hier worden toegepast. Het onderdoor leiden van trein- en autoverkeer heeft vanwege geluid- en visuele hinder de voorkeur.

Bij de trajectstudie voor de A12 wordt uitgegaan van de huidige hoogteligging van de bestaande weg. De aard van de huidige en verwachte knelpunten en de mogelijke oplossingen daarvoor rechtvaardigen een dergelijke ingrijpende reconstructie van de gehele A12 niet. Dit uitgangspunt wordt nader onderbouwd in de Trajectnota/MER.

De aanpassing van de ligging van de A12 ter compensatie van doorsnijding en barrièrewerking van ecologische verbindingzones moet in de afweging worden betrokken. Omgevingsvoorwaarden moeten een nadrukkelijke rol bij het ontwerp spelen.

Compensatie is eerst aan de orde indien nieuwe doorsnijdingen plaatsvinden dan wel barrièrewerking wordt vergroot. Compensatie van doorsnijding en barrièrewerking kan op diverse manieren plaatsvinden. Het is daarvoor niet noodzakelijk de ligging in het horizontale en/of verticale vlak te wijzigen. Omgevingsvoorwaarden spelen een rol bij het ontwerp, vooral bij de landschappelijke inpassing. Die wordt uitgewerkt in een landschapsplan.

Bij handhaving van het huidige tracé van de spoorbaan door de gemeente Renkum de mogelijkheid onderzoeken deze geheel verdiept aan te leggen met daaroverheen een regionale rondweg. Deze weg zou kunnen lopen van Arnhem tot aan de huidige toe-/afritten van de A50 met de N225.

Zoals in de Richtlijnen is aangegeven staat in de trajectstudie/m.e.r. de problematiek van de A12 centraal. Onderzoek naar uitbreiding/aanpassing van het regionale wegennet valt buiten de kaders van de A12-studie. Hierbij kan de kanttekening worden gemaakt dat in de alternatieven waarin een deel van het verkeer van de A12 wordt geweerd zal worden onderzocht welke effecten dit zal hebben op de belangrijkste onderdelen van het onderliggend wegennet. Wanneer daar grote knelpunten ontstaan zal worden verkend of deze in beginsel oplosbaar zijn. Hierover zal dan in overleg worden getreden met de regionale en lokale overheden die hun plannen en ideeën dan naar voren kunnen brengen.

43. Bezwaren tegen voorgestelde alternatieven.

(briefnummers: 56, 65)

Waarom wordt filevorming op de parallelbanen wel toegestaan.

Indien er voor wordt gekozen de A12 beperkt te verbreden door een deel van het verkeer niet direct toe te laten op de hoofdbanen van de A12, kan bij de alternatieven met hoofd- en parallelbanen de doorstroming van het verkeer op de hoofdbanen gegarandeerd worden door de parallelbanen als een buffer te gebruiken. Tevens zorgt de hogere filevorming op de parallelbanen er voor, dat de druk op het kiezen van een ander vervoermiddel, waarbij dan met name het openbaar vervoer in beeld is, groter wordt.

Uitgangspunt huidige hoogteligging A12 is niet terecht; de hoogteligging van de A12 moet in de alternatieven een zelfstandig criterium bij de afwegingen vormen. De aard van de knelpunten en de mogelijke oplossingen hiervoor geven voldoende aanleiding de huidige hoogteligging van de A12 als uitgangspunt te nemen. In de Trajectnota/MER wordt dit uitgangspunt nader onderbouwd.

44. Suggesties voor alternatieven voor lokale oplossingen.

(briefnummers: 74, 77)

Onderzoek gestapelde ligging A12 en spoor.

In de verkenning is gekeken naar oplossingen waarbij de weg en het spoor worden gebundeld. Op basis van de resultaten van de verkenning is geconcludeerd dat

bundeling grote nadelen heeft en daarom deze oplossingen weinig kansrijk zijn. Belangrijke bezwaren daarvoor zijn extra ruimtegebruik daar ook de bestaande spoorlijn gehandhaafd blijft, idem omdat een tracé dicht langs de A12 niet mogelijk is als gevolg van aanwezige knooppunten, de problematische passage tussen Arnhem-noord en Velp en de noodzaak van een nieuw station in Arnhem dat geheel geïsoleerd zal liggen van het bestaande netwerk met onder andere als gevolg geen overstapmogelijkheden. Stapeling geeft nog meer nadelen en komt om die reden niet in aanmerking voor studie.

De huidige tracés vormen daarom het uitgangspunt voor de studie. In de Trajectnota/MER wordt dit uitgangspunt nader onderbouwd.

Onderzoek een alternatief dat gericht is op beperking van het verlies aan nachtelijk duister.

Het aanbrengen van verlichting heeft nadrukkelijk een positieve invloed op de verkeersveiligheid, met name bij hogere intensiteiten. Om die reden worden steeds meer wegen van verlichting voorzien. Een daaraan verbonden nadeel is de uitstraling van het licht naar de omgeving. De beperking van het verlies aan nachtelijk duister vormt niet één van de hoofddoelen van de aanpassing van de A12. Er zullen dan ook geen alternatieven worden ontwikkeld die hier specifiek op zijn gericht. Wel is het zo dat in alle alternatieven waar mogelijk gestreefd zal worden naar verbetering van de bestaande situatie ten aanzien van woon- en leefmilieu en natuur en landschap (win-winsituaties). Hierbij worden maatregelen beschouwd die tot doel hebben de negatieve effecten van de weg op de omgeving te verminderen. Daarbij zal ook gekeken worden naar beperking van de uitstraling van licht naar de omgeving. Zie ook het antwoord op vraag 69.

4.3 Lokale alternatieven Ede-knooppunt Waterberg

45. Argumenten tegen bepaalde alternatieven of varianten, bijvoorbeeld vanwege de aantasting van woning, bedrijf of verlies van natuur en landschap of overlast vanwege extra verkeer.

(briefnummers: 26, 27, 31, 44, 71)

Bij de meeste alternatieven zal het noodzakelijk zijn om huizen of bedrijven te slopen voor het algemeen belang. Dat is helaas onvermijdelijk. Een belangrijk criterium bij het beoordelen van de alternatieven is het zoveel mogelijk beperken van het aantal aan te tasten of te slopen woningen of bedrijven. Helemaal zonder aantasting of sloop van woningen/bedrijven zal een verbreding van weg of spoor in Nederland niet mogelijk zijn door de schaarse ruimte. De eigenaren/huurders van woningen/bedrijven, die moeten verdwijnen, zullen zorgvuldig behandeld worden, overeenkomstig de wettelijke schadevergoedingsregelingen (zie hoofdstuk 6 voor meer details).

46. Suggesties voor nieuwe lokale alternatieven en varianten.

(briefnummers: 7, 18, 31, 41, 45)

Verdiept aanleggen van zowel spoor als weg.

Er is geen fysieke samenhang tussen de huidige A12 en de huidige spoorlijn omdat de bestaande tracés worden gehandhaafd, waardoor een gezamenlijk verdiept aanleggen van spoor en weg niet in beeld is. Zie ook antwoord 23.

Tevens is er geen aanleiding alleen de A12 verdiept aan te leggen. De geluidhinder kan voldoende op een andere wijze worden bestreden. In de Trajectnota/MER wordt dit uitgangspunt nader onderbouwd.

Voor Bennekom-noord moet een verbreding van de A12 plaatsvinden naar de noordzijde.

In de trajectstudie worden de verschillende verbredingsalternatieven en inpassingsmogelijkheden (noordelijke, symmetrische of zuidelijke verbreding) onderzocht. De studie zal aangeven wat de effecten van de verschillende oplossingen zijn. De oplossingen op dat deel zullen overigens in samenhang met de A12 gedeelte Veenendaal-Ede worden onderzocht.

Aanpassen Grijsoord en verbreden wegvak Grijsoord-Waterberg tot 4x3 à 4x4 met ongelijkvloerse "weefbanen" is nodig i.v.m. aanpassing A12 en A50.

De beschikbare verkeersprognoses geven aan dat een verbreding tot maximaal 2x4 rijstroken voldoende is om de verkeersstromen te verwerken. De voorgestelde extra rijstroken zijn niet te verdedigen op basis van de verwachte intensiteiten en maken een dergelijke grote ingreep in de natuur niet noodzakelijk noch verantwoord.

Binnen de variant VBHP moet de variant met 4x2 rijstroken meegenomen worden in de studie, zoals waarschijnlijk ook bedoeld is.

Ter plaatse van het wegvak Grijsoord - Waterberg, waar de A12 en A50 gebruik maken van hetzelfde wegvak, wordt bij de maximale verbredingsalternatieven een uitbreiding naar 2x4 rijstroken onderzocht; al het verkeer kan gebruik maken van de A12. Een verdeling in hoofd- en parallelbanen, de 4x2 variant, is hier niet zinvol vanwege deze samensmelting en uitwisseling van verkeersstromen. Het verkeer van de A50 kan zeker volstaan met 2 rijstroken per richting in tegenstelling tot het verkeer op de A12 dat naar verwachting 3 rijstroken per richting vergt. Er is dus sprake van een onevenwichtige verdeling van het verkeer bij gescheiden rijbanen. Die zouden tezamen met de noodzakelijke uitwisselingsmogelijkheden onnodig veel rijstroken en daarmee ruimtebeslag vergen.

Een opsplitsing in hoofd- en parallelbanen wordt met name gedaan indien veel verkeer met lokale herkomsten of bestemmingen aanwezig is; dat is op dit wegvak niet aan de orde.

47. Opmerkingen/suggesties met betrekking tot de aansluitingen op de A12. (briefnummers: 6, 44, 45, 52, 63, 64)

Gemist wordt een nieuwe aansluiting op de A12 (Ede-Oost) en/of aanpassing van de bestaande aansluiting bij Ede inclusief transferia.

Binnen de trajectstudie wordt onderzocht of een nieuwe aansluiting op de A12 Ede-Oost verkeerskundig opportuun is. Afhankelijk van de uitkomsten van deze vraag kan een dergelijke aansluiting al dan niet worden opgenomen als onderdeel van één of meer alternatieven. Hierover kunnen in deze fase van de studie nog geen uitspraken worden gedaan.

Ook hier wordt nogmaals benadrukt dat de algemene beleidslijn is dat zeer terughoudend wordt omgegaan met nieuwe aansluitingen op het hoofdwegennet.

Het door de regio voorgestelde transferium bij Ede zal naar verwachting een positieve invloed hebben op het deel van de A12 ten westen van Ede. Ten oosten daarvan zou zo'n transferium echter kunnen leiden tot meer verkeer op de A12 doordat een deel van de reizigers de opstapplaats Arnhem verruilt voor Ede. In het kader van de planontwikkeling ten aanzien van het transferium Ede zal daar nog onderzoek naar plaats moeten vinden. De resultaten daarvan zullen worden verwerkt in de A12-studie.

Vervanging aansluiting N224-A12 door aansluiting N224-A50 opnemen in de alternatieven met tegelijkertijd een afwaardering van de aansluiting Oosterbeek; de vervanging van de aansluiting Oosterbeek naar de A50 draagt bij in kader van het demonstratieproject "Duurzaam veilig verkeer: herinrichting Utrechtseweg in Oosterbeek".

Om verschillende redenen wordt gepleit voor een verplaatsing van de aansluiting van de N224 op de A12 naar een aansluiting van de N224 op de A50. Binnen de trajectstudie zal worden bekeken of deze suggestie verkeerskundig opportuun is. Afhankelijk van de beantwoording van deze vraag kan een dergelijke ingreep onderdeel gaan vormen van één of meer alternatieven. Hierover kunnen in deze fase van de studie nog geen uitspraken worden gedaan. Tot de verkeerskundige opportuniteit behoort ook de verkeersveiligheid.

Aansluiting ter hoogte van de Deelenseweg in studie nemen ter ontsluiting van de attractieparken.

Binnen de trajectstudie zal de verkeerskundige opportuniteit van een nieuwe aansluiting op de A12 Deelenseweg worden verkend. Afhankelijk van de uitkomsten kan een dergelijke aansluiting al dan niet worden opgenomen als onderdeel van één of meer alternatieven. Hierover kunnen in deze fase van de studie nog geen uitspraken worden gedaan.

Opnieuw wordt de algemene beleidslijn benadrukt dat zeer terughoudend wordt omgegaan met nieuwe aansluitingen op het hoofdwegenet.

4.4 Lokale alternatieven knooppunt Waterberg-knooppunt Velperbroek

48. Voorkeuren voor alternatieven en varianten nabij Arnhem, bijvoorbeeld vanwege het verbeteren van de doorstroming vanaf het knooppunt Waterberg.

(briefnummers: 51, 58)

In de inleiding (paragraaf 1.1) is aangegeven op welke manier wordt omgegaan met uitgesproken voorkeuren in dit stadium van het project. In de reacties worden verschillende argumenten genoemd waarom bepaalde lokale alternatieven of varianten positief of negatief zouden zijn. De vergelijking van de alternatieven vindt plaats op basis van onderzoek en door het zo objectief mogelijk weergeven van alle argumenten. Gezien de aanleiding van de trajectstudie/m.e.r. A12 speelt de vermindering van de congestie daarbij uiteraard een belangrijke rol.

4.5 Lokale alternatieven knooppunt Velperbroek-Duitse grens

49. Suggesties voor nieuwe lokale alternatieven en varianten.

(briefnummers: 18, 21, 58, 68, 78)

Beschouw een extra brug over de IJssel in het verlengde van de van de Lange Waterweg in Arnhem als ontsluiting voor het regionale verkeer.

In de startnotitie is deze suggestie vermeld in paragraaf 6.5. Omdat het een regionale verbinding betreft behoort besluitvorming daarover niet tot de bevoegdheid van de minister van V&W, maar van regionale besturen (provincie of gemeenten). Desondanks is het ten behoeve van het besluit over de A12 wenselijk enig inzicht te hebben in de potenties van een dergelijke oplossingsrichting.

Geen doortrekking RW15 maakt 2x4 rijstroken tot aan Oud-Dijk noodzakelijk. Volgens de nu beschikbare verkeersprognoses is een dwarsprofiel van maximaal 2x3 rijstroken nodig over het gedeelte Zevenaar-Oud-Dijk. Ook ten westen van Zevenaar kan in enkele alternatieven met een beperkter dwarsprofiel worden volstaan.

De weg Lobith-Babberich ten oosten van Babberich laten lopen ter ontlasting van Zevenaar.

Deze suggestie heeft betrekking op het aanpassen van het onderliggend wegennet en is niet van invloed op verkeerssituatie op de A12. De weg Lobith-Babberich is niet in beheer bij het rijk, eventuele aanpassingen om bestaande knelpunten te verbeteren kunnen geen onderdeel vormen van de studie en besluitvorming voor de A12. Het verdient aanbeveling dat de regio inspeelt op de verschillende A12-alternatieven door in aansluiting daarop inzichtelijk te maken hoe in het verlengde daarvan lokale verbeteringen zouden kunnen worden uitgewerkt.

Beschouw in de Liemers een bundeling van de A12 met de HST-Oost.

De huidige tracés vormen het uitgangspunt voor de studie. Er wordt daarom niet gekeken naar een bundeling met de HST-Oost in de Liemers. In de Trajectnota/MER wordt dit nader onderbouwd. Zie ook antwoord 23.

50. Opmerkingen/suggesties met betrekking tot de aansluitingen op de A12.

(briefnummers: 32, 55, 58, 72, 80)

Realiseren aansluiting Hengelder i.v.m. het gebrek aan capaciteit en ongunstige ligging van de staande aansluiting van Zevenaar en Didam.

Binnen de trajectstudie dient de verkeerskundige opportuniteit van een nieuwe aansluiting Hengelder op de A12 te worden beantwoord. Afhankelijk van het antwoord kan een dergelijke aansluiting al dan niet worden opgenomen als onderdeel van één of meer alternatieven. Hierover kunnen in deze fase van de studie nog geen uitspraken worden gedaan.

Ten aanzien van het beleid voor nieuwe aansluitingen wordt tevens verwezen naar antwoord 28.

Verbeteren van de aansluiting bij Westervoort en het industrieterrein "De Nieuwgraaf".

De aansluiting Westervoort is momenteel al een knelpunt. Met de groei van het verkeer zal de problematiek toenemen. In het kader van de Bereikbaarheidsstudie Liemers zijn al maatregelen aan zowel de A12 als het onderliggend wegennet verkend. De nu bereikte inzichten zullen worden verwerkt in de trajectstudie/m.e.r. en waar nodig in samenhang met nog niet beschouwde alternatieven voor de A12 verder worden ontwikkeld. Of daarbij varianten zoals in deze reactie wordt geschetst in beeld komen kan nu nog niet worden bepaald. Dit zal tijdens de studie moeten blijken.

51. Het aanbrengen van onderscheid tussen economisch belangrijk en regionaal/lokaal verkeer gaat voorbij aan de economische belangen van de Liemers.

(briefnummer: 68)

Het benoemen van de A12 tot achterlandverbinding leidt tot de noodzaak prioriteiten te stellen indien niet zou worden gekozen voor een aanzienlijke verbreding van de weg. Bij een beperkte verbreding is de belangrijkste functie van de achterlandverbinding A12 het zoveel mogelijk congestievrij afwikkelen van vrachtverkeer en overig economisch belangrijk verkeer (zakelijk verkeer) over langere afstand. Dat betekent dat het overige, economisch gezien minder belangrijk verkeer en verkeer met een sterk lokaal/regionaal karakter een lagere prioriteit krijgt indien het gebruik wil maken van de A12 op tijdstippen dat er onvoldoende capaciteit is, dus in de spitsperioden. Zie ook antwoord 52.

52. Bezwaren tegen de invoering van tolheffing in de Liemers, omdat deze regio geheel afhankelijk is van de A12.

(briefnummer: 72)

Belangrijk is om te stellen dat rekening rijden (tol) niet is bedoeld om het wegverkeer financieel nadeel te bezorgen, maar om het onnodige wegverkeer zoveel mogelijk terug te dringen. Daarvan profiteert ook weer de regio. De A12 vervult voor de Liemers een belangrijke rol. Wil voorkomen worden dat de A12 dichtslibt en de Liemers daarmee onbereikbaar wordt, dan moet autogebruik vooral in de spitsperioden door economisch minder belangrijk verkeer (niet zakelijk verkeer) zoveel mogelijk worden vermeden. Bij een beperkte capaciteitsuitbreiding moet gekozen worden voor een vorm van prioritering van verkeerssoorten. Dat kan op basis van herkenbaarheid. Voorbeelden zijn vrachtauto's en bussen. Een andere mogelijkheid is het selecteren van weggebruikers op basis van het tegen betaling (rekening rijden) krijgen van voorrang. Gebruik maken van schaarse ruimte betekent veelal dat de gebruiker extra kosten moet accepteren. Dat kan ook toegepast worden bij de weg. Dat houdt in dat de weggebruiker per keer de afweging zal moeten maken of de reis per auto over de A12, en met name in de spits, het gevraagde bedrag waard is.

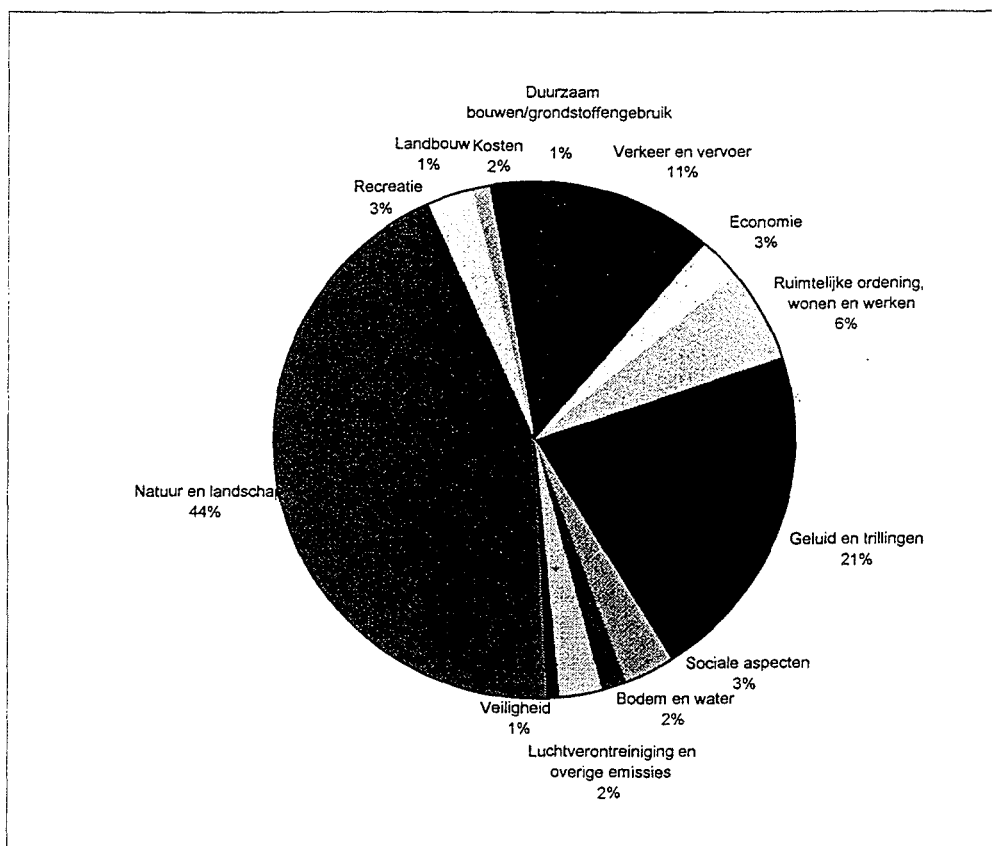
5 Effecten

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek “Effecten”. Het betreft inspraakreacties die betrekking hebben op de in de trajectstudie/m.e.r. te onderzoeken effecten en de te beschouwen mitigerende maatregelen om negatieve effecten als gevolg van bepaalde alternatieven te verzachten.

In deze rubriek zijn de binnengekomen reacties verdeeld over dertien categorieën. Figuur 5.1 geeft de verdeling weer van de vragen over de verschillende categorieën binnen de rubriek “Effecten”.

Figuur 5.1: Procentuele verdeling van de binnengekomen reacties naar categorieën binnen de rubriek “Effecten”.



In de startnotitie wordt voor diverse aspecten een aantal effecten genoemd, die in de trajectstudie/m.e.r. worden onderzocht. In een aantal inspraakreacties is het belang van deze effecten nog eens onderstreept. Daarnaast is in een aantal

inspraakreacties aandacht gevraagd voor het onderzoeken van effecten die niet in de startnotitie staan vermeld. Voor een deel van deze effecten geldt dat - mede als gevolg van deze reacties - besloten is om deze effecten toch te onderzoeken in de trajectstudie/m.e.r. In de Richtlijnen zijn deze effecten dan ook opgenomen. Bij een ander deel van deze effecten is besloten om ze niet op te nemen in de Richtlijnen. Er kunnen verschillende redenen voor zijn, waarom deze effecten niet worden bestudeerd, bijvoorbeeld:

- de genoemde effecten zullen naar verwachting niet of slechts zeer beperkt voorkomen;
- effecten kunnen wel optreden, maar zijn naar verwachting niet onderscheidend voor de genoemde alternatieven en dragen dus niet werkelijk bij aan de besluitvorming in deze fase; deze effecten komen mogelijk wel aan de orde in de fase van het Ontwerp-Tracébesluit;
- vanwege het noodzakelijke globaliteitsniveau van de te beschouwen alternatieven in de trajectstudie/m.e.r.-fase is het nog niet mogelijk om bepaalde effecten zo gedetailleerd te bepalen als wordt gevraagd in de inspraakreacties. Deze effecten zullen echter bij de uitwerking van het, op basis van de resultaten van de Trajectnota/MER te kiezen, alternatief in de fase van het Ontwerp-Tracébesluit nader worden bekeken.

Tenslotte wordt er in de inspraakreacties een aantal suggesties gedaan voor mitigerende maatregelen, die de nadelige effecten van de wegverbetering in de directe omgeving van de weg kunnen verzachten. Bij de verdere uitwerking van de lokale alternatieven en varianten worden deze suggesties beschouwd. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat niet alle maatregelen ook daadwerkelijk worden opgenomen in de alternatieven. Dit is onder andere afhankelijk van de effectiviteit van de te beschouwen maatregelen. Per set van maatregelen wordt een afweging gemaakt tussen de te verwachten voordelen van de maatregelen (in termen van te verwachten positieve effecten of de mate van vermindering van negatieve effecten) en de te verwachten nadelen (in termen van kosten van de maatregel(en) en eventueel extra optredende negatieve effecten).

5.2 Verkeer en vervoer

53. Er wordt speciale aandacht gevraagd voor effecten die in de startnotitie genoemd zijn en zullen worden onderzocht. Dit betreft onder andere: (briefnummers: 51, 55, 56, 67, 79, 85, 86)

Verkeershinder in de aanlegfase.

In de trajectstudie/m.e.r. wordt globaal gekeken naar de “maakbaarheid” van de oplossing. Een oplossing waarbij de A12 jarenlang niet bruikbaar is, is niet reëel. Het is echter niet zo dat in de studie naar dergelijke problemen al in detail wordt gekeken. Met name in de fase van het Ontwerp-Tracébesluit en in de besteksfase wordt een gedetailleerd faseringsplan opgesteld dat ervoor moet zorgen dat de verkeershinder tot een minimum beperkt blijft.

Capaciteitsproblemen van de aansluitingen.

In de trajectstudie/m.e.r. worden de capaciteiten van de aansluitingen globaal onderzocht. In dat stadium moet duidelijk worden of en hoe eventuele problemen oplosbaar zijn. In overleg met de betreffende wegbeheerders kan dan naar

oplossingen worden gezocht. De definitieve uitwerking komt eerst in de fase van het Ontwerp-Tracébesluit aan de orde.

De gevolgen voor het onderliggende wegennet als gevolg van een wijziging van de verkeersintensiteit.

In de Richtlijnen is in paragraaf 3.1 aangegeven hoe de relatie met het onderliggend wegennet in beschouwing wordt genomen. Bij het uitwerken van de alternatieven van rijksweg 12 zullen de effecten op een aantal belangrijke (en aan de A12 gerelateerde) verbindingen van het onderliggend wegennet verkend worden. Tevens zullen voor eventuele knelpunten die ontstaan ten gevolge van maatregelen aan de A12 de mogelijk te nemen maatregelen verkend worden. Deze maatregelen vormen geen onderdeel van de alternatieven voor de A12.

Beperken van de mobiliteitsgroei.

Het SVV-II is vastgesteld beleid en daar wordt in deze studie van uit gegaan. Dit beleid is er op gericht de groei van de automobiliteit te beperken tot 35% over de periode 1986-2010. In de verkeersprognoses voor de A12 wordt uitgegaan van een maatregelenpakket dat moet leiden tot een maximale beperking van de automobiliteitsgroei. In de startnotitie (hoofdstuk 5) is al aangegeven dat de mogelijkheden om door stimulering van andere vervoerswijzen de groei nog verder terug te dringen ten zeerste beperkt zijn. Per saldo moet rekening gehouden worden met een (weliswaar afgeremde) toename van het autoverkeer waarvoor maatregelen zullen moeten worden getroffen.

De effecten voor de gemeente Bergh en de stad Emmerich expliciet opnemen in de studie.

Gezien de ontwikkeling van het verkeer en de capaciteit van de huidige weg wordt voor het weggedeelte Oud-Dijk - Duitse grens geen aanpassing van de bestaande A12 voorzien. De ten gevolge van de groei van het verkeer op de A12 en de bereikbaarheid van Bergh via de A12 optredende effecten zullen net als elders langs het tracé bepaald worden.

Met de Duitse autoriteiten (Bezirksregierung Düsseldorf) heeft overleg plaatsgevonden, waarbij van Duitse zijde is aangegeven dat er geen aanleiding bestaat voor het uitvoeren van een grensoverschrijdende milieu-effectrapportage.

54. Er wordt gevraagd naar studie naar effecten die niet genoemd worden in de startnotitie, waaronder verschuiving van het autogebruik richting OV en fiets, verschuiving van het autogebruik naar buiten de spitsperiode, efficiency van goederentransport over de weg.

(briefnummers: 28, 32, 39, 67)

Voor het opstellen van de verkeersprognoses wordt gebruik gemaakt van een verkeers- en vervoermodel. Dit model is ook in staat wijzigingen in de vervoerwijzekeuze te berekenen. Bij de berekeningen voor de A12 zal de maximale inzet van het openbaar vervoer, zoals de HST-Oost en Rail 21 worden meegenomen.

Het beïnvloeden van werktijden is een zaak die aanzienlijk minder eenvoudig ligt dan het lijkt. Er is veelal sprake van het afhankelijk zijn van andere bedrijven, vaste openingstijden enz. Waar mogelijk wordt wel gewerkt aan verschuivingen.

Langere openingstijden van winkels met als gevolg een grotere flexibiliteit voor de bevolking zijn daar een voorbeeld van.

Ten aanzien van het vrachtverkeer wordt nagegaan welk vrachtverkeer er op de verschillende wegvakken van de A12 resteert nadat er [1] een maximale verschuiving van de weg naar andere vervoerwijzen en [2] een maximale efficiency-operatie binnen het wegvervoer heeft plaatsgevonden, een en ander zoals verwoord in de nota Transport in Balans.

55. Wordt er bij het berekenen van de prognoses rekening gehouden met de relatie met het onderliggend wegennet en de groeiende belasting daarvan.
(briefnummers: 6, 12, 13, 64, 87)

Bij het berekenen van de verkeersprognoses wordt uitgegaan van het in 2010 aanwezig veronderstelde wegennet. Daarin is ook het onderliggend wegensysteem voor wat betreft de hoofdverbindingen opgenomen. Dat betekent dat in het model het toekomstige verkeer wordt voorspeld voor zowel het hoofdwegennet als de hoofdverbindingen van het onderliggende wegennet.

5.3 Economie

56. Er wordt aandacht gevraagd voor studie naar effecten die niet genoemd worden in de startnotitie, waaronder:
(briefnummers: 70, 81, 85, 86)

Toegang-beperkende maatregelen voor de A12 mogen niet leiden tot bereikbaarheids-beperkende maatregelen of verkeerscirculatiebeperkende maatregelen voor Papendal.

In de alternatieven waarin een deel van het verkeer van de A12 wordt geweerd zal inzichtelijk worden gemaakt welke effecten optreden op de belangrijkste regionale wegen. De mate waarin deze effecten al dan niet oplosbaar zijn, en de belangen die daarbij in het geding zijn, zullen worden meegewogen in de uiteindelijke besluitvorming.

De effecten op economie moeten op een grotere schaal worden onderzocht; gebruik hierbij niet alleen vervoerskundige maar ook economische indicatoren.
De economische effecten zullen op verschillende schaalniveaus worden onderzocht.

Naast vervoerskundige (directe) economische effecten, zoals bijvoorbeeld in geld uitgedrukte reistijdwinsten, zullen tevens de indirecte economische effecten van de verschillende alternatieven bepaald worden. Deze indirecte economische effecten kunnen gemeten worden aan de hand van de verandering van bijvoorbeeld de volgende indicatoren: bedrijvenstructuur, waardering vestigingslocatie, aantal en type werknemers, omvang bedrijfsinvesteringen en uitgiftecapaciteit bedrijventerreinen.

De bereikbaarheid van bedrijventerreinen nabij de A12 moet een grotere prioriteit krijgen.

Bij het ontsluiten van bedrijventerreinen zal enerzijds veel aandacht uitgaan naar de situatie voor het economisch belangrijke (vracht)verkeer. Anderzijds zal ook worden gekeken naar de mate waarin sprake is van vermijdbare autoverplaatsingen

in de spitsperioden, met name waar het woon-werkverkeer en het bezoeken van op bedrijventerreinen gevestigde detailhandel betreft.
De effecten op de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen zullen worden verwerkt in de beoordeling van de alternatieven.

5.4 Ruimtelijke ordening, wonen en werken

57. Er wordt extra aandacht gevraagd voor effecten die al genoemd zijn in de startnotitie, waaronder effecten op bestaande en geplande woon- en werkgebieden.

(briefnummers: 32, 63)

De effecten op de bestaande en geplande bedrijventerreinen, woongebieden en recreatieterreinen worden in de Trajectnota/MER per alternatief/variant in beeld gebracht. In de nota wordt eveneens aandacht besteed aan de verschillen tussen de alternatieven.

58. Er wordt aandacht gevraagd voor studie naar effecten die niet in de startnotitie worden genoemd, waaronder de effecten van de verbreding op het militaire oefenterrein de Ginkelse Heide.

(briefnummer: 33)

In de studie wordt onderzocht in welke mate het militair oefenterrein (De Ginkelse Heide) conflicteert met de verschillende A12-alternatieven/varianten. Hiervoor worden o.a. de effecten op het ruimtebeslag in beeld gebracht.

5.5 Geluid en trillingen

59. Er wordt extra aandacht gevraagd voor effecten die reeds in de startnotitie werden genoemd zoals de toename van de geluidbelasting in geluidgevoelige gebieden.

(briefnummers: 7, 12, 14, 32, 44, 50, 51, 53, 67, 73, 85)

Geluid is een aspect waar in de Trajectnota/MER veel aandacht aan wordt besteed. Hierbij wordt o.a. de huidige situatie in beeld gebracht, inclusief de nog uit te voeren voorzieningen om de geluidoverlast terug te dringen (bijvoorbeeld de mogelijk nog te realiseren saneringsvoorzieningen). Voor elk alternatief wordt tijdens de trajectstudie/m.e.r. de toename of afname van de geluidsbelasting bepaald, die het gevolg zijn van de voorgestelde veranderingen aan de weg. De berekende geluidbelastingen worden vervolgens getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder die voor een wegreconstructie gelden en waar nodig worden voorzieningen opgenomen om aan deze normen te voldoen.

Ook zal aandacht geschonken worden aan tijdelijke geluidbelastingen tijdens de uitvoering van de werken.

60. Er wordt aandacht gevraagd voor onderzoek naar effecten die niet in de startnotitie genoemd worden, waaronder cumulatie van verschillende geluidsbronnen (A12, A50, HST-Oost), geluidbelasting in gebieden die niet in de Wet geluidhinder worden genoemd en effect van trillingen op hoogwaardige technologie.

(briefnummers: 63, 71, 85)

Er zullen naast geluidswaarden voor de A12 ook gecumuleerde geluidsbelastingen worden berekend van bijvoorbeeld andere wegen, industrieterreinen en het spoor. Het railverkeersgeluid wordt gecumuleerd met het wegverkeersgeluid indien er sprake is van elkaar overlappende effecten. Bovendien wordt het geluid afkomstig van industrieterreinen, voor zover het A-inrichtingen betreffen, in de cumulatie meegenomen.

De geluidseffecten van de verschillende alternatieven en varianten worden in beeld gebracht door de ligging van geluidscontouren in het studiegebied. Aan de hand hiervan wordt bepaald hoe de geluidbelasting van de verschillende gebieden verandert, alsmede het aantal mensen dat gehinderd wordt.

Het gebied waarin de effecten van trillingen voor de huidige en de toekomstige situatie wordt beschouwd heeft een breedte van ca. 50 meter aan beide zijden van de weg. Onderzocht zal worden of zich daarbinnen trillingsgevoelige apparatuur bevindt en de invloed van de alternatieven daarop.

61. Er worden suggesties gedaan voor te beschouwen mitigerende maatregelen, waaronder het aanbrengen van geluidwerende maatregelen op specifiek genoemde locaties en het toepassen van nieuwe geluidsarme technieken. Er wordt gevraagd de effectiviteit van verschillende vormen van geluidsmaatregelen aan te geven (waaronder lage schermen langs iedere strook).

(briefnummers: 7, 12, 27, 45, 51, 85)

Als er een sanering of reconstructie van een rijksweg plaatsvindt is het mogelijk om maatregelen tegen geluidsoverlast te nemen. Of er een geluidsafscherming (scherm of wal) moet komen wordt bepaald aan de hand van de Wet geluidhinder. Hierin staat precies omschreven welke geluidsbelasting toegestaan is en voor welke situaties dit geldt. Dit wordt als onderdeel van de studie meegenomen. Mogelijke maatregelen zijn een geluidsscherm, een geluidswal, gevelmaatregelen of een combinatie hiervan. De keuze tussen een scherm en gevelmaatregelen hangt onder andere af van de hoogte van de geluidsbelasting, het aantal woningen of objecten per eenheid, de kosten en de mogelijkheden voor ruimtelijke inpassing van een scherm. Overigens verdienen maatregelen in het gebied tussen de weg en de woning de voorkeur boven gevelisolatie. De benodigde plaats, hoogte en hoofdeigenschappen van een geluidafscherming (scherm, wal, reflecterend, absorberend) worden globaal in de studie onderzocht. De verdere uitwerking vindt plaats in de fase van het Ontwerp-Tracébesluit.

Het uitgangspunt voor de wegdekverharding is het toepassen van ZOAB (Zeer Open Asphalt Beton) wat geluidsreducerend werkt. Daarnaast wordt de mogelijke toepassing van nieuwe geluidsarme wegdekverhardingen (zoals dubbellaags ZOAB) in de studie betrokken.

Er wordt vooralsnog niet gedacht aan lage geluidsschermen langs iedere rijstrook; weliswaar zou dit beter zijn voor het bestrijden van de geluidsoverlast, maar dit weegt niet op tegen de negatieve aspecten, waaronder veiligheid en ruimtebeslag. Bij veiligheid moet gedacht worden aan de verminderde bereikbaarheid van de weg voor hulpdiensten wanneer naast iedere strook een scherm staat. Bij ruimtebeslag speelt de benodigde extra breedte een rol. Mede gelet op deze punten wordt deze oplossingsrichting niet uitgewerkt.

62. Behoort het verminderen van het aantal geluidgehinderden nu wel of niet tot de doelstellingen? Worden de doelstellingen uit de Wet geluidhinder gehaald, mede omdat geluidhindernormen al vaak worden overschreden?
(briefnummer: 31)

Een van de doelstellingen van het project is om waar mogelijk de leefbaarheid te verbeteren. Tevens zal in de trajectstudie/m.e.r. aandacht besteed worden aan de mogelijkheden in het directe inpassingsgebied het geluidbelast oppervlak en het aantal geluidgehinderde bij uitvoering van de voorgenomen maatregel substantieel te verminderen.

Voor het vaststellen of situaties op het gebied van geluid verbeterd dienen te worden, moeten deze situaties steeds getoetst worden aan de wettelijke normen voor geluidshinder, vastgelegd in de Wet geluidhinder. Naast deze wettelijke normen zijn er in het SVV-II doelstellingen geformuleerd om geluidbelasting door wegverkeer tegen te gaan. Evenals andere doelstellingen spelen ook deze doelstellingen een rol bij de beoordeling van alternatieven en varianten.

5.6 Sociale aspecten

63. Er wordt aandacht gevraagd voor effecten die niet in de startnotitie worden genoemd, waaronder bijvoorbeeld effecten van verkeer op de algehele gezondheid van kinderen en de vermindering van de leefbaarheid in de omgeving van de A12.

(briefnummers: 13, 31, 51, 56)

In de trajectstudie/m.e.r. worden de emissies van diverse stoffen zoals uitlaatgassen, geluidhinder etc. bepaald voor de verschillende alternatieven. De waarden zullen getoetst worden aan wettelijke normen.

De uitkomsten zullen waar mogelijk ook getoetst worden aan door derden verricht gezondheidsonderzoek als het gaat om de gevolgen door de gezondheid in het algemeen en risicogroepen zoals carapatiënten.

De effecten op het leefmilieu worden onder meer in beeld gebracht via een belevingsonderzoek, waarbij omwonenden worden betrokken. In de richtlijnen is dit onderzoek expliciet opgenomen.

5.7 Bodem en water

64. Er wordt verzocht voorzieningen te treffen om een verdere verdroging, en verspreiding van verontreiniging tegen te gaan. De conclusie dat er geen voorzieningen nodig zullen zijn komt te vroeg. Dit moet eerst onderzocht worden.

(briefnummers: 32, 42)

Naar de huidige inzichten behoeven langs wegen met rijbanen en vluchtstroken, voorzien van een ZOAB-wegdek, geen maatregelen getroffen te worden om het van de weg afstromende water te reinigen. Een uitzondering hierop kunnen de plaatsen zijn waar het water afkomstig van de weg een natuurgebied of grondwaterbeschermingsgebied zoals bij Grijsoord beïnvloedt. In de studie wordt dit nader onderzocht.

5.8 Luchtverontreiniging en overige emissies

65. Er wordt extra aandacht gevraagd voor effecten die reeds genoemd zijn in de startnotitie, waaronder de emissies van NO₂ en de depositie daarvan in de omgeving in relatie tot normen en grenswaarden en de effecten van PAK's op gezondheid.

(briefnummers: 38, 67)

In de Trajectnota/MER vindt onderzoek plaats naar luchtverontreiniging, waarbij er aandacht aan geschonken wordt welke gevaarlijke stoffen uitgestoten worden, de reikwijdte van de vervuiling en de mate waarin de luchtverontreiniging zal toenemen door de verbreding. Er wordt gekeken naar benzeen, NO₂, B(a)P, koper, metalen, pekelen en run-off (alles wat van de weg af stroomt, waaronder slijtsponen van wegdek, banden en remmen).

De mogelijke locaties met bodemvervuiling worden in kaart gebracht. Bij de uitwerking van de alternatieven wordt rekening gehouden met de gangbaar zijnde oplossingen voor eventuele situaties. Uiteraard worden aan de wettelijke voorschriften ten aanzien van bodemvervuiling voldaan.

66. Er wordt aandacht gevraagd voor onderzoek naar effecten die niet genoemd worden in de startnotitie, waaronder stankoverlast en de gevolgen voor de volksgezondheid (van o.a. kinderen).

(briefnummers: 5, 56)

In de trajectstudie/m.e.r. worden de emissies van diverse stoffen zoals uitlaatgassen, geluidhinder etc. bepaald voor de verschillende alternatieven. De waarden zullen getoetst worden aan wettelijke normen.

De uitkomsten zullen waar mogelijk ook getoetst worden aan door derden verricht gezondheidsonderzoek als het gaat om de gevolgen door de gezondheid in het algemeen en risicogroepen zoals carapatiënten.

5.9 Veiligheid

67. Er wordt extra aandacht gevraagd voor effecten die reeds genoemd zijn in de startnotitie, waaronder onveiligheid door de toename van verkeer en toepassing berekeningen volgens de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen".

(briefnummers: 49, 55)

De gevolgen van het vervoer van gevaarlijke stoffen worden onderzocht in het onderdeel externe veiligheid (= het risico dat omwonenden hebben op een ongeval dat veroorzaakt wordt door het transport van (gevaarlijke) stoffen over de weg). In het kader van de beschrijving van de effecten op externe veiligheid worden zogenaamde individuele risicocontouren bepaald. Bij het bepalen daarvan wordt gebruik gemaakt van de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen".

5.10 Natuur en landschap

68. Er wordt extra aandacht gevraagd voor effecten die reeds genoemd zijn in de startnotitie, waaronder de effecten op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de waardevolle natuurgebieden, de effecten op flora en fauna, waardevolle cultuurhistorische panden, etc.
(briefnummers: 16, 26, 41, 44, 65, 67)

De A12 doorsnijdt diverse natuurgebieden. De Veluwe is het grootste aaneengesloten bosgebied in het bestudeerde traject. Het is één van de kerngebieden uit de EHS. Ook in de Liemers liggen diverse kleinere natuurgebieden die een onderdeel zijn van de EHS. Verder hebben de twee genoemde gebieden hun eigen geologische en cultuurhistorische geschiedenis, waardoor ze zeer herkenbaar zijn. De A12 en de spoorbaan doorsnijden verbindingzones die erop gericht zijn natuurgebieden met elkaar te verbinden of leefgebieden van planten en dieren te vergroten. De berm van de A12 en de spoorbaan zijn ook onderdeel van de structuur van droge verbindingzones, mits zij op natuurvriendelijke wijze worden ingericht. In de Trajectnota/MER wordt een uitgebreide beschrijving van de huidige waarden en de autonome ontwikkelingen binnen het studiegebied opgenomen. De effecten van een verbrede A12 worden hiertegen afgewogen.

69. Er wordt aandacht gevraagd voor onderzoek naar effecten die niet in de startnotitie genoemd worden, waaronder lichtvervuiling, effecten van (variabele) verlichting, kansen voor natuurlijke ecosystemen en de mogelijkheden tot muskusrattenbestrijding.
(briefnummers: 10, 16, 26, 32, 41, 63, 67, 77)

Op dit moment is het nog niet mogelijk exacte uitspraken te doen over de effecten van verlichting op de natuur of op specifieke diersoorten. Het is mogelijk dat hierover gedurende de studie meer bekend wordt vanuit elders lopend onderzoek. In dat geval worden de resultaten meegenomen. Er is een proef gaande met variabele lichtintensiteit op de snelweg. De resultaten daarvan worden in deze studie meegenomen.

In de studie worden de kansen voor natuurlijke ecosystemen onderzocht. De effecten van de alternatieven worden beschreven voor een reëel geachte ontwikkeling.

Indien duidelijk is welke alternatief wordt gekozen kunnen in overleg met de betreffende organisatie maatregelen ontworpen worden om de muskusrattenbestrijding waar mogelijk tijdens en in ieder geval na voltooiing van de verbreding van de A12 te kunnen voortzetten.

70. Alle schade aan de natuur moet zo mogelijk voorkomen worden, en waar wel schade optreedt moet dit hersteld of gecompenseerd worden (bijvoorbeeld door ecoducten, voor dassenpopulaties of het opnemen van compenserende maatregelen in het bestek).
(briefnummers: 10, 16, 26, 46, 63, 65, 67, 71)

Onderdeel van de tracé/m.e.r.-procedure is het opstellen van een globaal compensatieplan. Hierbij wordt uitgegaan van het compensatiebeginsel, waarin gesteld wordt dat schade aan natuur en landschap zoveel mogelijk voorkomen moet worden door inrichtingsmaatregelen en wegligging (denk aan aanpassing lichtregime, gecombineerde ligging spoor en weg, opvang wegwater ter beperking bodemverontreiniging). De schade die aangebracht wordt moet verminderd worden door mitigerende maatregelen (denk aan faunapassages, geleidingen). Schade kan ook gecompenseerd worden door verloren gegaan gebied met bepaalde natuurwaarde elders aan te kopen en in te richten met nadruk op vergelijkbare waarde van natuur. Als dit vanwege grondclaims of moeilijk vervangbare waarden niet mogelijk of niet wenselijk is dan wil het project ook zeker bezien of er een mogelijkheid is om kwalitatief te compenseren. Dit houdt het stimuleren in van lopende natuurontwikkelingsprojecten en het zorgen voor kwaliteitsverbeterende maatregelen, waarbij de grenzen van het studiegebied niet te beperkt moeten worden genomen.

Het (globale) compensatieplan wordt gedetailleerd in de fase van het Ontwerp-Tracébesluit.

Dit compensatieplan wordt opgesteld in overleg met betrokken overheden en belangengroepen zodat goed inzicht verkregen wordt in bestaande ideeën, plannen en initiatieven.

71. Er wordt speciale aandacht gevraagd voor specifieke onderwerpen, waaronder:

(briefnummers: 1, 26, 32, 45, 46, 65, 67, 84)

Langs de weg en het spoor zeldzame planten laten groeien.

In de regel worden wegbermen met schrale grond afgewerkt en extensief beheerd, waarbij in het geval van maaien het maaisel wordt afgevoerd. Onder deze omstandigheden kunnen ook meer zeldzame plantensoorten op wegbermen een groeiplaats vinden.

Nu al aandacht besteden aan de mogelijkheden voor landschapontwikkeling.

De landschappelijke vormgeving van de weg en de bepaling van aard en plaats van voorzieningen die de barrièrewerking van de weg moeten beperken worden afgestemd op de gewenste landschapontwikkeling in een wijdere omgeving van de weg.

Rekening houden met natuurontwikkeling in het IJsseldal a.g.v. de beleidslijn 'meer ruimte voor natuur'.

Het IJsseldal is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur waarbij in de komende jaren een verbetering van de natuurwaarden wordt nagestreefd. Binnen de gegeven randvoorwaarden zal uiteraard rekening worden gehouden met natuurontwikkeling in het IJsseldal.

Aandacht voor archeologische inventarisaties.

Op basis van de bestaande kennis van de archeologie van het gebied zal een besluit worden genomen over een eventuele archeologische terreinverkenning. Potentiële vindplaatsen worden in samenwerking met de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek geïnventariseerd.

Opstellen van een plan van aanpak met betrekking tot de verplaatsing van plantengemeenschappen.

Slechts in uitzonderlijke gevallen worden bij de aanleg of verbreding van wegen plantengemeenschappen verplaatst. De uitvoeringswijze is meer gericht op het scheppen van milieuomstandigheden waarin bijzondere plantengemeenschappen tot ontwikkeling kunnen komen.

In het kader van de plannen ook de effecten die nu al optreden door de A12 verminderen. Naast actuele waarden ook rekening houden met potentiële waarden. In de studie wordt onderzocht in hoeverre de nu al optredende effecten verminderd kunnen worden. Ten aanzien van de potentiële waarden wordt in de studie aan deze wens tegemoet gekomen.

Bij locaties met ecoducten moet zowel een verlaagde als verhoogde ligging worden onderzocht, met als doel een ecoduct op maaiveldhoogte te realiseren. Daar waar de weg een ecologische verbindingzone doorsnijdt zal bekeken worden of en zo ja hoe de effecten van deze doorsnijding kunnen worden beperkt. Dit kan onder meer worden bereikt door de realisatie van faunatunnels dan wel ecoducten. Per situatie zal worden bezien wat ter plaatse de beste oplossing is. De huidige hoogteligging van de A12 is echter uitgangspunt.

5.11 Recreatie

72. Er wordt aandacht gevraagd voor onderzoek naar effecten die niet in de startnotitie genoemd worden, waaronder beleving van natuur en landschap door extensieve recreanten.

(briefnummers: 65, 71)

De beleving van de omgeving wordt onderzocht in bij het aspect sociale aspecten (paragraaf 5.6), waarvoor een belevingsonderzoek plaatsvindt.

73. Er worden suggesties gedaan voor mitigerende maatregelen, waaronder de aanleg van nieuwe recreatieve overgangen voor recreatieve routes.

(briefnummers: 21, 27, 71)

In de studie worden doorsnijdingen van recreatieve routes onderzocht. Ook de overgangen worden in deze studie meegenomen, de precieze vormgeving en locatie ervan worden in een latere fase uitgewerkt.

Voor recreanten zijn er, waar geen geluidsschermen worden geplaatst, slechts weinig mogelijkheden om de visuele hinder van infrastructuur en verkeer te beperken. In het in een latere fase op te stellen landschapsplan zal wel aandacht worden besteed aan het verminderen van visuele hinder.

5.12 Landbouw

74. Er wordt aandacht gevraagd voor onderzoek naar effecten die niet in de startnotitie genoemd worden, zoals de bepaling van landbouwkundige en maatschappelijke waarden van grond in het landelijk gebied en de compensatie van het verlies aan landbouwgrond.

(briefnummers: 54, 57)

Bij de bepaling van de effecten op de landbouw zal onder meer gekeken worden naar het ruimteverlies als gevolg van de voorgenomen verbetering van de A12. Bezien zal worden hoe de effecten op de landbouw kunnen worden verminderd dan wel gecompenseerd.

5.13 Kosten

75. Er wordt aandacht gevraagd voor onderzoek naar effecten die niet in de startnotitie genoemd worden, waaronder het per alternatief afwegen van de benodigde onderhoudskosten en de financiële consequenties van het verleggen van kabels, leidingen en de benodigde grondverwerving.

(briefnummers: 60, 76)

Bij een afweging van de alternatieven worden in het investeringsbedrag het verleggen van kabels en leidingen alsook grondverwerving meegenomen. De onderhoudskosten komen tot uitdrukking in de exploitatiekosten.

5.14 Duurzaam bouwen/grondstoffengebruik

76. Aandacht voor minimalisering van het gebruik van grondstoffen, waarbij ook de toekomstige energie voorziening wordt meegenomen. Het gaat hierbij zowel om grondstoffen benodigd voor de productie van brandstoffen voor auto's als om grond- en hulpstoffen benodigd voor de realisatie van een verbreding.

(briefnummers: 4, 67)

Betrek de toekomstige energievoorziening in de studie. Over ca. 45 jaar zijn alle voorraden aardolie en aardgas uitgeput.

De problematiek van voorraden voor de productie van brandstoffen speelt eerst in een periode die ligt duidelijk na het nu te overziene tijdsbestek. Buiten het kader van deze studie wordt aandacht geschonken aan nieuwe technologieën voor het verplaatsen van personen en goederen. Zo denken diverse organisaties over en werken aan mogelijkheden tot verplaatsingen met kleinere eenheden welke in mindere of meerdere mate automatisch worden bestuurd. De studie richt zich op een periode waarin nog geen wezenlijke vermindering van het autoverkeer als gevolg van schaarste aan aardolie en aardgas wordt verwacht.

Minimaliseer het gebruik van grondstoffen en hulpstoffen en de effecten die hierbij ontstaan.

Het overheidsbeleid is op gericht duurzaam bouwen en het beperken van het gebruik van (primaire) grondstoffen. Het gebruik van grond- en hulpstoffen tijdens de realisatie zal daarom ook zo veel mogelijk worden voorkomen. In de trajectstudie/m.e.r. zullen de mogelijkheden van duurzaam bouwen worden onderzocht, o.a., hergebruik grondstoffen bij aanleg, gebruik afvalstoffen enz.

6 Schade

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek "Schade". Deze rubriek bevat 1% van het totaal aantal binnengekomen vragen. In deze rubriek is geen nadere onderverdeling aangebracht naar categorieën.

6.2 Schade

77. Hoe wordt omgegaan met de waardedaling van onroerende zaken die optreedt door de ingreep als gevolg van overlast en werkzaamheden? Wat is er geregeld als er schade ontstaat door de werkzaamheden of doordat de overlast bedrijfsvoering of wonen onmogelijk maakt?

(briefnummers: 7, 61, 64)

Waardevermindering van onroerend goed wordt in algemene zin in studie genomen in de Trajectnota/MER. Pas bij de uitwerking na het tracébesluit wordt elk geval apart bekeken. Met eventuele waardevermindering wordt altijd rekening gehouden bij gedeeltelijke aankoop.

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.

Als er schade wordt geleden door plannen voor een project in de nabijheid of het realiseren ervan, kan men zich tot de gemeente wenden. Deze kan op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening artikel 49 tot schadevergoeding overgaan. De Wet Ruimtelijke Ordening artikel 49 stelt dat "indien en voor zover blijkt dat een belanghebbende schade lijdt of zal lijden, welke redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd, kent de gemeenteraad hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. De schadevergoeding kan worden bepaald in geld of op andere wijze." Hieruit kunnen de volgende stelregels gehaald worden:

- 1) Er moet sprake zijn van nadeel door een bestuurshandeling; dit veronderstelt een voldoende hechte samenhang tussen de handeling en het nadeel.
- 2) Er wordt geen nadeel voor vergoeding in aanmerking genomen als dat nadeel tot het normaal maatschappelijk risico van de getroffen en behoort, dan wel tot het extra door getroffen en aanvaard risico.
- 3) Het nadeel behoort redelijkerwijze niet of niet helemaal tot de last van de getroffen en te blijven.
- 4) De hoogte van de vergoeding wordt naar billijkheid bepaald.

De aannemer is aansprakelijk voor schade aan andere werken en eigendommen, voor zover deze door de uitvoering van het werk is toegebracht en te wijten is aan nalatigheid, onvoorzichtigheid of verkeerde handelingen van de aannemer of van degenen voor wie hij ingevolge het Burgerlijk Wetboek verantwoordelijk is (Boek 6 titel 3 afd. 2, 6:170).

78. Hoe wordt omgegaan met waardedaling van onroerende goederen die nu reeds optreedt als gevolg van de plannen (schaduw schade)?

(briefnummers: 7, 12, 15, 61, 64)

Voor de daling in waarde van onroerende zaken als gevolg van het openbaar maken van de plannen voor de A12 Ede-Duitse grens bestaan geen regelingen of wetten. Pas na het nemen van het Tracébesluit kan aanspraak worden gemaakt op schadevergoeding of compensatie voor de eventueel dan optredende planschade. De ministeries van V&W en VROM voeren een landelijke studie uit naar het eerder vergoeden van schade dan na het Tracébesluit. De eerste inzichten duiden er op dat het erg moeilijk is een zorgvuldige, uitvoerbare en fraude-bestendige regeling te maken. Het tijdstip voor afronding van deze studie valt dan nu ook nog niet te geven.

79. Hoe worden inwoners binnen het studiegebied schadeloos gesteld voor de extra kosten als gevolg van het niet gebruik mogen maken van hoofd- en nevenrijstroken van de A12?

(briefnummer: 20)

Een eventuele keuze in het tracébesluit A12 Ede-Duitse grens voor het scheiden van hoofd- en parallelbanen heeft niet tot gevolg dat daarmee het gebruik van hoofd- en/of parallelbanen voor de inwoners van het studiegebied onmogelijk wordt gemaakt. Het aanbrengen van deze fysieke scheiding heeft tot doel om de doorgaande en regionale verkeersstromen uit elkaar te halen om bij een groot aanbod van regionaal verkeer de doorstroming van het doorgaande verkeer te kunnen waarborgen. Het is overigens niet zo dat deze scheiding een uitwisseling tussen hoofd- en parallelbanen volledig onmogelijk maakt; er is eerder sprake van gedoseerde uitwisselingsmogelijkheden. Van het niet gebruik kunnen maken van hoofd- en parallelbanen is geen sprake en dus komt schadeloosstelling niet aan de orde.

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 1% van het totaal aantal binnengekomen vragen. In deze rubriek is geen nadere onderverdeling aangebracht naar categorieën.

7.2 Procedure en communicatie

80. Er moet gestreefd worden naar een zo kort maar adequaat mogelijk besluitvormingstraject, zodat er zo snel mogelijk duidelijkheid komt voor bewoners/bedrijven/agrariërs of hun bezittingen in gevaar komen en om bedrijfs- en investeringstrategieën op te kunnen stellen.

(briefnummers: 18, 32)

De wens om de periode van onzekerheid zo kort mogelijk te laten zijn, is helder. Echter het besluitvormingstraject ligt 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 het bekorten van de studietijd, maar gezien de complexiteit van het probleem en de interactie tussen de beide projecten A12 en HST-Oost is het niet realistisch om te veronderstellen dat deze studietijd kan worden bekort.

81. Er moet een open inspraakronde komen op de richtlijnen.

(briefnummer: 18)

In de wettelijke procedure voor het opstellen van milieu-effectrapportages is ervoor gekozen dat het Bevoegd Gezag voorafgaand aan het opstellen van de richtlijnen eenieder de gelegenheid biedt tot het maken van opmerkingen. Om nog eens extra te waarborgen dat de gemaakte opmerkingen de aandacht krijgen die ze verdienen, krijgt de Commissie voor de milieu-effectrapportage eveneens de beschikking over de ingebrachte reacties, zodat de commissie daar bij haar eigen advisering ook rekening mee kan houden. Daarmee is voor de totstandkoming van de richtlijnen een zeer zorgvuldige procedure ontwikkeld; het inlassen van een inspraakronde na vaststelling van de richtlijnen is daarom door de wetgever niet opgenomen.

82. Waarom is het nog zinvol om burgers naar de mening te vragen, wanneer er in Veenendaal de A12 al wordt verbreed?

(briefnummer: 56)

Uiteraard is het zo dat als voor een autosnelweg als de A12 twee aaneensluitende studies worden uitgevoerd er een duidelijke samenhang zal bestaan, zowel qua studie als qua besluitvorming. Daarmee is niet gezegd, dat de in beide studies te onderzoeken problematiek en de daaraan te verbinden conclusies volledig identiek zijn. Per deelgebied van de A12 spelen uiteenlopende problemen. Om de regionale problemen zoveel mogelijk recht te doen is er voor gekozen voor de A12 diverse trajectstudies uit te voeren. Uiteraard worden de studies op elkaar afgestemd. Bij de startnotitie voor het gedeelte van de A12 van Ede naar de Duitse grens en de inspraak die daarop mogelijk is, gaat het om de vraag of de initiatiefnemer de problematiek voor dit gedeelte van de A12 goed in beeld heeft en of de daarvoor te onderzoeken oplossingen en de daarbij te betrekken omgevingseffecten wel de juiste zijn. In deze fase van de studie gaat het dus nog niet over welke oplossing de voorkeur verdient, maar veel meer over de vraag naar de compleetheid en juistheid van de te ondernemen studie op dit gedeelte van de A12.

83. Het is aanbevelenswaardig de procedures voor de A12 en de HST-Oost zoveel mogelijk parallel te laten lopen, maar zodra er een procedure vertraging oploopt moeten ze worden losgekoppeld.

(briefnummer: 81)

De reden om de studies naar de A12, gedeelte Ede-Duitse grens en de HST-Oost, gedeelte Arnhem-Duitse grens zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen, is gelegen in het feit dat er tussen beide studies vervoerskundige raakvlakken bestaan. Bovendien is er mogelijk sprake van een opeenstapeling van omgevingseffecten van spoor en weg tezamen. Door afstemming van studies kunnen beide projecten integraal en in onderlinge samenhang worden bekeken. Het is de bedoeling de procedures en de besluitvorming van de A12 en de HST-Oost/Rail 21 zoveel mogelijk parallel te laten verlopen. Op dit moment worden er geen vertragingen voorzien die eventueel zouden kunnen noodzaken tot een loskoppeling. De inspanningen van de initiatiefnemers zullen er ook op gericht zijn dat te voorkomen.

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 9% van het totaal aantal binnengekomen vragen. In deze rubriek is geen nadere onderverdeling aangebracht naar categorieën.

8.2 Reacties op verstrekte informatie

84. De gepresenteerde informatie in de startnotitie verschilt met de presentatie in andere (formele) documenten, bijvoorbeeld ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).
(briefnummer: 32)

In de startnotitie is de EHS globaal weergegeven. Het kan zijn dat daarbij enige verschillen zijn opgetreden met de weergaven van de EHS in andere documenten. In de Trajectnota/MER zal de EHS nader worden aangegeven. Daarbij kunnen, door voortschrijdend inzicht, verschillen ontstaan met de EHS zoals weergegeven in het Structuurschema Groene Ruimte.

85. De gepresenteerde informatie is onjuist.
(briefnummers: 6, 32, 39, 45, 63)

De A12 vormt niet de noordgrens van de verstedelijking in de Liemers.
In de Trajectnota/MER zal de juiste informatie worden verwerkt.

Ten zuiden van de A12 ligt tussen Waterberg en de Schelmseweg geen stedelijk gebied.

De opmerking is juist. In de studie wordt daarmee rekening gehouden.

Van de gemeente Rheden is op de kaart niets terug te vinden, terwijl Velp pal langs de A12 ligt.

De ligging van zowel de gemeente als de plaats is bekend doch helaas niet volledig weergegeven. In de trajectstudie wordt gebruik gemaakt van actuele en juiste informatie.

Oosterbeek is op het gepubliceerde kaartje in kranten gesitueerd ten zuiden van de Rijn.

De ligging van de plaats is bekend doch helaas niet juist aangegeven. Het kaartje in de kranten bevat enkele fouten, waarvoor onze excuses.

Beschrijving camping en bedrijventerreinen in de Liemers.

De startnotitie geeft geen limitatieve opsomming weer. In de trajectstudie/m.e.r. zullen de juiste gegevens worden verwerkt.

Het IJsseldal is geen onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuurstructuur.
De benaming IJsseldal is mogelijk verwarrend. De kaart van het Natuurbeleidsplan van het ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Visserij geeft onder meer de IJsseluiterwaarden aan als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur.

Het ontlasten van het onderliggende wegennet door verkeer over de A12 te leiden leidt tot meer congestie.

Voor de verwerking van het verkeer kan dit beschikken over zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet. Dat betekent dat ontlasting van de ene categorie directe gevolgen heeft voor de belasting van de andere categorie.

De A50 is geen achterlandverbinding.

De A50 is in het kader van SWAB aangeduid als vervangende achterlandverbinding.

Capaciteitsuitbreiding van de A50 wordt niet vermeld als ontwikkeling in het wegennet.

Naar de noodzaak tot capaciteitsuitbreiding van de A50 wordt eveneens een studie uitgevoerd. Dat betekent dat daarover geen besluit is genomen. Wel zal in de trajectstudie onderzocht worden welke (verkeerskundige) relaties beide projecten hebben.

De uitbreiding Babberich zal niet tussen kern en het spoor, maar aan de oostkant van het dorp worden gerealiseerd.

In de Trajectnota/MER zal van de juiste informatie gebruik worden gemaakt.

86. De gepresenteerde info was onduidelijk of onvolledig:

(briefnummers: 8, 32, 39, 45, 63, 64)

Het oorlogsmonument nabij het wegvak "Grijsoord-Waterberg" is als ruimtelijke belemmering niet opgenomen.

Het niet vermelden van dit oorlogsmonument heeft te maken met het detailniveau van de gepresenteerde informatie. Uiteraard zal in de studie rekening worden gehouden met de aanwezigheid van het oorlogsmonument.

Landgoed Babberich is ook bekend als Babberichse bos.

In de Trajectnota/MER zal de meest gebruikelijke naam worden gehanteerd.

Ecologische verbindingszone tussen Bijvanck en landgoed Hees is niet bekend.

De ecologische verbindingszone tussen Bijvanck en landgoed Hees heeft inderdaad geen formele status. Deze verbindingszone is gedacht langs de Hengelder Leigraaf, waarbij de duiker onder de A12 vervangen zou kunnen worden door een ecoduiker (droge passagemogelijkheid in de duiker). Deze verbindingszone is beschreven in het interne onderzoeksrapport "Over de weg en onder het spoor" (opgesteld door de bureaus LB & P en Holland Railconsult, i.o.v. NS Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland, 1997).

Zijn de weergegeven profielen bedoeld als principe of staan ze vast.

De gepresenteerde profielen zijn principeprofielen. Bepaalde onderdelen zoals rijstrookbreedte zijn vaststaand. Voor andere onderdelen gelden bandbreedtes. De

keuzes daarvan zijn afhankelijk van enerzijds de onderlinge samenhang en anderzijds de effecten op de omgeving. Daarom worden de dwarsprofielen in de trajectstudie per alternatief verder uitgewerkt.

In beide startnotities niets terug te vinden over flankerend beleid.

In de verkeersprognoses wordt rekening gehouden met een geslaagd SVV-II beleid. In de Trajectnota/MER zal inzichtelijk gemaakt worden welke nationale, regionale en lokale mobiliteitsbeperkende en -geleidende maatregelen zijn aangenomen. Voorbeelden daarvan zijn flankerend beleid waartoe behoren een reële stijging van de variabele autokosten met 80%, aftopping van het reiskostenforfait, reële stijging van de openbaar vervoertarieven met 1,3% per jaar, capaciteitsverhoging van het hoofdwegennet met 13% als gevolg van verkeersmanagement, parkeerbeleid, betaald parkeren. Ook stimulering van het OV en verschuiving van goederenvervoer naar andere vervoerswijzen (water en spoor) maken onderdeel daarvan uit.

Voor elk alternatief zal aangegeven worden welke invloed daarvan uitgaat op de potenties van voorziene en onvoorziene maatregelen op regionale en lokale schaal.

Het aandeel van het vrachtverkeer op de A12 is 20%; dit percentage heeft betrekking op het aantal voertuigen en niet op het ruimtebeslag.

Deze opmerking is juist. Het aandeel vrachtverkeer telt echter nadrukkelijk mee voor het bepalen van de benodigde capaciteit. Een groter of kleiner aandeel vrachtverkeer kan echter in enkele gevallen leiden tot meer of minder rijstroken.

Knelpunt Apeldoornseweg/Schelmseweg is ten onrechte niet genoemd in de paragraaf "knelpunten wegverkeer".

In paragraaf 2.3.3 zijn knelpunten genoemd op de A12 en het wegenstelsel dat daar direct mee verbonden is en als zodanig de afwikkeling van het verkeer op de A12 beïnvloedt. De ernst van het genoemde knelpunt wordt niet bestreden maar is niet direct van invloed op de afwikkeling op de A12.

In de startnotitie niets opgenomen over het demonstratieproject "Duurzaam veilig verkeer: herinrichting Utrechtseweg in Oosterbeek".

Het project "Duurzaam veilig verkeer" heeft geen directe invloed op de studie A12 en is om die reden niet genoemd. Er bestaat een indirecte relatie door een eventuele verplaatsing van de aansluiting van de N224 op de A12 naar de A50. Daarmee wordt de hoeveelheid verkeer door Oosterbeek beïnvloed.

In paragraaf 3.1 van de startnotitie ontbreken de beleidslijn 'ruimte voor de rivier, vigerend bestemmingsplan Arnhem buitengebied noord, het nieuwe bestemmingsplan Arnhem buitengebied noord, woningbouwproject Geitenkamp noord, toekomstige ontwikkelingen op de vrijkomende defensie terreinen, voorgenomen vestiging motel bij knooppunt Waterberg en het project 'Arnhem 2015, het metropolitaan debat.

In de startnotitie is geen limitatieve opsomming gegeven van de ontwikkelingen die langs de A12 zullen plaatsvinden. Deze ontwikkelingen worden uiteraard wel in de Trajectnota/MER meegenomen. Dit geldt ook voor de ruimtelijke plannen die voor dit gebied zijn opgesteld.

De opmerking dat de beleidslijn 'Ruimte voor de Rivier' ontbreekt is correct. In de studie zal rekening worden gehouden met deze nota.

Bij beschrijving kantoorlocaties de cijfers aanpassen aan de gegevens uit "Segmenterings- en faseringsplan kantorenmarkt 2015", KAN 1996, en bij bedrijvenlocaties ook de revitalisering van het bedrijventerrein Westervoortsedijk e.o. mee te nemen.

In de studie zal gebruik worden gemaakt van de meest actuele gegevens.

Op kaart met de ecologische hoofdstructuur ook de verbindingsroute aangeven tussen Veluwezoom/A50 en A12/Oosterbeek.

Een verbinding tussen het Nationaal park Veluwezoom en de omgeving Oosterbeek is middels een tweetal ecologische verbindingzones die respectievelijk de A50 en de A12 kruisen aangegeven op afbeelding 19.

In het algemeen kan worden opgemerkt dat in de studie het gehele traject nader wordt beschouwd op de wenselijkheid voorzieningen te treffen om verbindingen voor de natuur te handhaven, te verbeteren of nieuw te maken.

Stations Wolfheze en Oosterbeek worden niet genoemd terwijl deze stations vervoerskundige raakvlakken met de A12 zullen hebben.

In de prognoseberekeningen voor de A12 blijven de stations Wolfheze en Oosterbeek deel uit maken van het stoptreinennet.

In paragraaf 8.3 is de Bestuurlijke Begeleidingsgroep HSL-Oost/A12 ten onrechte niet opgenomen.

Deze paragraaf geeft een overzicht van de formeel betrokkenen en insprekers. De Bestuurlijke Begeleidingsgroep HSL-Oost/A12 betreft een vertegenwoordiging in de categorie 'Provincie, regionaal openbare lichamen, gemeenten en waterschappen'. Om dezelfde reden is ook de specifiek voor de dit project in te stellen Bestuurlijk Overleg Gelderland A12, waarin alle direct betrokken besturen participeren, niet apart genoemd.

Brieven met gerubriceerde algemene vragen

<u>afzender (briefnummer)</u>	<u>algemene vraag</u>							
Actie Bewoners Spinellistraat; Zevenaar (75)	zie inspraaknota HST-Oost							
Aleven, H.M.A.; Zevenaar (53)	42	59						
Belangenvereniging Bennekom-Noord; Bennekom (31)	8	11	45	46	62	63		
Bestuurlijke Begeleidingsgroep HSL-Oost/A12; Utrecht (64)	8	11	16	25	30	42	47	55
Bongers, mr J.G.; Westervoort (35)	77	78	86					
Bonhof, H.C.; Westervoort (58)	zie inspraaknota HST-Oost							
Bonsen & Reuling Accountants en Belastingadviseurs; Duiven (17)	15	18	24	30	31	48	49	50
Calis, G.J.; Wolfheze (27)	zie inspraaknota HST-Oost							
Cats, D.B.J.; Heerlen (1)	2	45	61	73				
Cozijnsen, J.G.G.; Ede (7)	35	37	71					
Dammer, J.A.; Ede (29)	46	59	61	77	78			
Der Stadtdirektor der Stadt Emmerich; Emmerich (59)	31							
DGW&T, Directie Gelderland; Apeldoorn (33)	16	36	37					
Dirks, J.H.; Didam (76)	58							
Ditzhuyzen, K. van; Velp (36)	15	18	30	32	75			
Dorpsraad Babberich; Babberich (79)	3	8	9	30				
Euregio Rhein-Waal/Rijn-Waal; Kleve (83)	16	53						
Feltz, baron G.W.P.G. van der; Westervoort (11)	zie inspraaknota HST-Oost							
Firet, mede namens L. van de Lustgraaf-Peet en J.B. Teunis, J.F.; Oosterbeek (78)	zie inspraaknota HST-Oost							
Gelders Platform Verkeer en Vervoer; Arnhem (81)	1	5	23	31	37	49		
Gelderse Milieufederatie; Arnhem (67)	10	34	35	40	56	83		
	1	2	9	16	29	30	31	34
	41	42	53	54	59	65	68	69
	70	71	76					
Gemeente Arnhem, Dienst Stadsontwikkeling; Arnhem (45)	1	11	15	18	23	30	42	46
Gemeente Bergh; 's-Heerenbergh (86)	47	61	71	85	86			
Gemeente Didam; Didam (72)	53	56						
Gemeente Duiven; Duiven (85)	15	18	25	50	52			
Gemeente Ede; Ede (44)	16	24	26	53	56	59	60	61
Gemeente Renkum; Oosterbeek (63)	1	15	29	45	47	59	68	
	6	12	15	16	18	19	24	39
	47	57	60	69	70	85	86	
Gemeente Rheden; Rheden (87)	55							
Gemeente Wageningen; Wageningen (88)	19	30	31	34	37			
Gemeente Westervoort; Westervoort (34)	15	18	34					
Gemeente Zevenaar; Zevenaar (32)	1	2	15	16	18	24	25	31
	35	39	41	50	54	57	59	64
	69	71	80	84	85	86		
GLTO Zevenaar; Zevenaar (57)	42	74						
GLTO ZuidMiddenOost; Wageningen (54)	74							
Gorkum, fam H.J.T.M. van; Westervoort (30)	zie inspraaknota HST-Oost							
Groot, mw ir. M.E.; Wageningen (71)	27	45	60	70	72	73		
Humanistische Stichting voor Huisvesting van Bejaarden; Velp (14)	59							
Industrieschap Hengelder; Zevenaar (80)	15	18	50					
Jaarsveld, C.R. van; Veenendaal (56)	30	41	43	53	63	66	82	
Kerkoerle, mw drs J.M. van; Oosterbeek (3)	zie inspraaknota HST-Oost							
Kitzen, J.F.; Rozendaal (12)	55	59	61	78				
Krielaart, mw H.; Bennekom (73)	59							
Laman, H.W.; Doesburg (20)	7	21	34	37	40	41	79	
Matthijse, A.; Westervoort (5)	66							

<u>afzender (briefnummer)</u>	<u>algemene vraag</u>							
Miedema en mw Y. van de Vlekkert, F.; Oosterbeek (2)	zie inspraaknota HST-Oost							
Miliegroep Westervoort; Westervoort (39)	13	16	54	85	86			
Ministerie van Binnenlandse Zaken; Den Haag (49)	67							
Muires, W.H.; Rheden (43)	10							
Muns, M.M.; Arnhem (19)	14	20	30					
Noor, H.M.R.; Westervoort (21)	24	33	49	73				
NS Reizigers; Utrecht (22)	zie inspraaknota HST-Oost							
NV Nederlandse Gasunie; Groningen (60)	30	75						
Openbaar Lichaam Muskusrattenbestrijding Utrecht; Utrecht (10)	69	70						
Pelkmans, dr A.; Oosterbeek (6)	13	37	42	47	55	85		
Provincie Gelderland; Arnhem (15)	2	6	16	17	24	28	30	34
	35	36	37	78				
Quintessens Procesmanagement BV (inzake Nationaal Sportcentrum Papendal); Kampen (70)	56							
Randwijk, H.A. van; Wolfheze (41)	9	16	17	31	37	46	68	69
Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB); Amersfoort (46)	70	71						
Ross, J.A.H.; Babberich (25)	zie inspraaknota HST-Oost							
Sikkink, R.W.; Oss (8)	86							
Smid, L.G.E.; Den Haag (48)	zie inspraaknota HST-Oost							
Smit, W.Th.G.; Duiven (51)	30	48	53	59	61	63		
Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen; Nijmegen (24)	15	16						
Stichting Milieuvrienden Duiven; Duiven (50)	59							
Stichting Milieuwerkgroepen Ede; Ede (26)	45	68	69	70	71			
Stichting Werkgroep Lathum; Lathum (68)	22	49	51					
Stichting Werkgroep Milieu Didam; Didam (66)	30							
Tegelaar, M.L.; Renkum (74)	16	42	44					
Timmers, ir J.L.; Rozendaal (69)	zie inspraaknota HST-Oost							
Ulmann, R.M.; Wolfheze (62)	16							
Veen, J. van der; Delft (18)	18	24	38	46	49	80	81	
Vereniging "De Ulenpas"; Arnhem (38)	18	65						
Vereniging Das & Boom; Beek-Ubbergen (16)	34	35	68	69	70			
Vereniging Dorpsbelang Wolfheze e.o.; Wolfheze (52)	47							
Vereniging Het Hazeleger; Wolfheze (82)	zie gemeente Renkum							
Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER); Amersfoort (47)	zie inspraaknota HST-Oost							
Vereniging Spoorlijn Nijmegen-Kleve; Nijmegen (23)	9							
Vereniging Stadsschoon Arnhem; Arnhem (37)	zie inspraaknota HST-Oost							
Vereniging voor Veldbiologie "KNNV"; Utrecht (65)	1	3	4	5	8	9	11	13
	30	31	42	43	68	70	71	72
Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming; Utrecht (84)	71							
Verkeersschool G. Gieling; Didam (61)	77	78						
Visser, fam. P.A.; Velp (13)	55	63						
Vrijlandt, ir P.M.; Hilversum (4)	76							
Waterschap Vallei & Eem; Amersfoort (42)	17	64						
Werkgroep Leefklimaat Zevenaar; Zevenaar (28)	1	16	30	37	54			
Wischmann, A.F.; Wolfheze (40)	15	18	19					
Witberg, M.; Arnhem (77)	44 69							
Witjes-Peters, mw J.A.M.; Didam (55)	50 53 67							
Zalm, J. van der; Bennekom (9)	zie inspraaknota HST-Oost							

Globale aanduiding alternatieven

Nulalternatief

Dit betekent dat de A12 niet wordt verbreed. Het aantal rijstroken blijft ongewijzigd. Wel verbetert de doorstroming van het verkeer door een aantal maatregelen waardoor de capaciteit van de A12 beter kan worden benut. Ook wordt het openbaar vervoer in de regio verbeterd.

Het nulalternatief biedt geen oplossing voor alle problemen op de A12. Het is vooral een ijkpunt voor andere alternatieven. Het wordt daarom ook wel het referentiealternatief genoemd

Nulplusalternatief

In dit alternatief wordt er aan de weg niet veel veranderd. Een pakket van maatregelen moet er voor zorgen dat de hoeveelheid verkeer op de A12 zodanig afneemt dat de bereikbaarheid weer voldoende wordt. Voorwaarde is dat het economisch belangrijke verkeer goed kan doorstromen.

Het gaat om maatregelen zoals vergaande toeritdosering, het mogelijk beperken van aansluitingen en toepassing van tolheffing.

Minimale generieke verbreding (VBGEN-min)

Uitgangspunt is een zodanige beperkte toegang van het autoverkeer tot de A12 dat slechts op een gering aantal wegvakken een verbreding met maximaal 1 rijstrook per richting nodig is.

Maximale generieke verbreding (VBGEN-max)

Bij deze oplossing wordt alle verkeer dat van de A12 gebruik wenst te maken daarop toegelaten. Dit leidt natuurlijk tot verbreding op meer wegvakken en wellicht moeten ook meer rijstroken worden toegevoegd.

Minimale verbreding met op een aantal wegvakken hoofd- en parallelbanen (VBHP-min)

Uitgangspunt is ook hier een extra beperkte toegang van het autoverkeer tot de A12. Door de aanleg van parallelbanen kan de hoeveelheid verkeer daarop geregeld worden zonder de hoofdbanen direct te beïnvloeden. Dit betekent in de praktijk dat in elke richting twee gescheiden rijbanen worden aangebracht. De binnenste rijbaan is dan bestemd voor het doorgaande, economisch belangrijke verkeer. Vooral het lokale en regionale verkeer is aangewezen op de parallelbanen waarop wel filevorming zal worden geaccepteerd.

Maximale verbreding met op een aantal wegvakken hoofd- en parallelbanen (VBHP-max)

Alle verkeer dat van de A12 gebruik wenst te maken wordt daarop toegelaten. Door de aanleg van parallelbanen is eveneens een goede doorstroming op de hoofdrijbanen mogelijk. Er kan een scheiding aangebracht worden tussen het economisch belangrijke verkeer en regionaal en lokaal verkeer. De filekans op de parallelbanen kan hoger zijn dan op de hoofdbanen.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Voorop staat dat dit alternatief de problemen op de A12 moet oplossen. Maar tegelijkertijd moet dit alternatief een voor het milieu zo gunstig mogelijke oplossing bieden. Dit alternatief moet het milieu het best beschermen.

In elk verbredingsalternatief (zonodig ook in het MMA) zal worden gekeken naar de mogelijkheden van speciale doelgroepstroken (vrachtauto's, carpoolers, bussen) en wisselstroken. Ook zal worden nagegaan wat de effecten zijn wanneer voor de toegang tot de A12 betaald moet worden.

Voor wat betreft de verbredingsrichting zal worden onderzocht of een symmetrische uitbreiding dan wel een uitbreiding in noordelijke of zuidelijke richting het meest voor de hand ligt.