

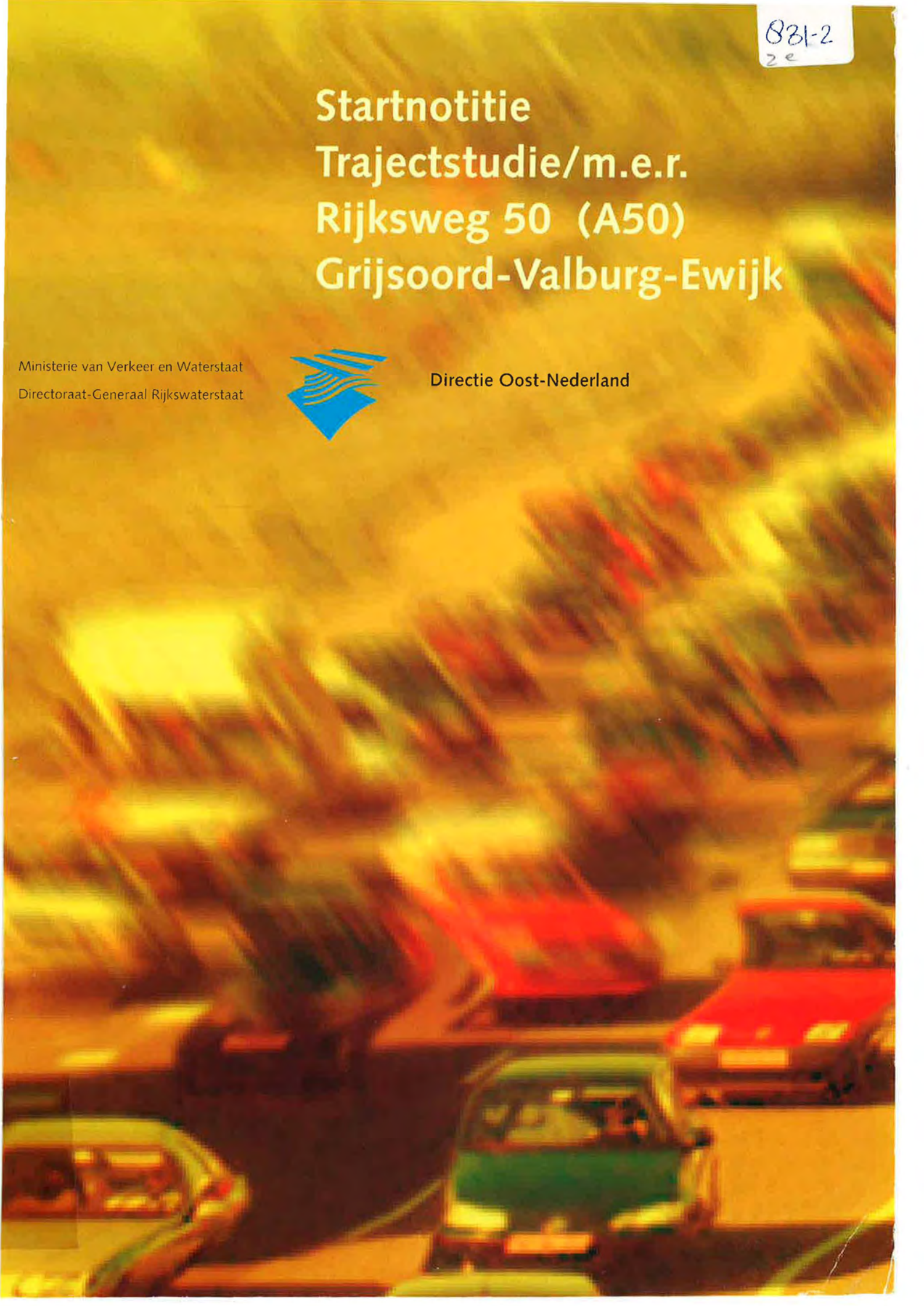
831-2
2e

Startnotitie Trajectstudie/m.e.r. Rijksweg 50 (A50) Grijsoord-Valburg-Ewijk

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Directie Oost-Nederland



Startnotitie Trajectstudie / m.e.r. Rijksweg 50 (A50) Grijsoord-Valburg-Ewijk

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat



Directie Oost-Nederland

Voorwoord

Met deze startnotitie geeft de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland, in dit verband de "initiatiefnemer" genoemd, te kennen het voornemen te hebben een trajectstudie te starten naar de noodzaak, mogelijkheden en consequenties van een verbreding van Rijksweg 50 tussen de knooppunten Grijsoord en Ewijk. Hierbij wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd.

Een van de te onderzoeken verbeteringen is het toepassen van doelgroepstroken, en dan met name een verbreding met vrachtverkeerstroken. Maar ook andere mogelijkheden zullen worden onderzocht.

Aan deze tracé-procedure is tevens een milieu-effectrapportage (m.e.r.) gekoppeld. Op basis van de geïntegreerde trajectnota/milieu-effectrapport (MER), de resultaten van de daarbij te houden inspraak en de hierover uitgebrachte adviezen, neemt de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een tracébesluit. Vervolgens kunnen de voorbereidingen voor de uitvoering starten.

De startnotitie beschrijft

- de problemen die aanleiding tot de studie zijn,
- de alternatieven die ter oplossing van de problemen zullen worden onderzocht,
- de te onderzoeken effecten van deze alternatieven,
- de methoden volgens welke het onderzoek zal plaatsvinden, en
- de besluitvormingsprocedure van deze tracé/m.e.r.-procedure.

Het publiceren van de startnotitie door de minister van Verkeer en Waterstaat vormt de start van de gecombineerde tracé/m.e.r.-procedure. Het tracébesluit moet worden genomen in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Omdat de ministers van V&W en VROM het tracébesluit moeten nemen, zijn zij in deze het "bevoegd gezag".

In deze eerste inspraakronde van de procedure wordt de mogelijkheid geboden om reacties te geven over de inhoud van de startnotitie. Dit houdt in dat een ieder die wensen heeft ten aanzien van de op te stellen trajectnota/MER, deze wensen kenbaar kan maken. Mede op basis van deze inspraak worden de richtlijnen vastgesteld waaraan de trajectnota/MER moet voldoen.



De startnotitie ligt na de publicatie gedurende vier weken ter visie. Deze tervisielegging wordt aangekondigd in advertenties in landelijke en regionale bladen.

Schriftelijke reacties kunnen binnen de in deze advertenties aangegeven termijn worden gezonden naar:

Directoraat Generaal voor het Vervoer
Hoofdafdeling IPF
Startnotitie Rijksweg 50
Postbus 20901
2500 EX 's-Gravenhage

Inhoudsopgave

	Voorwoord	3
1. Inleiding		
1.1	Aanleiding voor deze studie	6
1.2	Doortrekking van de A73	7
1.3	Functie en inhoud van de startnotitie	8
2. Huidige situatie		
2.1	Ruimtelijke ordening en economie	9
2.2	Verkeer en vervoer	9
2.3	Natuur en landschap	13
2.4	Woon- en leefmilieu	14
3. Ontwikkelingen en beleid		
3.1	Ruimtelijke ordening en economie	15
3.2	Verkeer en vervoer	17
3.3	Natuur en landschap	20
3.4	Woon- en leefmilieu	20
4. Probleem- en doelstelling		
4.1	Probleemstelling	21
4.2	Doelstelling en kader van de studie	22
5. Alternatieven		
5.1	Algemene uitgangspunten	23
5.2	Basissituaties	24
5.3	Oplossingsalternatieven	25
6. Onderzoek en werkwijze		
6.1	Omvang studiegebied	27
6.2	Onderzoeksaspecten en methodiek	27
7. Procedures		
7.1	Tracéwet	29
7.2	Besluitvormingsprocedure	29
Bijlagen		
1	Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat	34
2	Lijst van begrippen en afkortingen	35
3	Schema tracé/m.e.r.-procedure	38

1 Inleiding



1.1 Aanleiding voor deze studie

Betekenis Rijksweg 50

Rijksweg 50 heeft een belangrijke functie voor zowel het (inter)nationale verkeer als het regionale verkeer.

Het weggedeelte Grijsoord - Ewijk ligt in de zuid-oost corridor, die de mainports Rotterdam/Rijnmond en Amsterdam/Schiphol verbindt met het achterland in West- en Oost-Europa. Rijksweg 50 is een kortsluiting tussen de twee achterlandverbindingen A12 en A15 in deze corridor.

Op nationaal niveau vormt Rijksweg 50 de enige noord-zuid verbinding van het hoofdwegenennet ten oosten van Rijksweg 2.

De betekenis van Rijksweg 50 voor de regio Arnhem-Nijmegen kent twee aspecten.

De weg is een belangrijke schakel in de verbindingen met de rest van Nederland.

Daarnaast heeft Rijksweg 50 betekenis door de rivierovergangen. Het gaat hier om bruggen over de Neder-Rijn en de Waal, en buiten het te onderzoeken gedeelte de Maas.



Problematiek

De doorstroming op Rijksweg 50 is in de huidige situatie reeds onvoldoende; er treden regelmatig file's op. Met name is dit het geval op het gedeelte Valburg-Ewijk inclusief de knooppunten Ewijk en Valburg. Het grootste knelpunt betreft het knooppunt Ewijk en wordt gevormd door de uitvoegende verkeersstroom vanuit noordelijke richting op Rijksweg 50 naar Rijksweg 73 in de richting van Nijmegen en Venlo.

Ook de dicht bij elkaar gelegen aansluitingen Renkum en Heteren met de ertussen gelegen brug over de Neder-Rijn vormen een knelpunt. Veel lokaal rivieroverschrijdend verkeer maakt gebruik van dit stukje Rijksweg 50.

Het aantal rivierovergangen over de Waal in de regio Nijmegen is beperkt. Naast Rijksweg 50 is er alleen nog de brug in de A325 (Arnhem-Nijmegen), die al zwaar belast wordt door het regionale en lokale verkeer.

De verwachting is dat de problemen in de toekomst zullen toenemen. Hierbij spelen ook de diverse ontwikkelingen een rol, zoals het MTC/Valburg (Multimodaal Transport

Centrum) en de nieuwe woonwijk van Nijmegen aan de noordzijde van de Waal (de zg. Waalsprong). De congestie (filevorming) op Rijksweg 50 zal toenemen en de vraag naar capaciteit voor het rivieroverschrijdende verkeer zal groter worden. Rijksweg 50 kan dan niet meer voldoen aan de doorstromingseisen voor een hoofdtransportas.

Deze totaal-problematiek van capaciteitsknelpunten en bereikbaarheid voor de regio is voor Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland aanleiding om een tracé/m.e.r.-studie te starten. Deze studie moet inzicht geven in de oorzaken van de problemen en de verkeerssoorten (doorgaand vrachtverkeer, woon-werkverkeer, bestemmingsverkeer voor de regio) die deze problemen veroorzaken. Ook de mogelijkheden en effecten van maatregelen ter verbetering van de doorstroming op Rijksweg 50 worden in de studie betrokken.

Vanwege de betekenis van Rijksweg 50 voor het vrachtverkeer is de mogelijkheid van doelgroepstroken voor het vrachtverkeer één van de te onderzoeken alternatieven. Daarnaast zullen andere alternatieven worden onderzocht, zoals een verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Ook de capaciteit en vormgeving van de knooppunten zullen in het onderzoek worden betrokken. Tevens zal worden bezien in hoeverre andere maatregelen, zoals verbetering van transportmogelijkheden over rail en water de problemen op Rijksweg 50 kunnen oplossen danwel de noodzaak of omvang van te nemen maatregelen kunnen beperken.

Het uitbrengen van deze startnotitie is de eerste stap in de Tracéwetprocedure.

1.2 Doortrekking van de A73

In de regio Nijmegen is de rivieroverschrijdende wegcapaciteit beperkt. Naast Rijksweg 50 is er alleen de brug in de A325, de verbinding Arnhem-Nijmegen. Deze rivierovergang heeft nu al onvoldoende capaciteit. De toekomstige ontwikkelingen in deze regio zullen de problemen alleen nog maar doen toenemen. Het gaat hier om de zogenaamde Waalsprong, de bouw van ongeveer 12.000 woningen aan de noordkant van de Waal, en de vestiging van het Multimodaal Transport Centrum (MTC) nabij Valburg. Dit MTC zal een goede aansluiting op het (hoofd)wegennet moeten krijgen.

De huidige verkeersproblematiek en de genoemde ontwikkelingen waren voor de provincie Gelderland en het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) aanleiding om de mogelijkheden van een extra oeververbinding te bezien. Daarbij is een voorkeur uitgesproken voor de doortrekking van de A73 naar Rijksweg 15. Bij de minister van Verkeer en Waterstaat is aangedrongen op opname van dit weggedeelte in het SVV. Ook de Tweede Kamer heeft de minister verzocht te bewerkstelligen dat de doortrekking van de A73 in het SVV wordt opgenomen.

Als reactie hierop heeft de minister de voorkeur uitgesproken voor een zo efficiënt mogelijke procedure, waarbij op zo kort mogelijk termijn inzicht wordt verkregen in de relatie tussen beide verbindingen. Dit laat zich vertalen in de volgende werkwijze. Na het uitbrengen van de startnotitie en het vaststellen van de richtlijnen voor de trajectnota/MER zal, zoals gebruikelijk, met de tracé/m.e.r.-studie worden begonnen. In dit geval zal de studie gefaseerd worden uitgevoerd.

In de eerste fase, die ook kan worden omschreven als een gevoeligheidsanalyse, wordt op strategisch niveau inzicht verkregen in de verkeerskundige consequenties van een doortrekking van de A73 voor de problematiek op Rijksweg 50. Het gaat hier dus om de relatie van de omvang van de problematiek op Rijksweg 50 met de doortrekking van de A73.

Vervolgens wordt op basis van deze studie door de ministers van V&W en VROM een beslissing genomen over de verdere voortgang van het project Rijksweg 50 en de wijze waarop de A73 hierbij zal worden betrokken.

In bijlage 1 is de tekst opgenomen van de brief van de minister van V&W, waarin de minister deze problematiek en de te volgen handelwijze toelicht.

1.3 Functie en inhoud van de startnotitie

Deze startnotitie belicht de huidige problematiek op Rijksweg 50 en bevat informatie over de procedure rond de op te stellen trajectnota/MER voor Rijksweg 50, alsmede over de gedachten van de initiatiefnemer op welke wijze de studie inhoudelijk vorm wordt gegeven. Hierbij wordt aandacht geschonken aan de oplossingen die in de studie worden onderzocht en de methode van vergelijking en beoordeling van deze oplossingen.

De wettelijke adviseurs, de Commissie voor de milieu-effectrapportage, en derden krijgen door deze startnotitie een beeld van de plannen van de initiatiefnemer.

Naar aanleiding hiervan wordt gelegenheid gegeven tot het inspreken op de inhoud van de startnotitie en de werkwijze die de initiatiefnemer voorstaat.

De Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer) stelt een advies op voor de richtlijnen waaraan de m.e.r.-studie moet voldoen. Dit advies gaat naar de Ministers van V&W en VROM die dan de richtlijnen vaststellen.

In hoofdstuk 2 van deze startnotitie wordt door middel van een beschrijving van de huidige situatie verder ingegaan op de problemen die de aanleiding vormen voor de tracéstudie/m.e.r. In hoofdstuk 3 wordt een beeld geschetst van de toekomstige situatie op basis van het te voeren beleid en de te verwachten ontwikkelingen.

Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de probleem- en doelstelling geformuleerd.

In hoofdstuk 5 wordt aangegeven welke alternatieven in de tracéstudie/m.e.r. zullen worden beschreven. Naast de huidige situatie gaat het hier met name om benuttings- en verbredingsalternatieven.

In hoofdstuk 6 worden de te onderzoeken effecten beschreven. Naast de omvang van het studiegebied wordt ingegaan op effecten op de leefbaarheid en op de bereikbaarheid. Ook de onderzoeksmethodiek krijgt in dit hoofdstuk aandacht.

In hoofdstuk 7 wordt tenslotte ingegaan op de procedures rond de besluitvorming voor het tracébesluit en de m.e.r. Hier wordt aangegeven welke partijen hierbij zijn betrokken en wordt de gecombineerde tracé/m.e.r.-procedure beschreven.

2 Huidige situatie

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie in het studiegebied beschreven. Het studiegebied is het gebied waarbinnen de effecten zullen worden onderzocht. Hierbij wordt achtereenvolgens aandacht besteed aan de aspecten ruimtelijke ordening en economie, verkeer en vervoer, natuur en landschap en woon- en leefmilieu.

2.1 Ruimtelijke ordening en economie

Rijksweg 50 doorsnijdt de regio Arnhem-Nijmegen. De regio Arnhem-Nijmegen is in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) aangewezen als een stedelijk knooppunt. Het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen vormt de oostflank van de Stedenring Centraal Nederland en vervult een centrumfunctie voor de regio. Het Stedelijk Knooppunt omvat 25 gemeenten en ruim 665.000 inwoners, waarvan ongeveer 40% voor rekening komt van de steden Arnhem en Nijmegen.



De ruimtelijke hoofdstructuur van het Stedelijk Knooppunt bestaat uit twee stads-gewesten (Arnhem en Nijmegen), gelegen tussen ecologisch waardevolle en kwetsbare gebieden (Centraal Veluws Natuurgebied en Rijk van Nijmegen), van elkaar gescheiden door een relatief open gebied (Over Betuwe). In oost-west richting stromen grote rivieren (Nederrijn, Waal en Maas). Bij elkaar resulteert dit in een grote landschappelijke verscheidenheid in een qua oppervlakte beperkt gebied.

Het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen behoort tot het economisch kerngebied van Nederland en maakt, mede dankzij een gunstige ligging aan diverse doorgaande verbindingen, een meer dan gemiddelde economische groei door. Beeldbepalende clusters voor het Stedelijk Knooppunt zijn de zakelijke kennisintensieve dienstverlening (regio Arnhem) en de high-tech industrie (regio Nijmegen).

Het Stedelijk Knooppunt ligt strategisch binnen één der belangrijkste Europese vervoercorridors tussen enerzijds de mainports Rotterdam/Rijnmond en Amsterdam/Schiphol en anderzijds de belangrijke afzetgebieden in West- en Oost-Europa (met op de eerste plaats het Ruhrgebied). De Rijkswegen 12 en 15 zijn belangrijke achterlandverbindingen in deze vervoercorridor. De vervoercorridor bevat naast verbindingen over de weg ook hoofdtransportassen via water (Waal) en rail (Utrecht-Arnhem-grens en in de toekomst ook de Betuweroute). Nationaal gezien is de hoofdtransportas Rijksweg 50 belangrijk voor de verbinding van deze regio met grote delen van Nederland.

2.2 Verkeer en vervoer

Wegenstructuur

In het studiegebied vormen de oost-west verbindingen via de Rijkswegen 12 en 15 belangrijke achterlandverbindingen tussen de mainports en het internationale achterland. De hoofdtransportas Rijksweg 50 vormt een verbinding tussen de Rijkswegen 12 en 15 en is hiermee een onderdeel van de corridor Randstad - Midden- en Zuid-Duitsland (zuid-oost corridor). De hoofdtransportas Rijksweg 73 zorgt voor een verbinding met Limburg en Oost-Brabant en sluit aan op het Duitse autosnelwegennet richting Keulen (zuidelijk Ruhrgebied) en verder richting Zuid-Duitsland. De route via de

Rijkswegen 15-50-73 is een alternatief voor de route via Rijksweg 12 in de zuid-oost corridor, dit is met name het geval voor verkeer afkomstig uit de omgeving Rijnmond/Rotterdam (zie onderstaande tabel).

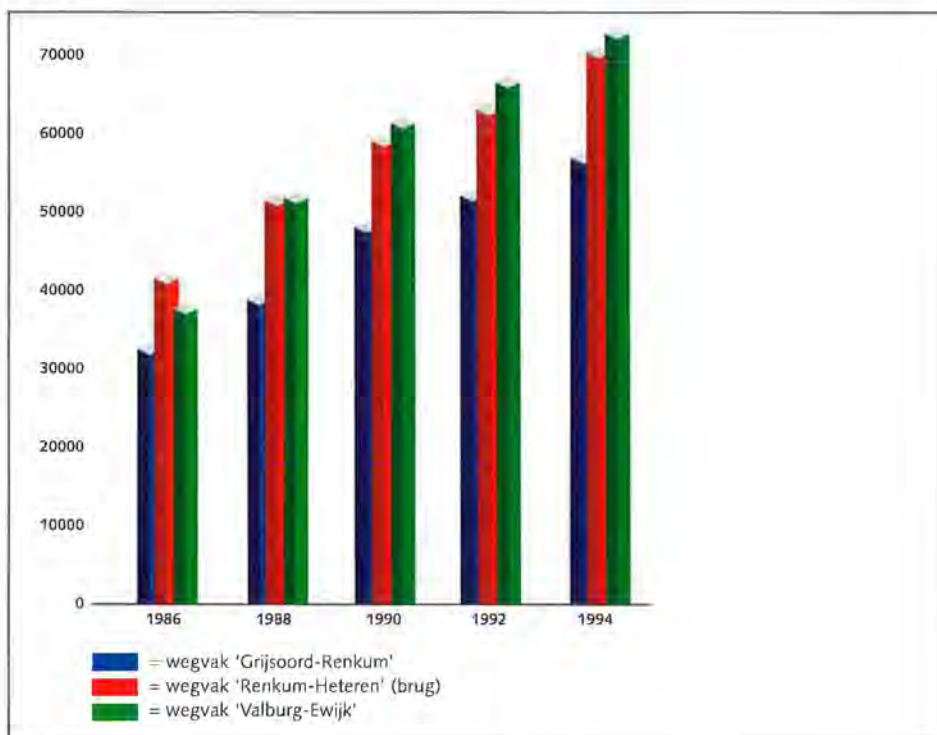
Rijksweg 50 is de enige noord-zuid verbinding van het hoofdwegenet ten oosten van Rijksweg 2. Rijksweg 50 is dan ook van belang voor de economische ontwikkeling van grote delen van oostelijk Nederland. Het percentage vrachtverkeer op het gedeelte Grijsoord-Ewijk is bijzonder hoog, 20 tot 30%. Hiervan is ongeveer 70% doorgaand verkeer.

De weg is voor de regio Arnhem-Nijmegen een belangrijke schakel in de verbindingen met de rest van Nederland. Daarnaast heeft Rijksweg 50 betekenis door de rivierovergangen. Oostelijk van Rijksweg 50 is de brug in de A325 tussen Arnhem en Nijmegen de enige rivierovergang over de Waal. Deze verbinding behoort niet tot het hoofdwegenet en wordt al volledig belast door het regionale en lokale verkeer. In westelijke richting maakt de brug bij Tiel, via de Maas- en Waalweg (N322) verbonden met het knooppunt Ewijk, evenmin deel uit van het hoofdwegenet, zodat de brug bij Zaltbommel in Rijksweg 2 de dichtstbijzijnde (± 40 km) noord-zuidverbinding op het hoofdwegenet is.

Wegverkeer

Figuur 2 laat de ontwikkeling zien van de etmaalintensiteiten tussen 1986 en 1994. De openstelling van Rijksweg 73 richting Boxmeer in 1986 heeft een sterke groei van het verkeer op Rijksweg 50 tot gevolg gehad. Vooral op het wegvak Valburg-Ewijk is het verkeer sterk toegenomen; in de periode 1986-1994 was de groei 94%. De groei op het gedeelte Grijsoord-Ewijk van Rijksweg 50 varieert van 59% tot 94% en is hiermee beduidend hoger dan de gemiddelde groei van 43% op de autosnelwegen in Nederland in deze periode.

Figuur 2





Knelpunten

Door de groei van de intensiteiten is de congestiekans op Rijksweg 50 tussen Grijsoord en Ewijk toegenomen tot circa 7 à 8%.

Bij het knooppunt Ewijk treedt dagelijks congestie op. Een bijzonder knelpunt hierbij vormt het verkeer vanaf Rijksweg 50-noord naar Rijksweg 73. Zowel de capaciteit van de uitvoering vanaf Rijksweg 50 als de verwerking in het knooppunt zijn onvoldoende. Dit betreft niet alleen de avondspits; ook op andere tijdstippen van de dag treedt hier congestie op. Hierdoor ontstaat regelmatig filevorming tot aan de brug Ewijk. In de ochtendspits leidt de samenvoeging van verkeer vanaf Rijksweg 50-zuid (Den Bosch) en Rijksweg 73-oost (Nijmegen) in noordelijke richting tot filevorming.

Ook op het knooppunt Valburg beginnen zich regelmatig files af te tekenen. Hierbij gaat het vooral om de samenvoeging van de diverse verkeersstromen in zuidelijke richting.

En tenslotte is ook de brug over de Nederrijn in combinatie met de aansluitingen Renkum en Heteren een knelpunt in de ochtend- en avondspits. Vanwege het kleine aantal rivierovergangen maakt veel lokaal korte afstands verkeer gebruik van Rijksweg 50 om de Nederrijn te overbruggen, waardoor er op deze brug een vermenging plaats vindt van doorgaand en regionaal/lokaal verkeer.

Op de bruggen over Nederrijn en Waal liggen fietspaden die alleen toegankelijk zijn voor (brom)fietsers en voetgangers. Voor het overige verkeer zijn dit geen openbare wegen.

Wat de overige wegen betreft zijn er doorstromingsproblemen op de verbinding A325 Arnhem-Nijmegen. Vooral op de Waalbrug bij Nijmegen komt er stadinwaarts filevorming voor. Recent is deze brug verbreed met een busstrook stadinwaarts. Extra capaciteit voor het autoverkeer wordt niet overwogen omdat het verkeer in de stad Nijmegen dan toch niet meer congestievrij kan worden verwerkt. Om die reden doseert Nijmegen aan de stadsrand het inkomend verkeer. Figuur 3 geeft de knelpunten in de verkeersafwikkeling op een kaartbeeld weer.

Goederenvervoer

Het belang van Rijksweg 50 voor het goederenvervoer over de weg wordt onderstreept door het grote percentage vrachtverkeer.

Grijsoord-Ewijk

Tussen Grijsoord en Ewijk bedraagt dit percentage voor het gehele etmaal 20-30%, en voor het spitsuur 15-20%. In de nachtelijke uren is het aandeel vrachtverkeer op dit hele traject 30-40%. Hiermee behoort dit gedeelte van Rijksweg 50 tot de rijkswegen met het hoogste percentage vrachtverkeer.

Ewijk-Valburg

Een enquête onder Nederlandse vrachtwagenchauffeurs heeft uitgewezen dat de herkomst van het noord-zuid gerichte vrachtverkeer op het wegvak Valburg-Ewijk is verspreid over een groot deel van Nederland. Noord-Nederland, inclusief Overijssel en Flevoland, heeft een aandeel van $\pm 23\%$. De Veluwe, de Achterhoek en de Betuwe hebben alle drie een aandeel van circa 14%. Ruim 25% van het vrachtverkeer is afkomstig uit Noord- en Zuid-Holland.



De belangrijkste bestemmingen zijn de regio Nijmegen (32%), Noord-Brabant (35%) en Limburg (22%). Bijna 5% heeft België of Duitsland als bestemming.

De gemiddelde afstand van het vrachtverkeer op Rijksweg 50 is 93 km. Dit is duidelijk hoger dan het gemiddelde van 66 km voor het totale verkeer.

Op Rijksweg 50 bevindt zich dus veel doorgaand vrachtverkeer, waarvan de herkomst en bestemming buiten de regio liggen (68% van de totale hoeveelheid vrachtverkeer).

Min of meer parallel aan Rijksweg 50 loopt over water de noord-zuid route via IJssel-Waal-Maas en over de rail de verbinding via de lijn Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Den Bosch. Ook deze verbindingen zullen in de studie worden betrokken.

Openbaar vervoer

De spoorlijn Arnhem-Nijmegen bestaat uit twee sporen. Tussen Arnhem CS en Nijmegen CS ligt het station Elst.

Op werkdagen rijden er drie Intercitytreinen en één stoptrein per uur per richting. In de spitsuren worden extra stoptreinen ingezet en krijgen enkele Intercity's het karakter van stoptreinen. Het aantal passagiers is thans 12.500 per dag in beide richtingen samen. Op het gedeelte Elst-Arnhem wordt het baanvak extra belast met de spoorverbinding door de Betuwe richting Tiel; één stoptrein per uur per richting. Het gaat hier om ongeveer 1.150 passagiers per dag in beide richtingen samen. Tussen Arnhem en Nijmegen rijden diverse 30-minuten busdiensten, waar onder ook sneldiensten. Gezamenlijk bieden deze busdiensten een 15-minuten dienst tussen Arnhem en Nijmegen. Daarnaast hebben deze twee steden ook nog een Interlinerverbinding. Het openbaar vervoer maakt weinig gebruik van het gedeelte Grijsoord-Ewijk van Rijksweg 50. De enige verbinding is een busdienst tussen de Betuwe en Wageningen, die de brug bij Heteren gebruikt om over de Nederrijn te komen.

2.3 Natuur en Landschap

De regio Arnhem - Nijmegen wordt in het noorden begrensd door de beboste stuwwallen van de Veluwezoom en in het zuiden door het Rijk van Nijmegen. De stuwwallen zijn in combinatie met de uiterwaarden van de grote rivieren beeldbepalend voor deze regio.

Vanuit het noorden komend doorsnijdt Rijksweg 50 tussen Grijsoord en Ewijk eerst een gedeelte van het centraal Veluws massief, passeert de Nederrijn en loopt vervolgens door het landbouwgebied van de Betuwe. Verder zuidwaarts wordt de Waal overbrugd en loopt Rijksweg 50 in het Rijk van Nijmegen.

De Betuwe en het Rijk van Nijmegen kenmerken zich door landbouwgebieden met een aantal industriële vestigingen.

Het centraal Veluws Natuurgebied is het grootste stuwwalcomplex van Nederland en één van de grootste in Europa. Naast de bossen zijn droge en natte heiden, stuifzanden, leemputten, beken en vennen aanwezig.

De rivieren met de uiterwaarden en bandijken vormen een zeer belangrijke ecologische infrastructuur, waarlangs planten en dieren zich kunnen verspreiden en die de



waardevolle ecologische kerngebieden met elkaar verbinden. Samenhangend hiermee zijn de uiterwaarden van (inter)nationale betekenis als rust-, voedsel- en broedgebied voor weidevogels, ganzen en moerasvogels.

2.4 Woon en leefmilieu

De negatieve gevolgen van het wegverkeer op het woon- en leefmilieu zijn divers van aard. Het gaat hier om:

- de verkeersveiligheid;
- de luchtverontreiniging en energieverbruik;
- de geluidshinder.
- onveiligheid voor de omgeving door risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- hinder in de vorm van ruimte beslag, visuele hinder en barrièrewerking.

Verkeersveiligheid

In het algemeen komen op een autosnelweg met gescheiden rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen weinig ongevallen voor in vergelijking met andere typen van wegen.

Rijksweg 50 is hierop geen uitzondering. Vergeleken bij de landelijk gemiddelde van de ongevals cijfers liggen de cijfers voor de Gelderse wegen iets gunstiger.

Uit een analyse van de verkeersongevallen in Gelderland van 1990 t/m 1994 blijkt dat van de autosnelwegen in Gelderland alle gedeelten van Rijksweg 50 tussen Grijsoord en Ewijk om en nabij het gemiddelde liggen. Echter, gezien de grote hoeveelheid verkeer op Rijksweg 50 is het absolute aantal ongevallen groter.

De kop-staartbotsing is hier het meest voorkomende ongevalstype.

Op het wegvak Renkum-Heteren (de brug over de Nederrijn) gebeuren relatief veel ongevallen. Hierbij zijn echter weinig ongevallen met letsel of dodelijke afloop.

Dit wegvak wordt gekenmerkt door het vele lokale verkeer dat de brug in Rijksweg 50 gebruikt om de rivier over te steken. Tussen Heteren en Valburg gebeuren verhoudingsgewijs meer ongevallen met letsel of dodelijke afloop.

Geluid

Het wegverkeer veroorzaakt lokaal hinder door geluidsproductie. Woningen die reeds in 1986 belast werden met meer dan 55 dB(A) dienen te worden gesaneerd. Voor het weggedeelte tussen de Waal en het knooppunt Ewijk zijn saneringsmaatregelen in voorbereiding. Het tijdstip van uitvoering hiervan ligt nog niet vast.

In de directe omgeving van Rijksweg 50 bevinden zich geen stiltegebieden. Dit zijn gebieden waarin de geluidsbelasting zo laag behoort te zijn dat de natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord.

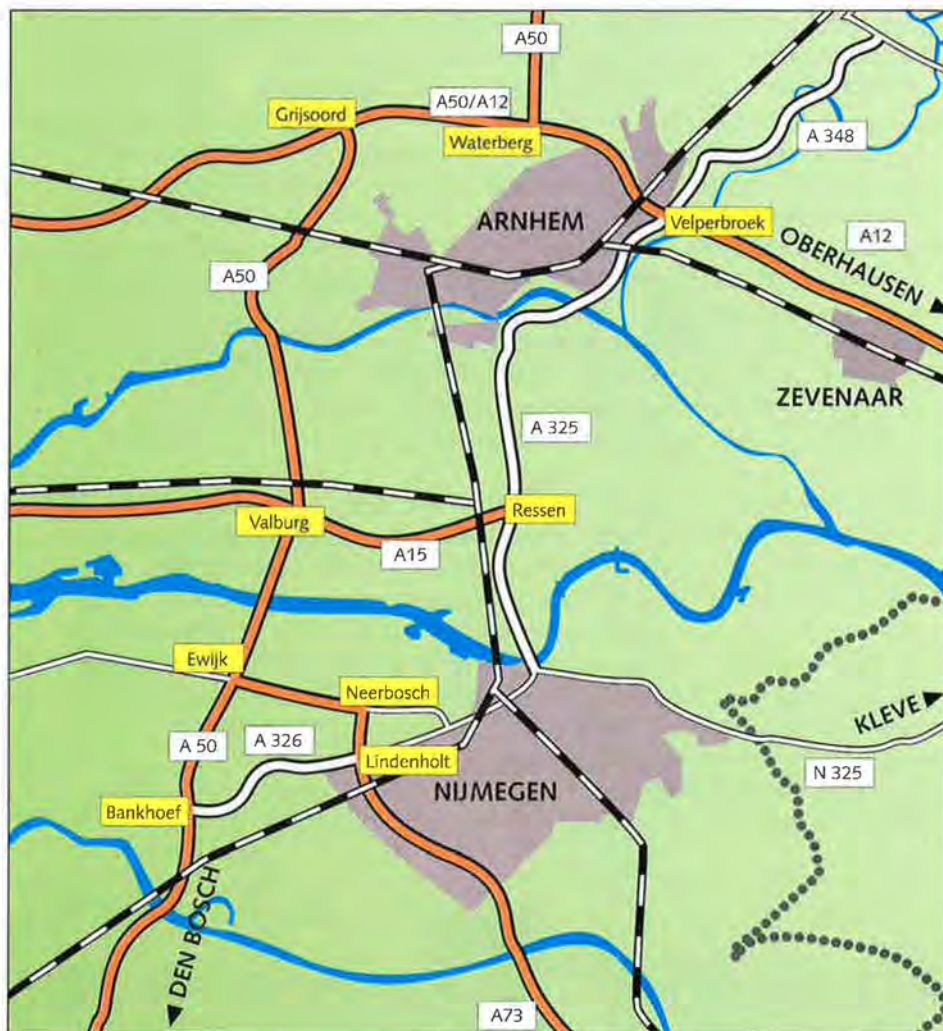
Lucht

De door het wegverkeer veroorzaakte luchtverontreiniging heeft op verschillende niveaus gevolgen.

In de eerste plaats kunnen de emissies van het verkeer bijdragen aan de verzuringsproblematiek (NO_x) en het broeikaseffect (CO₂).

Daarnaast bedreigt een te hoge concentratie van stoffen als stikstofdioxiden (NO_x), koolmonoxyde (CO), zwaveldioxide (SO₂) en aerosolen, lood, benzeen en benz(a)pyreen de gezondheid van de mens. In de Wet inzake de luchtverontreiniging worden grenzen gesteld aan de maximale concentratie van deze stoffen. Voor het al dan niet overschrijden van de toegestane concentratie van de diverse stoffen zijn de afstanden tot de weg maatgevend.

3 Ontwikkelingen en beleid



In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst van de toekomstige situatie op basis van het beleid dat gevoerd wordt en de te verwachten ontwikkelingen.

3.1 Ruimtelijke ordening en economie

In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) is de toekomstige ruimtelijk-economische hoofdstructuur van ons land uitgewerkt. Daarin wordt vastgesteld dat het economische kerngebied van Nederland geleidelijk groter is geworden en niet meer alleen de Randstad omvat, maar ook grote delen van Gelderland en Noord-Brabant. Het economisch kerngebied wordt nu gevormd door de Stedenring Centraal Nederland, waarvan ook de regio Arnhem-Nijmegen deel uitmaakt. Het is qua economische activiteiten sterk internationaal georiënteerd. Het VINEX-uitvoeringsconvenant is gericht op het versterken van stedelijke knooppunten en de samenhang tussen deze knooppunten. Het verbeteren van hoofdtransportassen en achterlandverbindingen is hierbij essentieel. In de VINEX zijn de stadsgewesten Arnhem en Nijmegen aangewezen als stedelijk knooppunt met een nationale positie.

Om invulling te geven aan de status van stedelijk knooppunt die door de rijksoverheid aan het gebied is verleend, heeft het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen een

Ontwikkelingsvisie opgesteld. Eén van de speerpunten van de ontwikkelingsvisie is de ontwikkeling van een multi-modale transportregio. De basis voor deze ontwikkeling is de aanleg van de Betuweroute in combinatie met de voorgenomen doortrekking van Rijksweg 15. Eén van de kernpunten van het in de ontwikkelingsvisie beschreven beleid is de realisatie van een Multimodaal Transport Centrum nabij Valburg, waarin zijn opgenomen een containeruitwisselpunt, een railservice centrum, een haven met een binnenvaartservicecentrum en een bedrijventerrein voor Europese distributiecentra. Daarnaast zijn de thans in uitvoering zijnde verbeteringswerken aan de Waal en de voorgenomen halte van de Hogesnelheidslijn in Arnhem van groot belang voor de economische ontwikkeling van het stedelijk knooppunt. Het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen heeft in de ontwikkelingsvisie de doortrekking van de A73 vanaf het knooppunt Neerbosch tot Rijksweg 15 opgenomen. Deze verbinding is in het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan beschreven als noodzakelijk voor de afronding van de hoofdwegenstructuur in het KAN-gebied.

Volgens het ontwerp-Streekplan Gelderland en de Rapportage Actualisering PKB VINEX zal in de periode 1995-2004 de woningvoorraad in de regio Arnhem-Nijmegen met circa 35.000 woningen toenemen. In de periode 2005-2015 zullen nog eens 20.000-27.000 woningen aan de voorraad worden toegevoegd, afhankelijk van de ontwikkeling van de woningbehoefte. Van belang zijn met name de Waalsprong bij Nijmegen en Schuytgraaf bij Arnhem. Van de totale bouwtaakstelling van het Stedelijk Knooppunt worden in de periode 1995-2015 naar verwachting circa 31.000-34.000 woningen in het gebied tussen Waal en Rijn gerealiseerd in het kader van geconcentreerd bouwen in en aan de stad. In de periode 1995-2005 dient de voorraad netto-bedrijventerreinen in de regio Arnhem-Nijmegen met circa 450 hectare te worden uitgebreid.





In de periode 2006-2015 komt daar nog eens ongeveer 425 hectare bij. Onder auspiciën van het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen wordt het Masterplan Eurotradeport (ETP) opgesteld, dat wordt gekenmerkt door twee speerpunten: de Multimodale Transport Regio en het Rail Business Center. Voor het Multimodaal Transport Centrum (MTC) wordt met enkele inrichtings-scenario's rekening gehouden.

3.2 Verkeer en vervoer

Het Tweede Structuurschema Verkeer en vervoer (SVV-II) kiest voor een duurzame samenleving als maatstaf voor het beleid. Dit betekent dat er grenzen worden gesteld aan de externe effecten van het verkeer, zoals luchtverontreiniging, geluidhinder, verkeersveiligheid, ruimtebeslag en aantasting natuur en landschap.

De toename van het autoverkeer in de afgelopen jaren heeft negatieve gevolgen gehad voor het milieu en voor de bereikbaarheid van economisch belangrijke gebieden.

Het Rijk streeft dan ook naar een ombuiging van deze trend. Het SVV-II bevat daarom maatregelen die het openbaar vervoer bevorderen en het autogebruik ontmoedigen.

Het Rijksbeleid is erop gericht om tussen 1986 en 2010 de groei van het aantal autokilometers landelijk gezien te beperken tot 35%. Zonder dit beleid wordt een groei van 70% verwacht.

Binnen de grenzen van een duurzame samenleving moet het verkeer- en vervoersysteem het economisch functioneren van Nederland als distributieland ondersteunen. Het SVV-II richt zich dan ook op het vermijden van niet-noodzakelijk autoverkeer en het verzekeren van een goede bereikbaarheid van de mainports.

Voor een verdergaande ontwikkeling van de economisch belangrijke gebieden dient een goede bereikbaarheid van deze gebieden te worden gehandhaafd. In het SVV II worden daarom normen nagestreefd waaraan de doorstroming op het landelijk wegennet moet

voldoen: op hoofdtransportassen -zoals Rijksweg 50- mag de congestiekans niet groter zijn dan 5%. Dit betekent dat per dag maximaal 5% van het verkeer in een file terecht mag komen. De congestiekans op Rijksweg 50 is inmiddels al $\pm 8\%$ en zal ten gevolge van de verkeerstoename steeds groter worden.

Het SVV-II-beleid wordt uitgewerkt in regionale verkeers- en vervoerplannen (RVVP). Voor de regio Arnhem - Nijmegen is inmiddels een RVVP opgesteld.



Infrastructuurplannen

Rail

Als hoogwaardige internationale verbinding voor het goederenvervoer wordt de Betuweroute aangelegd. Deze route zal worden gebundeld met de bestaande Rijksweg 15, wat de mogelijkheid schept om nabij het knooppunt Valburg een Multimodaal Transport Centrum (MTC) te realiseren. In het kader van het MTC zal ook een nieuwe binnenhaven aan de Waal worden aangelegd, waardoor het MTC een volledige combinatie weg-water-rail omvat.

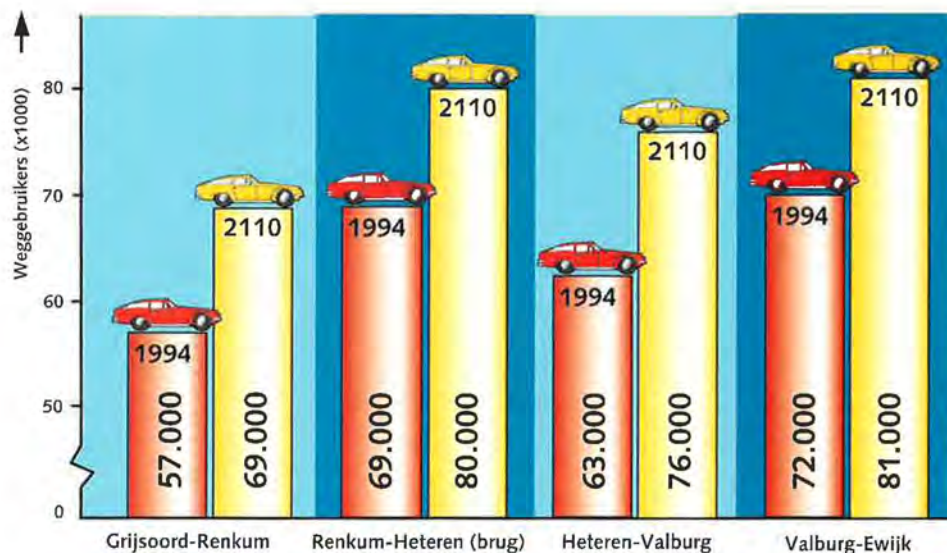
Voor de ontsluiting van de nieuwe woonlocaties zullen naar verwachting nieuwe NS-stations worden gerealiseerd bij Lent (Waalprong) en Driel-Oost (Schuytgraaf).

Weg

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1996-2000 (MIT) is de studie naar de doortrekking van de Rijksweg 15 vanaf het knooppunt Ressen naar Rijksweg 12 opgenomen in het Planstudie-programma. De trajectnota/MER is inmiddels uitgebracht en bevindt zich in de laatste fase van de inspraakprocedure.

De provincie Gelderland heeft besloten een tracéprocedure te starten voor het in westelijke richting doortrekken van de Maas- en Waalroute (N322), waardoor een betere verbinding zal ontstaan tussen het knooppunt Ewijk en de brug over de Waal bij Tiel. Ook heeft de provincie plannen voor de realisatie van een nieuwe verbinding tussen de aansluiting Heteren aan Rijksweg 50 en Arnhem-zuid/Driel-oost.

De consequenties van deze projecten zullen in de tracé-studie worden meegenomen.



De huidige plannen m.b.t. de Waalsprong en het MTC zullen leiden tot meer druk op Rijksweg 50 en het onderliggend wegennet. Ook zal de verkeersfunctie van de A325 tussen Arnhem en Nijmegen in de toekomst veranderen. Het doorgaande karakter zal verdwijnen en de weg zal een stadsautoweg worden.

De consequenties van deze en andere ontwikkelingen in het te onderzoeken gebied en van het gebruik van het onderliggende wegennet in relatie met Rijksweg 50 zullen in de tracé-studie worden meegenomen. Met name in de verkeerstudie zal daar aandacht aan worden besteed.

Voorzover relevant zal ook de problematiek van het langzaam- en fietsverkeer erbij worden betrokken. In dit verband kan speciaal worden gedacht aan de bruggen over de Nederrijn en de Waal.

Ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op de A50

De doorstroming op Rijksweg 50 Grijsoord-Ewijk, die nu reeds problemen oplevert, zal ook bij volledige uitvoering van het SVV-beleid in het planjaar 2010 niet voldoen aan de normen die op dat punt voor het hoofdwegennet zijn geformuleerd.

De congestiekans, die nu 7% is op het wegvak Renkum-Heteren en 8% op het wegvak



Valburg-Ewijk, zal zonder maatregelen aan Rijksweg 50 toenemen.

Om een idee te geven van de verkeershoeveelheden zijn in de tabel op pagina 19 de verkeerscijfers voor de situatie 1994 en een prognose voor het jaar 2010 gegeven.

(Deze prognose houdt geen rekening met verbredingen op de Rijkswegen 12 en 50 en de doortrekking van Rijksweg 15).

3.3 Natuur en landschap

Het nationale beleid voor natuur en landschap is neergelegd in het Structuurschema Groene Ruimte. Het ruimtelijk beleid voor de ecologische hoofdstructuur (EHS) is gericht op het instandhouden van de bestaande natuur- en landschapswaarden (de kerngebieden) en herstel en ontwikkeling van deze waarden in de zogenaamde natuurontwikkelingsgebieden. De verbindingszones zijn structuren, die de kerngebieden met elkaar verbinden.

In het studiegebied gaat het hierbij om het zuidelijk deel van het Centraal Veluws Natuurgebied en de uiterwaarden van de Nederrijn en de Waal.

Het beleid in de Ontwikkelingsvisie Arnhem - Nijmegen sluit aan bij het nationale beleid. Ook hier staan instandhouding en versterking van de bestaande ecologische kwaliteiten voorop. Het streven is er dan ook op gericht natuur en landschap niet aan te tasten. Als dit streven problematisch is kan het nemen van mitigerende maatregelen worden overwogen. Als ook deze maatregelen niet tot bevredigende oplossingen leiden, zal worden bezien in hoeverre het compensatiebeginsel kan worden toegepast. Het compensatiebeginsel houdt in dat zal worden getracht het verlies aan natuurgebied, bos, e.d. te compenseren met nieuwe aanleg of beplanting binnen de omgeving van het werkgebied.

3.4 Woon- en leefmilieu

Een duurzame ontwikkeling van het milieu is de doelstelling voor het milieubeleid zoals opgenomen in het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP+). In dit plan zijn doelstellingen, strategieën en taakstellingen opgenomen ten aanzien van thema's als klimaatverandering (emissies van onder andere CO₂), verzuring, vermisting en verstoring. In het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) zijn deze hoofddoelstellingen van het milieubeleid overgenomen en vertaald in streefbeelden en maatregelen ter verbetering van de veiligheid en leefbaarheid: er worden grenzen gesteld aan de negatieve effecten van het verkeer. Voor het woon- en leefmilieu gaat het hierbij om verkeersveiligheid, luchtverontreiniging, geluidshinder en externe veiligheid (risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen).

Als vervolg en tussentijdse evaluatie van de doelstellingen uit het NMP+ is het Nationaal Milieubeleidsplan Twee uitgebracht. De verkeers- en vervoersector krijgt hierin veel aandacht. Ondanks de inspanningen zijn de milieudoelstellingen voor deze sector moeilijk realiseerbaar. Aanvullende maatregelen ter beïnvloeding van aankoopgedrag, rijgedrag, milieukeuringen, integraal ketenbeheer (zuinig omgaan met grondstoffen) en toepassing van nieuwe, schone, stille en zuinige voertuigtechnologieën zijn daarom gewenst. In de m.e.r. dient inzicht gegeven te worden in de doorwerking van de landelijke milieudoelstellingen voor de directe omgeving van Rijksweg 50 tussen de knooppunten Grijsoord en Ewijk. Als gevolg van de toename van het verkeer op Rijksweg 50 kan een verdere aantasting van het woon- en leefmilieu plaatsvinden. In de studie zal aandacht worden besteed aan maatregelen ter beperking van de hinder, zoals het plaatsen van extra geluidschermen.

4 Probleem- en doelstelling

4.1 Probleemstelling

In het voorgaande is ingegaan op de situatie die in 2010 zal optreden als het SVV-beleid wordt uitgevoerd en er verder geen aanvullende maatregelen worden genomen. Deze situatie wordt gedefinieerd als de autonome ontwikkeling. Daarnaast is aangegeven wat de voor 2010 gewenste situatie is. Het verschil tussen deze autonome ontwikkeling en de gewenste situatie is de probleemstelling voor deze studie.

Rijksweg 50 tussen Grijsoord en Ewijk heeft een belangrijke functie voor zowel het internationale als het nationale verkeer. Het percentage vrachtverkeer op deze weg, tussen 20% en 30%, is hoog. Momenteel doen zich op het wegvak reeds knelpunten voor in de verkeersafwikkeling, met name bij de knooppunten Ewijk en Valburg. Ook de situatie op de brug over de Nederrijn tussen de dicht bij elkaar gelegen aansluitingen Renkum en Heteren gaat de aandacht vragen. Het knooppunt Ewijk vormt thans de grootste bottleneck. De problemen op Rijksweg 50 hangen samen met het gebrek aan capaciteit van de Waalovergangen in het oosten van Nederland. Ook op de Waalbrug in de A325 bij Nijmegen komt vaak filevorming voor.

In de toekomst zullen de verkeersintensiteiten op Rijksweg 50 nog verder toenemen. Deze groei wordt onder andere veroorzaakt door:

- de toename van het lange-afstandsverkeer in de periode 1986 - 2010,
- de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in het studiegebied, en
- de situering en ontwikkeling van het MTC.

Als gevolg van de verkeersgroei neemt de congestie op Rijksweg 50 toe. Dit zal ook zijn weerslag hebben op de overige wegen in het studiegebied.

In de studie zal worden gezien in hoeverre doorstromingsproblemen op Rijksweg 50 kunnen leiden tot bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op het onderliggend wegennet.

Centrale probleemstelling

Bij handhaving van de huidige situatie zal de congestie op Rijksweg 50 tussen Grijsoord en Ewijk verder toenemen en zal er steeds meer filevorming optreden. Door de toenemende intensiteiten zal dit probleem zich in de toekomst versterken.

In de tracéstudie zal deze problematiek worden uitgewerkt en zal worden gezien welke knelpunten zich voordoen en in hoeverre hiervoor oplossingen kunnen worden gevonden.

Hierbij behoort ook de vraagstelling welk verkeer regelmatig in de file staat en welk verkeer dit veroorzaakt. Is dit bijvoorbeeld het doorgaande vrachtverkeer of het woon-werkverkeer of het bestemmingsverkeer voor de regio?



4.2 Doelstelling en kader van de studie

In de tracéstudie/m.e.r. zullen oplossingen worden gezocht voor de gesignaleerde knelpunten op Rijksweg 50 tussen Grijsoord en Ewijk. De problematiek zal nader worden uitgewerkt en de oplossingen zullen worden getoetst aan de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid die zijn weergegeven in SVV-II, NMP2 en SGR.

Met tracéstudie/m.e.r. en de inspraakreacties als basis, zullen de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer besluiten of Rijksweg 50 moet worden verbreed en zo ja, hoe dat moet gebeuren.

Daarbij dient de studie antwoord te geven op de volgende vragen:

- Wat voor problemen ondervindt het verkeer op Rijksweg 50, en wat heeft dit voor gevolgen.
- Wat zijn de gevolgen van de hiervoor beschreven ontwikkelingen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van het studiegebied?
- Welke maatregelen leiden tot een oplossing van de gesignaleerde problemen?
- Wat zijn de positieve en negatieve effecten van de verschillende oplossingen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid: voor het milieu, de economie, het verkeer en vervoer en het ruimtegebruik? Welke maatregelen kunnen de negatieve effecten van de oplossingen voorkomen dan wel zoveel mogelijk beperken.



5 Alternatieven

5.1 Algemene uitgangspunten

Fasering

Zoals eerder aangegeven zal de studie gefaseerd worden uitgevoerd. De eerste fase is een gevoeligheidsanalyse waarin de verkeerskundige samenhang van Rijksweg 50 en het doortrekken van de A73 wordt belicht. Als vervolgens wordt besloten de studie Rijksweg 50 te continueren, dan zal de studie worden vervolgd met de alternatieven zoals hieronder beschreven.

Alternatieven

In de trajectnota/MER zal een beschrijving van de huidige situatie worden gegeven, alsmede een beschrijving voor de situatie die ontstaat als tot het planjaar (2010) geen maatregelen worden genomen. Dit laatste is het nul-alternatief (basissituatie). Op grond van de problemen die in 2010 worden verwacht, zullen oplossings-alternatieven worden ontwikkeld. Hierbij gaat het niet alleen om verbreding van Rijksweg 50, maar ook om maatregelen die de capaciteit van de weg kunnen vergroten. Deze alternatieven zullen worden beoordeeld op hun probleemoplossend vermogen en op de gevolgen voor het milieu en andere aspecten. Daarnaast zal worden gezien in hoeverre andere oplossingen zoals verbeteren van het openbaar vervoer en bevorderen van het vrachtvervoer over water en rail, kunnen helpen de problematiek op Rijksweg 50 te verminderen of de te nemen maatregelen te beperken.

Effecten

De effecten van de alternatieven worden overeenkomstig de tijdshorizon van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II), het Tweede Nationaal Milieubeleidsplan (NMP2) en het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) beschreven voor het jaar 2010.

Daarbij wordt uitgegaan van realisatie van het in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) beschreven beleid, van realisatie van het verkeer- en vervoerbeleid uit het SVV-II. Voor het openbaar vervoer wordt uitgegaan van realisatie van Rail 21, het toekomstplan van de Nederlandse Spoorwegen.

Voor de te verwachten economische ontwikkelingen wordt het scenario European Renaissance (ER2) van het Centraal Planbureau aangehouden. Dit scenario gaat uit van een succesvolle Europese integratie inclusief oost-Europa. De economische groei ligt hierbij ongeveer op het niveau van de afgelopen 30 jaren. Met betrekking tot het overheidsbeleid ten aanzien van de mobiliteit gaat het ER2 er van uit dat het SVV-beleid in zijn geheel wordt uitgevoerd. Hierbij ligt er meer nadruk op leefbaarheid dan op bereikbaarheid. De omvang van prijsmaatregelen is relatief gering. Het openbaar vervoer wordt versterkt.

Naast een beschrijving van de basissituatie (nul-alternatief) zullen de volgende alternatieven worden onderzocht.

- nulplusalternatief
- verbredingsalternatieven
- meest milieuvriendelijk alternatief

5.2 Basissituaties

De basissituatie beschrijft de situatie in het jaar 2010, die ontstaat na uitvoering van het vigerende beleid. Hierbij wordt onder meer uitgegaan van het SVV-II met een pakket van maatregelen dat erop gericht is de landelijke groei van de automobilité tussen 1986 en 2010 te beperken tot 35%. Bij het streven om deze taakstelling te realiseren zijn meerdere maatregelenpakketten beschikbaar, bijvoorbeeld een pakket waarin uitgegaan wordt van tolheffing of een pakket waarin het accent ligt op een sterke verhoging van de brandstofkosten. Er zal rekening mee worden gehouden dat bij een andere invulling van het prijsbeleid en toepassing van een ander scenario voor de economische ontwikkeling de intensiteiten op wegvakniveau kunnen verschillen. Naast de hiervoor genoemde situatie 2010, de tijdshorizon van het SVV, zal ook een doorkijk worden gegeven naar de verdere toekomst 2020.



In deze basissituatie worden geen maatregelen genomen ter vergroting van de capaciteit van Rijksweg 50. De confrontatie van de dan ontstane situatie met de beleidsdoelstellingen voor 2010 geeft een inzicht in de te verwachten problemen. De basissituatie dient als referentie voor de andere alternatieven.

In de basissituatie wordt aangenomen dat de infrastructuur in het studiegebied niet verandert, met uitzondering van projecten die reeds in uitvoering zijn of in het realisatieprogramma van het Meerjarenplan Infrastructuur en Transport 1996-2000 zijn opgenomen. Ook wordt rekening gehouden met provinciale, regionale en gemeentelijke plannen, die in vergevorderde staat van voorbereiding of reeds in uitvoering zijn.

Daarnaast wordt ervan uitgegaan dat het gehele traject Grijsoord-Ewijk voorzien zal zijn van een verkeerssignaleringssysteem. Hieronder wordt verstaan het systeem waarmee met behulp van signalering boven de weg wordt aangegeven dat een file aanwezig is en de snelheid dient te worden aangepast. Tevens biedt het systeem de mogelijkheid om door middel van kruis- en pijlsignalen het gebruik van de rij- en vluchtstroken te beïnvloeden. Het systeem biedt ook de mogelijkheid tot homogenisering van de snelheid van het verkeer. Dit leidt tot geringere snelheidsverschillen en een betere verdeling van het verkeer over en binnen de rijstroken. Toepassing van verkeerssignalering kan de capaciteit van de weg doen toenemen.

En tenslotte wordt ervan uitgegaan dat incident management wordt ingezet om snel en efficiënt incidenten op te sporen en af te handelen. Hierbij is vooral een goede organisatie tussen de betrokken instanties van belang. Doel van incident management is de doorstroming van het verkeer te bevorderen, het verkeer veilig af te wikkelen, de incident-plaats te beveiligen en bereikbaar te maken voor hulpvoertuigen en eventuele files te beveiligen. Incident management is vooral bedoeld voor zwaar belaste wegen waar kleine verstoringen grote invloed kunnen hebben op de verkeersafwikkeling.

5.3 Oplossingsalternatieven

Nulplusalternatief

In het nulplusalternatief wordt dezelfde weginfrastructuur verondersteld als in het nulalternatief (basissituatie). In dit alternatief vindt dan ook geen verbreding van Rijksweg 50 plaats. Het nulplusalternatief brengt in beeld wat de mogelijkheden zijn om zonder uitbouw van de infrastructuur te komen tot een grotere capaciteit van Rijksweg 50. De maatregelen in het nulplusalternatief zijn gericht op een optimaal gebruik van de aanwezige infrastructuur (doorstromings- of benuttingsmaatregelen). Maatregelen die in dit verband onderzocht zullen worden zijn:

- **Spitsstrook.**
Hieronder wordt verstaan het gebruik van de vluchtstrook als rijstrook tijdens het spitsuur. Als de congestie tijdens de spits duidelijk hoger ligt dan over de rest van de dag, dan kan deze oplossing interessant zijn.
- **Het instellen van toeritdosering.**
Deze techniek zorgt ervoor dat er niet teveel verkeer tegelijk op de hoofdrijbaan van de A50 wordt toegelaten. Toeritdosering kan toegepast worden wanneer er regelmatig filevorming op de hoofdrijbanen plaatsvindt die veroorzaakt wordt door de hoeveelheid invoegend verkeer of door clusters invoegend verkeer. Met toeritdosering wordt voorkomen dat de doorstroming van het verkeer op de hoofdrijbaan verstoord wordt. Afhankelijk van de doseringsmethode kan een capaciteitstoename van 3-5% worden bereikt.

Verbreidingsalternatieven

Bij de verbreidingsalternatieven gaat het om een verbreding van Rijksweg 50 over het gehele wegvak tussen Grijsoord en Ewijk. Per wegvak zal worden bezien in hoeverre de voorgestelde maatregelen de problemen oplossen en op welke wijze een eventuele verbreding kan plaatsvinden.

De verbreding zal bestaan uit het toevoegen van rijstroken aan de hoofdrijbanen.

De volgende verbredingsalternatieven worden uitgewerkt:

- Het aanleggen van speciale doelgroepstroken. Dit zijn rijstroken bestemd voor speciale categorieën weggebruikers, zoals het vrachtverkeer, of het openbaar vervoer. Een dergelijke strook kan ook worden gebruikt om het doorgaande verkeer te scheiden van het regionale- en lokale verkeer.
- Een uitbreiding van 2x2 rijstroken naar 2x3 rijstroken voor alle verkeer.
Per wegvak zal worden gezien welke mogelijkheid het meest in aanmerking komt.

Meest Milieuvriendelijk alternatief

In het meest milieuvriendelijke alternatief wordt onderzocht op welke wijze de negatieve effecten van de voorgenomen activiteit kunnen worden voorkomen, dan wel zoveel mogelijk kunnen worden beperkt. Hiertoe wordt gezocht naar een voor het milieu zo gunstig mogelijke combinatie van varianten en alternatieven, zo mogelijk in combinatie met extra effectbeperkende of milieubeschermende maatregelen.



6 Onderzoek en werkwijze

In dit hoofdstuk worden de te onderzoeken aspecten en effecten beschreven en de wijze waarop de effecten van de alternatieven met elkaar zullen worden vergeleken. Deze effecten hebben in eerste instantie betrekking op de gevolgen voor het milieu. Omdat er sprake is van een geïntegreerde tracéstudie/m.e.r. zullen naast de milieu-effecten ook andere effecten worden onderzocht.

6.1 Omvang studiegebied

Als eerste stap moet een afbakening plaats vinden van het studiegebied; dat is het gebied waarbinnen de effecten zullen worden onderzocht. Daarbij wordt verschil gemaakt tussen het *inpassingsgebied* en het *invloedsgebied*.

Het *inpassingsgebied* is het gebied waarbinnen de mogelijke infrastructurele maatregelen worden genomen. Hierbinnen zijn de belangrijkste effecten te verwachten als direct gevolg van de maatregelen ten behoeve van de aanleg en het gebruik van de infrastructuur (graafwerkzaamheden, geluidhinder etc.). Hiervoor wordt een strook genomen van maximaal 1 km aan weerszijden van de weg.

Het *invloedsgebied* omvat het gebied buiten het *inpassingsgebied*, waarin de verkeers-, milieu- en andere relevante effecten van de Rijksweg 50 nog duidelijk merkbaar zijn. De reikwijdte ervan kan per aspect verschillend zijn.

6.2 Onderzoeksaspecten en methodiek

Het opstellen van een trajectnota/milieu-effectenrapport (MER) dient diverse doelen:

- het onderbouwen van de noodzaak om de infrastructuur te verbeteren;
- het bieden van inzicht in de (milieu-)effecten van de alternatieven;
- het vergelijken van de alternatieven teneinde een verantwoorde keuze mogelijk te maken.

Daartoe dienen alle alternatieven op dezelfde aspecten te worden beoordeeld volgens een uniforme methodiek. De voorgestelde alternatieven richten zich op maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid, waarbij de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid zoveel mogelijk worden beperkt. De maatregelen worden beoordeeld op een aantal aspecten met betrekking tot de bereikbaarheid en leefbaarheid.

Per aspect worden beoordelingscriteria gehanteerd, die zijn afgeleid uit normen en criteria uit relevante wetten en beleidsnota's, zoals bijvoorbeeld de leefbaarheidsdoelstellingen uit het SVV-II en de normen ten aanzien van maximale geluidbelasting uit de Wet geluidshinder.

Voor de milieu-effecten is het wettelijk vereist dat wordt bepaald of de effecten tijdelijk of permanent zijn. Ook dient verschil te worden gemaakt tussen het optreden van veranderingen ten gevolge van aanleg of wijziging van de infrastructuur zelf en veranderingen ten gevolge van het gebruik van de infrastructuur. De te verwachten ontwikkelingen zullen zoveel mogelijk in hun onderlinge samenhang worden beschouwd.

Aspecten in relatie tot de bereikbaarheid

Deze aspecten hebben betrekking op de invloeden van maatregelen op het wegvervoer op zowel Rijksweg 50 als het onderliggend (regionaal) wegennet. In deze studie worden de volgende aspecten onderzocht.

- Verkeersafwikkeling op Rijksweg 50, waarbij de congestiekans een belangrijke factor is; het gaat hier om de mate waarin Rijksweg 50 als hoofdtransportas de functie voor het economisch belangrijke verkeer kan vervullen;
- mobiliteitsontwikkeling, d.w.z. de omvang van de autokilometrage en het aantal verplaatsingen, en de rol van het openbaar vervoer hierin;
- reistijdeffecten; hierbij gaat het met name om de reistijdverliezen in het zakelijk verkeer en het goederenvervoer en de reistijdverhouding tussen auto en openbaar vervoer;
- invloeden op het verkeer op het onderliggend wegennet, waarbij met name het sluipverkeer wordt gezien;
- invloeden op economische en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in het studiegebied.

Aspecten in relatie tot de leefbaarheid

In deze studie worden de volgende aspecten onderzocht.

- Verkeersveiligheid op Rijksweg 50 en het onderliggend (regionaal) wegennet;
- luchtverontreiniging; het gaat hierbij om de invloed van de uitstoot van het verkeer op de verontreiniging op lokaal niveau en op het emissieniveau;
- geluid- en trillingshinder; dit betreft zowel de invloed op het menselijk leefmilieu als op de omgeving (milieu);
- externe veiligheid; de risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- de kwaliteit en de kwantiteit van grond- en oppervlaktewater;
- natuur en landschap, waarbij het vooral gaat om de ecologische structuur, cultuurhistorische en archeologische waarden en ruimtebeslag;
- landbouw, waarbij ruimtebeslag een relevant aspect is;
- recreatie; en
- leefmilieu in woongebieden, waarbij het met name gaat om sociale beleving, barrièrewerking en visuele hinder.

Onderzoeksmethodiek

Per aspect zal in de trajectnota/MER worden aangegeven welke onderzoeksmethodiek is gehanteerd en welke aannamen daarbij zijn gedaan.

Voor de beoordeling van het verkeers- en vervoersprobleem in het studiegebied is een verkeers- en vervoersmodel ontwikkeld. Met dit model kunnen de effecten van beleidsmaatregelen op de verkeersbelasting van het wegennet en het gebruik van het openbaar vervoer worden berekend. Als prognosejaar wordt het jaar 2010 genomen, de tijdshorizon van het SVV-II en het NMP2.

7 Procedures

7.1 Tracéwet

De procedure rond de besluitvorming is erop gericht dat de ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) besluiten kunnen nemen op basis van een zorgvuldige afweging van de noodzaak van de ingreep en de voor- en nadelen van alternatieve oplossingen. Inspraak en advisering spelen daarbij een belangrijke rol.

De beslissing over de daadwerkelijke aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur en het daaraan gekoppelde tracébesluit wordt genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

Volgens de Tracéwet dient bij belangrijke ingrepen, zoals een verbreding van Rijksweg 50, een tracéstudie te worden uitgevoerd. In de Tracéwet-procedure is de procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) geïntegreerd.

Ook de onderlinge afstemming van m.e.r.-procedure en de planologische afweging vindt in het kader van de Tracéwet plaats. Deze bundeling van procedures komt de efficiëntie en doelmatigheid van de besluitvorming ten goede. Na het doorlopen van de Tracéwet-procedure zal geen afweging meer plaats vinden in het kader van bestemmingsplannen.

De besluitvorming komt tot stand in overleg en zo mogelijk in overeenstemming met de betrokken provincies en gemeenten. De betrokkenheid van deze bestuursorganen ligt voor de hand, omdat het om projecten gaat die meestal een duidelijke relatie hebben met de betrokken regio of gemeenten. Als de besluitvorming echter toch in een impasse raakt, biedt de Tracéwet de betrokken ministers de mogelijkheid knopen door te hakken.

7.2 Besluitvormingsprocedure

De gebruikelijke tracé/m.e.r.-procedure is in bijlage 3 (pag. 38) schematisch aangegeven. Bij deze procedure van Rijksweg 50 wordt echter afgeweken van de gebruikelijke procedure en zal de procedure in twee fasen worden gesplitst. Dit hangt samen met de doortrekking van de A73 en is reeds in paragraaf 1.2 toegelicht. De eerste fase wordt afgerond met een besluit over de relatie van Rijksweg 50 en de doortrekking van de A73 en de consequenties hiervan op het vervolg van de procedure. Omdat thans niet is te voorzien welke beslissingen omtrent dit vervolg zullen worden genomen is ook niet aan te geven welke gevolgen dit heeft voor de verdere procedure. Derhalve wordt hier volstaan met het beschrijven van de gebruikelijke procedure. De procedure wordt hieronder toegelicht.

Stap 1: Opstellen van bekendmaken Startnotitie

Na enige voorbereiding wordt het voornemen door de Initiatiefnemer (Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland) aan het bevoegd gezag (minister V&W) gepresenteerd in de vorm van een Startnotitie. Vervolgens wordt het voornemen door het bevoegd gezag publiekelijk bekend gemaakt en wordt de Startnotitie één maand ter visie gelegd.

Stap 2: Inspraak en vaststellen richtlijnen voor de trajectstudie/m.e.r.

Nadat het voornemen aldus bekend gemaakt is, worden door de initiatiefnemer informatie-bijeenkomsten belegd, waar verdere uitleg wordt gegeven over het voornemen en de inhoud van de Startnotitie. Vervolgens kan een ieder schriftelijke opmerkingen indienen bij het bevoegd gezag. Op basis van de Startnotitie en de inspraakreacties adviseert de Commissie voor de Milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.) het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen Milieu-effectrapport (MER). Mede op basis van dit advies stelt het bevoegd gezag de richtlijnen vast.

Stap 3: Opstellen en bekendmaken van de trajectnota/MER

De initiatiefnemer stelt in deze fase met een onbepaalde tijdsduur de trajectnota inclusief het milieu-effectrapport op, met inachtneming van de door het bevoegd gezag vastgestelde richtlijnen. Tijdens deze fase vindt overleg plaats met derden (provincies, gemeenten, etc.), het bevoegd gezag, de wettelijke adviseurs en de Cie-m.e.r. Het MER-gedeelte van de trajectnota/MER beschrijft op een zo objectief mogelijke wijze de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en van de alternatieven. De nota geeft verder inzicht in het probleem en de mate waarin de voorgenomen activiteit en alternatieven bijdragen aan de oplossing daarvan. Met de aldus zichtbaar gemaakte informatie dient de trajectnota/MER als hulpmiddel bij de besluitvorming. Nadat de trajectnota/MER door het bevoegd gezag is goedgekeurd kan deze nota bekend worden gemaakt.



Stap 4: Inspraak, toetsing van advisering

De trajectnota/MER wordt vervolgens ter inzage gelegd en er worden voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd. Hierdoor is een ieder in de gelegenheid zich een mening te vormen over de nota. Een ieder, die dit wenst, kan schriftelijk een reactie kenbaar maken. Vervolgens worden er hoorzittingen georganiseerd waarop men de mogelijkheid heeft om de gemaakte schriftelijke opmerkingen mondeling toe te lichten. In deze fase worden twee vragen beantwoord:

- komt uit het MER voldoende en kwalitatief goede informatie zodat het milieu-aspect een volwaardige plaats in de besluitvorming kan krijgen;
- welk alternatief moet worden gekozen.

Over de eerste vraag wordt het bevoegd gezag geadviseerd door de Cie-m.e.r. en de wettelijke adviseurs. De Cie-m.e.r. neemt kennis van hetgeen door de samenleving wordt ingebracht en betreft het bij haar advisering. De besturen van gemeenten, provincies en waterschappen brengen met name een advies uit over de tweede vraag. Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) stelt een rapport van haar bevindingen op en brengt hierover rapport uit aan de minister van V&W.

Stap 5: Besluitvorming door de Minister van Verkeer en Waterstaat

De minister van V&W neemt, mede op basis van de trajectnota/MER, de uitgebrachte adviezen en de resultaten van de inspraak, in overeenstemming met de minister van VROM, een ontwerp-tracébesluit over het verbreden van Rijksweg 50 tussen Grijsoord en Ewijk. Indien wordt besloten tot maatregelen aan Rijksweg 50 zal tevens worden aangegeven op welke wijze dat dient te gebeuren.

Dit besluit wordt ter inzage gelegd. Vervolgens kunnen de genoemde besturen opnieuw reageren en aangeven of zij bereid zijn om het gekozen alternatief in hun plannen op te nemen. Tenslotte neemt de minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM, het tracébesluit. Indien nodig zal tegelijkertijd een aanwijzing door de minister van VROM worden gegeven. Tegen dit tracébesluit en de eventuele aanwijzing is beroep mogelijk bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In de trajectnota/MER worden ook alternatieven uitgewerkt, waarbij de bestudeerde weggedeelten niet zullen worden verbreed, maar andere maatregelen bij bestaande infrastructuur en openbaar vervoer zullen worden getroffen. Het besluit wat in het kader van de m.e.r.-studie genomen wordt heeft alleen betrekking op de infrastructurele aanpassing van Rijksweg 50.

Sommige beslissingen in dit verband over de uitbreiding van het openbaar vervoer en aanpassing van bijvoorbeeld gemeentelijke wegen vallen buiten de directe verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. In dat geval zal het bevoegd gezag een inspanningsverplichting op zich nemen met betrekking tot de bedoelde maatregelen.

Stap 6: Planologische inpassing

In het geval dat de ministers besluiten tot wegaanleg of aanpassing van de bestaande wegconstructie, dienen de betrokken gemeenten het uitgewerkte plan planologisch in te passen. In de bestemmingsplanprocedure is geen bezwaar meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaakten van het tracébesluit. Daarover heeft in de tracéwetprocedure reeds een afweging plaatsgevonden.

Voorts zullen de nodige vergunningen moeten worden aangevraagd en verleend.

Stap 7: Evaluatie

Indien het besluit tot wegverbreding wordt genomen moet het bevoegd gezag de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het besluit een evaluatieprogramma opgesteld. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek zal worden verricht. Tevens worden de "leemten in kennis" in de beschouwing betrokken. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.



BILLAGEN

Bijlage 1: Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat

Tekst van brief nr. HW/IO 214822, dd. 25 maart 1996 van de minister van Verkeer en Waterstaat aan Gedeputeerde Staten van Gelderland en het Bestuur van het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen inzake de Doortrekking van de A73.

Naar aanleiding van uw brief van 18 januari 1996, kan ik u het volgende meedelen. Over de relatie tussen de A50 en de doortrekking van de A73 heb ik in het kader van de behandeling van mijn begroting ook met de Tweede Kamer der Staten Generaal van gedachten gewisseld. Ik heb daarbij benadrukt een zo efficiënt mogelijke procedure te prefereren boven het op elkaar stapelen van procedures die wellicht ook onderling nog eens verdragend kunnen gaan werken. Om die reden heb ik een voorkeur uitgesproken voor het op zo kort mogelijk termijn inzicht verkrijgen in de relatie tussen beide verbindingen.

Die mogelijkheid doet zich thans voor. In het MIT 1996 wordt immers in de studietabel het project A50, Ewijk-Grijsoord vermeld. Ik stel mij voor deze procedure op korte termijn te starten en heb de Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland inmiddels verzocht hiertoe de noodzakelijke voorbereidingen te treffen. Ik stel mij een procedure in twee fasen voor. In de eerste fase kan op strategisch niveau inzicht worden verkregen in de verkeerskundige consequenties van een doortrekking van de A73 voor de eventueel aanwezige problemen op de A50. Deze zogenoemde gevoeligheidsanalyse strekt zich uit over minimaal de periode tot 2010. Een geslaagd SVV-2 beleid is uitgangspunt voor de verkeersberekeningen maar uiteraard zullen ook de consequenties van de verschillende ontwikkelingen die zich in de regio Arnhem-Nijmegen kunnen gaan voordoen, worden meegenomen. Als de relatie tussen de beide projecten op deze wijze inzichtelijk is gemaakt, waarbij het uiteraard ook van belang is om te weten om welke verkeerssoorten het gaat en wat de financiële consequenties van de verschillende opties zijn, kan nadere besluitvorming plaatsvinden over de meest gewenste oplossingsrichtingen. Ik verwacht dat deze besluitvorming in het voorjaar van 1997 kan worden afgerond. Het spreekt vanzelf dat bij die besluitvorming een goede communicatie met en tussen alle betrokkenen van groot belang is.

Over de datum van de terinzagelegging van de startnotitie A50, gedeelte Ewijk-Grijsoord, zult u zo spoedig mogelijk worden geïnformeerd. Ik zou het op prijs stellen indien u eventuele suggesties voor de inhoud van de studie in dat kader naar voren zou willen brengen opdat deze betrokken kunnen worden bij de opstelling van de richtlijnen en tevens meegenomen kunnen worden in het overleg met mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

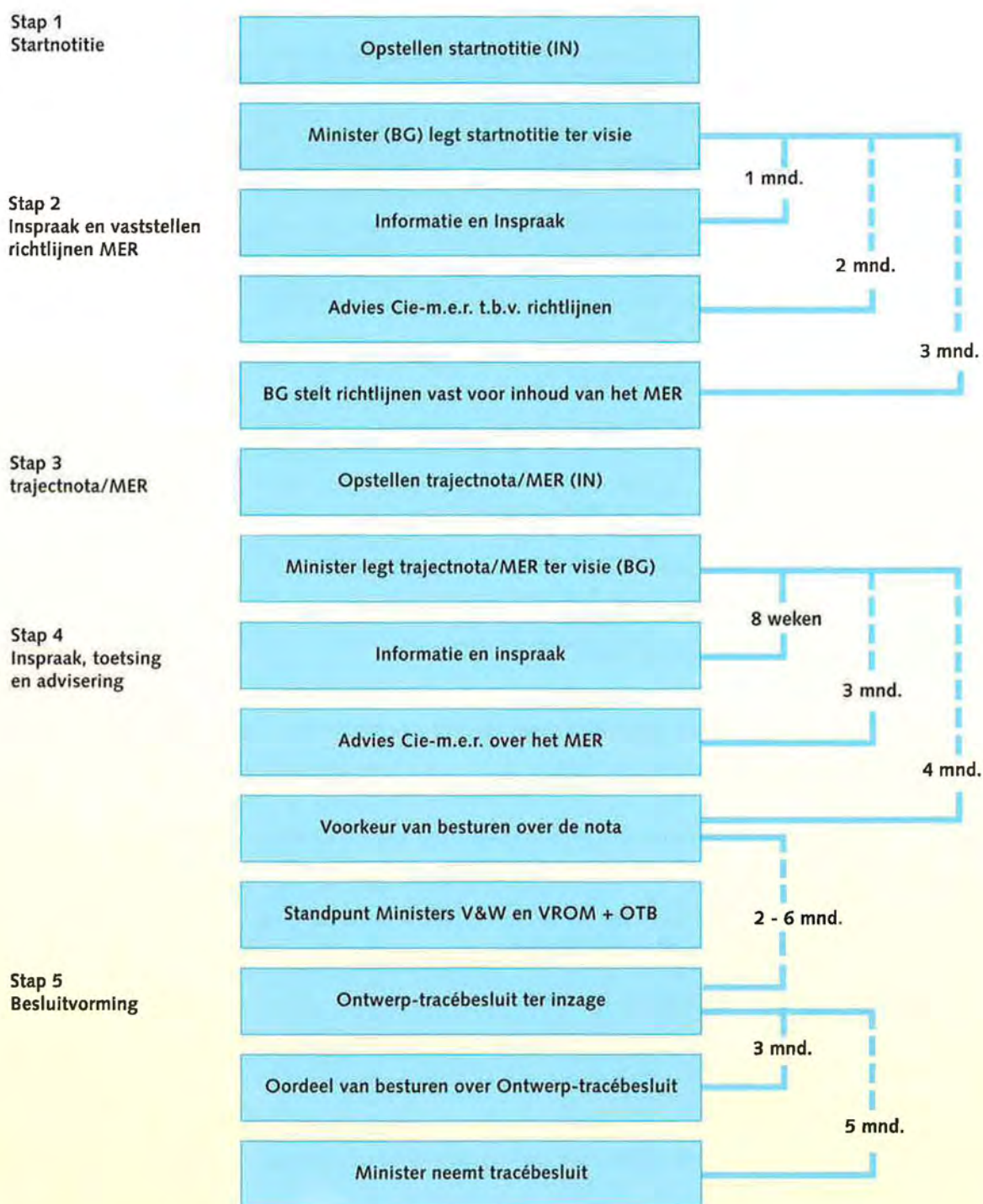
Bijlage 2: Lijst van begrippen en afkortingen

Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling (die plaatsvindt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd).
Barrière	Geheel dat een versperring vormt.
Bereikbaarheid	Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.
Bevoegd gezag	Degene die het tracébesluit moet nemen, in dit geval de Minister van V&W in overeenstemming met de minister van VROM. Het bevoegd gezag is tevens verantwoordelijk voor het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van de trajectnota/MER.
Bodemtype	Karakteristieke groep van bodemprofielen.
B&W	Burgemeester en Wethouders.
Commissie m.e.r.	Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze Commissie bestaat uit onafhankelijke deskundigen uit diverse disciplines. Per milieu-effectrapportage wordt een werkgroep samengesteld. De werkgroep adviseert eerst over de Richtlijnen voor het MER en geeft later een toetsingsadvies over het MER aan de hand van die Richtlijnen.
Compenserende maatregel	Maatregel om de nadelige invloeden van de voorgenomen activiteit op een andere plaats te compenseren.
Congestienorm	Snelheidsverlaging en filevorming: percentage van de per etmaal passerende hoeveelheid verkeer dat hinder ondervindt van files: - hoofdwegennet: 5% - achterlandverbindingen: 2%
Cumulatief effect	Som van een aantal afzonderlijke effecten.
dB(A)	Decibel (A-vermogen), maat voor geluidsniveau.
Decibel	Zie dB(A).
Doelgroepstroken	Rijstroken aan of langs autosnelwegen, die zijn bestemd voor bepaalde categorieën weggebruikers, zoals bijvoorbeeld vrachtwagens, of openbaar vervoer (bussen).
Duurzame ontwikkeling	Ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generaties zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen óók in hun behoefte te voorzien.

Ecologie	De wetenschap van de betrekkingen tussen organismen en hun milieu.
Ecologische infrastructuur	Het geheel van gebieden met een (gedeeltelijke) natuurfunctie en de lijnvormige landschaps-elementen (dijken, sloten) in een bepaalde streek.
EHS	Ecologische Hoofdstructuur (van het Natuurbeleidsplan).
Emissie	Uitstoot/lozing van stoffen of geluid.
Fauna	Dierenwereld.
Flora	Plantenwereld.
Frequentie	Aantal per eenheid van tijd.
Geluidshinder	Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid.
Infrastructuur	Systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoogspanningskabels, waterleidingen etc.
Initiatiefnemer	Degene die de activiteit (trajectstudie) wil ondernemen, in dit geval de Directie Oost-Nederland van de Rijkswaterstaat.
Ingreep	Afzonderlijke milieubeïnvloeding die teweeggebracht kan worden door een (m.e.r.-plichtige) activiteit.
Letselongeval	Ongeval met doden en/of gewonden.
Mainport	Schiphol en Rotterdam. Belangrijke Europese haven waar veel goederen binnenkomen die verder Europa in moeten worden getransporteerd.
MER	Milieu-EffectRapport Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang of systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven; het wordt opgesteld ten behoeve van een of meer besluiten die over de betreffende activiteit genomen moet worden.
m.e.r.	milieu-effectrapportage De procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van dat MER genomen besluit; dit alles met inachtneming van de voorgeschreven procedures.

Migratie	Verplaatsing tussen gebieden.
Milieu	(Volgens de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne) Het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten, goederen.
Mitigerende maatregel	Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen, te beperken of te compenseren.
Mobiliteit	Verplaatsingsgedrag.
NMP2	Nationaal Milieubeleidsplan 2
OVI	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur. Een adviesorgaan met adviseurs uit vele disciplines voor de Minister van V&W.
Parameter	Kenmerkende grootheid
Potenties	Mogelijkheden voor de toekomst.
Richtlijnen	Document waarin het Bevoegd Gezag exact aangeeft wat er in het MER moet worden onderzocht.
Startnotitie	Document waarin de initiatiefnemer aangeeft wat hij voornemens is te onderzoeken.
SVV2	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer
Toetsingscriterium	Criterium aan de hand waarvan in deze studie de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit beschreven zijn.
Tracé	Ligging van weg of spoorlijn.
Trajectnota	Besluitvormingsdocument ten behoeve van tracévaststelling; in Projectnota gecombineerd met MER.
Verkeersintensiteit	Aantal voertuigen dat per tijdseenheid een bepaald (tel)punt op een wegverbinding passeert.
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra
VROM	(ministerie van) Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
Wegcapaciteit	Het maximale aantal voertuigen dat op een wegvak per uur kan worden afgewikkeld.
Wettelijke adviseurs	De regionale inspecteur van de Volksgezondheid en Milieuhygiëne van het Ministerie van VROM en de regionale directeur van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij.

Bijlage 3: Procedureschema Tracéwet



IN = Initiatiefnemer, Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland
 BG = Bevoegd gezag, Ministers van V & W en VROM
 Cie-m.e.r. = Commissie voor de milieu-effectrapportage
 OTB = Ontwerp-Tracébesluit

Colofon

Uitgave

Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland
Postbus 9070
6800 ED Arnhem
tel. 026 - 3688911

Fotografie

Rijkswaterstaat
Meetkundige Dienst

Vormgeving en illustraties

Bureau ReActie
Arnhem

Druk

Drukkerij Tamminga Siegers
Duiven

Oktober 1996