

2e
1045-2
2/9

Samen werken aan bereikbaarheid

Startnotitie A2

Traject Oudenrijn - Deil



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland

Inhoud

1	INLEIDING	
1.1	De aanleiding voor deze Startnotitie.....	3
1.2	De procedure in kort bestek.....	5
1.3	De functie van deze Startnotitie.....	6
1.4	Relaties met andere projecten en studies.....	7
1.5	Leeswijzer.....	8
2	VERKEER EN VERVOER	
2.1	Beleid.....	9
2.1.1	Nationaal beleid.....	9
2.1.2	Regionaal beleid.....	11
2.2	Huidige situatie.....	11
2.2.1	Beschrijving van de A2.....	11
2.2.2	De functie van de A2.....	12
2.2.3	Het verkeer op de A2.....	12
2.2.4	Beschrijving van het onderliggend wegennet.....	12
2.2.5	Openbaar vervoer.....	13
2.2.6	Verkeersveiligheid.....	14
2.3	Ontwikkelingen tot 2010.....	14
2.3.1	Overzicht van ontwikkelingen.....	14
2.3.2	Het verkeer op de A2.....	15
2.3.3	Openbaar vervoer.....	15
2.3.4	Verkeersveiligheid.....	15
2.4	Ontwikkelingen na 2010.....	15
3	RUIMTELIJKE ORDENING EN ECONOMIE	
3.1	Beleid.....	17
3.1.1	Nationaal beleid.....	17
3.1.2	Regionaal beleid.....	17
3.2	Huidige situatie.....	18
3.3	Ontwikkelingen.....	22
4	WOON- EN LEEFMILIEU	
4.1	Beleid.....	25
4.1.1	Nationaal beleid.....	25
4.1.2	Regionaal beleid.....	25
4.2	Huidige situatie.....	25
4.3	Ontwikkelingen.....	26
5	NATUUR EN LANDSCHAP	
5.1	Beleid.....	27
5.1.1	Nationaal beleid.....	27
5.1.2	Regionaal beleid.....	27
5.2	Huidige situatie.....	27
5.3	Ontwikkelingen.....	30
6	PROBLEEM- EN DOELSTELLING	
6.1	Probleemstelling.....	31
6.1.1	Kernprobleem; bereikbaarheid.....	31
6.1.2	Overige problemen.....	31
6.2	Doelstelling.....	31

7	ALTERNATIEVEN	
7.1	Werkwijze bij de selectie en samenstelling van alternatieven	33
7.2	Te onderzoeken alternatieven	34
7.2.1	Referentiesituatie	34
7.2.2	Benuttingsalternatief	36
7.2.3	Verbredingsalternatieven 1 (2 x 4 rijstroken)	36
7.2.4	Verbredingsalternatief 2-substandaard (4 x 2 rijstroken binnen de reeds gereserveerde ruimte)	36
7.2.5	Verbredingsalternatief 2-standaard (4 x 2 rijstroken met 'normaal' ruimtebeslag)	36
7.2.6	Meest milieuvriendelijk alternatief	36
8	EFFECTEN	
8.1	Werkwijze bij de effectbeschrijving	38
8.2	Te beschrijven effecten	39
9	PROCEDURE EN PLANNING	
9.1	De Tracéwet en afstemming met andere regelingen	42
9.2	Stappen in de procedure	42
9.3	Hoe kunt u reageren?	45
	VERKLARENDE WOORDENLIJST	47
	LITERATUUR	51

1 Inleiding

De A2, tussen de knooppunten Oudenrijn en Deil, wordt de komende jaren verbreed van 2 x 2 rijstroken naar 2 x 3 rijstroken. In vergelijking met de huidige situatie zullen de files daardoor zeker verminderen. Maar er komt steeds meer autoverkeer en in de nabije toekomst zullen er – ondanks de verbreding – toch steeds vaker files ontstaan. Welke oplossingen zijn er? En wat zijn de effecten van deze oplossingen? Dit zijn de centrale vragen in een onderzoek van Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland. Deze Startnotitie geeft aan welke specifieke onderwerpen in dit onderzoek aan bod zullen komen. Tijdens een inspraakronde kunt u op de Startnotitie reageren.

1.1 De aanleiding voor deze Startnotitie

Verkeer over achterlandverbindingen

De A2 loopt van Amsterdam via Utrecht, 's-Hertogenbosch en Eindhoven naar het knooppunt Kerensheide bij Urmond. Vanaf dat knooppunt takt de A76 af in de richting Heerlen en Aken. De A2 / A76 is een zogenoemde achterlandverbinding. Achterlandverbindingen zijn wegen die belangrijke economische centra onderling en met het Europese achterland verbinden (zie kaart 1.1 *Achterlandverbinding A2 / A76*).

Een goede doorstroming van het verkeer op de achterlandverbindingen is van vitaal belang voor het functioneren van de mainports Amsterdam / Schiphol, Rotterdam / Rijnmond en andere economische centra. Het Nederlandse beleid voor verkeer en vervoer is er dan ook op gericht om files op achterlandverbindingen zo veel mogelijk te beperken. Van al het verkeer dat in één etmaal over een wegvak rijdt, mag hooguit 2% in een file terechtkomen. Of anders gezegd: met gebruik van een technische term die u in deze notitie regelmatig zult tegenkomen: de *congestiekans* op wegvakken van achterlandverbindingen mag niet groter zijn dan 2%. Dat is aangegeven in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, afgekort: het SVV-II. In het verlengde van het SVV-II verscheen in 1996 de nota 'Samen Werken Aan Bereikbaarheid' (SWAB). Deze nota heeft onder meer als doel een impuls te geven aan

een verbetering van de verkeersdoorstroming op de achterlandverbindingen.

Toenemende problemen wanneer maatregelen achterwege blijven

In Nederland zijn files aan de orde van de dag, ook op achterlandverbindingen zoals de A2 / A76. Het autogebruik is in de afgelopen jaren sterk toegenomen en deze groei zet zich in de komende jaren voort. Welke consequenties heeft dit voor de doorstroming van het verkeer? In het kader van SWAB is verkennend onderzoek uitgevoerd naar de situatie in het jaar 2010 op drie achterlandverbindingen:

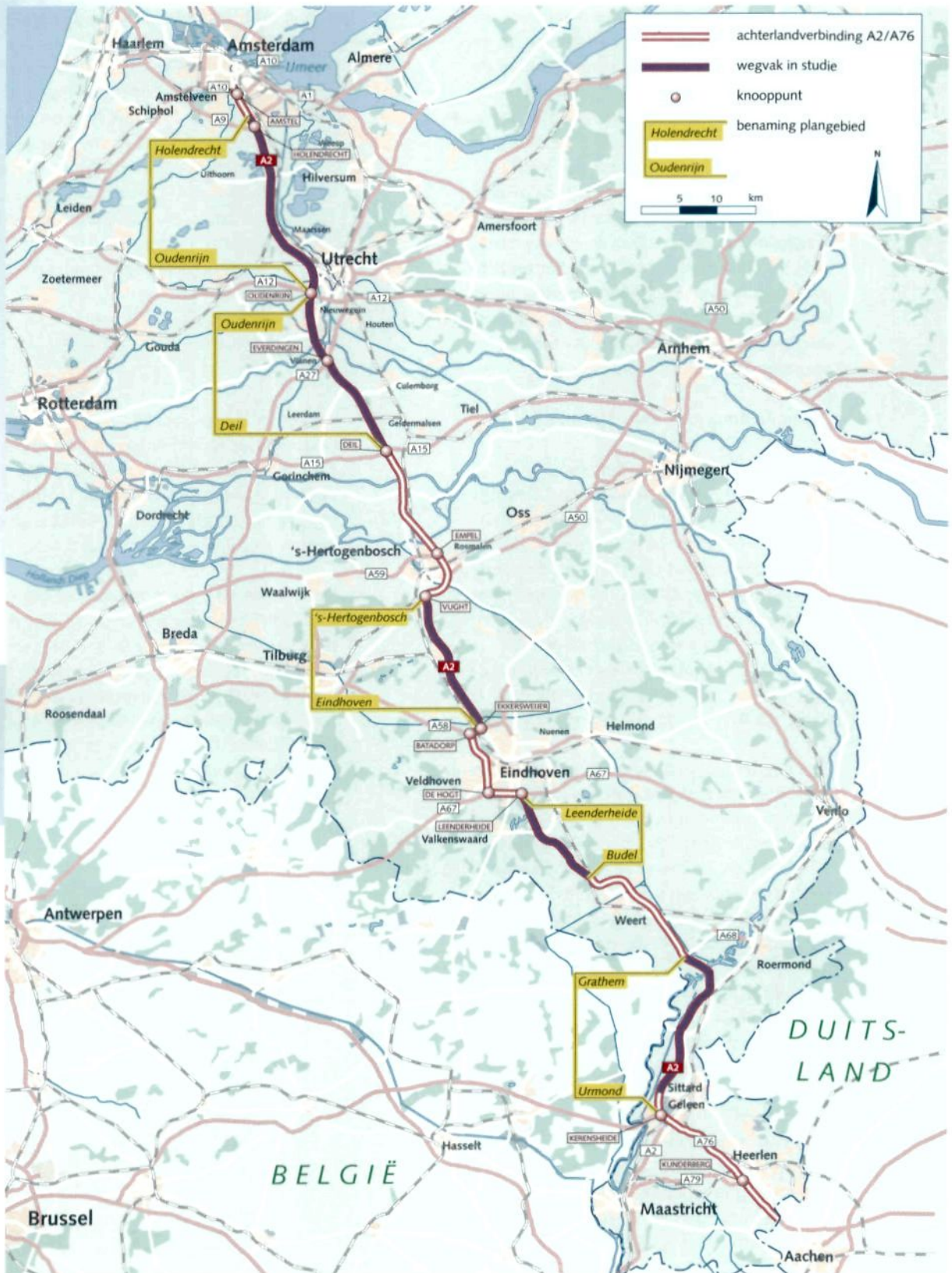
- A1 (Amsterdam - Duitsland);
- A2 / A76 (Amsterdam - Aken);
- A4 / A16.

De verkenningen wezen uit dat op grote delen van deze verbindingen de congestiekans in het jaar 2010 (ruim) boven de 2% uitkomt wanneer maatregelen achterwege blijven. Dit houdt in dat het verkeer dagelijks hinder van files zal ondervinden.

Naar aanleiding van de verkenningen is besloten voor negen deeltrajecten op de genoemde achterlandverbindingen een procedure te starten in het kader van de Tracéwet. Zo'n procedure dient als voorbereiding op besluiten over mogelijke oplossingen. Het stuk van de A2 tussen Oudenrijn en Deil is een van de deeltrajecten die deze Tracéwetprocedure gaat doorlopen.



kaart 1.1 Achterlandverbinding A2/A76



Uitgangspunt Startnotitie: verbreding naar 2 x 3 rijstroken tussen Everdingen en Deil

Deze Startnotitie markeert het begin van een studie die toekomstvast oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen op de A2 Oudenrijn – Deil in beeld moet brengen. In de huidige situatie is dit wegvak reeds overbelast: de knelpunten op het wegvak Oudenrijn – Deil staan zelfs bovenaan in de landelijke toptien van files.

Momenteel wordt er gebouwd aan twee nieuwe Lekbruggen, zodat er tussen Nieuwegein en Vianen vanaf 2000 2 x 3 rijstroken beschikbaar zijn. Een eerder gestarte Tracéwetprocedure voor het wegvak Everdingen – Deil bevindt zich in een verder gevorderd stadium: de ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) hebben reeds een principe-besluit genomen en deze procedure wordt hoogstwaarschijnlijk nog dit jaar afgerond. Op grond van de huidige inzichten is het aannemelijk dat definitief besloten wordt de A2 hier van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken te verbreden. De realisatie van deze verbreding is gepland voor de periode 2005 – 2010. Vanaf 2010 beschikt het complete traject van de A2 tussen Oudenrijn en Deil derhalve over 2 x 3 rijstroken. Bij de besluitvorming over deze verbreding is bovendien rekening gehouden met een eventuele verdere verbreding naar 2 x 4 rijstroken; de daarvoor benodigde ruimte is 'gereserveerd'.

Bij de besluitvorming over de 'Trajectnota' voor het wegvak Everdingen – Deil heeft een integrale aanpak van het bereikbaarheidsprobleem geleid tot een aanpak in twee fasen en hiermee tot het voornemen om een nieuwe besluitvormingsprocedure te starten. De ministers van V&W en VROM hebben deze fasering in hun standpunt vastgelegd.

In de studie waarvoor deze Startnotitie het beginpunt vormt, is het uitgangspunt dat de A2 Oudenrijn – Deil vanaf 2010 2 x 3 rijstroken heeft (in 2010 liggen er tussen Oudenrijn en Nieuwegein 2 x 4 rijstroken). De studie draait om de vraag wat er na 2010 moet gebeuren.

Berekeningen voor 2010 (zie ook paragraaf

2.3.2) wijzen uit dat er tussen Oudenrijn en Deil – ondanks de verbreding – opnieuw problemen gaan ontstaan. Vooral tussen knooppunt Oudenrijn en Culemborg wordt de verkeersdoorstroming problematisch: de congestiekans is hier in 2010 groter dan 10% en tussen de aansluitingen Nieuwegein en Nieuwegein-Zuid zelfs groter dan 20%. In een gemiddeld etmaal maken meer dan 100.000 motorvoertuigen gebruik van deze wegvakken. Blijven aanvullende maatregelen achterwege, dan zullen opnieuw grote aantallen weggebruikers met files te maken krijgen.

1.2 De procedure in kort bestek

Regels voor zorgvuldigheid

De minister van V&W neemt uiteindelijk samen met de minister van VROM een besluit over eventuele aanpassingen van de A2 Oudenrijn - Deil (en de acht andere deeltrajecten die tegelijkertijd in procedure zijn gegaan). Deze ministers hebben in de procedure de rol van 'bevoegd gezag'. De Tracéwetprocedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zo zorgvuldig mogelijk verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

Trajectnota: informatie over problemen, alternatieven, effecten

Een belangrijke spelregel is voorts dat er aan de besluitvorming uitgebreid onderzoek voorafgaat. De resultaten daarvan worden gepresenteerd in een openbaar document: een Trajectnota. Een milieu-effectrapport (MER) is een onderdeel van zo'n Trajectnota. De drie belangrijkste onderwerpen in een Trajectnota zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen;
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven;
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

In het geval van de A2 Oudenrijn – Deil is Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland (de 'initiatiefnemer') verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota. Na voltooiing van de nota is er een inspraakronde en bestuurlijk overleg. Voorts krijgen adviserende instanties (zoals het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur en de onafhankelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage) de gelegenheid adviezen uit te brengen aan het bevoegd gezag.

De Trajectnota, de inspraakreacties en de adviezen komen vervolgens aan de basis van de besluitvorming te staan. Deze documenten voorzien de ministers van V&W en VROM van de informatie die zij nodig hebben om een zorgvuldig afgewogen besluit te nemen. Dit besluit wordt een 'Tracébesluit' genoemd. Een volledige beschrijving van de procedure is te vinden in hoofdstuk 9 van deze notitie.

1.3 De functie van deze Startnotitie

Afbakening van te onderzoeken alternatieven en effecten

In de Trajectnota worden verschillende mogelijke oplossingen met hun effecten gepresenteerd. Dat vereist onderzoek. Het is vanzelfsprekend niet wenselijk in het wilde weg van alles en nog wat te gaan onderzoeken. De vraag is dan ook: wat zijn, in het specifieke geval van de A2 tussen Oudenrijn en Deil, de *meest kansrijke oplossingen en welke effecten* van deze oplossingen moeten in kaart gebracht worden? Met andere woorden: waarop moet de studie zich toespitsen?

Voordat Rijkswaterstaat met het opstellen van de Trajectnota begint, wordt eerst de inhoud van het onderzoek afgebakend. Dit gebeurt door middel van een set 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota'. Het is de bedoeling dat deze richtlijnen zo goed mogelijk weerspiegelen welke wensen er leven bij de betrokkenen ten aanzien van de informatie die beschikbaar moet komen. Om dit te bereiken gaat aan het vaststellen van de richtlijnen inspraak en advisering vooraf. Deze Startnotitie vormt hiervoor het vertrekpunt.

Aanzet en uitnodiging

Met deze Startnotitie doet Rijkswaterstaat

directie Oost-Nederland een eerste aanzet tot de inhoudsafbakening van de op te stellen Trajectnota. Tegelijkertijd is de Startnotitie een uitnodiging aan belangstellenden en betrokkenen om mee te denken en desgewenst een inspraakreactie in te dienen.

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage. Gedurende deze periode kunnen burgers, belangengroeperingen en overheidsinstanties via inspraakreacties kenbaar maken op welke alternatieven en effecten het onderzoek zich volgens hen moet gaan richten. Belangrijk daarbij is dat het bij de inspraak in dit stadium nadrukkelijk nog niet draait om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, wanneer de Trajectnota afgerond is en ter inzage wordt gelegd. Op dit moment gaat het vooral om de vraag welke informatie op tafel moet komen om later een zorgvuldig afgewogen besluit te kunnen nemen.

Het bevoegd gezag gebruikt de inspraakreacties om de richtlijnen vast te stellen. Volgens de huidige planning zal dit in het voorjaar van 2000 gebeuren. Daarna gaat het werken aan de Trajectnota van start.

Hoe kunt u reageren?

De Startnotitie ligt vier weken ter inzage, van 2 september 1999 tot 30 september 1999. Gedurende deze periode kan iedereen schriftelijk reageren. Bij de inspraak staat de volgende vraag centraal:

Welke alternatieven en effecten moeten bestudeerd worden om later een verantwoord besluit mogelijk te maken?

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan vóór 30 september 1999 naar:

Inspreekpunt A2 Oudenrijn - Deil
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Tijdens de inspraakperiode zijn er informatie-markten. Advertenties in regionale dagbladen en huis-aan-huisbladen brengen u tijdig op de hoogte van datum en locatie van deze bijeenkomsten.

De Startnotitie: stand van zaken per mei 1999

De zomermaanden zijn gebruikt om deze Startnotitie vorm te geven en te drukken. De tekst van deze Startnotitie geeft de stand van zaken in mei 1999 weer. Eventuele ontwikkelingen die zich nadien hebben voorgedaan, konden om praktische redenen niet meer in de notitie verwerkt worden. Als dit nodig is, dan zullen de 'richtlijnen voor de inhoud van Trajectnota' gebruikt worden voor actualisering.

1.4 Relaties met andere projecten en studies**De negen studies in het kader van SWAB**

In paragraaf 1.1 is aangegeven dat er voor negen deeltrajecten (waaronder de A2 Oudenrijn - Deil) op drie achterlandverbindingen tegelijkertijd procedures gestart zijn. Het streven is deze procedures – waar nodig – inhoudelijk op elkaar af te stemmen. Zo zullen bij de analyse van huidige en toekomstige problemen in beginsel steeds dezelfde methoden en technieken gebruikt worden. In de negen Startnotities die inmiddels zijn verschenen, worden voor een belangrijk deel ook steeds dezelfde uitgangspunten gehanteerd om de te onderzoeken alternatieven en effecten af te bakenen.

Het afstemmen van de negen procedures heeft verschillende voordelen. De studies kunnen daardoor bijvoorbeeld efficiënter verlopen. Ook wordt op deze manier gewaarborgd

dat er goed inzicht ontstaat in de wijze waarop verkeersstromen op verschillende deeltrajecten per achterlandverbinding elkaar beïnvloeden. Verder ontstaat de mogelijkheid het onderwerp 'verkeer en vervoer op achterlandverbindingen' consequent vanuit een en dezelfde invalshoek te benaderen.

Tegelijkertijd zorgt de opdeling in negen procedures ervoor dat elk afzonderlijk deeltraject bestudeerd kan worden met voldoende diepgang, zodat regiospecifieke omstandigheden goed uit de verf komen.

Studies naar de A2

Vier andere deeltrajecten van de A2 maken eveneens deel uit van het cluster van negen procedures. Het gaat om de volgende deeltrajecten (waarbij tussen haakjes steeds de initiatiefnemer is vermeld):

- A2 Holendrecht – Oudenrijn (Rijkswaterstaat directie Utrecht);
- A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven (Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant);
- A2 Leenderheide – Budel (Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant);
- A2 Grathem - Urmond (Rijkswaterstaat directie Limburg).

De genoemde directies zullen de studies die zij onder hun hoede hebben nauw op elkaar afstemmen. De inzet is om de vijf Trajectnota's voor de A2 tegelijkertijd te laten verschijnen. Deze documenten geven gezamenlijk een goed beeld van het verkeer en vervoer op deze achterlandverbinding.

Overige projecten en studies

In de (wijde) omgeving van de A2 zijn verschillende projecten op het gebied van verkeer en vervoer in ontwikkeling en in uitvoering. Deze projecten beïnvloeden de verkeersstromen op de A2. Projecten die reeds in uitvoering zijn of waarover inmiddels definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, vormen uitgangspunten voor de studie naar de A2 Oudenrijn - Deil. 'Uitgangspunt' betekent in dit verband dat deze projecten bij de probleemanalyse, de alternatievenontwikkeling en de effectenbeschrijvingen als gerealiseerd worden beschouwd: de toekomstige consequenties van deze projecten voor verkeer en vervoer over de A2 tellen volwaardig mee, ook al zijn die consequenties op dit



Knooppunt Everdingen



Bouw van 2e Lekbrug Vianen

moment nog niet waarneembaar. Ook enkele belangrijke regionale plannen worden als gerealiseerd beschouwd.

Daarnaast zijn er projecten die momenteel nog in studie zijn, maar die te zijner tijd wél consequenties kunnen hebben voor het verkeer en vervoer over de A2. De ontwikkelingen rond deze projecten worden op de voet gevolgd en, waar relevant, verwerkt in de Trajectnota.

Een overzicht van de belangrijkste projecten en studies is te vinden in paragraaf 2.3.1.

1.5 Leeswijzer

Wat zijn de problemen? Wat is de doelstelling? (hoofdstuk 2 – 6)

Deze Startnotitie opent met een analyse van huidige en toekomstige problemen. Het gaat daarbij om:

- Verkeer en vervoer (hoofdstuk 2);
- Ruimtelijke ordening en economie (hoofdstuk 3);
- Woon- en leefmilieu (hoofdstuk 4);
- Natuur en landschap (hoofdstuk 5).

In de betreffende hoofdstukken wordt voor elk van de bovenstaande terreinen steeds aangegeven wat het beleid is van het Rijk en de andere overheden, wat de belangrijkste karakteristieken zijn van de huidige situatie en welke ontwikkelingen te verwachten zijn in

de periode tot aan 2010.

Hoofdstuk 6 bevat de conclusies die aan de beschrijvingen in de voorafgaande hoofdstukken verbonden kunnen worden. In hoofdstuk 6 wordt kort aangegeven welke problemen er zullen spelen in 2010, wanneer maatregelen met betrekking tot de A2 Oudenrijn - Deil achterwege blijven. Uit deze probleemstelling wordt afgeleid welke doelstelling gerealiseerd moet worden. In deze doelstelling staat centraal dat de A2 Oudenrijn - Deil ook na 2010 een degelijke schakel moet zijn in een goed functionerende achterlandverbinding.

Welke alternatieven worden onderzocht? (hoofdstuk 7)

Voor veel lezers van deze Startnotitie is hoofdstuk 7 waarschijnlijk het belangrijkste. Dit hoofdstuk laat zien welke oplossingen (de alternatieven) Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland wil gaan onderzoeken. Het voorstel is om het onderzoek vooral te richten op een 'benuttingsalternatief' (optimaal gebruik van het asfalt) en op 'verbredingsalternatieven' (extra rijstroken). Ook wordt een zogenoemd 'meest milieuvriendelijk alternatief' uitgewerkt.

Welke effecten worden in kaart gebracht? (hoofdstuk 8)

Maatregelen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren kunnen verschillende soorten effecten met zich meebrengen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om effecten voor de ruimtelijke ordening, de economie, het milieu, de natuur en het landschap. Hoofdstuk 8 bevat een voorstel voor de te onderzoeken effecten.

Hoe zit de procedure in elkaar?

Hoe kunt u reageren? (hoofdstuk 9)

De hoofdlijnen van de procedure zijn beschreven in paragraaf 1.2. Een compleet overzicht van alle procedurestappen en betrokken partijen is te vinden in hoofdstuk 9.

Wat is ook alweer...? (verklarende woordenlijst)

In een Startnotitie valt er helaas niet aan te ontkomen nu en dan vakjargon te gebruiken. Aan het eind van deze notitie is een verklarende woordenlijst te vinden.

2 Verkeer en vervoer

Het landelijk verkeers- en vervoersbeleid is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). De hoofdlijnen van het beleid zijn beperking van de groei van het autoverkeer én een goede bereikbaarheid, met name voor achterlandverbindingen zoals de A2. Op vrijwel het hele traject is de congestiekans (in 1997) groter dan 20%. Dat is ver boven de gestelde norm van 2%. Er wordt hoogstwaarschijnlijk dit jaar besloten dat de weg verbreed zal worden van 2 x 2 rijstroken naar 2 x 3 rijstroken. Desondanks zal - zonder extra maatregelen - de congestiekans in 2010 op grote delen van het gehele traject nog steeds tussen de 10 en 20% liggen en slechts op enkele plaatsen onder de 10% blijven.

2.1 Beleid

2.1.1 Nationaal beleid

Het SVV-II

Het Rijk heeft in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (het SVV-II) gekozen voor beleid waarin het verkeers- en vervoerssysteem de economische ontwikkeling van Nederland als distributieland ondersteunt. Een goede bereikbaarheid van economische centra zoals Amsterdam / Schiphol en Rotterdam / Rijnmond is een belangrijke voorwaarde voor die economische ontwikkeling. In het SVV-II zijn grenzen gesteld aan de nadelige effecten die verkeer en vervoer met zich meebrengen. Het gaat daarbij om zaken als luchtverontreiniging, geluidhinder, verkeersonveiligheid, ruimtebeslag, aantasting van natuur en landschap en barrièrewerking.

Beperking van de groei

Een belangrijk streven in het SVV-II is de groei van het autoverkeer te beperken. Tegelijkertijd moet een goede bereikbaarheid verzekerd worden voor de economisch belangrijke centra. De groei van de automobiliteit in 2010 moet landelijk beperkt worden tot 35% ten opzichte van 1986. Om dit doel te bereiken staat er in het SVV-II een pakket aan maatregelen om de automobiliteit te verminderen. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn parkeerbeleid en het stimuleren van het collectieve vervoer. Het openbaar vervoer

wordt daartoe aanzienlijk verbeterd (zie Rail 21). Ook zijn er diverse plannen voor stads- en streekvervoer. Het SVV-II streeft naar een verdubbeling van de prestaties van het openbaar vervoer.

Congestiekans

In het SVV-II is een norm vastgesteld voor de kans op filevorming op achterlandverbindingen, de *congestiekans*. De congestiekans wordt uitgedrukt in een percentage. Dit percentage geeft aan welk deel van het dagelijkse verkeer met files geconfronteerd mag worden. Voor achterlandverbindingen zoals de A2 is die norm gesteld op een maximum van 2%. Dit houdt dus in dat per etmaal niet meer dan 2% van het verkeer in een file terecht mag komen.

Veiligheid

Ook voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid is in het SVV-II een norm gesteld. Het aantal verkeersdoden en -gewonden vormt daarbij de maatstaf voor de mate van veiligheid op een bepaald weggedeelte. De norm wordt uitgedrukt in het percentage afname van het aantal verkeersslachtoffers. In het SVV-II is aangegeven dat het aantal verkeersdoden in de periode 1986 - 2010 moet afnemen met 50% en het aantal gewonden met 40%.

Rekeningrijden

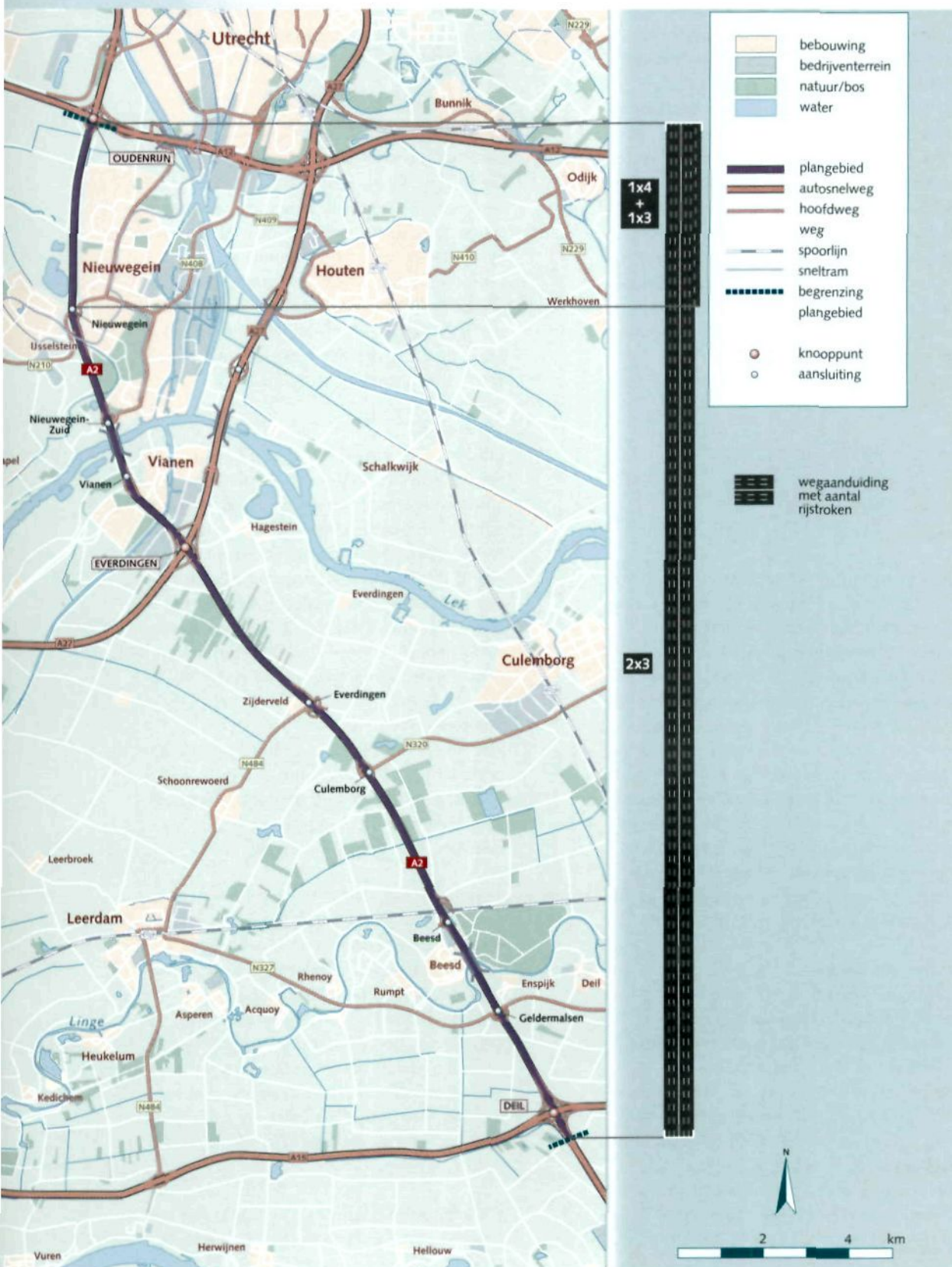
Het Rijk is van plan - in eerste instantie vooral in de Randstad - rekeningrijden in te voeren. Hiermee wordt beoogd de hoeveelheid verkeer tijdens de ochtendspits te reduceren en daarmee files terug te dringen.

Aanvullingen op het SVV-II

Inmiddels is duidelijk geworden dat de uitvoering van de maatregelen uit het SVV-II achterligt op schema. Omdat de bereikbaarheid snel afneemt, is onderzocht hoe er toch tijdig oplossingen geboden kunnen worden. Daarom is het SVV-II in de loop der tijd aangevuld met een aantal nota's op specifieke onderdelen. Deze nota's geven aan hoe delen van het SVV-II beleid sneller en slimmer uitgevoerd kunnen worden. De belangrijkste nota's zijn:

- Transport In Balans (TIB) (1996). Het kabinet streeft naar verdere economische groei, om ruimte te scheppen voor een verdere

kaart 2.1 Situatie inclusief geplande verbreding



groei van de werkgelegenheid. Toename van het goederenvervoer is daar onlosmakelijk mee verbonden. In deze nota geeft het kabinet aan hoe in de toekomst het vervoer van goederen op een meer evenwichtige wijze kan plaatsvinden door meer goederen via rail en water te laten verplaatsen;

- Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB) (1996). Door in een versneld tempo het wegennet, spoorwegennet en andere alternatieven voor de auto te verbeteren en de enorme groei van het autoverkeer af te remmen, wordt ernaar gestreefd zoveel mogelijk evenwicht te bereiken tussen vraag en aanbod van het personenverkeer. Het kabinet legt de prioriteit daar waar de problemen het grootst zijn. In het SWAB wordt een strategisch en samenhangend pakket aan maatregelen gepresenteerd als uitwerking en versnelling van het SVV-II.

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) (1999-2003) wordt aangegeven dat de belangrijkste knelpunten op de SWAB-achterlandverbindingen nog voor het jaar 2010 worden opgelost. Met het oplossen van alleen de *belangrijkste* knelpunten worden de doelstellingen uit het SVV-II echter niet gehaald. Daarom worden er aanvullend planstudies uitgevoerd voor de overblijvende knelpunten op de achterlandverbindingen. Het traject op de A2 Oudenrijn - Deil is één van die knelpunten: de eventuele uitvoering van plannen zal pas na 2010 plaatsvinden, tenzij er voor die tijd middelen beschikbaar komen.

Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP)

Het NVVP is een actualisering van het SVV-II. Dat plan is nog in de maak. Verschenen in dit kader is de Perspectievennota. In deze discussienota wordt veel aandacht besteed aan prijsbeleid en benutting. In de trajectstudie worden de inzichten met betrekking tot het NVVP meegenomen.

2.1.2 Regionaal beleid

Het landelijk beleid uit het SVV-II wordt uitgewerkt in Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen (PVVP's) en Regionale Verkeers- en Vervoersplannen (RVVP's). Sommige gemeenten hebben daarnaast een

gemeentelijk verkeers- en vervoersplan opgesteld. In al deze plannen wordt het verkeers- en vervoersbeleid op het eigen schaalniveau gepresenteerd. In deze studie wordt met dergelijke plannen ook rekening gehouden.

Van belang voor het traject op de A2 Oudenrijn - Deil zijn de Verkeers- en Vervoersplannen van de provincie Utrecht en de provincie Gelderland. Het vastgestelde RVVP voor de regio Utrecht kent de volgende taakstellingen (ten opzichte van het basisjaar 1987), het aantal autokilometers tot 2005 neemt toe met 30%, de openbaar vervoerverplaatsingen tot 2005 nemen toe met 115%, het gebruik van de fiets en het aantal auto-inzittenden tot 2005 neemt toe met 47%. De verhouding auto / openbaar vervoer neemt af van 4:1 naar 3:1 in 2005.

2.2 Huidige situatie

2.2.1 Beschrijving van de A2

Het deeltraject dat onderwerp is van de studie, is weergegeven op kaart 2.1 *Situatie inclusief geplande verbreding*. Het traject begint bij knooppunt Oudenrijn en loopt tot knooppunt Deil. Tussen Nieuwegein en Deil is de A2 uitgevoerd als een 2 x 2-strooks autosnelweg, maar bij de huidige situatie is uitgegaan van de situatie na de geplande verbreding van de A2 tot 2 x 3 rijstroken. De toelichting daarop is in hoofdstuk 1 gegeven. Op kaart 2.1 is deze uitgangssituatie weergegeven als referentiesituatie.

In het traject bevinden zich twee knooppunten en zeven aansluitingen (van noord naar zuid):

- aansluiting Nieuwegein;
- aansluiting Nieuwegein-Zuid;
- aansluiting Vianen;
- knooppunt Everdingen;
- aansluiting Everdingen;
- aansluiting Culemborg;
- aansluiting Beesd;
- aansluiting Geldermalsen;
- knooppunt Deil.

De huidige A2 tussen het knooppunt Oudenrijn en Nieuwegein-Zuid is ingericht als

autosnelweg met 2 x 3 rijstroken, met op het wegvak *knooppunt Oudenrijn en aansluiting Nieuwegein* op de oostbaan een toegevoegde rijstrook. Het weggedeelte tussen de aansluiting Nieuwegein-Zuid en het knooppunt Deil wordt verbreed tot 2 x 3 rijstroken inclusief een nieuwe brug over de Lek.

2.2.2 De functie van de A2

Op internationaal niveau heeft de A2 / A76 Amsterdam – Aken in het SVV-II de functie van achterlandverbinding. De achterlandverbindingen vormen de verbindingen tussen de Mainports Amsterdam / Schiphol, Rotterdam en het (inter-)nationale achterland. Met de A4 / A16 (Amsterdam – Rotterdam – België) vormt de A2 de belangrijkste noord-zuid achterlandverbinding van het land. De A2 wordt dan ook wel als 'de ruggengraat van Nederland' gezien.

Op nationaal niveau vormt de A2 de enige verbinding tussen de stadsgewesten Utrecht en Oost-Brabant; de weg vormt daarmee een belangrijke noord-zuid ontsluiting voor het gebied tussen deze twee stadsgewesten. Het geringe aantal rivieroverschrijdende verbindingen legt beperkingen op aan de toegankelijkheid van het gebied. Het rivieroverschrijdend verkeer is (bijna) volledig aangewezen op het gebruik van de bruggen in het hoofdwegennet. Dit levert voor de A2 een dubbelfunctie op, voor zowel het (inter-)nationale als het regionale verkeer.



Files tussen Everdingen en Culemborg

Op regionaal niveau is de A2 een belangrijke verkeersader binnen het stadsgewest Utrecht.

2.2.3 Het verkeer op de A2

Omvang van het verkeer en congestiekans

De congestienorm van 2% werd in 1995 al overschreden op alle wegvakken van de A2 Oudenrijn - Deil. In 1997 lag op vrijwel het gehele traject de congestiekans boven de 20%.

Een overzicht van de intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal en de congestiekansen is in onderstaande tabel voor de jaren 1995 en 1997 per wegvak op het deeltraject Knooppunt Oudenrijn - knooppunt Deil van de A2 weergegeven.

Aard van het verkeer

Van het totale aantal verplaatsingen op de A2 tussen Oudenrijn en Deil bestond in 1995 ongeveer 84% uit personenverkeer en 16% uit goederenverkeer. In 1992 had het verkeer op de A2 Oudenrijn - Deil de volgende samenstelling:

- 18% woon-werkverkeer;
- 16% goederenverkeer;
- 44% zakelijk verkeer;
- 22% sociaal / recreatief verkeer.

De gemiddelde verplaatsingsafstand voor zakelijk verkeer is 90 km; voor woonwerkverkeer 59 km en voor overig verkeer 98 km (Bron: Trajectstudie 1997).

2.2.4 Beschrijving van het onderliggend wegennet

Op kaart 2.2 is te zien hoe het onderliggende wegennet zich verhoudt tot de A2. Het onderliggend wegennet kenmerkt zich door het ontbreken van noord-zuid routes. De A2 vervult met de A27 daarom ook voor het regionale verkeer een functie in de noord-zuid richting.

Voor de regionale ontsluiting zijn de volgende wegen van belang:

- de N210, van Krimpen aan den IJssel, via Schoonhoven en IJsselstein naar de A2-aan-

Tabel 1

Verkeersintensiteiten en congestiekansen op de A2
Oudenrijn - Deil in 1995 en 1997.

Wegvak	1995		1997	
	Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal	Congestiekans %	Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal	Congestiekans %
kp. Oudenrijn – Nieuwegein	110.000	5 – 10	118.000	10 – 20
Nieuwegein – Nieuwegein-Zuid	94.000	> 20	101.000	> 20
Nieuwegein-Zuid – Vianen	98.000	> 20	105.000	> 20
Vianen – kp. Everdingen	88.000	> 20	95.000	> 20
kp. Everdingen – Everdingen	90.000	> 20	99.000	> 20
Everdingen – Culemborg	82.000	> 20	91.000	> 20
Culemborg – Beesd	74.000	10 – 20	83.000	> 20
Beesd – Geldermalsen	71.000	10 – 20	80.000	> 20
Geldermalsen – kp. Deil	70.000	10 – 20	80.000	> 20

(Bronnen: Verkenning A2, Van Dam tot Dom 1997 en RWS Directie Oost-Nederland)

sluiting Nieuwegein;

- de N484, van Leerdam naar de A2-aansluiting Everdingen;
- de N320, van Kesteren via Culemborg naar de A2-aansluiting Culemborg;
- de N327, van Leerdam naar Geldermalsen, via de A2-aansluiting Geldermalsen.

In de onderstaande tabel staan de aantallen reizigers voor enkele trajecten tussen Utrecht en Zaltbommel voor een gemiddelde werkdag in 1997.

Tabel 2

Aantallen treinreizigers in 1997 per etmaal (vice versa).

Traject	Reizigers
Utrecht / Lunetten - Houten	53.000
Culemborg - Geldermalsen	43.000
Geldermalsen - Zaltbommel	37.000

(Bron: opgave NS-Reizigers, oktober 1998)

2.2.5 Openbaar vervoer

Trein

De belangrijkste spoorverbinding, parallel aan de A2, wordt gevormd door de spoorlijn Utrecht – 's-Hertogenbosch. Deze lijn wordt in het SVV-II gezien als hoofdtransportas met frequente intercity's tussen Amsterdam - Utrecht en Zuid-Nederland. De intercity's worden aangevuld met stoptreinen tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch met halteplaatsen in Utrecht-Lunetten, Houten, Culemborg, Geldermalsen en Zaltbommel. De treinverbindingen zorgden in 1992 reeds voor een stroom van tussen de 35.000 en 50.000 reizigers per dag. Het aandeel van de trein in het totaal aantal verplaatsingen in noord-zuid-richting, parallel aan de A2, is relatief hoog: 35%.

Bus

Sinds kort rijdt er een geregelde dienst met Interliners (bussen) tussen Utrecht en Gorinchem. Deze zorgt voor een (bescheiden) toename van het aandeel OV in het totaal aantal verplaatsingen. De sneltram Utrecht CS – IJsselstein is een verbinding met regionale betekenis.



2.2.6 Verkeersveiligheid

Doordat het aantal rijstroken wijzigt van 2 x 2 rijstroken naar 2 x 3 rijstroken is er geen duidelijk beeld te geven van de huidige verkeers(on)veiligheid. In de situatie met 2 x 2 rijstroken lag het aantal letselongevallen onder het landelijk gemiddelde voor dit type weg. De verwachting is dat door verbreding naar 2 x 3 rijstroken de verkeersveiligheid in positieve zin wordt beïnvloed, zowel op de A2 als op het onderliggend wegennet (door vermindering van het sluipverkeer).

2.3 Ontwikkelingen tot 2010

2.3.1 Overzicht van ontwikkelingen

De meest relevante projecten die voor deze studie als uitgangspunt gelden, zijn hieronder opgesomd. Er is reeds besluitvorming geweest over de volgende projecten:

- A2 knooppunt Everdingen – knooppunt Deil en Zaltbommel – knooppunt Empel: verbreding tot 2 x 3 rijstroken;
- A2 knooppunt Oudenrijn – knooppunt Everdingen: verbreding tot 2 x 3 / 4 rijstroken;
- VINEX-locatie Leidse Rijn (Utrecht). Onderdeel van de nieuwe VINEX-locatie is een omvangrijk openbaar vervoernetwerk.

Projecten waarover tot 2010 nog besluitvor-

ming moet plaatsvinden volgens het MIT zijn:

- A12 Utrecht – Veenendaal: er wordt een Trajectnota opgesteld. Het gedeelte van de A12 tussen Utrecht en Bunnik is in het najaar van 1998 tot 2 x 3 rijstroken verbreed;
- de invoering van rekeningrijden rond de stadsgewesten in de Randstad in 2001. In het voorjaar van 1999 vindt een proef plaats. De Trajectnota zal ingaan op de wijze waarop rekeningrijden wordt geïmplementeerd;
- de partiële spoorverdubbeling Utrecht - Geldermalsen in het kader van Randstadspoor Utrecht, 1^e fase, die bedoeld is op de lijn Vleuten - Utrecht - Geldermalsen;
- de aanleg van de Betuweroute. De goederenspoorlijn wordt ten noorden van het knooppunt Deil, parallel aan de A15 aangelegd.

Projecten die nog in studie zijn en waarmee tijdens de trajectstudie een zo goed mogelijke afstemming dient plaats te vinden, zijn:

- het aanleggen van transferia, bijvoorbeeld bij Utrecht Westraven en Geldermalsen;
- overige projecten. Naast genoemde projecten, die vooral een relatie hebben in de zin van beïnvloeding van de omvang van verkeersstromen, zijn er ook projecten die zich meer richten op een betere benutting van het wegennet. De belangrijkste hiervan zijn rijstrooksignalering en het instellen van inhaalverboden voor vrachtverkeer (in de spits);
- A27 Breda – Utrecht: de verkenning A27 BRUT (Breda - Utrecht) is afgerond. In 1999 vindt een start plaats van de realisatie van een aantal benuttingsmaatregelen op de A27, gedeelte Everdingen - Lunetten.

Tabel 3

Verkeersintensiteiten en congestiekansen op de A2
Oudenrijn - Deil in 2010.

Wegvak	Intensiteiten 2010 in motorvoertuigen per etmaal	Congestiekansen 2010 %
kp. Oudenrijn – Nieuwegein	153.000	10 – 20
Nieuwegein – Nieuwegein-Zuid	122.000	>20
Nieuwegein-Zuid – Vianen	119.000	10 – 20
Vianen - kp. Everdingen	108.000	10 – 20
kp. Everdingen – Everdingen	117.000	10 – 20
Everdingen – Culemborg	110.000	10 – 20
Culemborg – Beesd	100.000	5 – 10
Beesd – Geldermalsen	100.000	5 – 10
Geldermalsen - kp. Deil	95.000	2 – 5

(Bron: Verkeersmodel A2-Rivierenland en Midden-Nederland)

2.3.2 Het verkeer op de A2

De verwachte intensiteiten en congestiekansen in 2010 zijn in bovenstaande tabel aangegeven. Uitgangspunt daarbij is dat het verkeer zich blijft ontwikkelen zoals nu het geval is, maar effecten op grond van maatregelen uit het reeds vastgestelde beleid zijn wel meeberekend. Dezelfde gegevens zijn ook afgebeeld op kaart 2.3 *Intensiteiten en congestiekansen 2010*.

Uit de tabel blijkt dat - ondanks de verbreding naar 2 x 3 rijstroken - op vrijwel alle wegvakken de congestiekansen ver boven de in het SVV-II gestelde norm van 2% komt te liggen. Op het weggedeelte tussen Nieuwegein en Nieuwegein-Zuid is de congestiekans het grootst: als 20% van het dagelijks verkeer in de file staat betekent dit gemiddeld ongeveer 2 uur file per rijrichting per dag.

2.3.3 Openbaar vervoer

Het aandeel van het openbaar vervoer in het totale aantal verplaatsingen in noord-zuidrichting neemt licht toe, tot zo'n 40%. Door de forse groei van het autoverkeer betekent dit in absolute aantallen een flinke toename van het aantal (trein-)verplaatsingen. De NS heeft een capaciteitsuitbreiding van circa 50%

gepland op het traject Utrecht - 's-Hertogenbosch om deze reizigersstroom te kunnen bedienen.

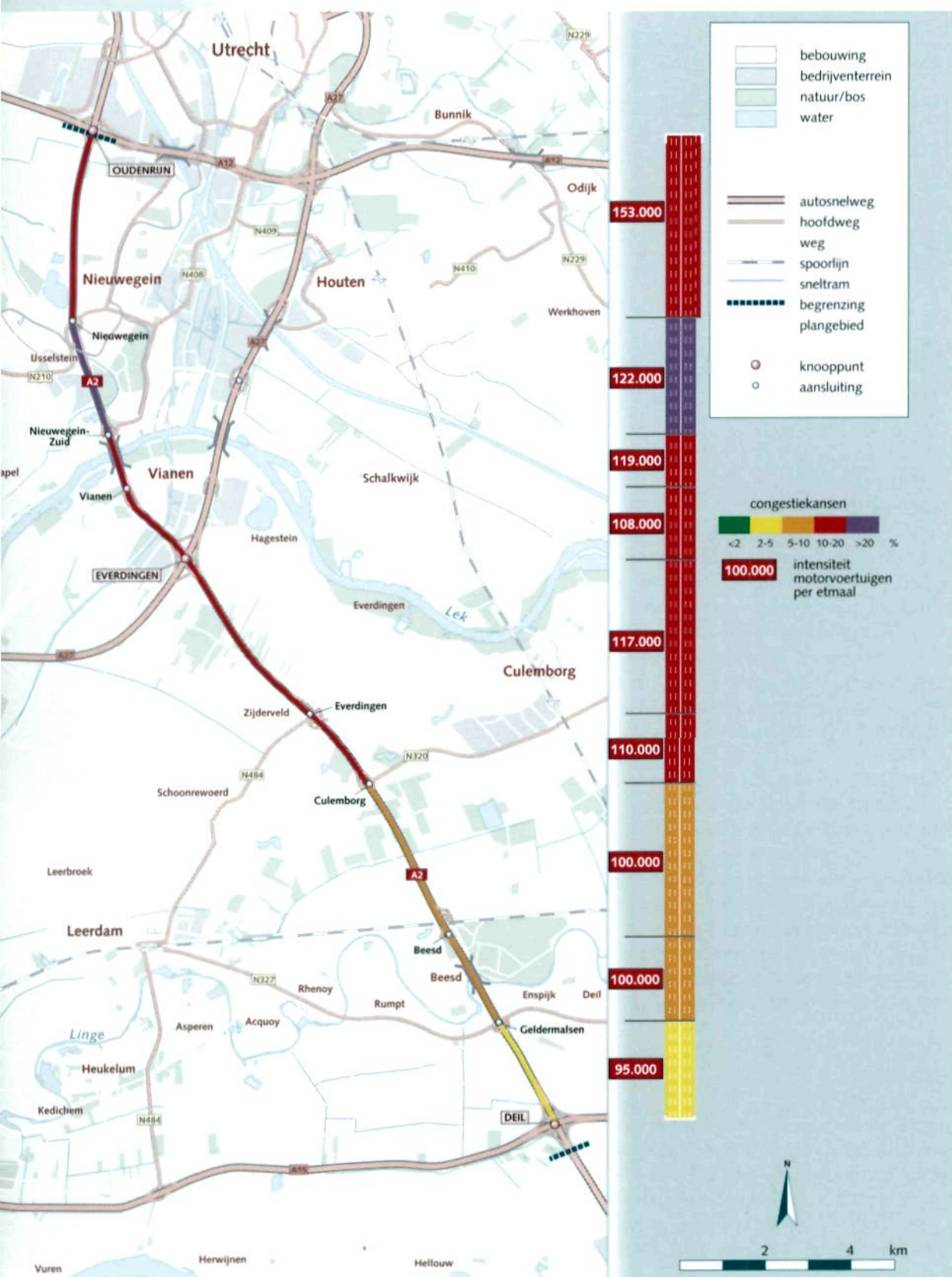
2.3.4 Verkeersveiligheid

Als de kans op een ongeval gelijk blijft, dan zal - door de toename van het verkeer - toch het aantal ongevallen toenemen. Hetzelfde geldt voor het aantal slachtoffers. Omdat het verkeer door de files op de A2 meer gebruik zal maken van het onderliggende wegennet, zal ook dáár het aantal ongevallen toenemen.

2.4 Ontwikkelingen na 2010

Het verkeers- en vervoersbeleid in het SVV-II reikt niet verder dan 2010. De ontwikkelingen van het verkeer gaan na 2010 wel door, het is echter nog niet duidelijk hoe. Momenteel wordt door het ministerie van V&W gewerkt aan een nieuw verkeers- en vervoersbeleid dat echter pas over een jaar of drie gereed is. In de Startnotitie is een doorkijk gemaakt voor de periode na 2010 "ook al is daar dan nog geen beleid voor", door de groei uit de periode voor 2010 door te trekken tot 2020. De alternatieven zijn hieraan getoetst (hoofdstuk 7).

kaart 2.3 Intensiteiten en congestiekansen 2010



3 Ruimtelijke ordening en economie

De overheden proberen in hun ruimtelijk beleid een evenwicht te vinden tussen behoud van aantrekkelijke gebieden en economische ontwikkeling. Daarbij moeten ze er rekening mee houden dat er door de provincies belangrijke (internationale) achterlandverbindingen lopen. Er zijn nog mogelijkheden voor economische groei en er zijn plannen voor de uitbreiding van economische activiteiten. Hoewel het aantal inwoners en arbeidsplaatsen nog steeds stijgt, zijn de mogelijkheden voor uitbreiding beperkt. De ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied van de A2 zullen een toename van het autoverkeer tot gevolg hebben.

3.1 Beleid

3.1.1 Nationaal beleid

Het rijksbeleid is vastgelegd in het SVV-II en in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra, afgekort VINEX (1991). Op dit moment is een Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening in voorbereiding. Het rijksbeleid is er onder meer op gericht de positie van Nederland als distributieland te handhaven. Daarvoor is het wenselijk de mainports Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol te versterken en goede verbindingen met het achterland te garanderen. Dit geeft Nederlandse bedrijven ook een houvast voor de ontwikkeling van toekomstplannen.

De beleidsdoelstellingen van het Rijk zijn:

- de stedelijke knooppunten en de mainports Amsterdam / Schiphol en Rotterdam / Rijnmond dienen door achterlandverbindingen en hoofdtransportassen onderling verbonden te zijn. Daarnaast moeten de mainports en de knooppunten verbonden zijn met de belangrijkste buitenlandse centra;
- de open ruimten tussen stedelijke gebieden dienen gevrijwaard te blijven van ongewenste woningbouw en ongewenste bedrijfsvestigingen;
- voor de vestiging van bedrijven wordt locatiebeleid gevoerd. Locatiebeleid is erop gericht bedrijven en instellingen de meest doelmatige keuze te laten maken in de plek

waar ze zich vestigen;

- de toenemende woningbehoefte wordt opgevangen in de bestaande stadsgewesten (compacte verstedelijking) en in de vastgestelde VINEX-uitbreidingslocaties;
- er komt een gebundelde ontwikkeling van de openbaar vervoer-assen tussen de steden met een optimale menging van wonen en werken (SVV-II).

Daarnaast voert het Rijk een terughoudend beleid waar het gaat om de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen langs de A2, behalve bij de stadsgewesten.

3.1.2 Regionaal beleid

Op regionaal niveau heeft er een uitwerking van de beleidsnota's van het Rijk plaatsgevonden in de vorm van streek- en structuurplannen. De belangrijkste punten daaruit die verband houden met de A2, worden hieronder beschreven.

- Streekplan Utrecht;
- Streekplan Zuid-Holland Oost;
- Streekplan Gelderland;
- Regionaal structuurplan Utrecht;
- RVVP (Regionaal Verkeers en Vervoersplan).

Utrecht

Binnen de beschreven ruimtelijke structuur in het streekplan van de provincie Utrecht heeft het stadsgewest Utrecht een prominente rol in het verstedelijkingspatroon van deze regio. De helft van de bevolking van de provincie Utrecht woont namelijk in het stadsgewest. Overwegingen op het vlak van het functioneren van stedelijke gebieden, behoud / ontwikkeling van 'groene' structuren, schaalvergroting, mobiliteit en activiteitenpatronen leiden tot de keuze voor concentratie van verstedelijking in de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort en restrictief beleid daarbuiten. De sterke groei van de mobiliteit en de daaruit voortvloeiende bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten noodzaken tot een flankerend ruimtelijk beleid.

Zuid-Holland

In het streekplan Zuid-Holland Oost (Provinciale Staten Zuid-Holland, 1995) wordt gestreefd naar het behoud en versterking van

de bestaande natuurlijke waarden in de vorm van kerngebieden en verbindingzones. Relevant ten aanzien van de aanpassing van de A2 is met name de uitbreiding van Vianen richting het dorp Hagestein. Als gevolg van restrictief beleid van het Rijk mag in bepaalde gedeelten van de open ruimten in beginsel geen uitbreiding van ruimtebeslag door verstedelijking plaatsvinden. Dit geldt o.a. voor het gebied ten zuiden van Vianen.

Gelderland

Het Gelderse studiegebied van de A2 ligt in het 'westelijk rivierengebied', een deelgebied in het streekplan Gelderland (PS Gelderland, 1996). De A2 ligt overwegend in gebieden met de functie 'landelijk gebied B' en 'landelijk gebied D'. In landelijk gebied B is de natuur de belangrijkste functie. De landbouw vervult in dit gebied een blijvende rol en kan zich in economisch opzicht duurzaam ontwikkelen voor zover de natuurwaarden niet worden geschaad. In landelijk gebied D is de landbouw richtinggevend voor de ontwikkeling van andere functies. Het beleid voor het landelijk gebied is gericht op een beheerste en selectieve benutting van de economische ontwikkelingsmogelijkheden en op het behoud en, waar mogelijk, versterking van de karakteristieke landschappelijke kwaliteiten.

3.2 Huidige situatie

Wonen en werken

De belangrijkste bestemmingen en gebieden langs de A2 Oudenrijn - Deil zijn:

- het stadsgewest Utrecht;
- direct aan de A2 gelegen woonkernen ten zuiden van Utrecht en in de Betuwe: o.a. Nieuwegein, IJsselstein, Vianen, Zijderveld, Beesd, Enspijk;
- woonkernen binnen het invloedsgebied van de A2: o.a. Hagestein, Everdingen, Culemborg, Schoonrewoerd, Leerdam, Geldermalsen, Deil, Rumpt;
- gebieden met diverse functies zoals bedrijfs-terreinen, landbouw, recreatie, landschap- en waterbeheer en natuur- en bosgebieden.

Beschrijving van het ruimtegebruik

De A2 voert allereerst, vanuit Utrecht in zuidelijke richting, langs een agrarisch gebied

met primair grondgebonden landbouw en plaatselijk enige natuurwaarden. Daarbij ligt hier een agrarisch gebied welke verweven is met intensieve dag- en verblijfsrecreatie. Hierop volgend ligt het stedelijk gebied van de woonkernen Nieuwegein en IJsselstein. Zuidelijk van IJsselstein bevindt zich een agrarisch poldergebied met zowel grondgebonden landbouw als concentraties van niet-grondgebonden veehouderij en percelen fruitteelt. Dit gebied wordt doorsneden door de Hollandsche-, Kromme- en Enge IJssel en heeft naast landbouw tevens een multifunctioneel bosgebied met recreatiemogelijkheden. De Lekbrug over de rivier en uiterwaarden verbindt de woonkernen van Nieuwegein en Vianen. Na het knooppunt Everdingen ligt het grote poldergebied in de Vijfheerenlanden, bestaande uit gras-, akkerland en percelen fruitteelt. Tevens liggen er enkele waardevolle natuur- en beheersgebieden aan weerszijden van de rijksweg. Rond de rivier de Linge, waarlangs vele fruitteeltpercelen zijn gelegen op de oeverwallen, ligt een grootschaliger verkaveld poldergebied. Na de kruising met de spoorlijn Dordrecht-Geldermalsen ligt de woonkern Beesd en Enspijk met aansluitend een bedrijventerrein.

Het ruimtelijke ordeningsbeleid in het studiegebied is erop gericht stedelijke functies te concentreren in stedelijke knooppunten om aantasting van waardevolle landelijke gebieden tegen te gaan (VINEX).

Wonen

De toenemende behoefte aan woningen wordt opgevangen door woningbouw in de stadsgewesten, in het studiegebied Utrecht en in de zogenaamde regionale opvangkernen. In 1994 had het stadsgewest Utrecht 519.000 inwoners. In de provincie Utrecht is de groei van het inwonertal in de afgelopen tien jaar relatief sterker toegenomen dan in Nederland als geheel. De groei wordt mede veroorzaakt door het aantrekkelijke woonklimaat, de centrale ligging, het parkgroen en de banengroei binnen de regio.

Nieuwegein is ontstaan door het groeikernenbeleid uit de jaren '60. Het is de grootste kern in het zuiden van het stadsgewest Utrecht met ruim 60.000 inwoners. Hoewel aanvankelijk opgezet als lokaal voorzieningencentrum

trum heeft Nieuwegein momenteel een belangrijke regionale verzorgingsfunctie met een hoogwaardig winkel- en verzorgingsapparaat. Mede onder invloed van de afnemende bereikbaarheid van het centrum van de stad Utrecht, heeft het winkelcentrum van Nieuwegein een grote aantrekkingskracht op de omgeving.

IJsselstein heeft een ondersteunende functie in de stadsgewestelijke woningbouw door de goede ontsluiting dankzij de A2 en de tramlijn richting Nieuwegein en Utrecht-CS. Het plan Zenderpark met een capaciteit van 4000 woningen zal voor de korte termijnbehoefte voor het stadsgewest van betekenis zijn. Verdere uitbreiding na voltooiing van deze zuidwestelijke afronding van IJsselstein past niet in het provinciaal ruimtelijk beleid.

Vianen ligt ingeklemd tussen de A2 en de A27. Vianen is in de voorzieningen en de werkgelegenheid voor een groot deel aangewezen op Utrecht en Nieuwegein. De verhouding in het zelfvoorzienend zijn van Vianen met betrekking tot werkgelegenheid is 50-50. De gemeente Vianen heeft zowel op de A2 als op de A27 een aansluiting. De bereikbaarheid is voor wat betreft het aantal aansluitingen op het hoofdwegennet gewaarsborgd, echter door de aanwezigheid van congestie gedurende een groot aantal uren per dag staat de bereikbaarheid onder druk. In het gebied tussen Vianen en Gorinchem ligt een polderlandschap waarin de gemeenten Zederik en Giessenlanden liggen, hier overheerst agrarisch grondgebruik. Vianen is een 'Groene Hart'-gemeente, grootschalige ontwikkelingen zijn in principe niet aan de orde. Het maximaal toegestane woningbouwprogramma in dit gebied is voor de periode 1995-2005 vastgesteld op 745 woningen.

Werken

De toename van het inwonertal in het invloedsgebied van de A2 betekent dat er ook behoefte is aan groei van de werkgelegenheid en aanleg van bedrijfsterein. Deze behoefte binnen het invloedsgebied van de A2 is gelegen in de uitbreiding van het economisch kerngebied van Nederland. Een gebrek aan bedrijventerreinen en de toenemende congestie in de Randstad zijn hiervan mede de oorzaak. De groei is momenteel vooral te zien in

handel, horeca, transport en communicatie. De uitbreiding van kantoren en bedrijven is voorbehouden aan regionale kernen met mogelijkheden om deze ook te realiseren.

De vestiging van bedrijven wordt met behulp van het locatiebeleid gereguleerd. Het doel van dit beleid is ongewenste automobilititeit te voorkomen door selectieve vestiging van bedrijven op basis van het vervoersprofiel. Een toename van de werkgelegenheid in het studiegebied zelf en in de achterlandgebieden van Duitsland en België, zal leiden tot een toename van het aantal verplaatsingen over de A2.

Voor het woon-werkverkeer is van belang dat bij de keuze van de woonplaats meerdere argumenten een rol spelen en er niet altijd voor gekozen wordt dicht bij het werk te wonen. Dit heeft gevolgen voor het aantal verplaatsingen in het gebied. Ongeveer 60% van de mensen die in Utrecht werken, woont niet in de stad.

Ook in de overige aan de A2 gelegen gemeenten werkt veelal meer dan de helft van de mensen niet in de eigen woonplaats. Een groot deel van deze forenzen maakt bij het reizen van en naar het werk gebruik van de A2.

Een belangrijke werkgelegenheidslocatie langs de A27 in Utrecht-Oost is de kantorenlocatie Rijnsweerd / Uithof. Hoewel Nieuwegein een groot aandeel arbeidsplaatsen kent is er een behoorlijke in- en uitgaande pendel. Een deel van Nieuwegein is ontsloten door het openbaar vervoer in de vorm van bussen en de sneltram, een ander deel is ontsloten door de A2 en A27. Verschillende bedrijventerreinen-complexen binnen Nieuwegein zijn te vinden in de buurt van de A27, de terreinen Plettenburg, Klooster en de Wiers.

Mede afhankelijk van de tracékeuze van de omleiding van de provinciale weg N210 wordt aan de oostzijde van IJsselstein, naast de restcapaciteit in Lagedijk-Oost, uitgegaan van maximaal nog 15 hectare bruto nieuw bedrijventerein met bereikbaarheidsprofiel C. Daarnaast is in het plan Zenderpark ruimte voor circa 10 hectare bedrijventerein gereserveerd. De realisatie van het bedrijfsterein bij IJsselstein wordt verder uitgezocht door de

provincie Utrecht. De gemeente Vianen is onderdeel van het stadsgewest Utrecht. Voor de gemeente Vianen is met een bouwtaak van ongeveer 70 ha bedrijventerreinen overeengekomen.

Landbouw

Binnen het studiegebied van de provincie Utrecht komen diverse landbouwgebieden voor. In het stroomruglandschap van de Hollandse IJssel komen goede landbouwgronden voor die gebruikt worden naast veeteelt en akkerbouw voor onder meer fruitteelt en tuinbouw. De landbouw heeft hier over het algemeen goede toekomstmogelijkheden, aangezien de externe productieomstandigheden diverse productierichtingen mogelijk maken. De fruitteeltsector komt steeds meer onder druk te staan als gevolg van de voortgaande verstedelijking vanuit Nieuwegein.

In de Lopikerwaard, waar de landbouw overwegend uit veeteelt bestaat, is de bedrijfs-grootte een van de beperkende factoren. De uiterwaarden zijn overwegend agrarisch in het gebruik. Veeteelt is ook hier één van de belangrijkste productierichtingen.

De Gelderse landbouw bestaat voornamelijk uit melkvee- en intensieve veehouderij. Het agrarisch gebied rond knooppunt Deil is een intensief gebruikt gebied. Door de extensivering van het grondgebruik zal de vraag naar grond vanuit de landbouw hoog blijven. Dit kan in het bijzonder rond de A2 problemen geven bij de realisering van de ecologische infrastructuur. De fruitteelt in de Betuwe, met een veiling in Geldermalsen, is vooral zichtbaar op het onderliggende wegennet.

Recreatie

Voorzien wordt in de ontwikkeling van hoogwaardige toeristisch recreatieve voorzieningen op concentratiepunten binnen de stadsgewesten en binnensteden. Fietsgebruik wordt door de provincie Utrecht gestimuleerd ter beperking van de automobilititeit.

Direct langs en in de nabije omgeving van de A2 komen meerdere bestemmingen voor die een recreatieve (neven)functie hebben. De A2 grenst op enkele plaatsen aan o.a. volkstuinten, sportcomplexen en groenvoorzieningen. Het buitengebied is door de aanwezigheid

van de recreatieve voorzieningen in dit opzicht een belangrijk gebied.

Het beleid van Utrecht is in de komende jaren gericht op verbetering van de kwaliteit en bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen. De stad Utrecht heeft een belangrijke recreatieve functie voor de regio en daar buiten.

De Diefdijk heeft in de regio betekenis als een belangrijke recreatieve route. In het rivierengebied hebben de Linge en de Maas een belangrijke recreatieve functie. De meest voorkomende vormen van recreatie zijn hier wandelen, fietsen, watersport, toervaart en sportvisserij. Ter hoogte van Culemborg ligt op circa 500 meter van de A2 de recreatieplas en natuurgebied 'De Zandput'. De plas 'Middelwaard' ten westen van de A2 langs de rivier de Lek heeft een recreatieve bestemming. Verblifsrecreatie in de regio 'Rivierenland' van de provincie Gelderland is geconcentreerd ter hoogte van Beesd en Enspijk op de accommodaties 'Het Betuwestrand' en 'De Rotonde'.

Economie

Nationale economie

De Randstad met de mainports Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol vormt het kerngebied van de Nederlandse economie. Dit gebied is via achterlandverbindingen verbonden met andere belangrijke economische centra in Nederland en in het buitenland. De A2 is de achterlandverbinding naar Duitsland en verder oost- en zuidwaarts. De mainports en de achterlandverbindingen zijn economisch van belang; niet alleen omdat Nederlandse bedrijven er gebruik van maken, maar ook omdat de doorvoer van goederen inkomsten genereert voor de Nederlandse economie.

Regionale economie

Het aantal arbeidsplaatsen ten opzichte van de werkzame beroepsbevolking in Utrecht is erg hoog. Dit wil zeggen dat er relatief veel werk in Utrecht te vinden is ten opzichte van het aantal werkers. Een logisch gevolg hiervan is de hoge inkomende pendel die dit zal genereren. Daarnaast is het aandeel van snelweggevoelige bedrijven hoog. Wat betreft absolute en relatieve ontwikkeling zal de dichtheid en het aandeel van snelweggevoelige bedrijven in totaal dominant blijven.

kaart 3.3 Situatie 2010



Daarnaast heeft de economische groei van de afgelopen jaren geleid tot een toename van het vervoer van mensen en goederen op de A2.

3.3 Ontwikkelingen

Wonen en werken

Op kaart 3.3 *Situatie 2010*, zijn de belangrijkste nieuwe woon- en werkgebieden aangegeven.

Wonen

Het inwonertal in het totale studiegebied is in de afgelopen jaren toegenomen en zal naar verwachting tot het jaartal 2005 blijven stijgen. De verwachting is dat de groei van het inwonertal na 2005 zal stagneren. Uit het oogpunt van ruimtelijke ordening is het van belang dat realisatie en bundeling van woningbouw plaatsvindt in de regionale kernen.

De bevolkingsgroei in de regio Utrecht ligt hoger dan gemiddeld in Nederland. Het inwonertal van de regio Utrecht zal in 2005 vermoedelijk toegenomen zijn tot 570.000. De prognose in 2010 geeft een verschil met de prognoses uit de CAU-studie van ongeveer 100.000 inwoners extra in de provincie Utrecht. De groei zal in de komende jaren opgevangen worden door woningbouw in VINEX-locaties in Zuidoost (Houten) met 6.700 woningen en in Leidsche Rijn met 30.000 woningen tot 2010. Op de langere termijn zijn de uitbreidingsmogelijkheden beperkt en zal een deel van de groei in Flevoland gerealiseerd moeten worden.

Door de relatieve jonge bevolkingsopbouw van Nieuwegein is de verwachting dat de gemeente in de toekomst flink zal doorgroeien. Geschat wordt dat in 2010 de bevolking met 4000 inwoners toegenomen zal zijn. Ten westen van Nieuwegein ligt een reservelocatie voor de verstedelijking. Deze reservelocatie 'Rijnenburg' is allereerst aangewezen met het oog op een groei van de bevolking van Nieuwegein.

Voor het Zuid-Hollandse gedeelte van het studiegebied is het uitgangspunt voor het woningbouwprogramma tot 2005 en 2015

dat de bevolking niet in omvang achteruit zal gaan. Het maximaal toegestane woningbouwprogramma in dit gebied is voor de periode tot 2005 vastgesteld op 3702 woningen. De gemeente Vianen maakt deel uit van het stadsgewest Utrecht en kiest hierbij voor een zogenaamd voorzieningenscenario (20.000-25.000 inwoners) met een invulling voor 2750 woningen.

Binnen Gelderland, in de regio Rivierenland, zal uitbreiding van de woonvoorraad plaatsvinden in Culemborg, Tiel en Geldermalsen met een toekenning binnen het uitvoeringsprogramma woningbouw 1995 - 2014 van respectievelijk 1239 en 1271 woningen.

Werken

Tot 2010 zullen nieuwe bedrijfsterreinen en kantorenlocaties ontwikkeld worden in Leidsche Rijn, Nieuwegein, Utrecht-Centrum (zie kaart 3.3 *Situatie 2010* met woon- en werklocaties waaronder Leidsche Rijn). Ook hier zal op lange termijn door gebrek aan ruimte de groeimogelijkheden beperkt zijn en afgeleid moeten worden naar andere provincies.

Voor Vianen zijn er plannen voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein in Vianen-Oost rond de A27 in de periode tot 2005 met een omvang van 50 hectare, plus 20 hectare in de periode tot 2015.

Landbouw

Er blijft sprake van een voortgaande schaalvergroting die plaats vindt in zowel de grondgebonden als de niet grondgebonden productierichtingen. Dit als gevolg van de noodzaak tot en mogelijkheden voor kostenverlaging en -verhoging van de arbeidsproductiviteit in de landbouw. De verwachting is dat het aantal bedrijven afneemt en dat de resterende bedrijven in een sterkere concurrentiepositie terechtkomen. Binnen het studiegebied speelt rond Utrecht, IJsselstein en Nieuwegein de voortschrijdende verstedelijking een rol. Als gevolg van deze claim zal agrarische landbouwgrond uit productie worden genomen.

Voor de melkveehouderij geldt dat er in de toekomst sprake zal zijn van verdergaande schaalvergroting en extensivering als gevolg van milieueisen en als gevolg van liberalise-

ring van het EU-prijsbeleid. Het aantal melk-koeien per hectare cultuurgrond zal dalen vanwege milieueisen, hetgeen de vraag naar grond zal continueren of vergroten. De noodzaak tot kostenverlaging zal ook het belang vergroten van een goede verkaveling en ontsluiting van bedrijven.

Binnen de intensieve veehouderij dient men zich te richten op integrale ketenbeheerssystemen en meer aandacht voor dierwelzijn en diergezondheid. Hiermee wordt o.a. het risico voor ziektes beperkt. Verder speelt in deze sector de milieuproblematiek. Centraal hierin staat het terugdringen van de ammoniakuitstoot en mestoverschotten.

Het beleid voor de open grond tuinbouw streeft naar een ruimer bouwplan en meer toepassing van geïntegreerde teeltsystemen. Dit houdt meer aandacht in voor maatwerk inzake bemesting, ruimere vruchtwisseling en biologische bestrijding. Gestreefd zal worden naar meer nadruk op kwaliteit van het product, productieproces en productievernieuwing. Zo is er een groeiende markt voor ecologische producten. Verder wordt gestreefd naar specialisatie en bedrijfsvergroting. Hiervoor worden hoge eisen aan de inrichting van percelen gesteld.

Recreatie

Door flexibele werktijden, spreiding van werktijden en parttime werken is er in de toekomst meer sprake van spreiding van de recreatie en wordt deze individualistischer. Ouderen vragen meer voorzieningen dicht bij huis, met name wandel- en fietsmogelijkheden. Als gevolg daarvan dienen er voldoende en functionele routenetwerken aanwezig te zijn in een groene ruimte met voldoende kruisingen met en / of passagemogelijkheden over / onder de A2. Jongeren zullen meer behoefte hebben aan vormen van sportieve recreatie zoals mountainbiken, watersport en dergelijke.

Als huidig knelpunt voor recreatie in het landelijk gebied wordt genoemd de barrièrewerking van de A2 en de spoorlijn die het creëren van routenetwerken verhinderen. Met de verbreding van de A2 en de spoorverdubbeling zal dit probleem alleen maar groter worden.

Economie

Nationale economie

In de Randstad wordt een flinke economische groei voorzien: Schiphol groeit sterk en het Rotterdamse havengebied heeft plannen voor grootschalige uitbreiding. Dit zal een toename van verkeer veroorzaken tussen de Randstad en overige economische centra in binnen- en buitenland. De groei van de Randstad heeft ook gevolgen voor de werkgelegenheid in andere gebieden in Nederland. Vanwege congestie en ruimtegebrek zoeken bedrijven andere plaatsen in het land op. Vooral langs de hoofdtransportassen neemt de werkgelegenheid daardoor toe.

Regionale economie

Utrecht zal ook in de toekomst een sterk beslag blijven leggen op de verbindingen in en naar de stad. Te meer daar ook de dichtheid van inwoners in absolute zin tot 2010 erg hoog zal zijn en in relatieve zin de ontwikkeling van het aantal inwoners per vierkante kilometer bij de sterkst groeiende in Nederland zal behoren.

De bereikbaarheid is de meest kwetsbare factor, de A2 is een belangrijke verbinding met het achterland. Indien blijkt dat na 2010 knelpunten op deze verbinding ontstaan kan dat een bedreiging vormen voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid in deze regio. Het uitschuifproces kan versterkt worden, zowel op regionaal als op landelijk niveau.

In de afgelopen jaren heeft de regio Utrecht een bovengemiddelde groei van de werkgelegenheid gekend (streekplan Utrecht). De centrale ligging is een van de sterke punten naast de aanwezigheid van hoogwaardige voorzieningen. Distributie, (groot)handel, zakelijke dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening zijn sterk vertegenwoordigd, in mindere mate de industrie. De geplande uitbreidingen van bedrijfsterreinen en kantorenlocaties in en rond de stad Utrecht (UCP en Leidsche Rijn) geven aan dat ook in de toekomst economische groei voorzien is. De groei van de werkgelegenheid overtreft het aanbod van arbeidskrachten, hoewel in de toekomst het verschil zal afnemen blijft Utrecht een belangrijke werkgelegenheidsfunctie houden voor de omgeving. Nu is er al sprake van een aanzienlijke pendel gericht op

Utrecht, waarvoor men gebruik maakt van de A2. Gezien de ontwikkelingen zal de pendel nog meer gaan toenemen. Als gevolg van deze sterke bevolkings- en arbeidsplaatsengroei is er een toenemende druk op de leefomgeving.

Met betrekking tot de verdere toekomst (2005-2015) wordt door de provincie Utrecht geconcludeerd dat zich, uitgaande van de voortzetting van de huidige trends, belangrijke tekorten voordoen voor zowel bedrijven-terreinen als voor kantoorlocaties.

4 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu omvat alle aspecten die bepalend zijn voor de kwaliteit van de leefomgeving, met name van de mensen die in de buurt van de weg wonen. Het gaat dan om zaken als luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en sociale aspecten. Door de verwachte toename van het verkeer zal met name geluidshinder en luchtvervuiling een probleem gaan vormen.

4.1 Beleid

4.1.1 Nationaal beleid

Woon- en leefmilieu is een veelomvattend beleidsterrein, waarvoor in verschillende beleidsplannen doelstellingen zijn geformuleerd. De doelen hebben onder andere betrekking op een veilige en prettige leefomgeving. Hierbij horen bijvoorbeeld de reductie van het aantal geluidsgehinderden, het handhaven en bevorderen van de (externe) veiligheid, het verbeteren van de sociale veiligheid en het verminderen van de barrièrewerking. Ook het verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen vormt een belangrijke doelstelling. Daaronder valt bijvoorbeeld het terugdringen van het broeikaseffect en het terugdringen van de lokale luchtvervuiling.

Een aantal doelen is vastgelegd in wetten en verordeningen waaraan de oplossing voor de problemen op de A2 moet voldoen. De meest harde eisen zijn vastgelegd in de Wet Geluidhinder en de Wet Milieubeheer. Grens- en richtwaarden voor de luchtverontreiniging zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer.

4.1.2 Regionaal beleid

Vaak spelen bij het beleid op het gebied van woon- en leefmilieu ook de regionale en lokale omstandigheden en de specifieke situatie een rol. Per situatie verschilt het belang dat wordt gehecht aan bepaalde aspecten. In de provinciale milieubeleidsplannen is dit verder uitgewerkt.

4.2 Huidige situatie

Luchtkwaliteit

Voor een aantal vervuilende stoffen, zoals CO₂, NO_x en koolwaterstoffen heeft de overheid reductiedoelen vastgesteld. Daarnaast zijn er maximale concentraties vastgesteld voor componenten die op lokaal niveau van negatieve invloed zijn op de volksgezondheid: SO₂, zwevende deeltjes, CO, Pb, benzeen en NO₂.

In de praktijk blijkt dat NO₂ de maximale breedte bepaalt van de strook langs de weg waarin grenswaarden worden overschreden. Langs de A2 heeft die strook een breedte van 200 meter vanaf de weg. De afstanden waarbinnen grenswaarden voor andere stoffen worden overschreden, zijn aanzienlijk korter.

Geluid

Ten aanzien van geluid zijn of worden langs het tracé maatregelen getroffen om de saneringssituaties op te lossen. Daarnaast wordt rekening gehouden met bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe woonwijken, waarvoor ook geluidsafschermende voorzieningen nodig zijn.

Tussen de knooppunten Oudenrijn en Everdingen zijn en worden verschillende afschermende voorzieningen geplaatst. De oostzijde van de A2 (ter hoogte van bijvoorbeeld Nieuwegein) tussen deze knooppunten is grotendeels voorzien van schermen. Langs





de westzijde zijn ook een aantal geluidsf-schermdende voorzieningen geplaatst. Het merendeel van deze voorzieningen bestaan uit wal / scherm combinaties.

Tussen de knooppunten Everdingen en Deil worden geluidswerende voorzieningen geplaatst bij de kernen Zijderveld, Beesd en Ensijk. Verder worden er in het kader van de reconstructie van de A2 (van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken) nog voorzieningen geplaatst bij verspreid liggende bebouwing bij de Bolgerijse Kade, Diefdijk en Kerkweg in de gemeente Vianen en het landgoed Mariënwaard in de gemeente Geldermalsen.

Externe veiligheid

Aangezien de A2 onderdeel uitmaakt van het hoofdwegennet, worden over de A2 gevaarlijke stoffen vervoerd zoals benzine en gas. Bij externe veiligheid (veiligheid van de omgeving van de transportas) kan het *individueel* en *groepsrisico* worden onderscheiden. Bij het individueel risico gaat het om de overlijdenskansen ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij het risico voor groepen gaat het om de kans dat een groep van een bepaalde grootte in één keer dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval.

De risico's voor de omgeving en de weggebruikers zijn op dit moment nog niet voldoende bekend. In de studie naar eventuele aanpassingen aan de A2 zal het aspect externe veiligheid nader worden onderzocht. In de studie zal worden gewerkt met risicocontou-

ren in relatie met bebouwing rondom de A2.

Sociale aspecten

De onderwerpen die bij sociale aspecten aan bod komen, gaan over de door mensen ervaren kwaliteit van de leefomgeving. Relevante onderwerpen zijn: bereikbaarheid voor langzaam verkeer, sociale veiligheid, visuele hinder en barrièrewerking. In het kader van deze Startnotitie is geen onderzoek verricht naar de beleving van de woonomgeving in relatie tot de A2.

4.3 Ontwikkelingen

Luchtkwaliteit

Door een verdere voortgang in de toepassing van schonere motoren en brandstoffen wordt bij een toename van het verkeer toch een afname verwacht in de uitstoot van vrijwel alle vervuulende stoffen. Dit geldt niet voor het broeikasgas kooldioxide. De uitstoot van dit gas zal nog aanzienlijk toenemen, terwijl beleidsmatig een afname wordt nagestreefd.

Geluid

Als de benodigde geluidsf-schermdende voorzieningen zijn gerealiseerd, voldoet de situatie op dat moment volgens de Wet geluidhinder. Indien de weg wordt gereconstrueerd, bijvoorbeeld het toepassen van verbreding, wordt er berekend in hoeverre de geluidsbelasting toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Indien de geluidsbelasting op de gevel teveel toeneemt, zal worden bekeken wat er gedaan kan worden om de geluidsbelasting te verminderen. Er moet bijvoorbeeld gedacht worden aan het verhogen van de geluidsf-schermdende voorzieningen of het aanbrengen van gevelmaatregelen.

Bekeken zal worden in hoeverre er knelpunten zullen ontstaan bij de verspreid liggende bebouwing, die nu niet worden afgeschermd door een voorziening.

Externe veiligheid

Naar de toekomstige ontwikkeling van de externe veiligheid is nog geen onderzoek verricht. Dit onderzoek zal in de trajectstudie worden uitgevoerd. Er worden voorsnog geen grote veranderingen in de externe veiligheid verwacht.

5 Natuur en landschap

In de omgeving van de A2 bevinden zich gebieden met hoge natuurwaarden. De A2 vormt voor plant en dier een barrière doordat zij ecologische verbindingen tussen natuurgebieden aanzienlijk belemmert. Als er meer verkeer over de weg rijdt, neemt die belemmering toe.

5.1 Beleid

5.1.1 Nationaal beleid

Het rijksbeleid voor natuur en landschap is onder meer vastgelegd in het Structuurschema Groene Ruimte en het Natuurbeleidsplan (NBP). Beoogd wordt waardevolle gebieden en plant- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting (verdroging, verzuring, verontreiniging en versnippering) tegen te gaan. Uitgangspunt in het natuur- en landschapsbeleid is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingzones. De begrenzing van de EHS is een provinciale taak. Een voorwaarde voor het behoud van de EHS is dat de bestaande bodemkundige en waterhuishoudkundige situatie gehandhaafd wordt.

Aantasting van de EHS is alleen mogelijk in geval van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Bij aantasting van de EHS is het compensatiebeginsel van toepassing. Dat betekent dat verloren gegane natuur-, landschaps- en recreatieve waarden elders moeten worden gecompenseerd, zodat er per saldo geen kwaliteitsverlies optreedt.

In het SVV-II en het NBP is als doel geformuleerd de versnippering van natuur en landschap terug te dringen. Het MIT 1999 - 2003 geeft aan dat het tussendoel voor 2000 voor het terugdringen van het aantal doorsnijdingen van de ecologische hoofdstructuur zal worden gehaald. Het meldt tevens dat ten aanzien van de doelen voor 2010 nog weinig is te zeggen, omdat de resterende knelpunten steeds moeilijker op te lossen zullen zijn.

Het beleid voor natuur en landschap is voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en

internationale afspraken, die dieren en / of planten beschermen. Verder zijn in diverse wetten, plannen en verordeningen doelen vastgelegd voor het behoud van onder meer landschappelijk en cultuurhistorische elementen die de ontstaansgeschiedenis van Nederland kenmerken.

5.1.2 Regionaal beleid

Provincies en gemeenten hebben een belangrijke taak bij de uitwerking en uitvoering van het natuur- en landschapsbeleid op regionaal en lokaal niveau. Hiervoor worden diverse planvormen en instrumenten toegepast. In het provinciale natuurbeschermingsbeleid neemt de realisatie van de ecologische hoofdstructuur (zie kaart 5.2 *Natuur en landschap*) een centrale plaats in. De belangrijkste onderdelen van de EHS in de nabijheid van de rijksweg A2 zijn:

- het gebied langs de Kromme IJssel;
- de uiterwaarden langs de Lek;
- de polders Autena en Bolgerijen;
- de polders over de Graaf en het Beesdsche Lage Veld;
- de uiterwaarden langs de Linge;
- het landgoed Mariënwaard.

5.2 Huidige situatie

Natuur en landschap

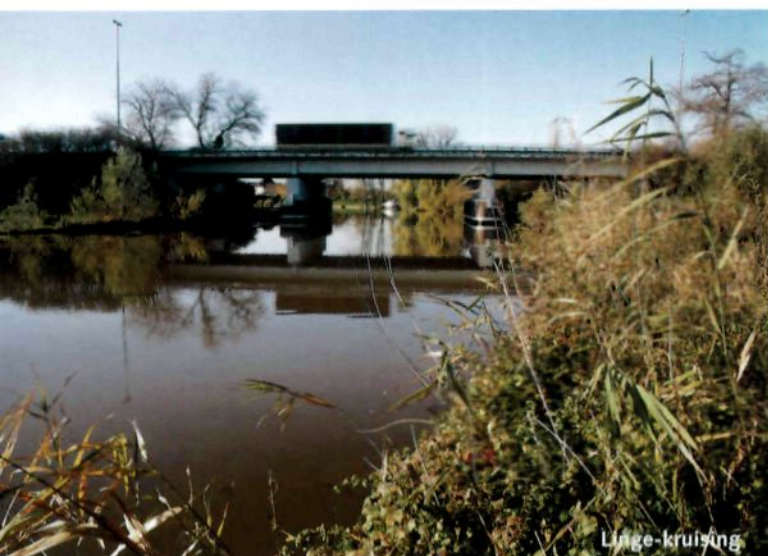
De grote rivieren zijn in belangrijke mate bepalend geweest voor de ontwikkeling van het landschap van het gebied. Het wordt gerekend tot het jonge rivierkleilandschap. In dit rivierkleilandschap kan een aantal landschappelijke eenheden worden onderscheiden, de stroomruggen en oeverwallen, de kommen en de uiterwaarden. Deze eenheden worden hierna kort beschreven. (Zie kaart 5.2 *Natuur en landschap*.)

Stroomruggen en oeverwallen

De stroomruggen en oeverwallen zijn de wat hoger gelegen, zandige kleigronden langs de Hollandse IJssel, de Lek en de Linge. Ze zijn in oude rivierbeddingen of dicht langs de rivier ontstaan. Door de geschikte omstandigheden zijn hier van oudsher de menselijke activiteiten geconcentreerd in de vorm van bewo-

kaart 5.2 Natuur en landschap





Linge-kruising

ning, nijverheid, intensief agrarisch grondgebruik en wegen.

Als gevolg van het intensieve grondgebruik is de ecologische betekenis van de stroomruggen en oeverwallen doorgaans beperkt. Plaatselijk kunnen nog waardevolle vegetaties voorkomen in sloten en op dijken en bermen. Uitzonderingen hierop zijn het bosrijke gebied langs de Kromme IJssel ten zuidwesten van Nieuwegein, met onder meer het natuurgebied de Hogelanden, het Viaanse Bos nabij de A2 bij Vianen en het deels beboste landgoed Mariënwaard ten oosten van Beesd. Deze gebieden zijn vegetatiekundig en voor de fauna van belang.

Kommen

Buiten de gebieden van de stroomrug- en oeverwalgronden en de uiterwaarden bestaat het studiegebied uit kommen. Dit zijn de relatief laaggelegen gebieden op enige afstand van de rivieren, waar zware klei is afgezet. In het verleden waren dit natte, onbebouwde en slecht ontsloten gebieden met een extensief agrarisch gebruik en een hoge waarde voor de natuur. Door ontwikkelingen als verlaging van grondwaterstanden, aanleg van wegen, vestiging van agrarische bedrijven en uitbreiding van stedelijk gebied hebben delen van de komgebieden hun oorspronkelijke karakter verloren. In veel gevallen zijn ze echter nog als zodanig herkenbaar.

In Utrecht ligt nog een goed herkenbaar komgebied ten westen van de A2, tussen

Oudenrijn en IJsselstein. Dit gebied wordt als grasland gebruikt en heeft betekenis voor weidevogels.

Het komgebied tussen de Linge en de Lek is uit oogpunt van natuur en landschap een bijzonder gebied. Op de laagste delen, in de polders Autena en Bolgerijen, Over den Graaf en Beedsche Lage Veld komen grienden en populierenbossen voor, afgewisseld met graslanden en enkele eendenkooien. Ze maken deel uit van een oost-west lopende strook met overeenkomstige terreintypen. Deze strook is vegetatiekundig en faunistisch van belang.

Uiterwaarden

De uiterwaarden liggen aan weerszijden van de rivieren. Ze maken deel uit van het gebied van de stroomruggen en oeverwallen. De uiterwaarden hebben door hun bijzondere functie een bijzondere verschijningsvorm. Ze worden begrensd door bandijken en dienen in de eerste plaats voor de berging en afvoer van water, ijs en sediment. Er is weinig bebouwing en opgaande begroeiing. Ze worden voornamelijk als grasland gebruikt. In vergelijking met binnendijs gelegen landbouwgebieden is het agrarische gebruik extensief en de biotische betekenis groot.

Voor deze studie zijn vooral de uiterwaarden van de Lek van belang, vanwege hun betekenis voor vogels en de stroomdalflora. Ook langs de Linge liggen op een kleinere schaal uiterwaarden, hoewel deze door de geregu-



Diefdijk



Natuur in omgeving A2

leerde waterstand nauwelijks meer als zodanig fungeren. Bij extreme neerslag hebben ze nog wel een bergingsfunctie. Het karakter van de Hollandse IJssel, met in het verlengde daarvan de Kromme IJssel, is hiermee vergelijkbaar. Beide riviertjes worden met de aanliggende gronden uit het oogpunt van natuur en landschap hoog gewaardeerd.

Rijksweg A2

De A2 is door zijn omvang, het wegmeubilair, geluidsschermen en het verkeer een opvallend element in het landschap.

In de nabijheid van de weg wordt de fauna verstoord door geluid en visuele invloeden. Bovendien is de weg een barrière voor veel diersoorten. Dit bezwaar doet zich vooral voor op plaatsen waar dieren bij voorkeur migreren en passagemogelijkheden beperkt zijn of ontbreken, zoals de kruisingen van de Galecopperwetering, de Hollandse IJssel en de Kromme IJssel met de A2.

In het gedeelte tussen de knooppunten Everdingen en Deil worden de passagemogelijkheden van de weg voor de fauna in belangrijke mate verbeterd, tegelijkertijd met de uitvoering van de reeds voorgestelde verbreding.

Landschap en cultuurhistorie

In en rond het corridorgebied zijn vrij veel aantrekkelijke landschappen met natuurgebieden en historisch cultuurgoed, zoals kastelen, molens en boerderijen. Daardoor is er veel dag-, verblijfs- en cultuurrecreatie in het gebied.

Een voorbeeld van een landschapselement met cultuurhistorische waarde is de Diefdijk: een hoge middeleeuwse binnendijk, die Holland beschermt bij overstroming van het Gelderse rivierengebied. Deze cultuurhistorisch waardevolle dijk heeft ook deel uitgemaakt van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De dijk ligt haaks op de A2 en heeft een aantal grote wielen die zijn ontstaan door dijkdoorbraken in een ver verleden. Zij vormt een duidelijke landschappelijke scheiding door het verschil in grootte van de verkaveling aan beide kanten van de dijk. Uit het oogpunt van natuurbehoud zijn terreinen en doorbraakkolken langs de Diefdijk van belang. De dijk staat op de nominatie om te worden opgenomen op de Wereld Erfgoed-lijst van UNESCO.

Er zijn twee archeologische monumenten langs de A2: bij Zijderveld en Oud-Empel. Daarbij ligt er een archeologische vindplaats ter hoogte van het recreatieoord De Rotonde.

5.3 Ontwikkelingen

Natuur en landschap

De te verwachten ontwikkelingen van natuur en landschap in het gebied zullen in belangrijke mate worden bepaald door het overheidsbeleid ten aanzien van dit aspect, met name het beleid gericht op de realisatie van de EHS en andere ontwikkelingen zoals de groei van het verkeer, verstedelijking en ontwikkelingen in de landbouw en recreatie. Op kaart 5.2 staan gebieden aangegeven waar een ontwikkeling tot natuurgebied is voorzien. Het gaat vooral om uiterwaarden langs de Lek.

De versturende invloed van de A2 op de natuur zal door de toename van het verkeer enigszins verergeren. Dit geldt ook voor de barrièrewerking van de weg, als hier geen maatregelen tegen getroffen worden.

Landschap en cultuurhistorie

Er zijn plannen om de oorspronkelijke militaire functie van de Diefdijk weer meer zichtbaar te maken. Daarvoor zou het schietveld van de nog aanwezige kazematten weer zo veel mogelijk vrij gemaakt moeten worden.

6 Probleem- en doelstelling

De directe aanleiding voor deze studie is dat er ook na verbreding van de A2 tussen Oudenrijn en Deil in 2010 nog steeds sprake zal zijn van fileproblemen. De alternatieven in de Trajectnota moeten er in elk geval toe leiden dat er ook na 2010 een soepele verkeersdoorstroming is op dit gedeelte van de A2. Dat is het belangrijkste doel. Maar er wordt ook nadrukkelijk gekeken naar verkeersveiligheid en leefbaarheid.

6.1 Probleemstelling

6.1.1 Kernprobleem: bereikbaarheid

In hoofdstuk 1 is aangegeven dat er tegelijkertijd negen Startnotities zijn gepubliceerd voor verschillende deeltrajecten op drie achterlandverbindingen. De directe aanleiding hiervoor is de constatering dat de doorstroming van het verkeer over deze achterlandverbindingen op verschillende plaatsen nu al problematisch is en in de toekomst nog verder onder druk komt te staan, zelfs op deeltrajecten waarvoor op dit moment reeds verbredingen voorzien zijn. Verslechtering van de bereikbaarheid van de mainports Amsterdam / Schiphol, Rotterdam / Rijnmond en de andere economische centra in Nederland is het kernprobleem waarvoor in de negen gestarte procedures een oplossing gevonden zal moeten worden. Ook voor de A2 Oudenrijn - Deil is bereikbaarheid de kern van de zaak.

In de afgelopen jaren is de A2 steeds drukker geworden. In de toekomst zal het verkeer verder groeien, ondanks allerlei maatregelen om deze groei af te remmen (het maatregelenpakket uit het SVV-II). De geplande verbreding naar 2 x 3 rijstroken is uiteraard gunstig voor de verkeersdoorstroming, maar op termijn niet toereikend. Blijven maatregelen achterwege, dan is er ook na 2010 sprake van een serieus fileprobleem tussen Oudenrijn en Deil.

Voor de Nederlandse economie is een goede verkeersdoorstroming op achterlandverbindingen zoals de A2 van vitaal belang. In het SVV-II is als norm gesteld dat de congestie-

kans op wegvakken van de achterlandverbindingen niet groter mag zijn dan 2%. Deze norm wordt in de nabije toekomst (voor 2010) ook bij 2 x 3 rijstroken over nagenoeg de gehele lengte van het traject Oudenrijn - Deil (ruimschoots) overschreden. Daarom zijn er maatregelen nodig om de congestiekans op dit deel van de A2 op een aanvaardbaar niveau te houden.

6.1.2 Overige problemen

Verkeersveiligheid

Door files op de A2 neemt de verkeersveiligheid af. Niet alleen op de A2, maar vooral ook op het onderliggend wegennet. Als er files staan op de A2 wordt het ook drukker op het onderliggend wegennet, omdat automobilisten andere routes gaan zoeken. Dit zorgt voor een toename van verkeersonveilige situaties en is ook hinderlijk voor de omgeving.

Leefbaarheid

Geluidhinder en barrièrewerking voor mens en dier zijn de belangrijkste problemen in het vlak van de leefbaarheid. Daarnaast draagt de uitstoot van schadelijke stoffen bij aan het broeikaseffect, verzuring en lokale luchtverontreiniging.

6.2 Doelstelling

Tijdens de studie worden verschillende alternatieven uitgewerkt. Maatgevend voor de selectie en de uitwerking van de alternatieven is het te bereiken doel.

De doelstelling voor de A2 Oudenrijn - Deil luidt als volgt:

- alternatieven moeten een oplossing bieden voor de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblemen op de A2 tussen Oudenrijn en Deil. Concreet betekent dit dat alternatieven eraan moeten bijdragen dat de congestiekans op de A2 op dit weggedeelte aan de norm van 2% uit SVV-II voldoet of deze norm zo dicht mogelijk nadert. Dit geldt in elk geval voor het doorgaande verkeer;
- de alternatieven moeten eventuele nieuwe

verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen zo veel mogelijk voorkomen en indien mogelijk moeten bestaande problemen verminderen.

In een aantal gevallen gaat verbetering van de bereikbaarheid goed samen met de verbetering van bijvoorbeeld verkeersveiligheid en leefbaarheidsdoelen. Bij een reconstructie kan bijvoorbeeld de barrièrewerking worden verminderd door de aanleg van veilige onderdoorgangen of de aanleg van ecologische verbindingen.

Deze Startnotitie heeft betrekking op een tracé dat kortgeleden onderwerp was van Tracéwetprocedures om te komen tot de aanleg van 2 x 3 rijstroken. Omdat bij deze aanleg grotendeels rekening wordt gehouden met een mogelijke verbreding, is voor een groot aantal inpassingsproblemen reeds een oplossing gevonden. Mede daardoor heeft deze studie tot doel op grond van de huidige kennis en vaardigheden opnieuw naar een optimum voor zowel bereikbaarheid als leefbaarheid te zoeken. Het garanderen van een goede doorstroming voor het doorgaande verkeer blijft evenwel het belangrijkste uitgangspunt.

7 Alternatieven

In de periode tot 2010 wordt de A2 tussen Oudenrijn en Deil verbreed tot 2 x 3 rijstroken. Welke mogelijkheden zijn er om ook daarna een goede doorstroming van het verkeer te garanderen? Dat kan op twee manieren: het asfalt dat in 2010 aanwezig is beter benutten of de weg verder verbreden. Tijdens de studie wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief uitgewerkt.

7.1 Werkwijze bij de selectie en samenstelling van alternatieven

Uitgangspunten

In hoofdstuk 1 is aangegeven dat deze Startnotitie tegelijkertijd met acht andere Startnotities ter inzage is gelegd – een initiatief in het kader van de nota ‘Samen Werken Aan Bereikbaarheid’ (SWAB). Bij het opstellen van deze Startnotities zijn algemene uitgangspunten gebruikt als leidraad voor de selectie van alternatieven. Van deze algemene uitgangspunten zijn de volgende van belang in het geval van de A2 Oudenrijn - Deil:

1. Als verbreding noodzakelijk is, wordt alleen gekeken naar aansluitende verbreding van de huidige weg. Hiermee wordt voorkomen dat er extra ruimte tussen wegen wordt ingesloten en verloren gaat. Nieuwe wegen en omleggingen zijn niet aan de orde.
2. Als verbreding noodzakelijk is, wordt uitgegaan van verbreding op de huidige hoogte van de weg. Verdiepte liggingen zijn niet aan de orde.
3. Van alle alternatieven wordt de toekomstvastheid aangegeven. Indien verbredingsalternatieven (zie paragraaf 7.2) zelfs met één extra rijstrook in de periode 2010 – 2020 niet probleemoplossend zijn, worden ook verdere verbredingen of andersoortige maatregelen onderzocht.
4. Voor de weggedeelten met meer dan drie rijstroken per richting wordt onderzocht of het scheiden van verkeer een betere doorstroming oplevert voor alle verkeer, dan wel voor specifieke doelgroepen. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld het scheiden van korte- en lange afstandsverkeer, of het scheiden van vrachtverkeer / bussen en overig verkeer.
5. Wisselstroken (dit zijn stroken die voor de

drukste richting worden ingezet) zijn alleen aan de orde bij sterk ongelijke verkeersdrukte (per richting) in de spits.

Voor de A2 Oudenrijn - Deil is vanzelfsprekend van belang dat eventuele maatregelen voor de periode na het jaar 2010 voortbouwen op de volgende maatregelen die in 2010 al gerealiseerd zullen zijn:

- Everdingen – Deil: de verbreding naar 2 x 3 rijstroken met een ruimtereservering voor een vierde rijstrook heeft plaatsgevonden;
- Nieuwegein – Everdingen: de verbreding naar 2 x 3 rijstroken met een ruimtereservering voor 2 x 4 rijstroken heeft plaatsgevonden, inclusief de bouw van twee nieuwe Lekbruggen (capaciteit: 2 x 3 + weefvakken);
- Oudenrijn – Nieuwegein: er is in zuidelijke richting van Oudenrijn naar de afslag Nieuwegein een lange uitvoegstrook (veel verkeer in deze richting verlaat de A2 reeds bij Nieuwegein). Het splitsingspunt van deze uitvoegstrook bevindt zich kort na het knooppunt Oudenrijn.

Voor de alternatieven (zie paragraaf 7.2) die voorzien in uitbreiding van de infrastructuur, is het uitgangspunt dat deze uitbreiding zo veel mogelijk gerealiseerd wordt binnen het ruimtelijke profiel van de A2 na realisatie van de drie bovengenoemde projecten. De beschikbare ruimte tussen de geluidswerende voorzieningen is daarbij kaderstellend.

Voor de A2 Oudenrijn – Deil zijn tenslotte nog de twee volgende aandachtspunten van belang:

- de beperkte capaciteit op de A27 tussen Gorinchem en Utrecht (Lunetten) kan gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling op de A2 in het knooppunt Everdingen. In de Trajectnota A2 Oudenrijn – Deil zal een verkeerskundige gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd bij wel / geen uitbreiding van de capaciteit als gevolg van benuttingsmaatregelen van de A27. Tevens dienen maatregelen bestudeerd te worden om congestie te voorkomen wanneer er onvoldoende verkeer afstroomt naar de A27;
- in het huidige knooppunt Everdingen is geen uitwisseling mogelijk van de A27-Zuid

naar de A2-Zuid en vice versa van de A2-Noord naar de A27-Noord. Vanuit verkeersmanagement is het wenselijk dat de ontbrekende lussen aan het knooppunt kunnen worden toegevoegd. Het centraal-kunstwerk in het knooppunt biedt voor de A2 slechts ruimte voor 2 x 3 rijstroken. Dit betekent dat een 4 x 2 profiel in het knooppunt leidt tot een omvangrijke reconstructie van het knooppunt.

Extra verbetering openbaar vervoer: geen probleemoplossend alternatief

Het voorstel is om een alternatief dat voornamelijk inzet op verbetering van het openbaar vervoer (OV) buiten beschouwing te laten.

In een eerder uitgevoerde vervoerwaardestudie (in het kader van de Trajectnota A2 Everdingen – Deil / Zaltbommel – Empel) zijn de openbaar vervoer-alternatieven voor het autovervoer onderzocht. Uit deze studie blijkt dat op de parallel aan de A2 gelegen baanvakken van de NS per dag tussen de 35.000 en 50.000 reizigers worden vervoerd.

Daarnaast is er sprake van busvervoer met een geringere vervoersomvang. Evenals op de weg neemt de hoeveelheid reizigers in het openbaar vervoer toe. Doel van de vervoerwaardestudie was te onderzoeken welke bijdrage het openbaar vervoer kan leveren aan het bestrijden van de congestieproblematiek op de A2. Uit de studie blijkt dat bij een aanzienlijke verbetering van het openbaar vervoer de hoeveelheid autokilometers met slechts 2% afneemt. Een verklaring daarvoor kan zijn dat er tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch sprake is van een relatief open gebied waar het openbaar vervoer zich minder krachtig kan ontwikkelen.

Rekeningrijden: praktijkervaringen worden afgewacht

Het Rijk is van plan – in eerste instantie vooral in de Randstad - rekeningrijden in te voeren. Hiermee wordt beoogd de hoeveelheid verkeer tijdens de ochtendspits sterk te reduceren en daarmee files terug te dringen. Hoe effectief rekeningrijden is, is bij gebrek aan praktijkervaringen op dit moment nog niet goed aan te geven.

De praktijkervaringen met rekeningrijden worden nauwlettend in de gaten gehouden.

Mocht tijdens de studie meer inzicht ontstaan in de daadwerkelijke reductie, dan zullen de resultaten betrokken worden bij de ontwikkeling van de uit te werken alternatieven en varianten en de beschrijving daarvan in de Trajectnota.

7.2 Te onderzoeken alternatieven

Voorgesteld wordt om in de studie de volgende alternatieven uit te werken (zie ook kaart 7.2 *Dwarsprofielen*):

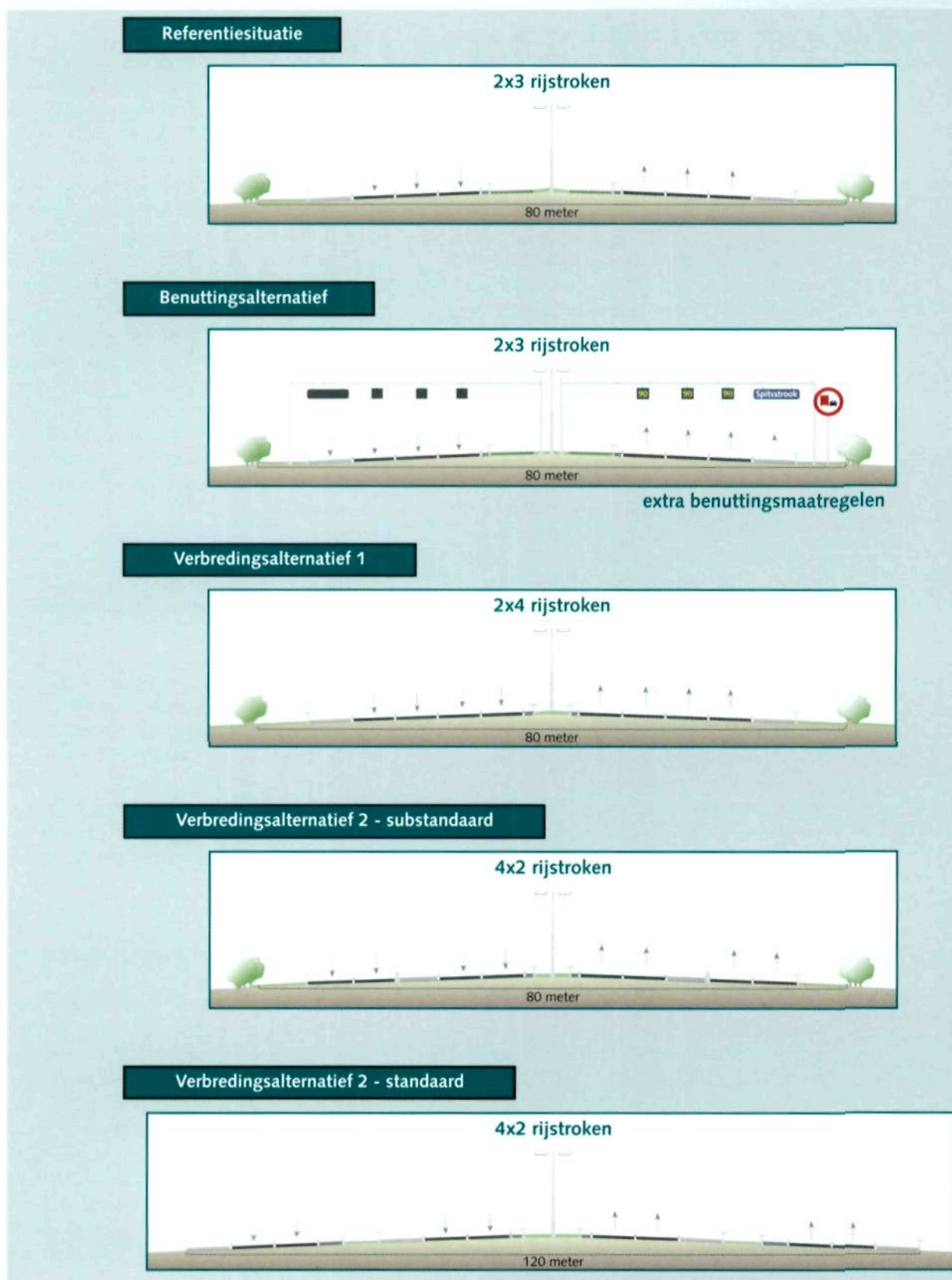
- Referentiesituatie;
- Benuttingsalternatief;
- Verbredingsalternatief 1 (2 x 4 rijstroken);
- Verbredingsalternatief 2-substandaard (4 x 2 rijstroken binnen de reeds gereserveerde ruimte);
- Verbredingsalternatief 2-standaard (4 x 2 rijstroken met 'normaal' ruimtebeslag);
- Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).

7.2.1 Referentiesituatie

In een Trajectnota moet altijd de zogenaamde referentiesituatie beschreven worden. Deze referentiesituatie staat gelijk aan 'niets extra's doen': maatregelen waarover al besluiten genomen zijn (zoals de verbreding naar 2 x 3 rijstroken) worden uitgevoerd, maar er worden geen specifieke nieuwe maatregelen ingezet om de verkeersdoorstroming tussen Oudenrijn en Deil verder te verbeteren. Er komen bijvoorbeeld geen extra rijstroken. Het doel dat in hoofdstuk 6 gepresenteerd is, wordt in de referentiesituatie niet bereikt en ook niet benaderd.

De beschrijving van de referentiesituatie heeft vooral een methodologische functie: de referentiesituatie vormt de basis voor de onderlinge vergelijking van de andere alternatieven. De effecten van deze alternatieven kunnen steeds systematisch tegen de referentiesituatie worden afgezet. Zodoende wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin ingrijpende maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze manier zo duidelijk mogelijk in beeld.

kaart 7.2 Dwarsprofielen



7.2.2 Benuttingsalternatief

Het is mogelijk de capaciteit van de weg te vergroten zonder grootschalige ingrepen aan de weg. Dit voorkomt dat er extra ruimte nodig is voor de weginfrastructuur en het kan ook kostenbesparend werken. Verbetering van de doorstroming van het verkeer op de reeds bestaande weginfrastructuur is de belangrijkste bouwsteen van het benuttingsalternatief.

In het benuttingsalternatief vindt na de reeds besloten verbreding tot 2 x 3 rijstroken geen aanvullende verbreding plaats. De maatregelen zijn gericht op een optimaal gebruik van de 2 x 3 rijstroken die in de periode tot 2010 beschikbaar zullen komen (doorstromings- en benuttingsmaatregelen). Maatregelen die in dit verband onder meer onderzocht zullen worden zijn:

- *Vluchtstrookgebruik*: in eerste instantie in de spits, maar ook wordt gezien in hoeverre een ruimer gebruik mogelijk is en wat de consequenties van vluchtstrookgebruik zijn voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid;
- *Toeritdosering*: deze techniek zorgt ervoor dat niet te veel verkeer tegelijkertijd de hoofdrijbaan op kan. Toeritdosering kan toegepast worden wanneer er regelmatig filevorming op de hoofdrijbaan ontstaat. Het voorkomt dat de doorstroming op de hoofdrijbanen verstoord wordt door invogend verkeer;
- *Dynamische rijstrookindeling*: afhankelijk van het aantal benodigde rijstroken wordt de rijbaan qua indeling aangepast.

Er zijn ook nog andere mogelijkheden aanwezig, die tijdens de opstelling van de Trajectnota worden onderzocht op hun voor- en nadelen, bijvoorbeeld een inhaalverbod voor het vrachtverkeer in de spits. Het benuttingsalternatief wordt in de loop van de studie concreet ingevuld.

7.2.3 Verbredingsalternatief 1 (2 x 4 rijstroken)

Bij verbredingsalternatief 1 wordt de A2 Oudenrijn – Deil verbreed naar 2 x 4 rijstroken. Het bestaande wegprofiel wordt derhalve uitgebreid met een extra rijstrook. Het

bestaande weefvak tussen Oudenrijn en Nieuwegein blijft ook na verbreding uit 2 x 4 rijstroken bestaan.

7.2.4 Verbredingsalternatief 2-substandaard (4 x 2 rijstroken binnen de reeds gereserveerde ruimte)

In dit alternatief komen er tussen Oudenrijn en Deil vier gescheiden rijbanen met elk twee rijstroken: 4 x 2. De lengte van hoofd- en parallelbanen en uitwisselingspunten wordt bepaald aan de hand van een optimale verkeersverdeling tussen doorgaand en regionaal verkeer. Het dwarsprofiel met 4 x 2 rijstroken moet in dit alternatief passen binnen de beschikbare ruimtereservering. Op dit moment is nog niet te overzien in hoeverre er over het gehele traject een voor de verkeersveiligheid verantwoorde oplossing te maken is. Tijdens de studie zal hierin meer inzicht ontstaan.

7.2.5 Verbredingsalternatief 2-standaard (4 x 2 rijstroken met 'normaal' ruimtebeslag)

In dit verbredingsalternatief komen er eveneens vier gescheiden rijbanen met elk twee rijstroken. In dit geval is het alternatief echter gebaseerd op de huidige 'Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen'. Deze richtlijn stelt onder meer als eis dat er vluchtstroken en een voldoende brede middenberm aanwezig zijn. Bijgevolg is voor dit alternatief meer ruimte nodig dan voor het alternatief uit paragraaf 7.2.4.

7.2.6 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het is een wettelijke verplichting om in een Trajectnota een zogenoemd meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) te presenteren. In zo'n MMA moeten nadelige gevolgen voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap voorkomen worden of tot een minimum beperkt blijven. Tegelijkertijd moet een MMA ook een realistisch alternatief zijn. Het heeft bijvoorbeeld weinig zin een MMA uit te werken dat in vergelijking met de andere alternatieven zeer kostbaar is. Een belangrijke eis is ook dat het MMA het doel uit

hoofdstuk 6 moet bereiken of op z'n minst benaderen. Het MMA is, kortom, een redelijk alternatief dat de verkeersproblemen oplost met de minste belasting voor het woon- en leefmilieu, de natuur en het landschap.

Op dit moment is nog niet bekend hoe het MMA er concreet uit zal zien. Het wordt samengesteld op basis van inzichten die worden verkregen tijdens de effectenbepalingen.

8 Effecten

In de Trajectnota worden de effecten van de alternatieven beschreven. Uiteraard gaat daarbij veel aandacht uit naar de effecten voor de doorstroming van het verkeer. Maar ook wordt in kaart gebracht welke gevolgen de verkeersstromen over de A2 hebben voor de leefomgeving en op welke manier de natuur en het landschap beïnvloed worden. Sommige effecten worden in cijfers uitgedrukt, andere krijgen een 'kwalitatieve' beschrijving. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken.

8.1 Werkwijze bij de effectbeschrijving

Studiegebied

De Trajectnota moet inzicht geven in de effecten die de alternatieven hebben voor:

- verkeer en vervoer;
- ruimtelijke ordening en economie;
- woon- en leefmilieu;
- natuur en landschap.

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidshinder). Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn.



Knooppunt Oudenrijn

Tijdshorizon

Voor elk alternatief wordt onderzocht welke effecten het heeft tijdens de aanlegfase en welke effecten er zouden zijn wanneer het betreffende alternatief gerealiseerd is (de eindsituatie). Wat een realistische termijn is voor de realisatie van de alternatieven, is op dit moment moeilijk aan te geven. In aansluiting op het MIT 1999 - 2003 is het uitgangspunt in de studie dat het alternatief dat uiteindelijk de voorkeur krijgt, gerealiseerd wordt in de periode tussen 2010 en 2020. Voor effecten waarbij de verkeersintensiteit maatgevend is (bijvoorbeeld geluidshinder en luchtverontreiniging) is het nodig een concreet richtjaar te gebruiken in de voorspellingen. In die gevallen is het jaar 2020 uitgangspunt.

Aanpak: effectbeschrijving in dienst van besluitvorming

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten het mogelijk maakt de alternatieven te beoordelen en onderling te vergelijken. Dat heeft drie gevolgen voor de aanpak:

- in de effectbeschrijving moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante wetten en beleidsnota's (zie ook de hoofdstukken 2 tot en met 5). Zolang nog geen beleidsdoelen voor 2020 voorhanden zijn, zullen hiervoor de doelen voor 2010 worden gehanteerd;
- met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het nodig bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten te bestuderen, aan de hand van dezelfde effectvoorspellingsmethoden;
- voor de besluitvorming is het van belang te weten op welke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. De effectbeschrijving richt zich dan ook vooral op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven: 'kwantitatief' en 'kwalitatief'. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect uit in cijfers, bijvoorbeeld: '6.500 ernstig geluidsgehinderden', 'een congestiekans van 13%',

'23 hectare areaalverlies voor de landbouw', 'kosten: f 390 miljoen'. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer 'beschouwend' karakter. Een kwalitatieve beschrijving geeft bijvoorbeeld aan of er in vergelijking met de huidige situatie sprake is van een verbetering of een verslechtering, zonder dat er exacte cijfers gebruikt worden.

In de volgende paragraaf wordt voorgesteld bij verschillende soorten effectbeschrijvingen te volstaan met kwalitatieve beschrijvingen. Daar zijn verschillende redenen voor. In sommige gevallen is bijvoorbeeld bij de aanleg van een weg al rekening gehouden met een mogelijke verbreding. Dat heeft dan als consequentie dat de ruimtelijke effecten van een verbreding beperkt zijn; een gedetailleerde becijfering van die effecten heeft dan weinig zin. Verder zijn er effecten die zich nu eenmaal moeilijk laten uitdrukken in harde getallen, zoals effecten op het landschap. Ook dan is een kwalitatieve beschrijving nodig.

Voorts speelt het gebruikelijke detailniveau in een Trajectnota een rol. Een Trajectnota beschrijft altijd alternatieven op hoofdlijnen. Het zou weinig efficiënt zijn alle alternatieven stuk voor stuk heel gedetailleerd in te vullen voordat er een keuze is gemaakt. De noodzakelijke detaillering – en dan uitsluitend voor het alternatief dat de voorkeur krijgt – vindt pas plaats tijdens de procedurestap ná de Trajectnota, de stap van het zogenoemde Ontwerp-Tracébesluit (zie ook hoofdstuk 9). In dat stadium moet er gewoonlijk het nodige aanvullende cijfermateriaal beschikbaar komen, terwijl deze cijfers nog niet nodig zijn voor de keuze op hoofdlijnen.

8.2 Te beschrijven effecten

Verkeer en vervoer

Verkeersafwikkeling

De effecten van de verkeersafwikkeling van het hoofdwegennet worden met behulp van de congestiekans-methodiek bepaald voor alle alternatieven. Hierdoor kan het onderscheid tussen de alternatieven zichtbaar worden gemaakt. Door middel van de intensiteit / capaciteit verhoudingen in de spitsperiode wordt aangegeven in hoeverre de verkeersaf-

wikkeling kwalitatief beter of slechter wordt ten opzichte van de referentiesituatie. Per alternatief wordt ook de restcapaciteit in kaart gebracht.

Verkeersveiligheid

Het effect van de verschillende alternatieven op de verkeersveiligheid voor de weggebruiker zal worden onderzocht. Naast de hoofdweg zal daarbij, indien relevant, ook het onderliggende wegennet worden meegenomen. Dit onderzoek zal gebeuren op basis van kengetallen en streefrisicowaarden. Voor dit laatste wordt een inschatting gemaakt van het aantal slachtoffers, waarna op basis van het voertuigkilometrage een risicocijfer wordt berekend. Uiteraard wordt een relatie gelegd met de landelijke doelstellingen.

In paragraaf 7.2 is aangegeven waarom openbaar vervoeralternatieven niet worden meegenomen in de Trajectnota. Criteria zoals reistijdverhouding openbaar vervoer / auto en het aantal reizigers in het openbaar vervoer zullen daarom niet onderscheidend zijn en niet worden meegenomen.

Omdat de verbreding van de A2 tot 2 x 3 rijstroken feitelijk nog niet heeft plaatsgevonden zijn de effecten van sluipverkeer met betrekking tot de Startnotitie moeilijk kwantitatief te beschrijven. Wel wordt in het vervolg van het onderzoek een kwalitatieve beschrijving opgenomen van het sluipverkeer, veroorzaakt door congestie op de A2 Oudenrijn-Deil.

Ruimtelijke ordening en economie

Wonen en werken

De effecten op het ruimtegebruik worden globaal kwalitatief beschreven daar waar dit een onderscheidend effect is bij een alternatief. De effecten op bestaande / geprojecteerde woningen / bedrijfsterreinen zullen globaal kwantitatief worden beschreven in de Trajectnota. De stedenbouwkundige kwaliteit wordt globaal kwalitatief beschreven op die plaatsen waar op basis van een inventarisatie is gebleken dat het een onderscheidend effect is. De bovenlokale ruimtelijke effecten worden globaal kwalitatief beschreven op die plaatsen, waar op basis van een inventarisatie is gebleken dat het om een onderscheidend effect gaat.

Economie

Economische effecten kunnen worden onderverdeeld naar nationale (directe) en regionale (indirecte) effecten. De nationale economische effecten worden per alternatief in beeld gebracht aan de hand van de congestiekans. Gezien de doelstelling van de studie - congestievrije achterlandverbindingen voor de mainports - wordt de kwaliteit van de verkeersafwikkeling beschouwd als een indicator voor het economisch nut. Op grond van de congestiekans kan het reistijdverlies (met als basis het aantal voertuigverliesuren) worden bepaald.

De regionaal-economische effecten zijn vooral kwalitatief van aard en betreffen de invloed van de weg op de economische structuur van de voornaamste werkgebieden in de omgeving van de weg. Verschillen in economische effecten zijn alleen dan te verwachten wanneer er in een deel van de alternatieven sprake is van hoofd- en parallelbanen, of bij verschillen in de locatie en het aantal aansluitingen. Dit is in deze studie het geval. Daarom zal in de Trajectnota worden ingegaan op de regionaal-economische effecten.

Woon- en leefmilieu

Geluid

Voor het aspect geluid wordt in de Trajectnota het akoestisch ruimtebeslag gepresenteerd met behulp van contouren. Bij het berekenen van de contouren wordt rekening gehouden met noodzakelijke geluidsafschermende maatregelen om in het geval van reeds aanwezige schermen de eerder vastgestelde grenswaarden te halen. In nog niet eerder afgeschermdes situaties wordt uitgegaan van de noodzakelijke geluidsafschermende maatregelen om zoveel mogelijk de voorkeursgrenswaarde te halen. Daarbij is het bestaande maatregelen-niveau richtsnoer. In de Trajectnota wordt het akoestisch ruimtebeslag besproken aan de hand van een contourenkaart met schaalniveau 1:25.000. De geluidsbeperkende maatregelen worden globaal beschreven in de Trajectnota. Het deelaspect geluidsgehinderden wordt kwalitatief besproken in relatie tot het akoestisch ruimtebeslag. Dit geldt ook voor de geluidsgevoelige bestemmingen (zoals scholen, ziekenhuizen en dergelijke). In de Trajectnota wordt specifiek aandacht geschonken aan de

geluidseffecten op aanwezige stiltegebieden. Gezien de beperkte relevantie voor verbredingen wordt geen aandacht besteed aan cumulatieve van geluid. Het aspect trillingen wordt niet besproken in de Trajectnota maar wordt meegenomen als voorwaarde bij het ontwerpen.

Lucht

De effecten voor het aspect lucht worden onderzocht aan de hand van berekeningen met de TNO-methode. Met het oog op risico's voor de volksgezondheid wordt het effect van het wegverkeer op de luchtkwaliteit langs de weg berekend. Van de volgende stoffen worden concentratieberekeningen uitgevoerd: NO₂, benzeen, benzo(a)pyreen, roet (zwarte rook) en fijn stof.

Naast de effecten op de lokale luchtkwaliteit heeft de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door het wegverkeer grootschalige effecten, die tot uitdrukking komen in klimaatverandering, verzuring en vermeting. Voor de beoordeling hiervan worden totale emissies bepaald voor het gehele wegtraject van de stoffen CO₂, NO_x en koolwaterstoffen.

Sociale veiligheid

De beschrijving voor barrièrewerking en sociale veiligheid in de Trajectnota richt zich op bestaande en te verwachten knelpunten in het licht van eventueel te nemen maatregelen. In de fase van het Ontwerp-Tracébesluit wordt uitgebreider aandacht aan deze deelaspecten, evenals aan visuele hinder, geschonken in het kader van de inpassing van het wegontwerp.

Externe veiligheid

De beschrijving van het aspect externe veiligheid richt zich op het individueel risico en het groepsrisico. De gevolgen van eventuele ontmenging door alternatieven met doelgroepstroken worden beschreven in de Trajectnota.

Duurzaam bouwen

De effecten van het aspect duurzaam bouwen worden niet besproken in de Trajectnota, wel wordt dit aspect meegenomen bij het ontwerpen en krijgt het bij de uitwerking in latere fasen aandacht.

Natuur, landschap, bodem en water

Natuur

De Trajectnota biedt inzicht in de relevante effecten voor de natuur (flora, fauna en ecologie). Effecten als gevolg van toenemend ruimtebeslag worden globaal kwantitatief (in hoeveelheid hectares) beschreven. Bij diverse instanties wordt nagegaan of zij gegevens beschikbaar hebben over eventuele bijzondere gebieden of bijzondere soorten die vernietigd of bedreigd worden. Versnippering en verstoring wordt alleen beschreven voor die gebieden waar extra effecten voor belangrijke ecologische verbindingen en / of waardevolle soorten zijn te verwachten. Indien ten behoeve van de alternatieven verlichting langs het traject of delen daarvan noodzakelijk is, zullen de effecten daarvan op de fauna in beeld worden gebracht. De mogelijkheden ter voorkoming of beperking van effecten, maar ook ter vermindering van reeds bestaande knelpunten, zullen worden onderzocht in het licht van te nemen mitigerende en, indien nodig, compenserende maatregelen.

Landschap

Aan de hand van een inventarisatie van landschap, cultuurhistorie, archeologie en geomorfologie wordt verkend waar bijzondere of waardevolle objecten en gebieden liggen. In de effectbeschrijving ligt het accent op deze objecten en gebieden. De landschappelijke inpassing is een belangrijk aandachtspunt tijdens vervolgstappen in het besluitvormingsproces. Bij het gedetailleerde ontwerp wordt gebruik gemaakt van landschappelijke kennis en een landschappelijke visie.

Bodem en water

Relevante effecten voor bodem en water worden beschreven in de Trajectnota. De grondwaterspiegel wordt in kaart gebracht teneinde te kunnen aangeven of, en zo ja waar, een eventueel te graven cunet de grondwaterspiegel doorsnijdt. In die gevallen worden de effecten van die doorsnijding(en) op de grondwaterstand en de grondwaterhuishouding onderzocht en in de Trajectnota beschreven. Daarnaast worden de bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden, alsmede waterwingebieden, in kaart gebracht om mogelijke knelpunten te inventariseren. In de fase van het Ontwerp-Tracébesluit zal in het kader van mitigerende maatregelen worden

aangegeven op welke wijze negatieve effecten op het gebied van bodem en water worden voorkomen.

Natuur, landschap, bodem en water

Natuur

De Trajectnota biedt inzicht in de relevante effecten voor de natuur (flora, fauna en ecologie). Effecten als gevolg van toenemend ruimtebeslag worden globaal kwantitatief (in hoeveelheid hectares) beschreven. Bij diverse instanties wordt nagegaan of zij gegevens beschikbaar hebben over eventuele bijzondere gebieden of bijzondere soorten die vernietigd of bedreigd worden. Versnippering en verstoring wordt alleen beschreven voor die gebieden waar extra effecten voor belangrijke ecologische verbindingen en / of waardevolle soorten zijn te verwachten. Indien ten behoeve van de alternatieven verlichting langs het traject of delen daarvan noodzakelijk is, zullen de effecten daarvan op de fauna in beeld worden gebracht. De mogelijkheden ter voorkoming of beperking van effecten, maar ook ter vermindering van reeds bestaande knelpunten, zullen worden onderzocht in het licht van te nemen mitigerende en, indien nodig, compenserende maatregelen.

Landschap

Aan de hand van een inventarisatie van landschap, cultuurhistorie, archeologie en geomorfologie wordt verkend waar bijzondere of waardevolle objecten en gebieden liggen. In de effectbeschrijving ligt het accent op deze objecten en gebieden. De landschappelijke inpassing is een belangrijk aandachtspunt tijdens vervolgstappen in het besluitvormingsproces. Bij het gedetailleerde ontwerp wordt gebruik gemaakt van landschappelijke kennis en een landschappelijke visie.

Bodem en water

Relevante effecten voor bodem en water worden beschreven in de Trajectnota. De grondwaterspiegel wordt in kaart gebracht teneinde te kunnen aangeven of, en zo ja waar, een eventueel te graven cunet de grondwaterspiegel doorsnijdt. In die gevallen worden de effecten van die doorsnijding(en) op de grondwaterstand en de grondwaterhuishouding onderzocht en in de Trajectnota beschreven. Daarnaast worden de bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden, alsmede waterwingebieden, in kaart gebracht om mogelijke knelpunten te inventariseren. In de fase van het Ontwerp-Tracébesluit zal in het kader van mitigerende maatregelen worden

aangegeven op welke wijze negatieve effecten op het gebied van bodem en water worden voorkomen.

9 Procedure en planning

De Tracéwetprocedure bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotitie is de eerste stap. De Startnotitie geeft aan welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland wil gaan onderzoeken in de studie naar het deel van de A2 tussen Oudenrijn en Deil. Tot 30 september 1999 kunt u schriftelijk op dit voorstel reageren.

9.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. De Tracéwetprocedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zo zorgvuldig mogelijk verloopt. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies gevraagd worden aan deskundigen.

In de Tracéwet zijn twee andere regelingen afgestemd:

- de regeling voor de milieu-effectrapportage uit de Wet Milieubeheer;
- de planologische regeling uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Verder gaat de Tracéwet in op vergunningen en ontheffingen die voor de uitvoering van het besluit nodig zijn.

De minister van V&W is samen met de minister van VROM verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit. Beide ministers vertolken in de procedure de rol van 'bevoegd gezag'. Provincies, regionaal openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken, omdat het project raakvlakken heeft met hun belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse geraken, dan biedt de Tracéwet de betrokken ministers de mogelijkheid knopen door te hakken.

9.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. Het schema in deze paragraaf laat deze stappen zien.

Stap 1: Startnotitie

De Startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland. De Startnotitie wordt door het bevoegd gezag gedurende vier weken ter inzage gelegd.

Stap 2: Inspraak, advies, richtlijnen voor de Trajectnota

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen (zie paragraaf 9.3 voor termijn en adres). De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen omtrent de alternatieven en effecten die onderzocht moeten gaan worden. De vraag welk besluit de ministers zouden moeten nemen, komt pas later aan de orde.

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden voorts overhandigd aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze Commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota'. Het bevoegd gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van de Trajectnota van start gaan.

Stap 3: Trajectnota

Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland is als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota. De richtlijnen uit stap 2 zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in deze Trajectnota zijn:

- een analyse van huidige en toekomstige problemen;
- een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden: de alternatieven;
- een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het ver-

keer en het milieu.

Tijdens het opstellen van de Trajectnota wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen: gemeenten, provincies, waterschappen, enzovoort. Is de Trajectnota gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, dan wordt hij ter inzage gelegd.

Stap 4: Inspraak, advies en toetsing

De Trajectnota ligt minimaal acht weken ter visie. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Voorts is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling (tijdens speciaal daartoe georganiseerde hoorzittingen). De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

- is de milieu-informatie in de Trajectnota correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren;
- welk van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur?

In dit stadium wordt tevens overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, regionaal openbare lichamen, provincies en waterschappen. Aan de betrokken bestuursorganen wordt specifiek gevraagd aan te geven:

- welke alternatieven passen in het ruimtelijk beleid;
- naar welk alternatief de voorkeur uitgaat.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie voor de milieu-effectrapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in de Trajectnota op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een Rapport van bevindingen uit aan de minister van V&W. Het OVI is een overlegplatform waarin tal van maatschappelijke organisaties en belangen-

groeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin beleidsvoornemens van de minister van V&W beoordeeld worden.

Stap 5: Besluitvorming (Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit)

Op basis van de informatie uit de Trajectnota, de inspraakreacties en de adviezen stelt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, een voorkeursalternatief vast. Dit wordt uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit. Aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen wordt gevraagd te reageren en, voor zover van toepassing, aan te geven of zij bereid zijn het gekozen alternatief in hun streek- en bestemmingsplannen op te nemen. Belangstellenden en betrokkenen kunnen in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling inspreken.

Daarna neemt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, het definitieve Tracébesluit. Wanneer er nog geen overeenstemming is bereikt met de andere betrokken bestuursorganen geeft de minister van VROM tegelijkertijd een 'aanwijzing' tot planologische medewerking aan inpassing van het tracé. Tegen het Tracébesluit en de eventuele aanwijzing is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

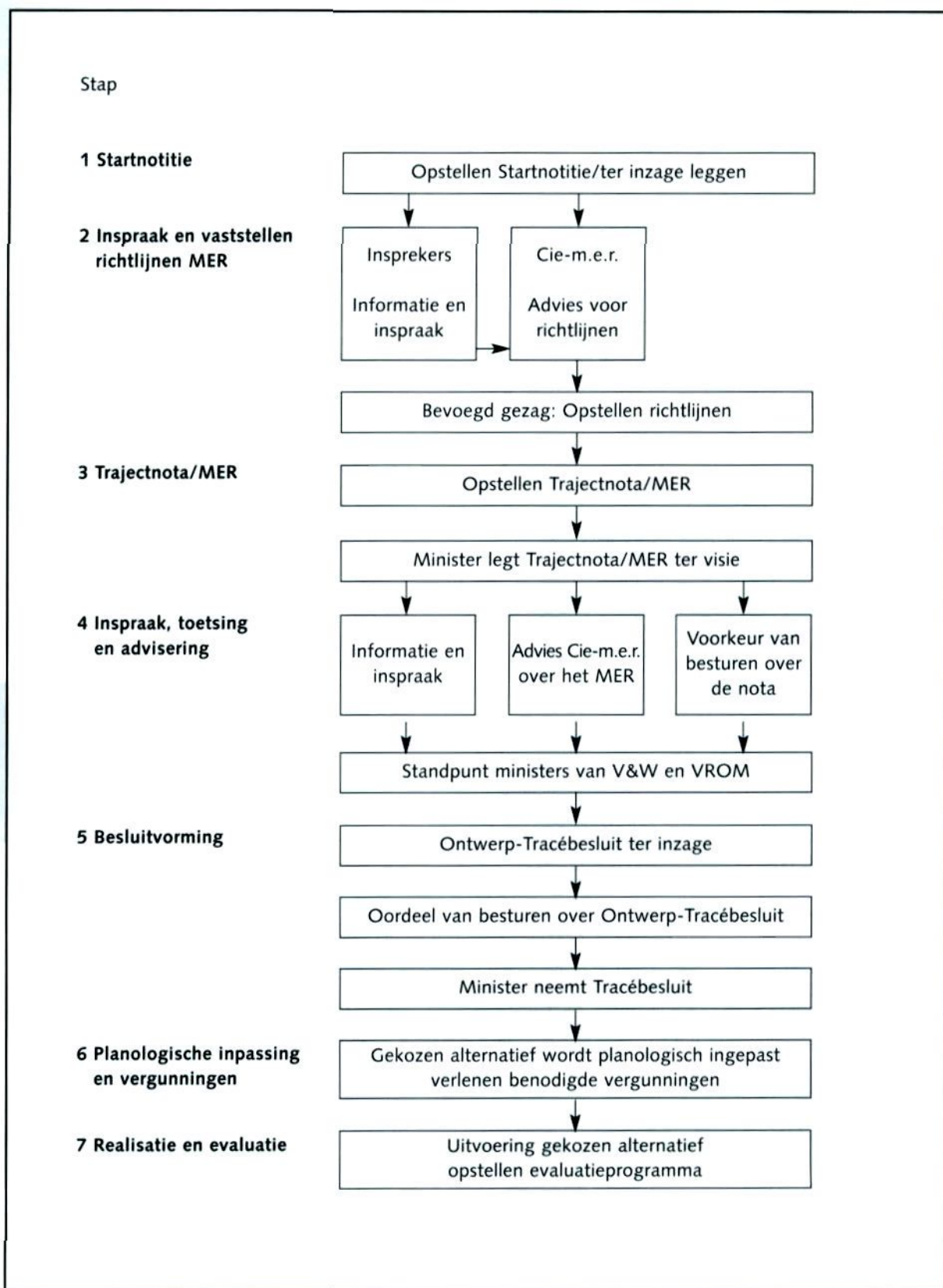
Stap 6: Planologische inpassing en vergunningen

Als de ministers besluiten tot reconstructie van de weg, dan moeten de betrokken provincies en gemeenten het gekozen alternatief planologisch inpassen. Verder moeten de benodigde vergunningen verleend worden. Tijdens deze procedurestap is geen bezwaar meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit. De afweging daarover heeft immers dan al plaatsgevonden (stap 5).

Stap 7: Realisatie en evaluatie

Indien een Tracébesluit tot reconstructie van de weg is genomen en de relevante procedures zijn doorlopen, kan de realisatie plaatsvinden. Het bevoegd gezag moet dan de feitelijk optredende milieugevolgen van de activiteit vergelijken met de in de Trajectnota voorspelde effecten. Hiertoe wordt tezamen met het Tracébesluit een evaluatieprogramma opge-

9.2 Stappen in de procedure



steld. Tevens worden de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In dit programma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

9.3 Hoe kunt u reageren?

In deze Startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland wil gaan onderzoeken in de studie naar de A2 Oudenrijn - Deil. Tijdens de inspraakronde over deze Startnotitie kunt u op dit onderzoeksvoorstel reageren. De inspraaktermijn loopt af op 30 september 1999. Vóór deze datum moet u uw inspraakreactie opsturen naar:

Inspraakpunt A2 Oudenrijn - Deil
Kneuterdijk 6
2514 EN DEN HAAG

Zoals reeds vermeld in hoofdstuk 1: bij de inspraak in dit stadium van de procedure draait het nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt pas aan de orde in de tweede inspraakronde, na de publicatie van de Trajectnota. Inspraakreacties naar aanleiding van deze Startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten. Uw reactie is van harte welkom!

Verklarende woordenlijst

Aansluiting	Plaats waar een autosnelweg aansluit op het onderliggend wegennet of op een andere autosnelweg.
Achterlandverbindingen	Term uit het SVV-II. Bepaalde autosnelwegen zijn aangewezen als achterlandverbinding. Deze wegen vormen verbindingen tussen de mainports (Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol) en het Nederlandse "achterland": Duitsland en België.
Alternatief	Een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt.
Archeologie	Wetenschap van (oude) historie die zich baseert op bodemvondsten en opgravingen.
Barrièrewerking	Doorsnijding van landschappen en natuur door infrastructuur (wegen, spoorlijnen).
Benuttingsalternatief	Alternatief waarbij de capaciteit van de weg wordt vergroot door het reeds aanwezige asfalt intensiever te gebruiken, bijvoorbeeld door gebruik van de vluchtstrook voor het verkeer.
Bereikbaarheid	De manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor de Trajectnota wordt opgesteld. In dit geval de minister van V&W en de minister van VROM.
Bufferzone	Een langs een te beschermen gebied liggende zone die schadelijke invloeden tegenhoudt of verwerkt (bijvoorbeeld een bos of een reeks weilanden tussen een snelweg en een natuurgebied).
Capaciteit van een weg	Het maximale aantal motorvoertuigen dat in een bepaalde tijd een punt van een weg kan passeren.
CO	Koolmonoxide, voor de mens giftige stof.
CO ₂	Kooldioxide, stof die bijdraagt aan het groter worden van het broeikas-effect.
Commissie m.e.r.	M.e.r. = milieu-effectrapportage. De Commissie m.e.r. is een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de Trajectnota en over de kwaliteit en volledigheid van de milieu-informatie in het rapport.
Compenserende maatregel	Maatregelen waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan natuur, recreatie, landbouw of bosbouw op de ene plaats, (mogelijkheden voor) vervangende waarden elders worden gecreëerd.
Congestie	Snelheidsverlaging en filevorming.
Congestiekans	Percentage van de per etmaal passerende hoeveelheid verkeer dat hinder ondervindt van files. Voor het hoofdwegennet wordt als norm 5% aangehouden; voor achterlandverbindingen 2%.
Corridor	Een strook of gebied tussen twee kernen waarover vervoer via verschillende routes en met verschillende vervoerwijzen kan plaatsvinden.
Cultuurhistorie	Wetenschap die zich bezighoudt met het ontstaan van het cultuurlandschap en met de overblijfselen die naar de bewoningsgeschiedenis verwijzen.
dB(A)	Maat voor het geluidsdrukkniveau waarbij een (frequentie-afhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.
Doelgroepenstrook	Rijstrook of oprit bestemd voor een bepaalde categorie verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld lijndienstbussen of vrachtwagens).
Doelgroepvoorziening	Voorziening bestemd voor speciale categorieën verkeer.
Ecologische verbindingzone	(Ecologisch) gebied of structuur die verbreiding, verplaatsing en uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maakt.

EHS	Ecologische Hoofd Structuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid.
Emissie	Uitstoot of lozing van stoffen, geluid of licht.
Externe veiligheid	Het risico op en rond de weg, door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.
GEA-object	In nationaal of regionaal opzicht zeer waardevol geologisch, geomorfologisch en / of bodemkundig object.
Geluidsbelasting	de waarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats (afkomstig van bepaalde geluidsbronnen).
Geluidsgehinderden	Mensen die last hebben van het geluid. Het aantal wordt berekend uit een gegeven verhouding tussen ernstig gehinderden, gehinderden en matig gehinderden per geluidsbelastingklasse van 5 dB(A).
Geomorfologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaanswijze, vorm en opbouw van het aardoppervlak.
Gevoeligheidsanalyse	Analyse van de mate waarin de uitkomsten van een analyse beïnvloed worden door verandering in hetzij de gebruikte feitelijke gegevens, hetzij de vooronderstellingen waarvan bij het gebruik van die gegevens is uitgegaan.
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat ten minste moet worden bereikt of gehandhaafd.
Groepsrisico	Kans per jaar dat een groep personen in één keer overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Zie ook 'individueel risico'.
Hydrologie	Wetenschap die zich bezighoudt met de eigenschappen van het water op aarde.
Individueel risico	Kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.
Inpassingsgebied	Het gebied waarbinnen de mogelijke alternatieven en varianten toegepast kunnen worden.
Invloedsgebied	<i>Het gebied waarbinnen de effecten kunnen optreden als gevolg van de wegverbinding tussen twee plaatsen of punten.</i>
Kwel	Omhooggerichte grondwaterstroming.
Leefbaarheid	Term uit het SVV-II, waarmee de kwaliteit van de woon- en leefomgeving van mensen en andere organismen wordt aangeduid.
M.e.r.	Milieu-effectrapportage. Een in de wet voorgeschreven procedure, als hulpmiddel bij de besluitvorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben.
M.e.r.-procedure	Procedure van milieu-effectrapportage; bestaat uit het maken van het milieu-effectrapport, het beoordelen en het gebruiken van het milieu-effectrapport in de besluitvorming.
Maaiveld	Het natuurlijk terreinoppervlak.
Mainport	Belangrijke toegangspoort tot Europa; in Nederland zijn dit Rotterdam / Rijnmond en Amsterdam / Schiphol.
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren
MER	Zie: milieu-effectrapport.
Milieu-effectrapport	Een openbaar document als gevolg van de m.e.r.-procedure, waarin de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en een aantal alternatieven daarvoor systematisch en objectief worden beschreven. Afgekort MER. Bij grote infrastructuurprojecten wordt deze rapportage geïntegreerd opgenomen in de Trajectnota/MER
Milieu-effectrapportage	Een in de wet voorgeschreven procedure, als hulpmiddel bij de besluit-

Ministerie van V&W	vorming over ingrepen die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Afgekort tot m.e.r.
Ministerie van VROM	Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Mitigerende maatregel	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Maatregel die de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu voorkomt of beperkt.
MMA	Meest Milieuvriendelijk Alternatief.
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen.
Mvt	Motorvoertuigen.
Natuurontwikkelingsgebied	Gebied, vastgelegd in EHS of GHS, dat kansen biedt voor het ontwikkelen van natuurwaarden van (inter)nationale betekenis of voor het aanzienlijk verhogen van de bestaande natuurwaarden.
NMP	Nationaal Milieubeleidsplan.
NO _x	Stikstofoxiden, betrokken bij onder meer verzuring.
NVVP	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan; een actualisering van het SVV-II. Dit plan is nog niet af, maar er zijn wel al gegevens beschikbaar voor studies.
Onderliggend wegennet	Alle wegen in het studiegebied, behalve de auto(snel)wegen (=hoofdwegen, lokale wegen en overige wegen)
OV	Openbaar Vervoer.
OV-assen	Openbaar Vervoer-assen. Dergelijke assen bestaan bijvoorbeeld uit een hoogwaardige bus- of spoorverbinding.
OVI	Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur.
Rail 21	Landelijk plan voor de verbetering van het openbaar personenvervoer per trein.
Referentiesituatie	De situatie zoals die zou zijn als er niets extra's aan de weg gedaan zou worden en alleen het huidige beleid zou worden uitgevoerd.
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de Trajectnota/MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag.
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de aanleg en inpassing van een alternatief of variant.
RVVP	Regionaal Verkeers- en Vervoersplan. Plan waarmee lokale overheden invulling geven aan het landelijk beleid.
SO ₂	Zwavel dioxide, betrokken bij onder meer verzuring.
Sociale veiligheid	De mate waarin mensen die fietsen of wandelen zich vrij van confrontatie met geweld ergens kunnen bewegen.
Stadsregio	Gebied van functioneel en / of ruimtelijk samenhangende kernen rond één of meer centrale steden, dat als beleidsmatig uitgangspunt is gekozen bij de formulering van het verstedelijkingsbeleid. (bijvoorbeeld: Stadsregio Eindhoven)
Startnotitie	Een notitie waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de m.e.r.-procedure.
Stedelijk knooppunt	Term uit de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra. Stad met een bijzondere betekenis op nationaal, provinciaal en / of regionaal niveau.
Stiltegebied	Een door de provincie aangegeven gebied waarin de geluidsbelasting door toedoen van menselijke activiteiten zo laag dient te zijn, dat de natuurlijke geluiden niet of nauwelijks worden verstoord.
Subjectieve verkeersveiligheid	De beleving van verkeersveiligheid.
SVV-II	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Een in 1990 verschenen rijksnota over het beleid op gebied van Verkeer en Vervoer in Nederland.
SWAB	Samen Werken Aan Bereikbaarheid (nota)
TIB	Transport In Balans, landelijke verkeersnota over de ontwikkeling van goederenvervoer en de rol daarin van spoorwegen en scheepvaart.

Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein.
Tracébesluit	Besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de Trajectnota, adviezen en inspraakrondes.
Tracéwetprocedure	Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten; de m.e.r.-procedure is hierin opgenomen.
Trajectnota	Document waarin de studieresultaten van de infrastructuurprojecten zijn vastgelegd.
Trajectstudie	Studie waarin van alternatieve oplossingen de milieu- en andere effecten als verkeer en vervoer en economie worden onderzocht; wordt uitgevoerd als onderdeel van de Tracéwetprocedure.
Verbreidingsalternatief	Mogelijkheid waarbij de huidige weg verbreed wordt.
Verkeersintensiteit	<i>Hoeveelheid verkeer uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert.</i>
Verkenning	Document dat voorafgaand aan een Trajectnota wordt geschreven, waarin de huidige en toekomstige problemen worden geïnventariseerd.
Versnippering	Doorsnijding van natuurgebieden, verbindingzones en leefgebieden van flora en fauna.
Verstoring	Negatieve effecten van geluid, licht en trillingen op zowel het woon- en leefmilieu als het natuurlijke milieu.
Verzuring	Proces waarbij zuurvormende stoffen, afkomstig van industrie, verkeer en landbouw invloed uitoefenen op ecosystemen.
VINEX	Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra.
Wegcapaciteit	Zie capaciteit.

Literatuur

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraal-Generaal Rijkswaterstaat, directie Gelderland, 1997, **Trajectnota A2 Vianen - 's-Hertogenbosch**.

Provincie Gelderland, 1996, **Streekplan**.

Provincie Utrecht, 1992, **Beleidsplan Natuur en Landschap provincie Utrecht**.

Provincie Utrecht, 1994, **streekplan**.

Provincie Utrecht en Rijkswaterstaat directie Utrecht, 1995, **Milieu-aspecten Verkeer en infrastructuur Provincie Utrecht 1987-1993 (MAVI)**.

Provincie Utrecht, **Plan Veiligstelling Gebieden Ecologische Hoofdstructuur (PVG)**, 1996.

Provincie Zuid-Holland, 1995, **streekplan Zuid-Holland Oost**.

Ruimtelijk beleidskader Rivierenland (inventarisatie t.b.v. de Trajectnota verbreding A2, Everdingen – Deil en Zaltbommel-Empel), Ministerie van V&W, directie Oost Nederland, 1995.

Verkeersgegevens 1995, 1997, jaarrapport, dienst AVV, Ministerie van V&W.

RVVP, Utrecht juni 1995, **nota strategisch beleid**.

MPVV (meerjaren plan verkeer en vervoer), bestuur regio Utrecht, 1998.

Regionaal structuurplan bestuur regio Utrecht, 1997, ontwerp, nota van wijzigingen.

Vervoerwaarde studie verbreding A2, directie Oost Nederland 1996.

Verkenning studie rijksweg 2, Everdingen - Deil, directie Gelderland, 1998.

Verkenning achterlandverbinding Amsterdam - Aken (A2 / A76), Den Haag, Rijkswaterstaat hoofdkantoor, 1997.

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer, 1990, **Structuurschema Groene Ruimte**, Den Haag.

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1990, **Natuurbeleidsplan, regeringsbeslissing**.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1997, Den Haag, **Actualisatie van de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)**.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1998, **Nationaal Milieubeleidsplan 3**, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1990, **Tweede structuurschema Verkeer en Vervoer, Deel D**, regeringsbeslissing.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1996, **Samen Werken aan bereikbaarheid**, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998, Den Haag, **Meerjarenprogramma infrastructuur en Transport (MIT 1999 - 2003)**.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1996, Den Haag, **Transport in Balans**.

Colofon

Uitgave

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Oost-Nederland
Postbus 9070
6800 ED Arnhem
Telefoon: (026) 368 89 11

Cartografie

Carto Studio BV
Amsterdam

Eindredactie

Berkenbosch & Koetsenruijter
Zeist

Fotografie

Meetkundige Dienst
afdeling Grafische Technieken

Productie

Beauche Benelux Public Relations
Breda

Vormgeving

Shape grafische en ruimtelijke vormgeving
Amsterdam

Druk

Gianotten Drukkerij
Tilburg