

Ter inzage
gelegd stuk

III

Rapport van Bevindingen

inzake

Corridornota Verkeer en Vervoer in
de corridor Amsterdam-Utrecht

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Overlegaanvraag	1
1.2	Behandeling in het OVI	1
1.3	Aan het overleg deelnemende organisaties	2
1.4	Opzet Rapport van bevindingen	3
2	De Corridornota/MER: een beknopte samenvatting	4
2.1	Aanleiding	4
2.2	Studiegebied	4
2.3	Knelpunten in huidige situatie en in 2010	4
2.4	Oplossingsrichtingen	6
2.4.1	Alternatief 0+	7
2.4.2	Alternatief B1	7
2.4.3	Alternatief B2	7
2.4.4	Meest milieuvriendelijk alternatief MMA	7
2.4.5	Optie 120	8
2.5	Uitkomsten effectonderzoek	8
3	Beschouwingen van het OVI	10
3.1	Algemene beschouwingen	10
3.1.1	Presentatie gegevens	10
3.1.2	Corridoraanpak	11
3.2	Noodzaak en belang	15
3.2.1	Algemeen	15
3.2.2	Noodzaak spooruitbreiding/Utrechtboog	16
3.2.3	Noodzaak wegverbreding	17
3.3	Keuzen m.b.t. wegwitbreiding	20
3.3.1	Keuze verbredingsalternatieven	21
3.3.2	Keuze inrichtingsvarianten	22
3.3.3	optimalisatiemaatregelen	23
3.4	Keuzen m.b.t. spoorverdubbeling	27
3.4.1	Varianten Abcoude	27
3.4.2	Varianten Utrechtboog	30
3.5	Overige opmerkingen en aanbevelingen	32
3.5.1	Tijdsplanning	32
3.5.2	Financiering	32
3.5.3	Ruimtebeslag ecozones	33
3.5.4	Bereikbaarheid bedrijventerreinen	34
3.5.5	Aanpassing doorvaarthoogten	34
3.5.6	Aandacht voor fietsverbindingen	34
3.5.7	Veerpont te Nieuwer ter Aa	35

Samenvatting belangrijkste conclusies 36

Corridorbenadering	36
Noodzaak spoor/weguitbreiding	36
Keuzen m.b.t. wegwitbreiding	37
Varianten Abcoude en Utrechtboog	38
Belangrijkste overige conclusies en aanbevelingen	38

Bijlagen

1 Inleiding

.....

1.1 Overlegaanvraag

Bij brief van 29 november 1993 heeft de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat namens de Minister van Verkeer en Waterstaat het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) verzocht de Corridornota 'Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam - Utrecht' in behandeling te nemen. De overlegaanvraag is als bijlage 1 (OVI 179/93) aan het rapport toegevoegd.

Deze Corridornota (in het vervolg aangeduid als 'de Nota') bevat de resultaten van een studie naar de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de corridor Amsterdam-Utrecht. Binnen deze corridor bevindt zich een drietal hoofdtransportassen, n.l. de spoorverbinding Amsterdam-Utrecht, de rijksweg A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

Voor de oplossing van de beschreven problemen wordt een uitbreiding van de huidige spoorverbinding voorgesteld, eventueel in combinatie met een verbreding van de A2, tussen de knooppunten Holendrecht en Hooggelegen. Een aanpassing van het Amsterdam-Rijnkanaal wordt voorlopig niet noodzakelijk geacht.

Verzocht is de behandeling te richten op de te nemen besluiten.

Bij de studie is een tweetal initiatiefnemers betrokken, t.w. de directie Utrecht van de Rijkswaterstaat en de N.V. Nederlandse Spoorwegen.

.....

1.2 Behandeling in het OVI

Voorafgaande aan de beraadslagingen heeft het OVI zich door de initiatiefnemers deskundig laten informeren over de Nota. Een deel van het OVI heeft tijdens een dd. 6 april 1994 gehouden terreinbezoek de belangrijkste knelpunten in het studiegebied bezichtigd.

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

Voorts heeft het OVI kennis kunnen nemen van de resultaten van de inspraakprocedure die in het kader van de MER/procedure door het secretariaat van de Overlegorganen Verkeer en Waterstaat is georganiseerd, alsmede van het Toetsingsadvies dd. 7 juni 1994 van de Commissie MER.

Door de initiatiefnemers zal, bij wijze van reactie op de inspraak, een nota van commentaar worden opgesteld.

Het OVI heeft de Nota behandeld in zijn vergaderingen van 11 mei, 8 juni en 25 augustus 1994.

De vergadering van 11 mei is, wat de onderhavige Nota betreft, hoofdzakelijk benut voor het stellen van vragen. Ter beantwoording van de schriftelijk en mondeling ingebrachte vragen is door de initiatiefnemers een aantal notities opgesteld. Deze notities zijn in een aparte bijlagebundel samengevoegd.

.....
1.3 Aan het overleg deelnemende organisaties

Aan de beraadslagingen in het OVI inzake de Nota is, behalve door de vertegenwoordiger van de minister, deelgenomen door de vertegenwoordigers van de volgende belangenorganisaties en instanties:

- Christelijk Nederlands Vakverbond
- EVO, Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport
- Fietsersbond ENFB
- Interprovinciaal Overleg
- Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB
- Landbouwschap
- NV Luchthaven Schiphol
- NV Nederlandse Spoorwegen
- Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting
- RAI Vereniging
- Stichting Natuur en Milieu
- Transport en Logistiek Nederland
- Vereniging van Kamers van Koophandel en Fabrieken in Nederland

Voor een overzicht van alle in het OVI participerende organisaties zij verwezen naar bijlage 2.

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

.....
1.4 Opzet Rapport van bevindingen

Na het inleidende hoofdstuk 1 volgt in hoofdstuk 2 een korte samenvatting van de Nota. Deze samenvatting is inhoudelijk volledig ontleend aan de Nota. In hoofdstuk 3 worden de resultaten van het overleg in het OVI verwoord. In dit hoofdstuk worden eerst enkele algemene beschouwingen aan de Nota gewijd. Hierbij wordt ingegaan op de presentatie van de gegevens, op de waarde van een studie op corridorniveau en op de noodzaak van de voorgestelde oplossingen. Daarna volgen paragrafen waarin een keuze wordt gemaakt uit de in de Nota gepresenteerde alternatieven en aanlegvarianten van respectievelijk de wegverbreding en de spooruitbreiding. Tenslotte wordt ingegaan op een aantal, mede aan de inspraak ontleende, aandachtspunten.

2 De Corridornota/MER: een beknopte samenvatting

.....

2.1 Aanleiding

In 1990 namen de NV Nederlandse Spoorwegen (NS) en de Rijkswaterstaat, directie Utrecht samen het initiatief tot de Corridorstudie/MER Amsterdam-Utrecht.

De aanleiding voor deze studie moet volgens de Nota in de eerste plaats gezocht worden in de tekortschietende capaciteit van de weg- en railinfrastructuur in het traject Amsterdam-Utrecht.

Een tweede aanleiding voor de studie is het beleid van het SVV II waarin een samenhangende aanpak van weg- en railinfrastructuur wordt bepleit.

.....

2.2 Studiegebied

Het studiegebied omvat de volgende hoofdtransportassen, te weten de A2 tussen de knooppunten Holendrecht en Hooggelegen, de spoorlijn tussen de stations Duivendrecht en Utrecht CS alsmede het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) tussen het IJ en de splitsing met het Lekkanaal tot de Beatrixsluis.

.....

2.3 Knelpunten in huidige situatie en in 2010

In de Nota worden de problemen m.b.t. bereikbaarheid en leefbaarheid in de huidige situatie (1987-1990) beschreven. Daarnaast wordt t.a.v. deze aspecten een prognose gegeven van de situatie in 2010.

Voor wat betreft **de bereikbaarheid** wordt een relatie gelegd met de ruimtelijke structuur, het economische belang en verkeer en vervoer.

Geconcludeerd wordt dat de automobiliteit in de corridor te sterk stijgt. Verwacht wordt dat bij ongewijzigd beleid in

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

2010 de automobiliteit met 67 % i.p.v. van 35 % (landelijk gemiddelde) zal zijn gestegen. Deze ontwikkeling leidt tot een toenemende kans op files en vertragingen op de A2 en een te zware belasting van het onderliggend wegennet door sluipverkeer. De congestiekans op de A2 zal tussen de 22 en 33 % bedragen, terwijl het SVV-II voor een achterlandverbinding als de A2 uitgaat van een congestiekans van 2 % . Het weggebonden openbaar vervoer ondervindt hiervan in toenemende mate hinder. Voorts wordt verwacht dat het aandeel van het goederenvervoer over de weg in 2010 gestegen zal zijn van 34 % in 1987 tot 48 % in 2010. Deze ontwikkeling past evenmin in het SVV-II beleid.

Ook de bereikbaarheid via het spoor ontwikkelt zich negatief. Geconstateerd wordt dat nu reeds de internationale norm voor maximale baanvakbelasting fors wordt overschreden. In 2010 zal door een verdubbeling van het aantal reizigers per spoor bij gelijkblijvende infrastructuur de kwaliteit van de dienstregeling volstrekt onvoldoende zijn. Voor de reizigers brengt dit forse vertragingen met zich. Bovendien zal, als gevolg van onvoldoende baanvakcapaciteit het aandeel van het goederenvervoer per spoor in 2010 gedaald zijn, terwijl het SVV-II juist uitgaat van een verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over rail en water.

De huidige congestie op de A2 en de spoorlijn heeft reeds een negatieve invloed op het vestigingsklimaat voor bedrijven, op de arbeidsmarkt en het gebruik van bovenregionale voorzieningen.

De voorspelde toename van de congestie vormt in de toekomst een bedreiging voor de economische ontwikkeling van de regio, i.h.b. de ontwikkeling van de Mainport Schiphol.

In het kader van de beschrijving van de huidige en toekomstige **leefbaarheidsproblematiek** wordt een onderscheid gemaakt tussen de gevolgen voor landschap, natuur, bodem, grond- en oppervlaktewater en de consequenties voor het leefmilieu (emissies, geluidbelasting, verkeersveiligheid en individueel en groepsrisico).

De gesignaleerde knelpunten hebben o.m. betrekking op de belemmerende werking van de groei van het autoverkeer en de barrièrewerking van de aanwezige infrastructuur op de gewenste natuurontwikkeling. Verder wordt verwacht dat het toenemende autoverkeer op de A2 negatieve gevolgen zal hebben op de kwaliteit van bodem, grond- en oppervlaktewater. De geluidbelasting, die nu reeds zodanig hoog is dat op veel plaatsen de normen worden overschreden, zal in de prognoses langs de A2 en het spoor toenemen. De huidige hoge emissies van CO₂, NO_x en koolwaterstoffen zullen naar

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

verwachting als gevolg van schonere motoren daarentegen afnemen, echter niet voldoende om de normen te halen. De grotere belasting van het onderliggend wegennet heeft negatieve gevolgen voor de subjectieve verkeersveiligheid en de lokale bereikbaarheid. Wat de verkeersveiligheid betreft wordt in 2010 een stijging van het aantal ongevallen verwacht. Tenslotte wordt een stijging van het individuele en groepsrisico verwacht als gevolg van calamiteiten bij het wegvervoer van gevaarlijke stoffen. Omdat geen groei van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor mogelijk is wordt geen verandering van het risico verwacht. Door de toename van het transport van LPG-achtige stoffen worden ook de risico's bij het Amsterdam-Rijnkanaal groter.

.....
2.4 Oplossingsrichtingen

In de Nota wordt gesteld dat de geprognostiseerde knelpunten wat betreft bereikbaarheid en leefbaarheid zodanig groot zijn dat er maatregelen moeten worden genomen.

Doel van de activiteiten is volgens de Nota de bereikbaarheid van de economische centra en de leefbaarheid in het studiegebied in relatie tot de hoofdtransportassen A2, de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en het Amsterdam-Rijnkanaal zodanig te verbeteren dat de strategische doelstellingen van het overheidsbeleid, zoals geformuleerd in SVV-II, NMP+, VINEX en Derde Nota Waterhuishouding, worden bereikt. Dit betekent dat de te kiezen oplossing de huidige en toekomstige knelpunten oplost met een minimale (extra) belasting van het milieu.

Hiertoe zijn de volgende alternatieven ontwikkeld:

1. Nulplusalternatief (0+)
2. Verbredingsalternatief (B1)
3. Verbredingsalternatief (Worst-case-scenario) B2
4. Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Alle alternatieven voorzien in uitbreiding van de huidige railinfrastructuur naar 4-sporen alsmede in een spoorverbinding tussen Utrecht en Amsterdam-zuid/Schiphol d.m.v. de zogenaamde Utrechtboog.

In geen van de gepresenteerde alternatieven worden maatregelen voorzien t.b.v. het Amsterdam-Rijnkanaal omdat tot

het jaar 2010 met het huidige profiel geen grote afwikkelingsproblemen te verwachten zijn.

2.4.1 Alternatief 0+

Dit alternatief gaat, evenals B1 en MMA uit van realisering van het SVV-II beleid. Afgezien van de spoorverdubbeling, de Utrechtboog en de aanpassing van de aansluiting van de A2 bij Breukelen vanwege fysieke raakvlakken met het spoor, voorziet dit alternatief niet in extra infrastructuur.

2.4.2 Alternatief B1

Deze oplossingsrichting onderscheidt zich van de overige alternatieven door de uitbreiding van de A2 van 2 x 3 naar 2 x 4 rijstroken tussen de knooppunten Holendrecht en Hoogelegen en de aanleg van 3 ecologische verbindingsszones. Dit alternatief kent een drietal inrichtingsvarianten, t.w. een generieke inrichting (4 + 4 rijstroken), een inrichting met hoofd- en parallelbanen (2 + 2 + 2 + 2 rijstroken) en een inrichting met hoofdbanen en 1 wisselbaan (3 + 2 + 3 rijstroken).

2.4.3 Alternatief B2

In tegenstelling tot het 0+ en het B1 alternatief, wordt er bij het B2 alternatief vanuit gegaan dat de automobiliteit harder zal groeien dan in het SVV-II is aangenomen (50 % i.p.v. 35 % in 2010).

In dit alternatief wordt het parkeer- en prijsbeleid minder stringent toegepast dan bij 0+ en B1. De A2 wordt verbreed tot 2 x 5 rijstroken. Hierbij worden 2 inrichtingsvarianten onderscheiden, t.w. een generieke inrichting (5 + 5) en een inrichting met hoofd- en parallelbanen (3 + 2 + 2 + 3).

2.4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief MMA

Deze optie is, wat infrastructurele maatregelen betreft, identiek aan het 0+ alternatief. Daarnaast wordt bij deze oplossing uitgegaan van een snelheidslimiet van 80 km per uur op de A2. Voorts zullen er extra milieubescherpende maatregelen worden genomen.

2.4.5 Optie 120

In de Nota is een theoretische 'optie 120' uitgewerkt, uitgaande van een landelijke groei van de automobiliteit van 20 % t.o.v. 1986. Deze optie is volledig doorgerekend op zijn milieu-effecten en de consequenties voor de verkeersafwikkeling op de weg, uitgaande van een situatie met 2 x 3 rijstroken. Vanwege het ontbreken van een uitgekristalliseerd maatregelenpakket heeft deze optie niet de status van alternatief.

.....

2.5 Uitkomsten effectonderzoek

De uitbreiding van het spoor en die van de weg zijn beoordeeld aan de hand van een groot aantal criteria. Voor de spooruitbreiding fungeerde de 0-situatie als referentie; voor de wegutbreiding geldt het 0+ alternatief als referentie.

Ten aanzien van de bereikbaarheid zijn de volgende criteria gehanteerd:

- Ruimtelijke ordening en economie
- Verkeer en vervoer

Bij de beoordeling van de effecten op de leefbaarheid zijn de volgende leefbaarheidsaspecten onderscheiden:

- Natuur en landschap
- Bodemkwaliteit
- Grond- en oppervlaktewater
- Luchtverontreiniging
- Geluidshinder
- Woonmilieu
- Verkeersveiligheid
- Externe risico's vervoer gevaarlijke stoffen (calamiteiten)

De effecten van het B2 alternatief zijn in de Nota in hoofdzaak als gevoeligheidsanalyse gepresenteerd omdat het B2 alternatief buiten het kader van het SVV-II valt. optie

Een vergelijking tussen de overgebleven alternatieven leert dat het verbredingsalternatief B1 het best voldoet aan de

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

bereikbaarheidsdoelstellingen van het SVV-II. Dit alternatief scoort ook beter dan 0+ en MMA m.b.t. directe en indirecte economische effecten. Het 0+ en MMA alternatief, alsmede de 120-optie voldoen niet aan de doelstelling voor het congestieniveau op de A2.

Op het punt van de **leefbaarheidsdoelstellingen** wordt geconstateerd dat de optie 120 de leefbaarheidsdoelstellingen dichter benadert dan de reëel verkiesbare alternatieven. Van de laatstgenoemde opties scoort het MMA het best, al worden de doelstelling van NO_x en de doelstellingen m.b.t. verkeersveiligheid ook hier door geen van de alternatieven gehaald. Alternatief B1 hvdooet et best aan de doelstelling om de ecologische barrièrewerking te verminderen door de aanleg van 3 ecologische verbindingzones.

De totaalbeoordeling (inclusief kosten) is weergegeven in de volgende tabel:

aspecten	0+	B1	MMA
bereikbaarheid	2	1	2
leefbaarheid	2	3	1
kosten	1	3	2

Ter verklaring: de cijfers geven de rangorde aan waarin de verschillende alternatieven t.o.v. staan wat betreft de score op de genoemde aspecten. Zo scoort alternatief B1 het beste t.a.v het aspect 'bereikbaarheid', maar het minst t.a.v. de aspecten 'kosten' en 'leefbaarheid.'

De algemene conclusie is dat geen enkel alternatief het beste scoort voor de doelstelling Bereikbaarheid en Leefbaarheid tezamen.

3 Beschouwingen van het OVI

.....

3.1 Algemene beschouwingen

3.1.1 Presentatie gegevens

Het OVI heeft met veel waardering kennis genomen van de resultaten van de onderhavige studie. In de Nota, bestaande uit een hoofdnota en een vijftal deelstudies op het terrein van ruimtelijke ordening, economie, verkeer en vervoer, infrastructuur en milieu, natuur en landschap, is op zeer heldere en overzichtelijke wijze een schat aan gegevens bijeengebracht over de verkeers- en vervoerproblematiek in het studiegebied en de relatie met de bovengenoemde aspecten. Ook het als aparte set bijgevoegde kaartmateriaal is van uitstekende kwaliteit.

De Nota laat zich, niet in de laatste plaats door de goede lay-out en de verhelderende schema's en tabellen, naar het oordeel van het OVI prettig lezen. De vele foto's in de Nota geven daarbij een goed beeld van de betrokken ruimtelijke elementen.

Een enkele woord van kritiek betreft onder andere de inventarisatie van agrarische gegevens. Juist waar het hier om een verbreding van bestaande infrastructuur in een verhoudingsgewijs smalle corridor gaat, zou het naar het inzicht van het OVI zonder veel extra inspanning mogelijk zijn geweest een gebruikerskaart samen te stellen.

Hiermee zou in één opslag duidelijk worden welke agrariërs door de beoogde uitbreiding van de infrastructuur worden getroffen.

Tevens wordt een kaart gemist waarin een overzicht wordt gegeven van de te kiezen alternatieven. Door uitsluitend met (veel) deelkaarten te werken, gaat het zicht op het gehele project enigszins verloren.

3.1.2 Corridoraanpak

In lijn met het SVV II, waarin een accent wordt gelegd op de uitvoering van een integraal verkeers- en vervoerbeleid, is gekozen voor een zgn. 'corridoraanpak'. Deze aanpak rust volgens de Nota op drie pijlers: t.w. een integrale opzet, een open planningsproces en onderzoek naar mogelijkheden voor substitutie.

De integrale opzet houdt onder meer in dat bij de probleemstelling en de oplossingsrichtingen de samenhang tussen weg, spoor en water voorop staat. Het open planningsproces betekent dat, behalve de initiatiefnemers, andere betrokken partijen (provincies, gemeenten, Kamers van Koophandel, openbaar vervoerbedrijven) in de projectorganisatie hebben geparticipeerd.

Het onderzoek naar mogelijkheden van substitutie heeft betrekking op verschuivingen van verkeer en vervoer van de ene naar de andere vervoermodaliteit.

Geconstateerd kan worden dat met de onderhavige Nota voor de eerste maal de in het SVV-II gekozen corridorgewijze aanpak gestalte krijgt. In het overleg is daarom de wens geuit aandacht te schenken aan het nut en de meerwaarde van een dergelijke aanpak. Hiertoe zijn de evaluatieve opmerkingen in de Nota alsmede de conclusies in het Toetsingsadvies van de Commissie MER m.b.t. de corridoraanpak in beschouwing genomen. Een en ander mondt uit in een aantal aanbevelingen van de zijde van het OVI.

Nabeschuwing Nota

In de Nabeschuwing van de Nota wordt op pag. 107 en 108 m.b.t. de integrale opzet geconcludeerd dat er tot op zekere hoogte mogelijkheden zijn voor overheveling van verkeer en vervoer van de ene naar de andere vervoersmodaliteit, maar dat tegelijkertijd eens te meer is gebleken dat het hoofdwegennet, spoorwegennet en de waterwegen geen communicerende vaten zijn doch tot op zekere hoogte gesloten verkeers- en vervoerssystemen, met hun eigen wetmatigheden.

Wat betreft de tweede pijler, het open planningsproces, wordt in de Nota opgemerkt dat de open benadering waarschijnlijk zal leiden tot vergroting van het draagvlak voor de uiteindelijk gekozen oplossing.

Ten aanzien van de substitutiemogelijkheden wordt geconstateerd dat de CAU-studie het inzicht heeft opgeleverd dat de

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

corridor niet het juiste schaalniveau is om een overheveling van het goederenvervoer over de weg naar het transport per spoor of over het water te bewerkstelligen.

Van de zijde van het ministerie is aangekondigd dat een evaluatie van de gevolgde corridoraanpak in voorbereiding is. Deze zal naar verwachting pas eind februari 1995 beschikbaar zijn. Het OVI zal te zijner tijd gaarne kennis nemen van de resultaten van deze evaluatie.

Toetsingsadvies Cie-MER

In het Toetsingsadvies van de Commissie-MER over de CAU wordt de corridoraanpak aangemerkt als "een benadering die in potentie een krachtig instrument zou kunnen vormen om het begrip mobiliteitsgeleiding op projectniveau uit te werken en zo bij te dragen aan duurzame verkeers- en vervoeroplossingen".

De Commissie concludeert, mede op grond van de Nabeschouwing in de Corridornota/MER, dat de corridoraanpak in de onderhavige studie niet uit de verf is gekomen. Niet alleen de mogelijkheden voor overheveling naar milieuvriendelijker vervoerwijzen lijken (binnen het gegeven beleidskader) minder geslaagd maar ook t.a.v. de milieu-effecten ontbreekt een integrale aanpak.

Aanbevolen wordt om, los van de besluitvorming in deze MER-procedure, een analyse te maken van de obstakels die de initiatiefnemers hebben ondervonden bij de corridoraanpak.

Aanbevelingen OVI

Het OVI is in het algemeen van oordeel dat met de gekozen integrale benadering van de verkeers- en vervoerproblematiek een belangrijke stap voorwaarts is gezet. Echter, voor een meer definitief oordeel over de meerwaarde van de corridorbenadering dient de uitkomst van de bovengenoemde evaluatie te worden afgewacht.

Vooruitlopend op deze evaluatie meent het OVI nu reeds de volgende kritische kanttekeningen bij de corridorbenadering te kunnen maken.

Het OVI onderschrijft de conclusie in de Nota dat voor de overheveling van goederentransport van weg naar spoor resp.

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

water een aanpak op corridorniveau te kleinschalig is. Een voorwaardenscheppend beleid hiertoe zal naar de mening van het OVI inderdaad op landelijk - en voor een deel zelfs op internationaal niveau - ontwikkeld dienen te worden.

Wat betreft de overheveling van personenvervoer over de weg naar het vervoer per trein is er in het overleg op gewezen dat in de onderhavige studie een vrij eenzijdig accent is gelegd op fysieke uitbreiding van de railinfrastructuur. Gebleken is dat deze aanpak in onvoldoende mate tot verschuivingen in de modal split leidt en dat er aanvullende maatregelen, in de sfeer van prijs-, parkeer- en locatiebeleid nodig zijn. Naar het inzicht van het OVI overstijgt dit mobiliteitsgeleidende beleid voor een deel - met name het prijsbeleid - het niveau van de corridor.

Deze constatering laat onverlet dat het OVI het belang van een corridorbenadering, die zoveel mogelijk in samenhang met de daarmee in verband staande RVVP's moet worden gerealiseerd, onderschrijft.

In dit verband kan in meer concrete zin gedacht worden aan de rol die de fiets kan spelen bij het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer. De mate waarin de fiets als voor- en natransport kan worden gebruikt, bepaalt immers mede de concurrentiekracht van het openbaar vervoer. Daarnaast kan de fiets ook binnen de corridor over beperkte afstand als eigen vervoerwijze worden beschouwd. Het ware om beide bovengenoemde redenen naar het oordeel van het OVI beter geweest indien een compleet fietsverkeersplan in de corridorstudie was opgenomen.

Wat betreft de tweede pijler van de corridorbenadering, het open planningsproces, heeft het OVI de indruk dat dit - zeker op bestuurlijk niveau - inderdaad geleid heeft tot een draagvlak voor de voorgenomen capaciteitsuitbreiding. Een aanwijzing hiervoor heeft het OVI gevonden in de constructieve opstelling die spreekt uit de inspraakreacties van het merendeel van de betrokken gemeentebesturen en instanties.

Hierbij past evenwel de volgende kanttekening. Uit de inspraak is gebleken dat de plannen relatief veel weerstand ondervinden bij de betrokken agrarische ondernemers wier grondgebied gelegen is aan de rijksweg en het spoor. Volgens het OVI had het draagvlak onder de betrokken agrarische bevolking vergroot kunnen worden indien reeds in een vroegtijdig stadium de vertegenwoordigers van betrokken boeren bij het open planningsproces waren betrokken. Het

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

OVI beschouwt het danook als een gemiste kans dat niet van meet af aan is gezocht naar mogelijkheden om de gevolgen van de beoogde ingrepen zo veel mogelijk te verzachten of teniet te doen.

Het OVI heeft overigens van de zijde van de initiatiefnemers vernomen dat op hun verzoek inmiddels bij de Landinrichtingsdienst een onderzoek gaande is naar de mogelijkheden van een Aanpassingsinrichting. Het OVI ziet met belangstelling de desbetreffende rapportage van de Landinrichtingsdienst tegemoet.

Voorts wordt een meerwaarde gezien in de koppeling van de corridoraanpak met Ruimtelijke Ordeningsvarianten, zoals bouwlocaties. In dergelijke ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening zitten immers de verwachtingen m.b.t. de toekomstige mobiliteitsbehoefte besloten.

Tenslotte is er in het overleg op gewezen dat de meerwaarde van een corridoraanpak mede afhankelijk is van de onderlinge planning van de verschillende soorten infrastructurele werken. Immers, indien de realisering van de verbetering van de infrastructuur t.b.v. een bepaalde vervoerwijze te lang op zich laat wachten, kunnen zich enerzijds ontwikkelingen voordoen die het beoogde beleid frustreren. Anderzijds kunnen hierdoor andere ontwikkelingen een kans krijgen.

Het OVI komt op grond van het bovenstaande tot de volgende aanbevelingen:

1. Gezien het gebrek aan mogelijkheden om op corridorniveau substitutie van goederentransport over de weg naar andere vervoermodaliteiten te bewerkstelligen acht het OVI het raadzaam het ambitieniveau van nog komende corridorstudies op dit punt aan te passen en met spoed landelijk beleid te ontwikkelen.
2. Voor zover de moeilijkheden die de initiatiefnemers bij de uitwerking van de corridoraanpak hebben ondervonden verband houden met de uitgangspunten van het SVV-II en het hieraan gekoppelde beleid, beveelt het OVI aan de resultaten van deze analyse te betrekken bij de evaluatie van het SVV-II.
3. Het OVI pleit ervoor te bezien hoe bij toekomstige corridorstudies het landbouwkundige belang bij het open planingsproces betrokken kan worden.

.....
3.2 Noodzaak en belang

3.2.1 Algemeen

Het OVI heeft, mede op basis van de indrukken die verschillende deelnemers hebben opgedaan tijdens een bezichtiging van de voornaamste knelpunten in het studiegebied, kennis genomen van de huidige en de in de toekomst te verwachten bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen binnen de corridor Amsterdam-Utrecht.

Uit de beschrijving van de actuele situatie en de autonome ontwikkeling tot 2010 heeft het OVI begrepen dat, met name gedurende de spitsperioden, de capaciteit van de huidige weg- en railverbinding ernstig tekort schiet, waardoor de economische centra Amsterdam en Utrecht steeds moeilijker bereikbaar worden, hetgeen een bedreiging vormt voor de economische ontwikkeling.

Voorts kan, op basis van de in de Nota aangeleverde informatie, geconcludeerd worden dat ook de situatie m.b.t woon- en leefmilieu verbetering behoeft, teneinde de landelijke doelstellingen zoals geformuleerd in het Natuur Beleidsplan (opheffen barrièrewerking), het NMP + (t.a.v. luchtverontreiniging, geluidshinder en externe veiligheid) en het SVV-II (verkeersveiligheid) te kunnen benaderen.

Gelet op de bovenstaande bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek acht het OVI het noodzakelijk dat getracht wordt hiervoor een oplossing te vinden.

De noodzaak tot het zoeken naar oplossingen voor de genoemde bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen geldt met name voor het spoor en de rijksweg.

Ten aanzien van het Amsterdam-Rijnkanaal is in het overleg opgemerkt dat door toepassing van verkeersbegeleidings-systemen de vervoersgroei voorlopig kan worden opgevangen. Hieraan dient echter wel prioriteit te worden toegekend.

Omdat de te verwachten groei van het goederenvervoer over het Amsterdam-Rijnkanaal tot 2010 niet zal leiden tot capaciteitsproblemen kan het OVI instemmen met de conclusie dat een profielverbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal voorshands niet noodzakelijk is.

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

Vervolgens hebben de beraadslagingen van het OVI zich toegespitst op de vraag of voor de oplossing van de beschreven bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek een spooruitbreiding, eventueel gecombineerd met een wegverbreding, noodzakelijk moet worden geacht.

3.2.2 Noodzaak spooruitbreiding/Utrechtboog

In het overleg is geconstateerd dat met de vaststelling van het SVV-II en RAIL 21 het Kabinet en de Tweede Kamer in beginsel hebben ingestemd met de spoorverdubbeling van het traject Amsterdam-Utrecht en de aanleg van de Utrechtboog. Hoewel op grond van de wet Milieubeheer in de MER het nut en de noodzaak van deze voorzieningen dienen te worden aangetoond, vormen op bestuurlijk/politiek niveau de noodzaak van de spooruitbreiding en de aanleg van een Utrechtboog dus geen punten van discussie meer.

Het OVI heeft overigens geconstateerd dat in de inspraak vraagtekens zijn gezet bij de uitbreiding van de railinfrastructuur. Hierbij is gewezen op de consequenties voor de CAU van een apart tracé voor de HSL-Oost (teneinde snelheden van 300 km per uur mogelijk te maken). Van de zijde van de Nederlandse Spoorwegen is er evenwel op gewezen dat ook bij gebruikmaking van een apart tracé voor de HSL-oost, de viersporigheid tussen Duivendrecht en Utrecht nog steeds noodzakelijk zal zijn voor binnenlands gebruik. Vooralsnog gaat men er in de planvorming vanuit dat de HSL-oost gebruik zal maken van de bestaande routes.

Gelet op het feit dat blijkbaar op bestuurlijk niveau reeds overeenstemming is bereikt over de noodzaak tot verdubbeling van het huidige spoor en de aanleg van een Utrechtboog - hetgeen overigens door het OVI van harte wordt toegejuicht - heeft de discussie in het OVI over de noodzaak van uitbreiding van de bestaande infrastructuur zich toegepitst op de verbreding van de rijksweg.

3.2.3 Noodzaak wegverbreding

In de Nota wordt de noodzaak van een verbreding van de weg beargumenteerd door te wijzen op de huidige en toekomstige congestieproblematiek, welke - uitgaande van de in het SVV-II gehanteerde 2 % norm, niet afdoende door de spooruitbreiding zal worden opgelost. Deze congestieproblematiek vormt een bedreiging voor het goed functioneren van de A2 als achterlandverbinding en daarmee voor de sociaal-economische ontwikkeling van de regio. Indien de congestie op de A2 niet afdoende wordt bestreden is voorts te verwachten dat het onderliggend wegennet - en daarmee de woonkernen in het betreffende gebied - bovenmatig belast blijft met sluipverkeer, hetgeen negatieve consequenties heeft voor de leefbaarheid.

De discussie binnen het OVI over de noodzaak van een wegverbreding heeft zich, mede n.a.v. het commentaar in het Toetsingsadvies van de Commissie-MER, gericht op de volgende 2 aspecten:

1. de (on)mogelijkheid om de economische noodzaak van de verbreding aan te tonen,
- en
2. de onverenigbaarheid van het belang van de bereikbaarheid en van de leefbaarheid.

ad 1:

Het OVI heeft kennis genomen van de in het Toetsingsadvies van de Commissie-MER verwoorde opvatting dat de noodzaak om de capaciteit van de infrastructuur in de corridor te vergroten niet binnen het bestek van de corridor valt te toetsen. Volgens de Commissie vergt de toetsing van die noodzaak een meer fundamentele studie naar de relatie tussen economie, mobiliteit en milieu. Een dergelijk landelijk toetsingskader zou op dit moment ontbreken. Aldus de Commissie-MER.

In reactie op deze passage in het MER-advies is er in het overleg op gewezen dat het inderdaad wenselijk is om te komen tot een meer strategische visie op de ingrepen die uit economisch oogpunt noodzakelijk worden geacht en de ruimtelijke gevolgen hiervan. Een dergelijke visie zou in het kader van een herziening van het SVV-II kunnen worden ontwikkeld.

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

Het OVI is er evenwel geen voorstander van de beoordeling van de in het kader van de Corridornota voorgestelde infrastructurele uitbreidingen door te schuiven naar een hoger abstractieniveau. Naar zijn oordeel bevat de Nota voldoende informatie om zich een oordeel te kunnen vormen over de economische noodzaak van uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur.

ad 2:

Uit de Nota blijkt dat, gegeven het landelijke mobiliteitsbeleid dat o.a. een automobiliteitsgroei van 35 % in 2010 als uitgangspunt heeft, een wegverbreding noodzakelijk is om de in het SVV-II gestelde maximum norm (2 %) voor de congestiekans te halen.

Het halen van de bereikbaarheidsdoelstelling staat echter op gespannen voet met een aantal landelijke milieudoelstellingen.

In het Toetsingsadvies van de Commissie-MER wordt erop gewezen dat de gehanteerde congestienorm voor achterlandverbindingen ooit tot stand is gekomen zonder dat rekening is gehouden met de milieuconsequenties. De Stichting Natuur en Milieu en de Fietzersbond enfb zijn daarom van oordeel dat de filekans nooit een doorslaggevend element mag vormen bij de bepaling van de noodzaak van de wegverbreding, zeker niet indien, zoals bij de CAU, het strikt hanteren van een dergelijke norm tot grotere milieuproblemen zal leiden.

Ofschoon de Stichting Natuur en Milieu en de Fietzersbond enfb de wenselijkheid van een goede doorstroming van het verkeer op de A2 onderkennen, stellen deze organisaties zich op het standpunt dat, uitgaande van het landelijke milieubeleid en de nadruk die in het SVV-II wordt gelegd op het zoeken naar duurzame oplossingen, de noodzaak van een wegverbreding onvoldoende is aangetoond. Daarbij is, met name van de zijde van de Fietzersbond enfb, erop geattendeerd dat de Rijkswaterstaat de conclusie dat de gunstige invloed van een snelheidsreductie naar 80-km per uur op de capaciteit en de filekans uiterst beperkt is, niet kwantitatief kan onderbouwen.

De eerder genoemde organisaties overwegen daarbij dat de wegverbredingsalternatieven in ieder geval niet (kunnen) voldoen aan de milieudoelstellingen. Bij een dergelijk conflict tussen bereikbaarheid en duurzaamheid maakt het SVV-II in de optiek van de Stichting Natuur en Milieu en de

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

Fietsersbond enfb een principiële keuze voor duurzaamheid¹. Zij menen daarom dat in lijn met het SVV-II moet worden gekozen voor een duurzame oplossing. Dit houdt in dat verbreding van de A2 niet aan de orde kan zijn.

Overigens hebben de Stichting Natuur en Milieu en de Fietsersbond enfb in de Nota een meest milieuvriendelijk alternatief gemist, waarmee in ieder geval de landelijke milieudoelstellingen volledig worden gehaald.

Het andere deel van het OVI, erkent dat er onmiskenbaar een spanning aanwezig is tussen de doelstellingen in het SVV inzake leefbaarheid en bereikbaarheid. Naar het oordeel van dit deel van het OVI betreft dit echter een spanning die niet op het niveau van de corridor-studie valt op te lossen.

Immers, om te kunnen voldoen aan de landelijke milieudoelstellingen dienen volgens de uitkomsten van de onderhavige studie verdergaande maatregelen te worden genomen dan thans in het SVV-II zijn opgenomen.

Deze deelnemers aan het overleg hebben gemeend bepaald gewicht te moeten toekennen aan het feit dat de wegverbinding binnen het totale wegennet de status van achterlandverbinding heeft. Voorts hebben zij in aanmerking genomen dat het aandeel zakelijk personenvervoer op de A2 bijzonder hoog is (25 % tegenover een landelijk gemiddelde van 9 %). In het SVV-II wordt het zakelijk personenvervoer als een prioritaire doelgroep aangemerkt.

Mede gelet op de achterlandfunctie die de weg voor de Noordvleugel van de Randstad vervult, acht deze groep deelnemers aan het overleg het daarom niet in de rede liggen het belang van de bereikbaarheid achter te stellen bij dat van de leefbaarheid/milieu. Deze organisaties beschouwen de congestiekans weliswaar niet als een alles bepalende factor maar wel als een belangrijke indicator van de bereikbaarheid. Een vergelijking van de alternatieven op dit punt (inclusief de optie 120) wijst uit dat alleen de verbredingsalternatieven een voldoende afwikkelingsniveau kennen.

Dit deel van het OVI meent voorts belang te moeten hechten aan het gegeven dat - zo blijkt uit de Economische

Noot 1 Het SVV-II stelt immers: "Het is duidelijk dat het streven naar een goede bereikbaarheid kan botsen met het streven naar een duurzame samenleving. Van meet af aan moet vaststaan dat het verkeers- en vervoersysteem dit economisch doel alleen mag ondersteunen onder de voorwaarde dat de gestelde grenzen voor de duurzame samenleving niet worden overschreden. (...) Wij staan dus voor de taak op het terrein van verkeer en vervoer intelligente en creatieve oplossingen te vinden, oplossingen die economische groei mogelijk maken binnen de context van een duurzame samenleving" (aldus het SVV-II deel e, blz. 8).

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

effectrapportage - de filekosten voor de A2 als gevolg van wachttijden in 2010 79 miljoen gulden per jaar zullen bedragen indien wordt volstaan met de spoorverdubbeling. Voorts blijkt uit de kwalitatieve analyse van de indirecte economische effecten, dat de verbredingsalternatieven beter in staat zijn aan de ambities van Mainport Schiphol en aan de vestigingseisen van ondernemers tegemoet te komen. Tenslotte is in het overleg gewezen op ontwikkelingsmogelijkheden van Amsterdam en Utrecht in (inter)nationaal verband (zakelijke en financiële dienstverlening, congressen en beurzen) die veel zakelijk personenvervoer aantrekken, waarmee eens te meer het belang van een goede bereikbaarheid wordt onderstreept.

Uitgaande van het huidige SVV-II beleid acht het OVI, met uitzondering van de Stichting Natuur en Milieu en de Fietzersbond enfb, de noodzaak van een verbreding van de weg uit oogpunt van bereikbaarheid, besparing van wachttijdskosten en bevordering van regionale economische ontwikkeling voldoende aangetoond.

.....
3.3 Keuzen m.b.t. wegbreiding

In het verlengde van zijn conclusie m.b.t. de noodzaak van een oplossing voor de gesignaleerde bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek, heeft het OVI, mede gezien de stand van zaken m.b.t. de besluitvorming over de spoorverdubbeling, het in de Nota opgenomen 0-alternatief buiten beschouwing gelaten.

Ervan uitgaande dat de noodzaak van een wegverbreding genoegzaam in de Nota is aangetoond heeft het OVI, met uitzondering van de Stichting Natuur en Milieu en de Fietzersbond enfb, gemeend ook de alternatieven die, wat uitbreiding van de infrastructuur betreft, uitsluitend voorzien in een spoorverdubbeling en aanleg van een Utrechtboog (de 0+ optie, het MMA) te moeten afwijzen.

De Stichting Natuur en Milieu en de Fietzersbond enfb hebben daarentegen bezwaar gemaakt tegen de keuze van een oplossingsrichting die, naast de spoorverdubbeling ook een verbreding van de A2 omvat, omdat hiermee binnen het kader van het huidige automobiliteitbeperkende beleid (voorgoed) de mogelijkheid zal worden gefrustreerd tegemoet te komen

aan landelijke milieudoelstellingen, met name v.w.b. de uitstoot van NO_x, C_xH_y en CO₂ en geluidshinder. Deze organisaties geven de voorkeur aan een oplossingsrichting waarmee in elk geval de landelijke milieudoelstellingen gehaald kunnen worden. Teneinde dit te kunnen bereiken dient het in de Nota gepresenteerde Meest Milieuvriendelijke Alternatief te worden aangevuld met een aangescherpt flankerend beleid. Gedacht kan daarbij worden aan het zgn. '120-pakket' met een snelheidslimiet van 80 km/uur.

Het deel van het OVI dat een voorkeur heeft uitgesproken voor een combinatie van spoorverdubbeling en wegverbreding heeft vervolgens gezien welke van de 2 wegverbredingsalternatieven het meest tegemoet komt aan de belangen van natuur en milieu, verkeersafwikkeling verkeersveiligheid en ruimtelijke ordening.

3.3.1 Keuze verbredingsalternatieven

Teneinde de consequenties van een onverhoopt grotere groei van de automobiliteit in beeld te brengen is in de Nota, naast het verbredingsalternatief B1, een zgn. 'worst-case' scenario gepresenteerd. In dit scenario wordt ervan uitgegaan dat de groei van de automobiliteit niet - conform de doelstelling van het SVV II - beperkt kan worden tot 35 % maar zal uitlopen tot 50 %. Bij dit alternatief B2 worden parkeer- en prijsbeleid minder stringent toegepast dan in het B1 en 0+ alternatief. Ook is de verbetering van het stads- en streekvervoer van beperkter omvang dan in het B1 en in het 0+ alternatief. Vanwege de grote afwijking van het beleid van het SVV-II wordt dit alternatief in de Nota niet als een reëel te verkiezen alternatief beschouwd.

Het OVI kan instemmen met de in de Nota gehuldigde opvatting, dat het B2 alternatief in relatie tot het SVV-II beleid als minder wenselijk moet worden beschouwd. Transport en Logistiek Nederland en de EVO hebben hierbij de kanttekening geplaatst dat dit alternatief niet bij voorbaat als irreëel mag worden afgeschreven.

Daarbij heeft het OVI in overweging genomen dat van het B2 alternatief een verkeersaantrekkende werking uit zal gaan die in strijd is met het mobiliteitsbeperkende beleid en dat dit alternatief, vergeleken met de B1-optie, leidt tot meer negatieve effecten op de milieu-aspecten

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

luchtkwaliteit (emissies), geluidshinder (akoestisch ruimtebeslag) en bodemkwaliteit.

Het bovenstaande leidt ertoe dat het deel van het OVI dat de noodzaak van een wegverbreding onderschrijft een voorkeur uitspreekt voor alternatief B1.

3.3.2 Keuze inrichtingsvarianten

De beraadslagingen inzake de te kiezen inrichtingsvariant hebben niet geleid tot een eensluidend, definitief standpunt van het OVI.

De meerderheid van de organisaties die zich voorstander hebben betoond van alternatief B1 - met uitzondering van de ANWB, NIROV, EVO en TNL - ziet voorshands de meeste voordelen in de generieke inrichtingsvariant (2 x 4 rijstroken met een systeem van parallelle banen ter hoogte van Utrecht-west).

Uitgaande van een ontwerpssnelheid van 120 km per uur heeft deze variant het voordeel dat hiermee relatief de minste ruimte in beslag wordt genomen. Bovendien biedt deze variant de mogelijkheid tot het flexibel toepassen van verkeersgeleidende maatregelen, met name v.w.b. de na te leven maximum snelheid. Ook is de generieke variant, in vergelijking met de 4 x 2 variant beduidend goedkoper en zal deze minder grondstoffen vergen. Tenslotte onderscheidt deze variant zich in positieve zin van de overige varianten door de eenvoud van de bewegwijzering, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.

Het OVI als geheel pleit ervoor, in het kader van de nadere uitwerking van de plannen, de voor- en nadelen van de verschillende varianten nog eens nauwkeurig te bezien. Gelet op de positieve ervaringen die bij de Galecopperbrug en de Van Brienoordbrug zijn opgedaan met parallelle rijbanen, verdient daarbij met name een (verdergaande) toepassing van een systeem van hoofd- en parallelle banen nadere overweging.

Een minderheid, bestaande uit ANWB, NIROV, EVO en TLN, heeft op voorhand een voorkeur uitgesproken voor het 4 x 2 model, waarbij over het gehele traject een scheiding ontstaat tussen het aan de Hoofdtransportas verbonden verkeer - waaronder het doorgaande vrachtverkeer - en het

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

regionale verkeer. De congestienormen zouden voor beide 'doelgroepen' verschillend kunnen zijn.

3.3.3 optimalisatiemaatregelen

Het OVI heeft een aantal in de Nota beschreven subvarianten in beschouwing genomen die de effecten van de weg op het gebied van milieu c.q. ruimtelijke ordening zouden kunnen verminderen en waarmee het congestievrij gebruik van delen van de weg door bepaalde doelgroepen zou kunnen worden gerealiseerd.

Het betreft respectievelijk een wegontwerp dat uitgaat van een maximum snelheid van 80 km per uur, aanpassingen bij Utrecht (overkluizing A2 en de realisatie van een rondweg voor regionaal bestemmingsverkeer) en de realisatie van doelgroepenstroken.

Wegontwerp uitgaande van 80 km

In de Nota is een subvariant ontwikkeld voor alternatief B1, die wat rijstroken en indeling betreft, overeenkomt met de 4 x 2 inrichtingsvariant, maar waarbij de ontwerpsnelheid is gesteld op 80 km per uur. Hierdoor kunnen de rijstroken smaller worden en de horizontale en verticale stralen kleiner. Behalve t.a.v. ruimtebeslag scoort deze variant in vergelijking met het B1 alternatief dat op basis van een limiet van 120 km is ontworpen, ook duidelijk beter op het punt van de uitstoot van CO₂ en geluidshinder.

De Fietserbond enfb en de Stichting Natuur en Milieu staan positief tegen de hierboven beschreven subvariant. Deze organisaties wijzen weliswaar in beginsel een wegverbreding af, doch zijn van mening dat, wanneer een wegverbreding onafwendbaar mocht zijn, de voorkeur moet worden gegeven aan de B1 + 80 km variant.

Andere deelnemers, met name de vertegenwoordigers van de EVO, TLN, de VvKK en het Landbouwschap hebben overwegende bezwaren tegen de instelling van een 80-km limiet voor alle banen, zeker wanneer dit tot een andere dimensionering van de weg zou leiden. Een versmalling van het wegprofiel wordt in strijd geacht met het streven het hoofdwegennet op uniforme wijze vorm te geven. Ook zal een dergelijke

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

snelheidsbeperking een negatieve uitwerking op het imago van de Noordvleugel van de Randstad hebben. Bovendien worden grote vraagtekens geplaatst bij de handhaafbaarheid van een dergelijke snelheidslimiet.

De overige deelnemers aan het overleg hechten eraan bij hun definitieve standpuntbepaling mede de resultaten te betrekken van het in paragraaf 3.2. bepleite nader onderzoek naar de consequenties van een weginrichting volgens het 4 x 2 model. Een dergelijk systeem biedt ook mogelijkheden voor een meer genuanceerde toepassing van het snelheidslimietensysteem (120 km op hoofdbaan, 80 km op parallelle baan).

Overigens is dit deel van het OVI van oordeel dat de consequenties van een wegontwerp uitgaande van 80 km eerst op landelijk niveau bekeken dienen te worden. Indien een experiment met een dergelijke ontwerpsnelheid noodzakelijk mocht zijn om voldoende inzicht te verkrijgen in de consequenties hiervan, acht dit deel van het OVI het niet raadzaam een dergelijke proef toe te passen op een hoofdtransportas.

Indien niet gekozen wordt voor de B1 + 80 km variant beveelt het OVI aan bij de nadere uitwerking de mogelijkheden te onderzoeken van een partiële snelheidsbeperking, d.w.z. op de parallelbanen ter hoogte van Utrecht-west en op de hoofdbanen gedurende de spits, in combinatie met verkeersgeleidende maatregelen die een constante snelheid bevorderen. Daarbij wordt aangetekend dat ook de haalbaarheid van een partieel in te stellen snelheidslimiet staat of valt met de bereidheid van de overheid de maximum snelheid hard en consequent te handhaven.

Aanpassingen bij Utrecht

- Overkluizing A2

Op verzoek van de gemeente Utrecht is, in het kader van de ontwikkeling van een intergemeentelijk structuurplan, een subvariant onderzocht waarbij, t.b.v. de integratie van de in de CAU voorziene infrastructurele maatregelen en de stedelijke ontwikkelingen in de westflank, de A2 wordt "overkluisd". Hiermee zou de, in het kader van de "compacte stad gedachte" gewenste visueel-ruimtelijke samenhang

Rapport van bevindingen inzake
de Corridornota Verkeer en
Vervoer in de corridor
Amsterdam-Utrecht

tussen het oude en nieuwe deel van Utrecht, bevorderd kunnen worden.
De meerkosten voor een dergelijke voorziening bedragen ca. 650 miljoen gulden.

In het overleg is grote twijfel geuit t.a.v. de meerwaarde van een overkluizing van de A2 ter hoogte van Vleuten-de Meern. Met name door de vertegenwoordiger van het NIROV is erop geattendeerd dat, gelet op de aanwezige barrières, een visueel-ruimtelijke koppeling tussen Utrecht en Vleuten-de Meern alleen dan zinvol is, indien zulks gerealiseerd kan worden op het schaalniveau van de fietser en de wandelaar, hetgeen, gezien de grootschalige situatie, is uitgesloten.

Het OVI komt danook, mede gelet op de zeer hoge kosten, op basis van de tot nu toe beschikbare informatie, tot de conclusie dat een overkluizing van de A2 ter hoogte van Vleuten-de Meern moet worden ontraden. Aanbevolen wordt in plaats daarvan een zorgvuldig in te passen kruising voor fietsers en een goede openbaar vervoer verbinding tussen Utrecht en Vleuten-de Meern te realiseren.

- Rondweg

In samenhang met de bovengenoemde integratie zijn er door de gemeente Utrecht en het Regionaal Beraad Utrecht ideeën geopperd over de eventuele aanleg van een rondweg t.b.v. regionaal bestemmingsverkeer. Deze rondweg zou ten noorden van Maarssen van de A2 aftakken en ten zuiden van knooppunt Oudenrijn weer aansluiten. De tussenliggende aansluitingen zouden dan komen te vervallen en verplaatst worden naar de rondweg.

In het overleg is de vraag gerezen waarom de rondwegoptie niet eerder in studie is genomen. In reactie hierop werd er van de zijde van de initiatiefnemers op gewezen dat het concept voor een dergelijke rondweg werd ingediend op een moment dat de effectstudie reeds was afgerond. Bovendien bleken de ideeën te weinig uitgewerkt om op basis hiervan een alternatief te kunnen ontwikkelen.

Wel is in het B1-alternatief aan de Utrecht-westzijde een systeem van hoofd- en parallelbanen voorzien dat uit verkeerskundig oogpunt voldoende wordt geacht om de problemen die verwacht worden als gevolg van de ter plaatse geprojecteerde VINEX-woningbouwlocaties, te kunnen opvangen.

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

Voorts heeft het OVI in overweging genomen dat een rondweg nieuwe problemen oproept. Immers, een dergelijke weg vormt een extra geluidsbron, vergt een groter ruimtebeslag en veroorzaakt nieuwe doorsnijdingen.

Het OVI komt, op basis van de door de initiatiefnemers aangereikte informatie, tot de conclusie dat een rondweg voor de afwikkeling van het regionale bestemmingsverkeer noch noodzakelijk noch wenselijk moet worden geacht.

Doelgroepenstroken

In het SVV-II wordt belang gehecht aan het realiseren van congestievrije stroken voor bepaalde doelgroepen, zoals het vrachtverkeer, carpoolers en het openbaar vervoer. In de Nota wordt een aantal nadelen van realisering van doelgroepenstroken bij de verschillende inrichtingsvarianten genoemd. Bij een uitvoering met 2 x 4 rijstroken zal het in- en uitvoegende verkeer de doelgroepenstroken moeten kruisen, hetgeen uit oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk lijkt. Bij uitvoering als 4 x 2, 3 + 2 + 3 of 3 + 2 + 2 + 3 rijstroken kunnen alleen de middenbanen voor doelgroepen bestemd worden. Dit heeft als nadeel dat de middenbanen geen aansluitingen 'aandoen', tenzij zeer kostbare dubbele aansluitingen worden gerealiseerd. Voorts wordt als nadeel genoemd dat het gebruik van doelgroepenstroken door de bedoelde weggebruikers zeer moeilijk handhaafbaar is. In de Nota wordt bovendien de meerwaarde van de aanleg van doelgroepenstroken in twijfel getrokken omdat verwacht wordt dat met aanleg van alternatief B1 een goede doorstroming op alle stroken van de weg en voor al het verkeer in voldoende mate zal zijn gewaarborgd.

Het OVI onderschrijft de conclusie in de Nota dat, voordat doelgroepenmaatregelen genomen kunnen worden, eerst duidelijk moet zijn dat de positieve effecten opwegen tegen de negatieve effecten voor andere weggebruikers.

Hoewel met de wegverbreding op de korte en middellange termijn een goede verkeersafwikkeling lijkt te zijn gewaarborgd, acht het OVI, gelet op de groei van het vrachtverkeer en het busverkeer, het relevant te bezien hoe ook op de lange termijn de bereikbaarheid van het economisch noodzakelijke verkeer kan worden veiliggesteld. De meerderheid van de aan het overleg deelnemende organisaties pleit er daarom voor in ieder geval de mogelijkheid van een aparte strook voor vracht- en

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

busverkeer - en zo mogelijk voor het zakelijk personenverkeer - nog eens serieus op zijn merites te beoordelen. In dit verband wordt verwezen naar de in paragraaf 3.2.2. beschreven discussie inzake de te kiezen weginrichting.

De Stichting Natuur en Milieu kan dit pleidooi voor een nader onderzoek naar de mogelijkheden van een strook voor vrachtvervoer niet onderschrijven. Een doelgroepenstrook voor vrachtverkeer acht de Stichting niet bevorderlijk voor de overgang van goederenvervoer van de weg naar spoor en water.

.....
3.4 Keuzen m.b.t. spoorverdubbeling

De uitbreiding van het spoor van 2 naar 4 sporen kan in 2 richtingen plaatsvinden, namelijk asymmetrisch (2 nieuwe sporen aan één kant, links of rechts van de bestaande spoorbaan) of symmetrisch (aan iedere zijde 1 spoor erbij).

De voorkeur van de initiatiefnemers gaat uit naar symmetrische uitbreiding omdat dan de bestaande sporen niet of nauwelijks behoeven te worden aangepast. Ook heeft symmetrische uitbreiding voordelen bij de aanleg: de nieuwe sporen kunnen onafhankelijk van elkaar worden aangelegd. Een uitbreiding aan beide kanten zou voorts gunstiger zijn in verband met zettingen. Op een aantal punten (ten noorden van station Maarssen, Lage Weide en Utrecht) dwingt de bebouwing van deze voorkeur af te wijken.

De gekozen uitbreidingsrichting, welke voor alle alternatieven gelijk is, heeft in het OVI geen aanleiding gegeven tot op- of aanmerkingen.

3.4.1 Varianten Abcoude

De geplande spooruitbreiding stuit bij het dorp Abcoude op ernstige bezwaren. Teneinde hieraan tegemoet te komen is een vijftal varianten ontwikkeld, t.w. :

1. een verhoogde ligging met een betonnen plaat op palen

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor
Amsterdam-Utrecht

2. een hoge aarden baan
3. een vaste brug op maaiveld
4. een verdiepte ligging
5. een verdiepte ligging met 2 sporen in combinatie met de bestaande baan.

De meerkosten van variant 1, 2, 4 en 5 t.o.v. variant 3 bedragen respectievelijk 43, 26, 200 en 100 miljoen gulden.

De deelnemers aan het dd. 6 april jl. gehouden terreinbezoek hebben de situatie bij het spoor te Abcoude goed in ogenschouw genomen. Bij zijn keuze voor één van de bovengenoemde varianten heeft het OVI bovendien goede nota genomen van de in de inspraak naar voren gebrachte argumentatie van de gemeente Abcoude en een aantal plaatselijke belangenverenigingen. Voorts heeft het OVI kennis genomen van een notitie van de initiatiefnemers, waarin een globale vergelijking wordt gemaakt tussen de verdiepte en de bovengrondse varianten. Deze notitie is opgenomen in de bijlagebundel bij het onderhavige rapport.

Uit de bovengenoemde stukken kan worden afgeleid dat uit oogpunt van techniek en ruimtebeslag zich geen voorkeur voor een bepaalde variant opdringt. Dit geldt ook t.a.v. het wegverkeer, met uitzondering van variant 5, die vanwege de te handhaven overwegen en de hiermee samenhangende verkeersveiligheidsproblematiek, op dit punt als ongunstiger moet worden beschouwd.

Ten aanzien van de aspecten geluid en visuele hinder zijn de verdiepte varianten beduidend gunstiger dan de bovengrondse opties. Hierbij zij aangetekend dat de maaiveldvariant niet meer geluidhinder geeft dan de huidige situatie indien voldaan wordt aan de Wet Geluidhinder. Wel zullen dan geluidschermen geplaatst moeten worden. Dit leidt weer tot meer visuele hinder.

Het grote voordeel van een (gedeeltelijk) verdiepte aanleg is dat hierbij geen sprake zal zijn van verstoring van het landschap en de structuur van het gebied langs de Gein. Vanuit de gemeente Abcoude en de plaatselijke belangenverenigingen wordt de voorkeur gegeven aan variant 5. Volgens de gemeente behoeven bij de laatstgenoemde variant belangrijk minder woningen te worden geamoveerd².

Noot 2 Op dit punt blijkt verschil van mening te bestaan met de NS. Volgens de NS is dit verschil dermate klein dat het eigenlijk geen onderscheid geeft.

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

Bovendien is bij een geheel verdiepte ligging een ondergronds station noodzakelijk, hetgeen uit oogpunt van sociale veiligheid minder wenselijk wordt geacht. De (gedeeltelijk) verdiepte varianten steken echter, wat de kosten betreft ongunstig af t.o.v. de geheel bovengrondse varianten.

Hoewel variant 4 een goede oplossing lijkt te bieden voor de milieuproblemen en daarbij de huidige functie van het Gein intact laat, meent het OVI - gezien de extreem hoge kosten van deze optie en de voorkeur die er binnen de gemeente Abcoude bestaat voor variant 5 - variant 4 op voorhand te moeten ontraden. Ook de verhoogde bovengrondse varianten lijken, vanwege de verstoring van de ruimtelijk-visuele structuur van het gebied rond het Gein, minder voor de hand te liggen.

Het OVI heeft zich dus voor de vraag geplaatst of de positieve effecten die variant 5 t.o.v. variant 3 (maaiveld) heeft wat betreft geluidhinder en visuele hinder, opwegen tegen de negatieve aspecten (extra kosten en de onveilige situatie als gevolg van het handhaven van de huidige overweg).

Ook de (wijziging) in de doorvaarthoogte bij het Gein heeft voor het OVI nog een punt van overweging gevormd. Bij variant 3 verdwijnt de huidige hefbrug en wordt de doorvaarthoogte beperkt (alleen nog doorvaarbaar voor kanoërs), hetgeen in strijd is met het vigerende beleid zoals geformuleerd in de Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland (BRTN). Bij variant 5 blijven de huidige sporen gehandhaafd. In dat geval kan gedacht worden aan een nieuwe hefbrug of een vaste brug, hetgeen ook een beperking van de doorvaarthoogte met zich brengt.

Het OVI - met uitzondering van de NS - kiest, vanwege de beperking van de milieugevolgen en de beperkte ingreep op de ruimtelijke structuur, voor variant 5, op voorwaarde dat de functie van het Gein, overeenkomstig het in het BRTN geformuleerde beleid, gehandhaafd zal worden. Gezien de druk die op de realisatie van de spoorverbreding rust, heeft deze meerderheid van het OVI bij zijn keuze laten meewegen dat met een dergelijke oplossing, die de steun geniet van de plaatselijke overheid en bevolking, procedurele vertragingen voorkomen kunnen worden. Voorts heeft dit deel van het OVI overwogen dat met variant 5 de extra geluidhinder die uitgaat van de in oostelijke richting rijdende Hoge Snelheidstrein - welke naar

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

verwachting gebruik zal maken van het bestaande spoortracé - zo veel mogelijk kan worden voorkomen omdat deze trein gebruik zal maken van de verdiept gelegen sporen.

De NS, die in deze kwestie een minderheidsstandpunt innemen, houden vast aan hun voorkeur voor variant 3 (maaiveldligging).

3.4.2 Varianten Utrechtboog

Behalve in een uitbreiding van het spoor wordt bij alle alternatieven voorzien in een nieuwe verbindingsboog tussen het baanvak Amsterdam-Utrecht en de Zuidelijke Tak van de Ringspoorbaan om Amsterdam.

Hierdoor wordt een rechtstreekse verbinding gerealiseerd tussen Utrecht en Schiphol/Amsterdam-zuid.

In de Nota is aangegeven dat op verzoek van de gemeente Amsterdam, naast de in de Nota gepresenteerde basisvariant A, een tweetal alternatieven (B1 en B2) is ontwikkeld. Dit is gebeurd omdat variant A veel ruimtebeslag vergt en omdat met name bij Holendrecht aan de oostzijde, vanwege de vrije kruising, de sporen richting de woonbebouwing opschuiven.

In een notitie, welke is terug te vinden in de eerder genoemde bijlagebundel, worden de verschillen aangegeven tussen de basisvariant A en de varianten B1 en B2.

Variant A heeft een lange boog; ter plaatse van station Bijlmer zijn alle sporen op het huidige niveau gelegen. Variant B1 kent een korte boog; ter plaatse van station Bijlmer zijn alle sporen op één verhoogd liggend niveau gelegen. Variant B2 heeft ook een korte boog; ter plaatse van station Bijlmer zullen 4 sporen op het huidig niveau en 2 sporen hoog gelegen zijn. De kosten van variant A bedragen 420,7 miljoen gulden, die van de varianten B1 en B2 resp. 512,4 en 418,1 miljoen gulden.

Uit de vergelijking blijkt dat variant A technisch gezien het eenvoudigst is aan te leggen. Variant B1, die vooralsnog de voorkeur van de gemeente Amsterdam geniet, levert mede door de moeilijke faseerbaarheid meer problemen op dan variant B2.

Wat betreft ruimtebeslag, geeft variant A het meest ongunstige beeld te zien (525.000 m²). Variant B1 vergt het minste ruimtebeslag (175.000 m²). Variant B2 neemt op dit punt een tussenpositie in (295.000 m²).

Rapport van bevindingen inzake de Corridornota Verkeer en Vervoer in de corridor Amsterdam-Utrecht

Bij variant B2 heeft station Bijlmer 2 niveaus, hetgeen uit oogpunt van sociale veiligheid, duidelijkheid in gebruik en loopafstand minder gunstig wordt geacht. Qua geluidniveau blijken er tussen de varianten nauwelijks verschillen op te treden bij geluidgevoelige bestemmingen.

Het OVI is op grond van de aangereikte informatie, waaronder gedetailleerd kaartmateriaal, tot de volgende afweging gekomen.

Wat betreft de variant A deelt het OVI tot op zekere hoogte de bezwaren van de gemeente Amsterdam tegen deze optie, vanwege de nadelige ruimtelijke gevolgen hiervan. Het gaat daarbij onder andere om de mogelijke aanwending van de ruimte die door variant A in beslag wordt genomen. Voorts heeft het OVI overwogen dat de aanleg van variant A een aanmerkelijke verslechtering van het woongenot van een aantal bewoners van de aangrenzende woonwijk zal betekenen.

Het OVI verwacht niet dat een optimalisatie van deze variant zal leiden tot een substantiële verbetering van de situatie ter hoogte van Holendrecht, met name waar het gaat om de afstand t.o.v. de woonbebouwing. Om de hierboven aangegeven redenen acht het OVI de aanleg van variant A minder wenselijk.

Wat de overige varianten betreft, betwijfelt het OVI ten zeerste of het voordeel van variant B1 (geringe ruimtebeslag) opweegt tegen de hoge kosten en moeilijke faseerbaarheid.

Variant B2 biedt, zo is in het overleg geconstateerd, in vergelijking met de basisvariant, zonder extra kosten een duidelijke verbetering in ruimtelijk opzicht. Het nadeel van variant B2 dat bij station Bijlmer de sporen op verschillende niveaus komen te liggen acht het OVI daarbij niet van overwegende betekenis.

Alles afwegende spreekt het OVI op grond van de bovenstaande overwegingen een voorkeur uit voor aanleg van de B2-variant.

.....
3.5 Overige opmerkingen en aanbevelingen

Mede naar aanleiding van opmerkingen uit de inspraak heeft het OVI gemeend aandacht te moeten vragen voor de volgende punten:

3.5.1 *Tijdsplanning*

Indien uiteindelijk gekozen zou worden voor het (geoptimaliseerde) B1-alternatief, is het de bedoeling dat tegelijkertijd wordt gestart met de verbreding van de weg en met de uitbreiding van het spoor. Teneinde te voorkomen dat er van de wegverbreding een te grote verkeersaantrekkende werking uit zal gaan, zal de spooruitbreiding het eerst gereed moeten zijn.

Door verschillende insprekers is ervoor gepleit eerst de spoorverdubbeling en de Utrechtboog te realiseren en een snelheidslimiet van 80 km per uur op de A2 in stellen. Na effectmeting van deze maatregelen op de mobiliteit en natuur en milieu zou bepaald kunnen worden of aanvullende (infrastructurele) maatregelen noodzakelijk zijn. Ook de Stichting Natuur en Milieu en de Fietzersbond enfb zijn voorstanders van de hierboven beschreven fasering.

De overige deelnemers aan het overleg achten een fasering met een dergelijk 'open einde' echter niet wenselijk. Dit zou immers betekenen dat de besluitvorming m.b.t. de uitbreiding van de capaciteit van de rijksweg voor onbepaalde tijd wordt uitgesteld, hetgeen ontoelaatbare gevolgen zal hebben voor zowel de bereikbaarheid van de economische centra als de leefbaarheid van de kernen, die in steeds toenemende mate te lijden zullen hebben van het sluipverkeer.

3.5.2 *Financiering*

In het OVI is erop gewezen dat de financiële dekking voor de spoorverdubbeling nog niet in zijn geheel vaststaat. In het MIT 1994-1998 is wel de spoorverdubbeling tussen Duivendrecht en Breukelen voor 743 miljoen gulden opgenomen.

Het OVI acht het noodzakelijk dat de gehele spoorverdubbeling in één keer wordt aangelegd en pleit er daarom voor ook de overige benodigde financiële middelen veilig te stellen.

3.5.3 Ruimtebeslag ecozones

Van de zijde van betrokken agrariërs is bezwaar gemaakt tegen het extra ruimtebeslag dat gemoeid is met de realisatie van ecozones. Het betreft zowel de strook grond van ca. 30 m breed parallel aan de weg als de zones die dwars op de weg geprojecteerd zijn en een functie vervullen in het kader van de beoogde ecologische verbinding Venen - Vechtplassen. Over laatstgenoemde zones wordt niet beslist in het kader van de CAU. De opmerkingen van het OVI hebben daarom uitsluitend betrekking op de ecologische zones evenwijdig aan de weg.

Het OVI, in dit geval met uitzondering van het Landbouwschap, staat positief tegenover de realisering van ecologische verbindingzones. Deze zones hebben niet alleen een waarde uit oogpunt van compensatie van versnippering en verlies aan natuurwaarden, maar zijn ook gewenst t.b.v. de landschappelijke inpassing van de weg. Het OVI heeft evenwel begrip voor de problemen die de toeëigening van een dergelijke strook land voor de betrokken agrariërs met zich brengt. Immers, de aanliggende bedrijven zullen, als gevolg van het ruimtebeslag t.b.v. de ecozones, minder grond overhouden voor het uitrijden van mest, terwijl juist meer grond nodig is om te kunnen voldoen aan de nieuwe mestwetgeving.

Het OVI pleit er daarom voor de nadelige gevolgen van realisering van de ecozones zo goed mogelijk op te vangen. In dat verband ziet het OVI met veel belangstelling uit naar het advies van de Landinrichtingsdienst over de mogelijkheden van een Aanpassingsinrichting. Met de toepassing van dit instrument zou compensatie in de vorm van vervangende grond gegeven kunnen worden.

3.5.4 Bereikbaarheid bedrijventerreinen

Het bedrijfsleven dat gevestigd is in het corridorgebied tussen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal van Breukelen t/m Utrecht-Lage Weide heeft erop aangedrongen dat op korte termijn de bereikbaarheid van aanliggende industrie- en bedrijventerreinen verbeterd wordt. In dat verband wordt aandacht gevraagd voor de aansluiting bij Lage Weide Noord/Maarssenbroek en Lage Weide Zuid alsmede voor de aansluiting S24 op de A2 ("Laaggelegen Knoop problematiek")

Het OVI acht het wenselijk dat de bereikbaarheid van de bovengenoemde bedrijventerreinen wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van de onderhavige Nota. Daarnaast wordt ervoor gepleit niet te wachten met de verbetering van de meest problematische aansluitingen tot het moment dat de rijksweg wordt aangepakt.

3.5.5 Aanpassing doorvaarthoogten

Naar aanleiding van de plannen om over te gaan tot het realiseren van een vaste spoorbrug over de Nieuwe Wetering bij Nieuwersluis is er door verschillende insprekers op gewezen dat de voorziene doorvaarthoogte van 3,25 m voor een aantal schepen ontoereikend zal zijn. Door het ontbreken van een alternatieve route zouden deze schepen het plassengebied Vinkeveen niet meer kunnen bereiken. Rekening houdend met de golfslag is voor deze schepen een doorvaarthoogte van 4.30 m nodig.

Het OVI heeft tot zijn genoegen van de zijde van de initiatiefnemers vernomen dat is toegezegd bij de spoorbrug over de Nieuwe Wetering een hogere doorvaarthoogte te realiseren onder voorbehoud dat dit technisch mogelijk is.

3.5.6 Aandacht voor fietsverbindingen

Op grond van het beschikbare kaartmateriaal heeft het OVI geconstateerd dat er zowel als gevolg van de spoorverdubbeling als van de wegverbreding een aantal fietsverbindingen verdwijnen. Het OVI gaat er vanuit dat in de uitwerkingsfase dusdanige maatregelen worden getroffen dat het verlies aan ontsluitingen en verbindingen t.b.v.

Rapport van bevindingen inzake
de Corridornota Verkeer en
Vervoer in de corridor
Amsterdam-Utrecht

het fietsverkeer kwantitatief en kwalitatief volledig wordt gecompenseerd. Voorts wordt ervoor gepleit bij het zoeken naar compensatiemogelijkheden voor fiets- en voet- (dwars)verbindingen de voorziene ecozones te betrekken.


3.5.7 Veerpont te Nieuwer ter Aa

In de Nota wordt, vanwege het steeds drukker wordende scheepvaartverkeer op het Amsterdam-Rijnkanaal, uit oogpunt van nautische veiligheid een voorkeur uitgesproken voor de vervanging van het veerpontje te Nieuwer ter Aa door een vaste fiets/voetgangersbrug.


Veel insprekers uit Nieuwer ter Aa hebben hiertegen bezwaar gemaakt omdat deze fietsbrug een aantal nadelen heeft t.o.v. de pont. Zo wordt de afstand naar Nieuwersluis en Loenen langer. Voorts wordt gevreesd dat de hoge brug niet prettig begaanbaar zal zijn voor ouderen. Daarnaast wordt aangevoerd dat de brug visueel niet fraai zal zijn. Tenslotte is er ook een recreatief belang in het geding, omdat het pontje is opgenomen in toeristische fiets-en wandelroutes.

De deelnemers aan het overleg zijn niet geheel overtuigd van de noodzaak de veerpont uit de vaart te nemen. Het OVI acht de argumenten die in de inspraak voor handhaving van het veer zijn ingebracht voldoende steekhoudend om op z'n minst nog eens te bezien onder welke condities het veer alsnog in de vaart zal kunnen worden gehouden. Mocht e.e.a. onverhoopt toch tot de conclusie leiden dat de veerpont uit de vaart moet worden genomen, dan wordt ervoor gepleit zorgvuldig te bezien waar een adequate fietsverbinding gerealiseerd kan worden die ook tegemoet komt aan de belangen van de huidige gebruikers van het veerpontje.

HET OVERLEGORGaan VERKEERSINFRASTRUCTUUR



mr. G.Ph. Brokx
voorzitter



mr. S.B. Boelens
algemeen secretaris

Samenvatting belangrijkste conclusies

Het OVI is op grond van de eerder in het rapport vermelde overwegingen tot de volgende conclusies en aanbevelingen gekomen.

.....

Corridorbenadering

Gebleken is dat de corridorbenadering, wat het bevorderen van overheveling van verkeer van weg naar spoor betreft, zijn beperkingen kent.

Vooruitlopend op de resultaten van de evaluatie van deze eerste Corridorstudie, onderschrijft het OVI het belang van de corridorbenadering, die naar het oordeel van het OVI zoveel mogelijk in samenhang met de daarmee in verband staande RVVP's moet worden gerealiseerd.

Daarnaast acht het OVI het wenselijk te bezien hoe in toekomstige corridorstudies het landbouwkundige belang bij het open planningsproces betrokken kan worden.

.....

Noodzaak spoor/weguitbreiding

Het OVI ondersteunt van harte het streven te komen tot een spoorverdubbeling tussen Amsterdam en Utrecht en een Utrechtboog.

Met uitzondering van de Stichting Natuur en Milieu en de Fietzersbond enfb, is het OVI eveneens overtuigd van de noodzaak van een uitbreiding van de wegcapaciteit van de A2 tussen Holendrecht en het knooppunt Hooggelegen.

.....
Keuzen m.b.t. wegbuitbreiding

Keuze alternatieven

Met uitzondering van de Stichting Natuur en Milieu en de Fietzersbond, heeft het OVI een voorkeur uitgesproken voor realisatie van alternatief B1. De genoemde minderheid kiest voor het MMA, aangevuld met een aangescherpt flankerend beleid.

Keuze inrichtingsvariant

Tussen de organisaties die een voorkeur hebben voor het B1-alternatief bestaat geen overeenstemming t.a.v. de keuze van de inrichtingsvariant. De meerderheid van dit deel van het OVI geeft in beginsel de voorkeur aan de generieke variant (4 x 2 rijstroken), doch is tegelijkertijd van mening dat een verdergaande toepassing van een systeem met parallelle banen nadere overweging verdient. De ANWB, NIROV, EVO en TLN kiezen op voorhand voor een systeem met hoofd- en parallelle banen.

Optimalisatiemaatregelen

Ten aanzien van de in de nota beschreven optimalisatiemaatregelen heeft het OVI als volgt geoordeeld.

Wat betreft de mogelijkheid van een wegontwerp uitgaande van 80 km per uur, hebben alleen de Stichting Natuur en Milieu en de Fietzersbond enfb aangegeven hier positief tegenover te staan, indien een wegverbreding onontkoombaar zou blijken te zijn.

EVO, TLN, de VvKK en het Landbouwschap zijn tegenstanders van een dergelijke maatregel indien dit tot een smallere vormgeving van de weg zal leiden.

De andere organisaties wensen hun standpunt mede te baseren op de resultaten van een nader onderzoek naar de consequenties van een inrichting met 4 x 2 rijstroken. Overigens is dit deel van het OVI van mening dat de consequenties van een wegontwerp, uitgaande van 80 km, eerst op landelijk niveau bekeken moeten worden.

Het OVI is vooralsnog van oordeel dat een overkluizing van de A2 bij Utrecht-west en de aanleg van een rondweg noch noodzakelijk, noch wenselijk moeten worden geacht.

Rapport van bevindingen inzake
de Corridornota Verkeer en
Vervoer in de corridor
Amsterdam-Utrecht

Ten aanzien van de mogelijkheid van doelgroepenstroken onderschrijft het OVI de conclusie in de Nota dat eerst duidelijk moet zijn dat de positieve effecten opwegen tegen de nadelen.

Met het oog op de bereikbaarheid van het economisch noodzakelijke verkeer op langere termijn, acht het OVI, met uitzondering van de Stichting Natuur en Milieu, het raadzaam de mogelijkheden van een aparte strook voor vracht- en busverkeer - en zo mogelijk voor het zakelijk personenverkeer - nader te onderzoeken.

.....
Varianten Abcoude en Utrechtboog

Abcoude

Het OVI - met uitzondering van de NS - geeft, wat betreft de voor het knelpunt Abcoude ontwikkelde varianten, de voorkeur aan variant 5 (2 sporen verdiept), onder voorwaarde dat de functie van het Gein, overeenkomstig het vigerende beleid, gehandhaafd zal worden. De NS kiezen voor variant 3.

Utrechtboog

Het OVI onderschrijft tot op zekere hoogte de bezwaren van de gemeente Amsterdam tegen de in de Nota gepresenteerde variant A.
Het OVI komt tot de conclusie dat, uit oogpunt van kosten en faseerbaarheid van aanleg, variant B2 de voorkeur geniet boven variant B1.

.....
Belangrijkste overige conclusies en aanbevelingen

Het OVI pleit ervoor de nadelige gevolgen van realisering van ecozones zo goed mogelijk op te vangen.

Voorts acht het OVI het wenselijk dat de bereikbaarheid van een aantal aan de A2 gelegen bedrijventerreinen bij de verdere uitwerking van de plannen wordt meegenomen.

Rapport van bevindingen inzake
de Corridornota Verkeer en
Vervoer in de corridor
Amsterdam-Utrecht

Ten aanzien van de veerpont te Nieuwer ter Aa pleit het OVI ervoor op zijn minst te bezien hoe het veer in de vaart kan worden gehouden. Indien het pontje toch vervangen moet worden door een brug, dient bij de plaatsbepaling rekening te worden gehouden met de huidige gebruikers van het veer.

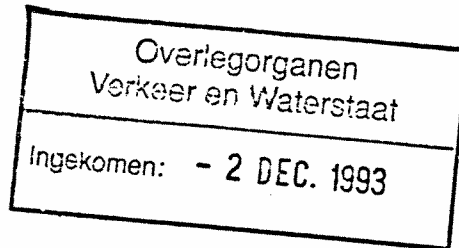


Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

2/12

Aan
het Overlegorgaan voor de
Infrastructuur
Kneuterdijk 6
2514 EN 's-Gravenhage



Contactpersoon
ir M.R.W. Bos

Doorkiesnummer
.070-374 41 52

Datum
29 november 1993

Bijlage(n)
--

- 1 DEC. 1993

Ons kenmerk
IWO 164305

Uw kenmerk
--

Onderwerp
Corridorstudie Amsterdam - Utrecht

Geacht Overlegorgaan,

De Corridorstudie Amsterdam - Utrecht behandelt de problematiek van de huidige weg- rail- en vaarwegverbinding en geeft oplossingsrichtingen aan.

Ik verzoek U om de rapportage in Uw vergadering te behandelen gericht op de te nemen besluiten.

Zoals gebruikelijk is, doorloopt de projectstudie/MER gelijktijdig de procedure voor de milieu-effectrapportage. In dat kader zal de studie gelijktijdig aan de Commissie voor de Milieu-effectrapportage en de wettelijke adviseurs worden aangeboden. Ik verzoek u daarom de terinzagelegging tevens ten behoeve van de milieu-effectrapportage te laten plaatsvinden. Met uw secretariaat is reeds een terinzagelegging van 15 november 1993 tot en met 11 januari 1994 afgesproken.

De benodigde aantallen rapportages zullen u rechtstreeks door de initiatiefnemer worden toegezonden.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,
I.D.G.

ir W. Leeuwenburgh

Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Koningskade 4

Telefoon 070-3745745
Telefax 070-3744335/3744777

Deelnemerslijst Overlegorgaan Infrastructuur (OVI)

(bijgewerkt t/m 16 augustus 1994; geprint 15 september 1994)

- voorzitter: mr. G.Ph. Brokx
Stadhuisplein 130
5038 TC Tilburg
- lv. voorz.: dhr. T.F.J. Jansen
vertegenwoordiger van het Interprovinciaal Overleg (IPO)
plv. vertegenwoordiger: ir. E. Gianotten
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG
- lv. deelnemers: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
1e vertegenwoordiger: ir. H.M. Schroten
Postbus 20906
2500 EX Den Haag
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGSM)
vertegenwoordiger: drs. J.H.G. Jacobs
Postbus 5817
2280 HV Rijswijk
- Koninklijk Nederlands Vervoer KNV
vertegenwoordiger: ir. J.B. den Ouden
(plv. mr. L.J.H. Ceelen)
Postbus 90417
2509 LK Den Haag
- EVO, Ondernemersorganisatie voor Logistiek en Transport
vertegenwoordiger: ir. L.A. d'Hont
Postbus 350
2700 AJ Zoetermeer
- Koninklijke Schippersvereniging "Schuttevaer"
vertegenwoordiger: dhr. K.J. van Dorsten
(plv. dhr. C.J. de Vries)
Postbus 23415
3001 KK Rotterdam
- Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR)
vertegenwoordiger: drs. P.A.Th. van Agtmaal
Postbus 2442
3000 CK Rotterdam
- Vereniging van Kamers van Koophandel en Fabrieken in Nederland
vertegenwoordiger: drs. J.H.M. Steijn
De Ruyterkade 5
1013 AA Amsterdam
- Nederlandse Vereniging van Luchthavens
vertegenwoordiger: drs. H.W.B. Messelink
p.a. Postbus 1
6236 ZG Maastricht Airport

Deelnemerslijst Overlegorgaan Infrastructuur (OVI)

N.V. Luchthaven Schiphol

vertegenwoordiger: mr. J.C.A. Bakker
(plv. mr. R.J.M. Sturm)
Postbus 7501
1118 ZG Luchthaven-Schiphol

N.V. Nederlandse Spoorwegen NS

vertegenwoordiger: ir. L. van der Hoeven
(plv. ir. H.J.M. van Breukelen)
Postbus 2025 - afd. NSR Planologie (KTT 835)
3500 HA Utrecht

Nederlands Instituut Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting

vertegenwoordiger: ir. B.J.J. Taken
Irenelaan 4
6074 AW Melick

Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB

vertegenwoordiger: ir. P.H.R. Langeweg
Postbus 93200
2509 BA Den Haag

Fietsersbond ENFB

vertegenwoordiger: dhr. J.A. Schouten
Postbus 2150
3440 DD Woerden

BOVAG

vertegenwoordiger: mr. J.A. Hoekzema
(plv. dhr. H. Bruin)
Postbus 1100
3980 DC Bunnik

Stichting Natuur en Milieu

vertegenwoordiger: ir. W.J. van Grondelle
huisadres: Comeniushof 34
1216 HE Hilversum
(plv. dhr. P. Nijhoff)
Donkerstraat 17
3511 KB Utrecht

Vereniging Veilig Verkeer Nederland VVN

vertegenwoordiger: dhr. H.P.M. Ticheloven
Postbus 287
1200 AG Hilversum

Bouw- en Houtbond FNV

vertegenwoordiger: drs. P. v.d. Valk
Houttuinlaan 3
3447 GM Woerden

Christelijk Nationaal Vakverbond (CNV)

vertegenwoordiger: dhr. E. Jongsma
Postbus 2129
3440 DC Woerden

Deelnemerslijst Overlegorgaan Infrastructuur (OVI)

Landbouwschap

vertegenwoordiger: drs. H.J. Kloosterboer
(plv. ir. S. van Dijk)
Prinsevinkenpark 19
2585 HK Den Haag

Koninklijke Nederlands Ondernemersverbond KNOV

vertegenwoordiger: drs. F. Veenema
Postbus 5096
2600 GB Delft

KNAC

vertegenwoordiger: ir. Th. Viergever
Scheltemalaan 9
3817 KR Amersfoort

Transport en Logistiek Nederland

vertegenwoordiger: mw. drs. N.P.M.H. Rutten
Postbus 3008
2700 KS Zoetermeer

Unie van Waterschappen

vertegenwoordiger: K.J.A. baron Collot d'Escury
Postbus 6
4560 AA Hulst

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

vertegenwoordiger:
(plv. mr. E.C.B. van de Poel)
Postbus 90150
5600 RB Eindhoven

RAI Vereniging

vertegenwoordiger: drs. G.E.L.M. Worm
Postbus 74800
1070 DM AMSTERDAM

Ministerie van VROM

vertegenwoordiger: ing. P. Torbijn
nr. 635 IPV
(plv. ir. P.J.C.M. Schoenmakers)
Postbus 30945
2500 GX Den Haag

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij

vertegenwoordiger: ir. M.A.A.M. Berkelmans
(plv. dhr. R.J. Doets)
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Ministerie van Economische Zaken

vertegenwoordiger: drs. P.H.A.M. Huyts
(plv. drs. W.A. Oskam)
Postbus 20101
2500 EC Den Haag

Deelnemerslijst Overlegorgaan Infrastructuur (OVI)

Ministerie van Financiën

vertegenwoordiger: drs. T.S. Endenburg
Postbus 20201
2500 EE Den Haag

secretariaat: Algemeen Secretaris

mr. S.B. Boelens
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Secretaris

drs. R.E. Schreuders
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Adjunct-secretaris

dhr. J.B.M. Staal
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag