

Vergaderjaar 2003–2004

29 200 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2004

Nr. 13

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 november 2003

Overeenkomstig het bepaalde in de tracéwet informeer ik u hierbij, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over het standpunt inzake de Trajectnota/MER A2 Oudenrijn-Deil.

STANDPUNT

Na afweging van alle belangen en op basis van de informatie uit de trajectnota/MER en de ontvangen inspraakreacties en adviezen kom ik in overeenstemming met de minister van VROM voor de capaciteitsuitbreiding A2 Oudenrijn-Deil tot een keuze voor een sobere verbreding naar 2x4 rijstroken.

Dit betekent een extra rijstrook ten opzichte van de uitgangssituatie per rijrichting, geen linker vluchtstrook, geen nieuwe grote verzorgingsplaatsen, een ruimere aansluiting Nieuwegein-zuid, geluidsarm asfalt, een maximum snelheid van 100 km/uur op het traject Oudenrijn-Everdingen en een extra ecoduct in de omgeving van de Autenase kade, naast een ecoduct Beesdsche Veld (in plaats van Diefdijk).

1. INLEIDING

De A2 tussen de knooppunten Oudenrijn en Deil ten zuiden van Utrecht is een belangrijke schakel in de belangrijkste noord-zuid verbinding in het Nederlandse autosnelwegennet, de A2. Dat het ook een zwakke schakel is, laat de file top-50 zien. Het knooppunt Everdingen staat in 2002 op nummer 1 van deze filelijst. Maar ook de andere wegvakken ten zuiden en noorden van Everdingen staan hoog genoteerd.

Er wordt al hard gewerkt om de bereikbaarheidsproblemen het hoofd te bieden, onder meer door de aanleg van de tweede Lekbrug bij Vianen, de aanleg van een derde rijstrook tussen Nieuwegein en knooppunt Everdingen en de spitsstroken ten zuiden van knooppunt Everdingen. Tevens start rond 2006 de verbreding van de A2 tussen Everdingen en Deil naar drie rijstroken.

Toch blijkt uit de prognoses voor 2020 dat het toenemende autoverkeer de doorstroming op deze belangrijke weg opnieuw flink onder druk zet. De traject snelheid zal in 2020 opnieuw onder de 60 km/uur komen te liggen. Vanwege het voorziene bereikbaarheidsprobleem is de trajectstudie Oudenrijn-Deil uitgevoerd op basis waarvan thans wordt besloten tot capaciteituitbreiding.

2. HISTORIE

In februari 2000 werd door de minister van Verkeer en Waterstaat het Tracébesluit genomen over de A2 Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel. In dit besluit staat onder meer dat de A2 tussen knooppunt Everdingen en knooppunt Deil verbreed zal worden naar drie rijstroken per rijrichting. Maar in dit besluit is reeds een ruimtereservering opgenomen voor een vierde rijstrook in de middenberm. Deze ruimtereservering werd gerechtvaardigd door het gegeven dat het wegvak Everdingen-Deil een van de grootste verkeersknelpunten van Nederland was, waarbij de verbreding naar drie rijstroken per richting op langere termijn (na 2010) niet meer afdoende zou zijn om de fileproblemen op te lossen. De ruimtereservering is bedoeld om in de toekomst extra hoge kosten en extra overlast bij het verder uitbreiden van de capaciteit te voorkomen.

In september 1999 zijn de voorbereidingen voor een eventuele verdere uitbreiding al gestart met het uitbrengen van de startnotitie A2 Oudenrijn-Deil, die het onderzoek naar de capaciteitsuitbreiding aankondigde. Deze startnotitie verscheen tezamen met acht anderen in het kader van «Samen werken aan bereikbaarheid». De Trajectnota/MER A2 Oudenrijn-Deil is op 20 mei 2003 ter visie gelegd.

In 2000 werd de A2 Oudenrijn-Deil opgenomen in het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR). Hierover is met de provincie Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht en de gemeente Utrecht een convenant gesloten. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) is het project op basis daarvan voor een bedrag van maximaal € 251 mln (prijsspeil 2002) opgenomen in categorie 1 (uitvoering voor 2010). Start van de uitvoering is voorzien in 2007.

Voor het trajectdeel tussen knooppunt Everdingen en knooppunt Deil geldt dat uitvoering van de verbreding grotendeels samen kan gaan met de uitvoering van de verbreding op basis van het Tracébesluit Everdingen-Deil naar 2x3 rijstroken. Hierdoor kunnen aanzienlijke kostenvoordelen worden behaald en wordt de uitvoeringshinder sterk verminderd.

3. PROBLEEMANALYSE

De bereikbaarheidsproblematiek op de A2 tussen de knooppunten Oudenrijn en Deil is groot. Deze problematiek is niet nieuw en reeds jaren wordt al aan oplossingen gewerkt. Maar de verkeersdruk op het traject Oudenrijn-Deil is zo groot dat in 2020 ook de (geplande) verbreding naar 2x3 rijstroken niet meer zal voldoen. De voorziene gemiddelde traject snelheid in het drukste spitsuur komt dan weer onder de 60 km neer en wordt daarmee als te laag beoordeeld. Daarnaast leiden zeer intensief gebruikte op- en afritten tot verstoringen voor het doorgaande verkeer. De slechte doorstroming op de A2 vergroot ook de verkeersdruk op het onderliggend wegennet.

Het verkeer op de A2 leidt tot geluidhinder en luchtverontreiniging. De toename van de geluidhinder in de situatie 2020 is strijdig met de beleidsdoelstelling om het aantal gehinderden te beperken. Aan eerder vastge-

stelde geluidsnormen voor woningen kan in stedelijke gebieden in 2020 niet worden voldaan.

Voor luchtverontreiniging is de concentratie stikstofdioxide maatgevend. De geldende norm wordt in 2020 in de omgeving van Nieuwegein buiten de wegrand nog steeds benaderd en gezien de onzekerheid in de berekening wellicht overschreden. Overigens is de norm-overschrijding in de huidige situatie veel groter. In het (Ontwerp) Tracébesluit zal onderzocht worden of eventuele maatregelen noodzakelijk zijn.

In het landelijk gebied levert vooral het geluid en de barrièrewerking problemen op voor de natuur, welke ook reeds in de referentiesituatie aanwezig zijn.

4. DOELSTELLING EN ONDERZOCHE ALTERNATIEVEN

4.1 Doelstelling

In de Trajectnota/MER staat de volgende doelstelling centraal:

Het ontwikkelen van alternatieven die het bereikbaarheidsprobleem in 2020 verminderen of zo mogelijk voorkomen en die tegelijkertijd een bijdrage leveren aan het verminderen van andere aan de weg of aan het verkeer gerelateerde problemen.

Voor de aanpak van de bereikbaarheidsproblemen op de A2 is een viertal alternatieven onderzocht. Deze zijn vergeleken met de situatie 2020 die als referentie dient voor de vergelijking van de alternatieven. De referentiesituatie en de alternatieven worden hieronder beschreven.

4.2 De referentiesituatie

De referentiesituatie is de situatie in 2020 bij autonome ontwikkeling, dus inclusief de realisatie van de tweede nieuwe Lekbrug en de nog uit te voeren verbreding naar 2x3 rijstroken tussen Everdingen en Deil met ruimtereservering in de middenberm. Ook de hierbij horende aan te leggen geluidsschermen en ecologische maatregelen maken deel uit van de referentiesituatie.

4.2 Benuttingsalternatief

Het benuttingsalternatief stelt een capaciteitsuitbreiding voor met een extra rijstrook per rijrichting.

Het benuttingsalternatief maakt optimaal gebruik van de gereserveerde ruimte zodat er ten opzichte van de referentiesituatie slechts kleine aanpassingen nodig zijn, waardoor extra ruimtebeslag nagenoeg wordt voorkomen.

De capaciteitsuitbreiding in de vorm van een vierde rijstrook wordt aangelegd in de vorm van een plusstrook aan de middenbermzijde. Gezien de beschikbare ruimte wordt deze plusstrook op volwaardige rijstrookbreedte aangelegd. In de spits, bij een opengestelde plusstrook, geldt een maximumsnelheid van 90 km/uur. Buiten de spits, met een afgesloten plusstrook, geldt een maximum van 120 km/uur. Aan de rechterzijde van de rijbanen ligt een vluchtstrook. De bestaande aansluitingen worden niet aangepast. De parkeercapaciteit bij de bestaande benzinestations bij Nieuwegein wordt in dit alternatief beperkt uitgebreid.

4.3 Verbredingsalternatief 2x4

In dit alternatief wordt de capaciteit vergroot door het aanleggen van een vierde rijstrook aan de kant van de middenberm. Deze wordt op het gehele traject aangelegd; bij knooppunten is het aantal stroken waar

nodig hoger. Zowel aan de rechterzijde alsook aan de linkerzijde van de rijbaan ligt een vluchtstrook. De maximumsnelheid bedraagt 120 km/uur. In dit alternatief wordt de krappe aansluiting bij Nieuwegein-zuid ruimer gemaakt. Nabij Nieuwegein worden twee nieuwe volwaardige verzorgingsplaatsen aangelegd, die voldoen aan de richtlijnen. Met name deze verzorgingsplaatsen vragen extra ruimte. Beide verzorgingsplaatsen zijn noodzakelijkerwijs gesitueerd in een gevoelig gebied. Zo ligt de oostelijke verzorgingsplaats in een waterwingebied tevens Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en ligt de westelijke verzorgingsplaats in de polder Rijnenburg welke een potentiële woningbouwlocatie is van de gemeente Utrecht.

4.4 Verbredingsalternatief 4x2

Dit alternatief bestaat uit hoofd- en parallelrijbanen op het trajectgedeelte Nieuwegein – knooppunt Everdingen. Voor de overige trajectdelen, de aansluiting Nieuwegein-zuid en de verzorgingsplaatsen bij Nieuwegein is het alternatief identiek aan het Verbredingsalternatief 2x4. Zowel de hoofd- als de parallelrijbanen bestaan uit 2 rijstroken en een vluchtstrook. Alle rijbanen zijn fysiek van elkaar gescheiden en zijn volwaardige autosnelwegverbindingen. Op de hoofdrijbanen geldt een maximumsnelheid van 120 km/uur, op de parallelrijbanen bedraagt de maximumsnelheid 100 km/uur. De aansluitingen Nieuwegein, Nieuwegein-zuid, Vianen en ook de A27 in knooppunt Everdingen sluiten alleen aan op de parallelrijbanen. Tussen de aansluitingen Nieuwegein en Nieuwegein-zuid en ter hoogte van Vianen is extra ruimte nodig voor de aanleg. Op de Lekbruggen zijn de hoofd- en parallelbanen niet voorzien van vluchtstroken.

Het alternatief Verbreding 4x2 vergt op het gedeelte waar de parallelbanen aanwezig zijn ten opzichte van de overige alternatieven meer ruimte dan op reeds verworven gronden beschikbaar is. Dit levert knelpunten op, vooral op de nieuwe Lekbrug (geen vluchtstroken) en bij de passage door Vianen. In verband daarmee is ook een versmalde variant uitgewerkt tussen Nieuwegein en knooppunt Everdingen. De inpassing ten noorden van Nieuwegein en ten zuiden van knooppunt Everdingen komt overeen met het Verbredingsalternatief 2x4.

4.5 Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Het MMA is gebaseerd op het Benuttingsalternatief. Ook in dit alternatief wordt een extra rijstrook in beide rijrichtingen aangeboden in de vorm van een plusstrook aan de middenbermzijde. Uit milieu overwegingen (materiaalgebruik) is de plusstrook ongeveer een meter smaller ontworpen. De plusstrook is alleen gedurende de spits geopend. De maximum snelheid bedraagt in de spits 90 km/uur. Buiten de spits is de maximumsnelheid 100 km/uur ter verbetering van de geluids- en luchtkwaliteit.

In het MMA zijn verder extra milieugerichte maatregelen opgenomen: extra geluidsmaatregelen om de geluidbelasting op selecte plaatsen nog verder terug te dringen en een ecoduct bij de Autenase kade om de barrièrewerking in het natuureservaatgebied Autena-Bolgerijen te verminderen.

4.6 Enkele maatregelen die in alle alternatieven zijn opgenomen

Verplaatsing ecoduct Diefdijk

In het Tracébesluit Everdingen-Deil Zaltbommel-Empel (2000) is de realisatie van een ecoduct ter hoogte van de Diefdijk opgenomen. Sinds deze

tijd zijn er rond de Diefdijk ontwikkelingen gestart in het kader van het nationaal project «De Nieuwe Hollandse Waterlinie», die conflicteren met een goed gebruik van een ecoduct. Mede op verzoek van de regio is het geplande ecoduct enkele kilometers naar het zuiden verplaatst.

Geluidsarm asfalt

Bij de berekeningen van de geluidbelasting is in de trajectnota voor alle alternatieven uitgegaan van een wegverharding met de kwaliteit van Dubbellaags-ZOAB. Dit heeft geluids- en landschappelijke voordelen ten opzichte van de toepassing van geluidsschermen.

Aanpassing knooppunten

In alle alternatieven wordt knooppunt Deil beperkt aangepast. Er komt een fly-over voor de verbinding van de A2-noord naar de A15-oost (Utrecht-Tiel), aangezien een weefvak van het klaverblad anders overbelast raakt. In het knooppunt Everdingen bestaat de mogelijkheid om een buffer aan te leggen teneinde de terugstuwung van verkeer van de A27 zo veel mogelijk te beperken.

5. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

5.1 Verkeer en Vervoer

Bereikbaarheid

Als geen verdere maatregelen getroffen worden (referentiesituatie) daalt de voorziene trajectsnelheid in 2020 tot onder de 60 km/uur in het drukste uur. Er is daardoor sprake van een voorzien bereikbaarheidsprobleem. Door alle voorgestelde alternatieven wordt deze trajectsnelheid weer naar acceptabel niveau gebracht:

- Benutting: 67–75 km/uur;
- Verbreding 2x4: 67–75 km/uur;
- Verbreding 4x2 (en versmald): 63–71 km/u (op het deeltraject met hoofd- en parallelbanen is de doorstroming iets minder);
- Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA): 67–75 km/uur.

Ook de verhouding tussen Intensiteit en Capaciteit (IC), een belangrijke indicator voor het optreden van files, laat zien dat de alternatieven probleemoplossend zijn. De IC verhouding op het drukste traject ligt tijdens het spitsuur voor alle alternatieven onder de 0.8.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid verbetert bij alle alternatieven. Op de A2 zullen, omdat er minder files ontstaan, minder kop-staartbotsingen optreden. Binnen de alternatieven is het hoofd- en parallelbaansysteem veiliger dan de andere alternatieven.

De aansluiting Nieuwegein-zuid is ontwerptechnisch krap in het benuttingsalternatief en het MMA. Het aanpassen van de aansluiting in de alternatieven 2x4 en 4x2 zorgt lokaal voor een verbetering van de doorstroming en de veiligheid. Deze uitbreiding kost beperkt extra ruimtebeslag.

5.2 Mensgericht milieu

Geluid

De geluidhinder zal ondanks de toegenomen hoeveelheid verkeer niet verergeren. Bij de toepassing van geluidsarm asfalt en het plaatsen van

extra schermen wordt de geluids-situatie over het algemeen zelfs gunstiger. Bijkomend voordeel van het toepassen van het «stille asfalt» is dat ook op locaties waar geen schermen geplaatst worden, geluidreductie zal optreden ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Door het plaatsen van extra schermen in het MMA scoort dit alternatief uiteraard het meest positief.

Lucht

Bij het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal de luchtkwaliteit voor het jaar van realisering van de uitbreiding inzichtelijk worden gemaakt en worden eventueel noodzakelijke maatregelen uitgewerkt om te voldoen aan de grenswaarden. In 2010 zal aan de normen van het Besluit Luchtkwaliteit moeten worden voldaan.

5.3 Natuurgericht milieu

De belangrijkste aantasting van het natuurgericht milieu gebeurt door de aanleg van volwaardige verzorgingsplaatsen bij Nieuwegein in de verbredingsalternatieven 2x4 en 4x2. Beperkte uitbreiding van de bestaande locaties is voorzien in het benuttingsalternatief en het MMA met een geringe aantasting van de EHS en een gering verlies aan recreatieve waarde. De aanleg van een volwaardige verzorgingsplaats aan de oostzijde in de verbredingsalternatieven zal de EHS en het waterwingebied aantasten. Aan de westzijde is de volwaardige verzorgingsplaats gelegen in de potentiële woningbouw locatie Rijnenburg.

Voor zover van toepassing vindt compensatie plaats volgens SGR, Flora- en Faunawet en Habitatrichtlijn.

In het plangebied van de A2 Oudenrijn-Deil liggen geen Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden.

Doordat geluidsarm asfalt de geluidbelasting vermindert in de gebieden waar geen geluidmaatregelen aanwezig zijn in de referentiesituatie, wordt de verstoring in de belangrijke natuurgebieden vermindert in alle alternatieven.

Door de aanleg van een extra ecoduct in het MMA scoort dit alternatief beter dan de anderen; de versnippering neemt af door de aanleg van deze ecologische verbinding in het natuurgebied Bolgerijen-Autena.

De uitgevoerde watertoets geeft aan dat er geen significante effecten op het watersysteem optreden. In het OTB kunnen noodzakelijke maatregelen worden vastgesteld.

5.4 Economie en Ruimtegebruik

Economie

Alle alternatieven hebben een verbeterde doorstroming tot gevolg. De reistijdbesparing is in het benuttingsalternatief en het 2x4 alternatief het grootst. Deze alternatieven scoren ook wat beter wat betreft groei van het aantal arbeidsplaatsen. *Ruimtegebruik* Vanwege de ruimtereservering is de aanslag op de ruimte beperkt. Met name de nieuw aan te leggen volwaardige verzorgingsplaatsen geven extra ruimtebeslag.

6. TOETSING, INSPRAAK, EN ADVISERING

6.1 Toetsing

De trajectnota/MER is getoetst door de Commissie voor de milieueffect-rapportage. Het toetsingsadvies is op 19 augustus 2003 uitgebracht. De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie aanwezig is in het

MER, de aanvullende informatie en de onderliggende rapporten. Het MER is volgens de Commissie toegankelijk en bevat uitstekende illustraties die inzicht geven in de verschillende alternatieven. Dit zorgt voor een duidelijk inzicht in de mogelijke toekomstige situaties. De aanvullende informatie betreft de consequenties voor het onderliggend wegennet. Uit de nadere analyse blijkt dat het voornemen niet zal leiden tot een vergroting van de problemen ten aanzien van bereikbaarheid en leefomgeving op het onderliggend wegennet.

6.2 Inspraak

In het kader van de inspraak zijn 35 reacties ontvangen. Voorstanders van capaciteitsuitbreiding wijzen op de positieve economische effecten daarvan. Critici wijzen op de nadelige effecten op gezondheid, woon- en leefgenot, verkeersveiligheid, natuur en landschap en recreatie. Een aantal insprekers zet een vraagteken bij de verkeersprognoses of vinden de noodzaak van het project onvoldoende aangetoond.

Diverse insprekers betuigen instemming met de uitbreiding van de capaciteit met een extra rijstrook, al dan niet in de benuttingsvariant of de MMA variant.

De verplaatsing van het ecoduct bij de Diefdijk naar een zuidelijkere locatie wordt gewaardeerd vanwege de samenhang met de plannen voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

De geluidhinder bij woningen langs het tracé wordt door diverse insprekers onder de aandacht gebracht. Ook voor de slechte luchtkwaliteit en de resulterende gezondheidsproblemen wordt aandacht gevraagd.

Het extra ecoduct bij de Autenase kade oogst bijval, maar er wordt gevraagd of deze locatie wel optimaal is vanwege de ligging in de natuurgebieden (tegen de noordelijke grens ervan) en vanwege het aangelegen viaduct waar autoverkeer overheen gaat, wat de effectiviteit zou kunnen beïnvloeden. Gevraagd wordt om een iets zuidelijker ligging te overwegen, mede gezien het belang van de bewoner van het betrokken gebiedje.

Ongeveer een kwart van de insprekers verzet zich tegen het aanleggen van de uitgebreide verzorgingsplaatsen vanwege het extra ruimtebeslag in natuurgebied, bij woningen van betrokkenen of midden in gebied waar mogelijk de woningbouwlocatie Rijnenburg komt. De noodzaak van het aanleggen van uitgebreide verzorgingsplaatsen wordt in twijfel getrokken. Ook tegen de beperkte uitbreiding van de oostelijke en westelijke verzorgingsplaats wordt geïnteresseerd.

Ook voorstanders van een ondertunneling van de Linge reageren op de nota, hoewel deze variant niet ter discussie was in de onderliggende nota. Deze variant stamt uit de vorige trajectnota/MER A2 Everdingen-Deil / Zaltbommel-Empel, waar deze afgevallen is vanwege de hoge kosten.

6.3 Adviezen

OVI

Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) merkt op dat de A2 van groot (economisch) belang is voor Nederland. Gezien de belangen is het dan ook essentieel dat in de inrichting en voorgestane aanpassing van het traject de risico's voor hinder van de verkeersdoorstroming zo beperkt mogelijk moeten worden gehouden. Het OVI merkt op belang te hechten aan een integrale visie. Niet alleen de doorstroming, maar ook de verkeersveiligheid en vermindering van de barrièrewerking van het traject zijn belangrijk. Het OVI pleit er dan ook voor dat duurzame oplossingen

worden gevonden die passen in zowel het middellange- als het lange-termijnbeleid en vraagt aandacht voor de weging van de veiligheidsaspecten.

Het OVI constateert dat alle gepresenteerde alternatieven goed scoren op de criteria «verkeer en vervoer» (doorstroming) en «economie en ruimtegebruik». TLN, EVO en NS pleiten voor het verbredingsalternatief 2x4, de Fietzersbond en het NIROV kiezen voor het benuttingsalternatief of het MMA, Stichting Natuur en Milieu verkiest het MMA, terwijl 3VO en de ANWB een voorkeur hebben voor het verbredingsalternatief 4x2.

De betrokken besturen

De bestuurlijke adviezen pleiten voor de capaciteitsuitbreiding A2 Oudenrijn-Deil.

De provincie Utrecht heeft een voorkeur voor het verbredingsalternatief 2x4 maar zonder de grote verzorgingsplaatsen en met een extra faunapassage bij de Autenase kade.

De provincie Gelderland heeft een voorkeur voor het benuttingsalternatief met extra maatregelen uit het MMA, zoals het ecoduct Autenase kade.

Gelderland is blij met opname van het ecoduct Beedsche Veld in plaats van Diefdijk. Tevens wordt bij de uitwerking van het OTB aandacht gevraagd voor de knelpunten luchtkwaliteit. Gelderland vraagt het tunneltracé onder de Linge alsnog in studie te nemen, gezien de landschappelijke voordelen en de functie van de Linge als verbindingzone in de EHS. Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) heeft een voorkeur voor de verbredingsalternatieven met snelheidsbeperkende maatregelen in verband met de daarmee gepaard gaande gunstige effecten voor veiligheid, milieu (geluid en emissie) en verkeersafwikkeling in de spitsuren. Tevens wordt gevraagd rekening te houden met het mogelijk maken van een te zijner tijd eventueel noodzakelijke ontsluiting van Rijnenburg via de A2. Bezwaar is er tegen de grote verzorgingsplaatsen zoals opgenomen in de verbredingsvarianten.

Het Intergemeentelijk Orgaan Rivierenland (IOR) ondersteunt de voorgestelde capaciteitsuitbreiding en de gelijktijdige uitvoering met de reeds besloten verbreding van de A2. Het IOR heeft voorkeur voor het benuttingsalternatief. Het IOR heeft echter gezien de status van het gebied als Nationaal Landschap en onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur bedenkingen tegen de effecten, met name waar de A2 over de Linge gaat. Het beleid is gericht op versterking van de identiteit en karakteristieken door onder andere het behoud en de ontwikkeling van ecologische waarden.

Veel partijen in de regio ondersteunen het idee van een tunnel. Het platform «Rivierenland op eigen kracht», waarin tien IOR-gemeenten en zeven maatschappelijke organisaties samenwerken, heeft daarom opdracht gegeven een studie te verrichten naar de haalbaarheid van een tunnel. In de studie zijn de effecten van een tunnel op het waardevolle Lingeland-schap in beeld gebracht. De meerkosten van een tunnel zijn geschat op € 100 mln voor een korte en € 222 mln voor een lange tunnel.

De gemeente Utrecht geeft aan dat capaciteitsuitbreiding binnen de in ontwikkeling zijnde structuurvisie past. De voorkeur gaat uit naar het verbredingsalternatief 4x2 met de aanvullende maatregelen uit het MMA. Aandacht wordt gevraagd voor tijdige aansluiting van de mogelijke woningbouwlocatie Rijnenburg op de omringende autosnelwegen en afstemming van de plannen. Geluidsarm asfalt en een lagere maximum snelheid worden op prijs gesteld evenals een faunapassage ten zuiden van de A12. Een nieuwe verzorgingsplaats in de polder Rijnenburg wordt ten stelligste afgewezen. Vraagtekens worden geplaatst bij de verkeersprognoses waardoor de keuze tussen benutten of verbreden ernstig wordt bemoeilijkt.

De gemeente Nieuwegein heeft een voorkeur voor het benuttingsalternatief en wenst in verband met sluipverkeer goede doorstroming van knooppunt Oudenrijn.

De gemeente IJsselstein heeft een voorkeur voor het verbredingsalternatief 2x4 met elementen uit het MMA en vraagt een lokale parallelstructuur niet onmogelijk te maken. Grote nieuwe verzorgingsplaatsen worden afgewezen.

De gemeente Vianen heeft een voorkeur voor het verbredingsalternatief 2x4 gezien de permanent opengestelde rijstrook en maakt ernstige bezwaren tegen 4x2 met parallelstructuur. Aandacht wordt gevraagd voor geluidsmaatregelen, een maximum snelheid van 100 km/uur en een ecoduct nabij de Autenase kade.

De gemeente Geldermalsen maakt deel uit van het IOR en verwijst naar de IOR reactie. Belangrijkste bedenking is het feit dat een ondertunneling van de Linge niet nader is onderzocht in de trajectnota. Aanvullend wordt gemeld dat de gemeente positief staat tegenover het ecoduct nabij de Busterweg (Beesdsche Veld) in plaats van bij de Diefdijk.

Van de kant van het Waterschap Rivierenland wordt verheugd gereageerd op de opname van de watertoets in de trajectnota/MER. Er zijn geen bedenkingen tegen de voorgestelde alternatieven, maar wel een voorkeur voor beperking van de toename van verhard oppervlak.

Van de kant van het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden wordt opgemerkt dat ten aanzien van de waterhuishouding geen goede afweging gemaakt kan worden tussen de alternatieven door het ontbreken van modelberekeningen in de trajectnota/MER. Tevens worden eisen geformuleerd ten aanzien van de ruimtelijke gevolgen van verruiming van de aansluiting Nieuwegein-zuid.

Het Hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden vraagt aandacht voor de procedures van de Wet op de Waterkering en de daarin opgenomen veiligheidseis voor kruising van primaire waterkeringen. Voorkeur gaat uit naar het verbredingsalternatief 2x4 wegens de grotere duurzaamheid van dit alternatief.

7. AFWEGING EN KEUZE

Indien er geen extra maatregelen genomen worden op de A2 Oudenrijn-Deil ligt in 2020 de gemiddelde trajectnelheid in het drukste uur onder de 60 km/uur. Dit leidt tot structurele files. Het nulalternatief is dan ook geen oplossing. De andere onderzochte alternatieven lossen de bereikbaarheidsproblematiek voldoende op.

Ook inspraak en adviezen pleiten voor een robuuste oplossing van het bereikbaarheidsprobleem, naast aandacht voor veiligheid en leefbaarheid (lucht en geluid). Bezwaren zijn er vooral tegen de volwaardige verzorgingsplaatsen zoals opgenomen in de verbredingsalternatieven. Steun is er voor het ecoduct Beesdsche veld in plaats van Diefdijk en het extra ecoduct nabij de Autenase kade. Apart aandachtspunt is de tunnel onder de Linge.

Op basis van het voorgaande kom ik tot de volgende afweging.

Ondanks de aanzienlijk hogere kosten levert het 4x2 alternatief (inclusief 4x2 versmald) geen grote bereikbaarheidsvoordelen op ten opzichte van de andere alternatieven. De voorziene trajectnelheid en daarmee de reistijdwinst is zelfs lager. Tevens is door de gescheiden rijbanen de flexibiliteit minder.

Ten aanzien van de andere beoordelingscriteria heeft het 4x2 alternatief geen grote voordelen. Daarom wijs ik de alternatieven 4x2 en 4x2 versmald af.

De alternatieven 2x4, benutting en MMA leveren een vergelijkbare voorziene trajectnelheid op in 2020. Belangrijk verschil tussen het benuttingsalternatief en het daarop gebaseerde MMA is de breedte van de plusstrook. In het benuttingsalternatief heeft de plusstrook dezelfde normale breedte van 3,50 meter als de andere rijstroken. Bij het MMA is die breedte 2,75 meter. Omdat het beperken van de breedte van de extra rijstrook in deze concrete situatie op basis van het beschikbare wegprofiel niet noodzakelijk is, acht ik die beperking ongewenst. Aan de andere kant acht ik een extra vluchtstrook aan de linkerzijde, zoals opgenomen in het 2x4 alternatief, niet noodzakelijk en niet kosteneffectief.

Bij het benuttingsalternatief is een normale rijstrookbreedte van 3,50 meter aanwezig. Het is daarom overbodig die rijstrook buiten de spits buiten gebruik te stellen. Dit bespaart tevens de daarvoor benodigde faciliteiten.

Op basis van de trajectnota/MER, de ontvangen adviezen en inspraak kies ik voor een sobere verbreding, die op kosteneffectieve wijze de bereikbaarheidsproblemen robuust oplost met aandacht voor veiligheid en leefbaarheid.

Deze sobere verbreding naar 2x4 rijstroken is gebaseerd op het benuttingsalternatief en het daarbij behorende wegprofiel. Dit betekent een extra rijstrook ten opzichte van de Ausgangssituatie per rijrichting. De extra rijstrook heeft een normale breedte van 3,50 meter en wordt permanent opengesteld. Tevens betekent het een beperkte uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen bij de bestaande benzinstations.

Er komen geen nieuwe grote verzorgingsplaatsen. Een nieuwe grote verzorgingsplaats aan de oostzijde van de A2 vraagt extra ruimtebeslag in de aanwezige EHS en waterwingebied. Dit extra ruimtebeslag acht ik ongewenst. Aan de westzijde van de A2 zou een grote verzorgingsplaats komen te liggen in een gebied dat wellicht bestemd wordt voor woningbouwlocatie Rijnenburg. Ook dit ruimtebeslag acht ik ongewenst. Beperkte uitbreidingen zijn maatschappelijk verantwoord. De kosten van de gekozen beperkte uitbreiding van de bestaande verzorgingsplaatsen zijn aanzienlijk kleiner.

De aansluiting Nieuwegein-zuid wordt ruimer uitgevoerd, zoals opgenomen in de verbredingsvarianten. Dit om grote snelheidsverschillen met langzaam optrekkende vrachtauto's bij de brug te beperken. Dit komt de doorstroming en veiligheid ten goede.

Om de geluidsoverlast te beperken en met name om te voldoen aan de wettelijke eisen voor de luchtkwaliteit wordt voor het noordelijke gedeelte (Oudenrijn-Everdingen) een huidige maximumsnelheid van 100 km/uur gehandhaafd. Op het zuidelijke deel wordt de 120 km/uur gehandhaafd. Over het gehele traject wordt gezien de landschappelijke en stedenbouwkundige voordelen geluidsarm asfalt gebruikt (Dubbellaags ZOAB of een asfalttype met soortgelijke kenmerken). Hiermee kunnen extra geluidsmaatregelen nagenoeg worden voorkomen. Dit is overeenkomstig de trajectnota. In het kader van het ontwerp tracébesluit (OTB) zullen maatregelen worden uitgewerkt om het aantal hogere waarden zo veel mogelijk te voorkomen.

Het extra ecodeuct bij de Autenase kade (zoals opgenomen in het MMA) wordt vanwege zijn positieve werking voor de natuur (ontsnippering) en gezien de bestuurlijke adviezen en na afweging van de kosten toegevoegd. Tijdens de OTB-fase zal bezien worden of de ligging van het ecodeuct kan worden geoptimaliseerd. Tevens is gezien de ontwikkeling Nieuwe Hollandse Waterlinie een ecodeuct Beedsche Veld opgenomen in plaats van Diefdijk.

Gezien de gewenste toekomstvastheid zal bij de uitwerking van dit alternatief zorg gedragen worden dat verdere capaciteitsvergroting met een extra strook in de toekomst niet onnodig wordt belemmerd. Voor het zuidelijke deel Everdingen-Deil is hiermee al rekening gehouden in het tracébesluit Everdingen-Deil / Zalbommel-Empel.

Ik heb kennis genomen van de haalbaarheidsstudie ondertunneling A2 bij Beesd en de daarmee te bereiken landschappelijke voordelen. Gezien de zeer hoge kosten en het feit dat hier geen nieuwe doorsnijding ontstaat, acht ik ondertunneling niet reëel. Dit in lijn met vroegere besluitvorming daarover in het tracébesluit Everdingen-Deil / Zaltbommel-Empel in 2000 en in lijn met de richtlijnen voor de MER. Ik ga daarom ook niet in op het gevraagde onderzoek naar de tunnel en de mogelijke financieringswijze.

Financiën

De kosten de sobere verbreding zijn berekend op ongeveer € 163 mln (prijsspeil 2002). Een exacte raming zal worden opgesteld in het kader van het tracébesluit. Dit ligt ruim beneden het bedrag van € 251 mln (prijsspeil 2002) dat op basis van het BOR Utrecht in het MIT is gereserveerd. De realisatie wordt gelijktijdig met de reeds besloten verbreding 2x3 Everdingen-Deil uitgevoerd, waardoor kostenvoordelen zullen ontstaan.

Verdere procedure

De tracéwet voorziet in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) binnen 6 maanden na het uitbrengen van het standpunt. Nadrukkelijk zullen tijdens de OTB-fase de verkeersprognoses en de effecten hiervan op de kwaliteit van de leefomgeving worden gezien. Na inspraak op het OTB zal ik in overeenstemming met de minister van VROM het Tracébesluit vaststellen. Het project wordt in de periode tot 2010 in uitvoering genomen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs