

CORRIDOR STUDIE

AMSTERDAM-UTRECHT

C A U - N O T A

Corridornota/MER Verkeer en vervoer in de corridor Amsterdam - Utrecht



Verkeer en Vervoer



Infrastructuur



Milieu



Ruimtelijke Ordening



Economie

23 900 XI - 29

Ter inzage
gelegd stuk

VI

Nota van commentaar bij de inspraak Corridornota/Milieu-effectrapport Amsterdam-Utrecht

Voorjaar 1995

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Inleiding.

Vanaf 15 november 1993 tot en met 20 januari 1994 heeft in het kader van de wettelijk verplichte inspraakprocedure de Corridornota/milieu-effectrapport Amsterdam-Utrecht (CAU) ter inzage gelegen. In deze periode zijn in de regio zes informatieavonden door de initiatiefnemers (het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en N.V. Nederlandse Spoorwegen) gehouden. Vervolgens zijn er onder verantwoordelijkheid van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) op 7, 15 en 30 maart hoorzittingen georganiseerd. Van de info-avonden en hoorzittingen zijn (nagenoeg woordelijke) verslagen gemaakt.

Op 17 mei 1994 heeft de Commissie voor de milieu-effectrapportage haar toetsingsadvies uitgebracht met als hoofdoordeel dat het MER-CAU binnen het kader van het SVV2 voldoende informatie biedt om de milieubelangen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over de tracés voor de spoorlijn en rijksweg A2.

De Commissie voor de Milieu-effectrapportage (C/MER) en het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur hebben de inspraakresultaten in hun advisering meegewogen.

Vervolgens zijn de inspraakresultaten (zie bijlage 1) door de initiatiefnemers uitvoerig op hun meritis beoordeeld en verwerkt tot een conceptnota van commentaar. De eindverantwoordelijkheid voor deze nota van commentaar ligt bij het bevoegd gezag in casu de Minister van Verkeer en Waterstaat. De minister zal de nota van commentaar alsmede alle adviezen, waaronder die van het onafhankelijke Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur betrekken in de afweging inzake de besluitvorming over de spoorverdubbeling Amsterdam Utrecht (vanaf Duivendrecht tot Utrecht CS) en de mogelijke verbreding van rijksweg A2 vanaf knooppunt Holendrecht tot en met aansluiting Hooggelegen.

Elke inspraakreactie is afzonderlijk beantwoord en de insprekers (burgers, belangengroepen, mede-overheden) zullen deze nota van commentaar ontvangen.

Hoofdpijnen uit de inspraak.

- * Onzekerheid over sloop en/of schade aan huis/bedrijf.
- * Bezwaar tegen het afstaan van agrarische grond vanwege de negatieve gevolgen op de bedrijfsvoering.
- * Pleidooi voor grond-compensatie door inzet van het instrument aanpassingsinrichting.
- * Twijfels over nut en noodzaak van ecologische passages in O-W en in N-Z richting.
- * Bezwaar tegen eco-zones vooral gericht op extra ruimtebeslag landbouwgronden.
- * Er mag geen verslechtering van de bereikbaarheid van de bedrijven optreden.
- * Aanpassing van doorvaarthoogte spoorbrug Nieuwe Wetering bepleit in verband met recreatievaart en jachtwerven bepleit.
- * Pas na realisatie van de spoorverdubbeling en een evaluatie van de effecten van het SVV beleid een besluit nemen over de mogelijke verbreding A2.
- * Er worden twijfels geuit bij de haalbaarheid van de SVV taakstellingen inzake de reductie van de automobiliteitsgroei tot 35%. In dit verband opmerkingen over:
 - aanscherpen flankerend beleid noodzakelijk,
 - voorkeur voor het meest milieuvriendelijk alternatief/80 km maatregel A2,
 - voorkeur CAU-B2 om groei van 50% op te vangen,
 - versnelde aanleg weg en spoor nodig vanwege economische belang.
- * Bezwaren tegen opheffen veerpont.
- * Belang van een goede integratie A2 met verstedelijking Utrecht-west.
- * Inzicht gevraagd in raakvlakken Hogesnelheidslijn 300km/h en CAU.
- * Voorkeur voor variant 5 spoorinpassing Abcoude (2 sporen verdiept).
- * Fietsrelaties mogen niet verslechteren.

- * Inzicht gevraagd in de mitigerende (o.a tegen geluidshinder-visuele hinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid) en compenserende maatregelen.

Er zijn circa 180 reacties binnengekomen:

Een groot deel van de inspraak betreft reacties niet zozeer gericht tegen de voorgenomen verbredingen maar geeft de bezorgdheid weer over de individuele gevolgen voor het eigendom (sloop, planschade, het verlies aan landbouwgrond voor infrastructuur en voor de ecologische passages waardoor de bedrijfsvoering in het geding komt). Ook het soort en de effectiviteit van effectbeperkende maatregelen komen veelvuldig in de reacties naar voren. Voorts wordt de planologische onzekerheid als bezwaarlijk ervaren en wil men snel duidelijkheid.

Gevraagd wordt om een zorgvuldig traject in de uitwerkingsfase, doelgerichte maatregelen en financiële-compensatie van de schade maar ook compensatie in de vorm van gronden (instrument van de aanpassingsinrichting).

Een tweede categorie reacties betreft directe steun voor de voorgenomen activiteiten (vooral spoor maar ook weg).

Daarnaast zijn er ook zeer fundamentele bezwaarschriften gericht tegen verbreding van de rijksweg en/of spoor vanwege milieudoelstellingen en/of individuele consequenties.

Verdere procedure.

Na het tracébesluit zullen de initiatiefnemers in overleg met betrokken overheden en belangengroepen de plannen verder uitwerken en in het kader van de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) planologisch inpassen. Naar verwachting zal dan in de loop van 1997 een aanvang genomen kunnen worden met de aanleg. Voor wat betreft de A2 zal dit in eerste instantie bij Breukelen het geval zijn en voor het spoor zijn dit de aanleg van de Utrechtboog en de spoorverdubbeling ter hoogte van Breukelen. Grondverwerving om deze fasering te kunnen realiseren zal in 1995/1996 moeten plaatsvinden.

Pas in deze uitwerkingsfase kan, nadat tot in de details het weg-en railontwerp vastgelegd zijn, aangegeven worden welke mitigerende en compenserende maatregelen met betrekking tot milieu, natuur en landschap definitief genomen kunnen worden. Vooralsnog is de in het Milieueffectrapportage (MER) opgenomen lijst van potentiële maatregelen indicatief (Hoofdnota hoofdstuk 9).

Leeswijzer.

In deze leeswijzer zijn de meest voorkomende onderwerpen benoemd en wordt verwezen naar desbetreffende reactie/antwoorden.

Thema's	Reactienummers
Aanpassingsinrichting	37
Aanpassing ontwerp A2	1
Abcoude spoorvariant	3
A2 aansluiting Abcoude	119
Automobiliteitsgroei	84
A2 aansluiting Breukelen	1, 10, 119
B2 alternatief	146, 147
Bereikbaarheid landbouwbedrijven	3
Compensatie landbouwgrond	37
Doorvaarthoogte	5
Doelgroepen	130, 146

Ecologische zônes	12, 34, 37
Externe veiligheid	51, 129
Fietsroute Holendrecht	25
Fiets algemeen	124, 136
Functie A2 stadsverkeer	84
Grondwater	3, 69
Geluid	17, 20, 21
Goederenvervoer spoor	4, 15
Goederen-overheveling	86
Hogesnelheidstrein	15, 113, 164
Kabels en leidingen	111, 123, 125
Lokale luchtverontreiniging	84
Milieumaatregelen	20, 21, 51, 55, 129
NS halte Loenersloot	136
Overwegen Loenersloot	3
Omgeving Oog in Al	84
Parkflat Rheyngaerde	22, 50
Planschade	6
Randstadspoor	51
Rail21 Cargo	164
Symmetrische spooruitbreiding	44, 65
Sloop huis-bedrijf	1, 49
Trillinghinder	49, 129
Utrechtboog	25, 172
Veerpont	40, 114
Volkstuinen Hooge Weide	54
Waterbeheersing	79
Westkanaaldijk	37, 53, 57, 103, 114.
Wegriolering	129

Voor nadere inlichtingen kunt u contact opnemen met drs. J.A.J. Dekker, Rijkswaterstaat directie Utrecht, projectmanager Corridorstudie Amsterdam-Utrecht (03402-79558).

BEANTWOORDING CAU-REACTIES.

1. J de Vos, Breukelen.**Reactie**

Is een andere toegangsweg tussen Breukelerbrug en spoortunnel mogelijk zodat huis kan worden ontzien?

Antwoord:

Naar verwachting is dit mogelijk maar pas bij de nadere uitwerking kan hier zekerheid over gegeven worden. In de uitwerking zal het rail en wegontwerp (inclusief de aansluitingen) tot op de meter nauwkeurig geoptimaliseerd moeten worden wat afhankelijk van de situatie (in beperkte mate) de mogelijkheid biedt voor aanpassingen.

Zie ook nrs. 10 en 119.

2. Van Selm handelsmij, Loenen a/d Vecht.**Reactie**

Het gaat om pand Stationsweg 103 te Breukelen. Men verwacht schade aan pand vanwege ontbreken onderheiding. De spoordijk komt hoog en vlakbij, kan men er blijven wonen, en zo ja dan verwacht men waardevermindering. Men wil daarvoor gecompenseerd worden.

Antwoord:

Naar huidige inzicht is dit pand te handhaven, eventuele planschade kan via artikel 49 Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) worden verhaald (zie bijlage 2 en 3).

3. Gemeente Abcoude, Abcoude.**Reactie**

A2.

Voor wat betreft de A2 is de gemeente voorstander van het Meest Milieuvriendelijk alternatief inclusief de 80km maatregel A2. Belangrijkste bezwaar tegen verbreding A2 is geluidshinder voor oostelijke woonbuurt en het ruimtebeslag die vooral de landbouw treft. Gemeente stelt voor om op z'n minst eerst de effecten van de spoorverdubbeling op de ontwikkeling van de verkeersbewegingen in de corridor af te wachten alvorens een besluit te nemen over een eventuele verbreding A2.

Ten slotte acht de gemeente een spoedige realisatie van het verkeerscirculatieplan (o.a. om de extra hinder van sluipverkeer tegen te gaan gewenst.

Antwoord:

De standpunten van de gemeenten worden voor kennisgeving aangenomen en veel van de opmerkingen komen in deze nota van commentaar uitvoerig aan de orde.

Korthedshalve wordt hiernaar verwezen (o.a. nr. 20, 21, 25 en 119).

In de effectbeschrijving van de alternatieven is inderdaad uitgegaan van het in werking zijn van het gemeentelijk verkeerscirculatieplan. Zonder dit plan zullen een aantal lokale effecten, veroorzaakt door het wegverkeer negatiever uitvallen maar met u zijn wij van mening dat uitvoering van dit plan vanuit woon en leefmilieuargumenten van groot belang is. Wij gaan ervan uit dat het initiatief voor een gemeentelijk circulatieplan bij de gemeente ligt.

Reactie

Spoor.

Voor wat betreft het spoor heeft de gemeente onoverkomelijke bezwaren tegen varianten 1 t/m 4 en pleit voor variant 5 (huidige sporen en 2 nieuwe sporen verdiept).

Vraag is of het goederenspoorvervoer dan door die verdiepte ligging kan worden afgewikkeld zodat geluidshinder verder beperkt wordt. Voorts wordt extra aandacht gevraagd voor de ontsluiting van boerderijen ten zuiden van Abcoude na opheffing van overwegen bij Loenersloot.

Antwoord:

De Minister van Verkeer en Waterstaat zal het uiteindelijke besluit nemen over de spoorvariant bij Abcoude. Centrale afweging is of de aanzienlijke meerkosten van een verdiepte ligging

(minimaal 100 miljoen extra) opwegen tegen de milieueffecten van o.a een gedeeltelijke verhoogde of de maaiveldvariant.

Reactie

Aandacht voor de ontsluiting van boerderijen ten zuiden van Abcoude na opheffing van de overwegen bij Loenersloot.

Antwoord:

De bereikbaarheid van de boerderijen/landerijen zal in de uitwerkingsfase en in overleg met de betrokkenen nader worden gezien. De uitwerkingsfase, te starten na het tracébesluit door de minister (naar verwachting eind 1994), biedt de mogelijkheid van verdere optimalisatie van de plannen.

Reactie

Gemeente is voorstander van goederenverkeer 's nachts over de verdiepte sporen en aanleg van een betonnen brug over het Gein.

Antwoord:

Dit heeft inderdaad positief effect op de reductie van de geluidshinder, momenteel is onbekend in welke mate. Onbekend is of door deze positieve effecten in geval van beide maatregelen toch nog een (laag) geluidsscherm nodig zal zijn. In de uitwerkingsfase zal dit dan nader worden gezien.

Reactie

Gemeente acht nader grondwateronderzoek na de besluitvorming in verband met mogelijke schade aan woningen gewenst.

Antwoord:

Een dergelijk onderzoek is onzes inziens niet noodzakelijk. Wel wordt in de uitwerkingsfase een bodemonderzoek gestart. Indien noodzakelijk zal in specifieke gevallen aanvullend onderzoek uitgevoerd worden.

Reactie

Gemeente constateert een onjuistheid omtrent de ecologische barrierewerking bij variant 5:

Antwoord:

De tabellen zijn wel correct omdat het op pag. 84 zonder en op pag 95 met inbegrip van de extra maatregel uit pakket 2 is.

4. W. Kompier, Abcoude.

Reactie

Komt er ook meer goederenvervoer op het spoor? Pleit er voor om vanwege het unieke Geingebied de maximumsnelheid van de treinen bij Abcoude over een lengte van bijvoorbeeld 3 à 4 km, op 150 km/uur te stellen in plaats van 200 km/uur, waardoor minder geluidshinder optreedt.

Antwoord:

In de berekeningen is uitgegaan van een toename van het goederenvervoer over het spoor. Het is niet de bedoeling om snelheidsbeperkingen in te bouwen op het traject.

Alleen de internationale treinen zullen 200 km/uur rijden, deze treinen produceren minder geluid dan de huidige generatie treinen. Bovendien zal er voldaan moeten worden aan de Wet Geluidshinder.

5. J.M. Inden, Vinkeveen.**Reactie**

Heeft bezwaar tegen de doorvaarthoogte (3,25 m) van de Nieuwe Wetering zou 3,80 m boven waterpeil moeten worden.

Antwoord:

Dit punt is in een apart overleg met betrokkenen besproken. In principe is een verhoging van de doorvaarthoogte van de Nieuwe Wetering accoord, maar er moet nog wel naar de technische aspecten worden gekeken. Bij de nadere uitwerking zal daar meer over gezegd kunnen worden. Dan zal er ook weer een overleg met betrokkenen plaats vinden. Er wordt voorlopig uitgegaan van een doorvaarthoogte van 3,80 meter + 0,50 m voor golfslag op ARK, in totaal dus 4,30 meter.

6. R.N. Kroon, Breukelen.**Reactie**

Heeft begin 1993 bij NS te horen gekregen dat spoorverdubbeling in 2005 zou aanvangen en heeft op basis daarvan een verbouwing van f 30.000,= uitgevoerd in zijn huurwoning. Hij verzoekt nu om schadeloosstelling als al veel eerder wordt begonnen aan de spooruitbreiding.

Antwoord:

Dit zal via de normale procedures worden bekeken, eventueel via art. 49 WRO.
Voor meer tekst over planschade procedures en onteigening in een bijlage 2 en 3.

7. J de Vos zie 1 wil op hoorzitting toelichting geven.8. IJclubs.**Reactie**

Is het mogelijk passage Holendrecht bij Abcoude i.v.m. schaatsroutes ruimer te dimensioneren?

Antwoord:

Uitgangspunt is dat het bestaande viaduct Holendrecht gehandhaafd blijft en dat op circa 35 meter afstand ten westen hiervan een nieuw viaduct extra gebouwd gaat worden. In de uitwerkingsfase wordt de vormgeving hiervan bepaald en kan bekeken worden of aan uw wensen tegemoet kan worden gekomen. Echter genoemd viaduct is van een andere orde dan die bij de Geuzensloot.

9. Koninklijke Nederlandsche Motorboot Club, Nieuwegein.**Reactie**

Wil een grotere doorvaarthoogte van de Nieuwe Wetering, afgeleid van de 3,80 m in de A2.

Antwoord:

Zie ook nr. 5.

10. Versloot, Kockengen.**Reactie**

- a) Wat wordt onder een matige arbeidsmarkt verstaan?
- b) Waar is een waterwingebied gepland en is benaming van ecologische verbinding bij Nigtevecht wel correct?
- c) Is een andere oplossing A2 bij Galgenwaardsebrug mogelijk?
- d) Kan bij Vinkeveen voor de A2 niet de zelfde oplossing als bij Breukelen gekozen worden zodat ruimtebeslag minder is?

Antwoord:

- ad a) Dit is een arbeidsmarkt waarin zowel kwantitatief als kwalitatief vraag en aanbod onvoldoende op elkaar zijn afgestemd.
- ad b) Bij Kockengen inderdaad geen waterwingebied gepland, wel bij Vleuten. "Nigtevecht", blz 51, moet inderdaad "Nijenrode" zijn.
- ad c) Bij de ligging van de nieuwe doorgaande weg tussen Breukelen en Kockengen aan de westzijde van de A2 is getracht zo min mogelijk het gebied te doorsnijden, wat wel het geval zou zijn indien deze weg op de huidige Galgenwaardsebrug uit zou moeten komen. In de uitwerkingsfase zal voorts worden bezien of door de aanleg van een mini-rotonde dit ruimtebeslag nog verder teruggebracht kan worden.
- ad d) Nee. Omdat de toerit aan de westzijde van de A2 bij Vinkeveen aangepast moet worden aan de ontwerpeisen is het onvermijdelijk om de A2 in oostelijke richting te verschuiven. De afstand vanaf de oude weg naar de nieuwe weg is mede bepaald door de benodigde "veilige" afstand in verband met grondmechanische verbredingsmogelijkheden (gevaar van verzakking van de weg en scheurvorming in wegdek).

11. G.N. Cortlever, Vinkeveen.**Reactie**

Heeft bezwaar tegen de doorvaarthoogte van de Nieuwe Wetering, deze dient afgestemd te zijn op die in de A2, nl 3,80 m.

Antwoord:

Zie ook nr. 5.

12 agrariërs Nieuwer ter Aa en Vinkeveen.**Reactie**

Bezwaren tegen Ecologische verbindingzones Venen en Vechtplassen (EVVV) en hun extra ruimtebeslag die ten koste gaat van landbouw.

Antwoord:

Het project EVVV heeft geen zelfstandige besluitvormingsprocedure, dit gebeurt via andere projecten waaronder de CAU. De intenties van de gehele EVVV zijn in de CAU-rapportage opgenomen, maar slechts delen van de EVVV vallen onder de besluitvorming CAU (de passages van de weg en spoorweg en de zone direct langs de weg uit de landschapsvisie). Over de overige delen zullen in andere projecten van de provincie Utrecht en overige instanties (zoals project De Venen en de herinrichting Amstelland) besluiten genomen worden.

Verkoop ten behoeve van EVVV gebeurt altijd op basis van vrijwilligheid. De gebieden op de kaarten MNL 12 en 13 zijn nu nog zogenaamde "zoekgebieden", het uiteindelijk benodigde gebied zal kleiner zijn. In het vervolgetraject van de CAU zal overleg met de landinrichtingsdienst, het landbouwschap en de individuele betrokken agrariërs plaatsvinden over de vraag welke aanpak in deze specifieke situatie het meest geschikt is (wenselijkheid en mogelijkheden voor het hanteren van het instrument aanpassingsinrichting of het instellen van een gebiedscommissie) en zal in nauwe samenwerking de problematiek worden aangepakt.

13. Stegerhoek, Vinkeveen.Namens de Ondernemersvereniging Vinkeveen en Waverveen.**Reactie**

Doorvaarthoogte vaste brug Nieuwe Wetering moet hoger en zo mogelijk verbreden van de uitmonding op het ARK en een middenpijler toepassen.

Antwoord:

Zie nr. 5. Er is vooralsnog niet voorzien in een verbreding van de uitmonding en een middenpijler.

14 Stichting Kasteel Loenersloot.**Reactie**

Bezwaar tegen CAU-plannen in relatie tot aantasting landgoed.

Antwoord:

De exacte afbakening landgoedgronden is bij ons onbekend. Indien er gronden tot de weg zelf gaan behoren, dan zijn de problemen van een andere aard dan wanneer deze binnen het landschapsplan vallen. In dat geval kan het land eigendom van de huidige eigenaresse blijven en zal de landschappelijke inpassing ter plaatse in overleg plaatsvinden.

15. Kamer van Koophandel Amsterdam + Kamer van Koophandel Utrecht en omstreken.**Reactie**

Is bij het toenemen van het goederenvervoer per spoor de capaciteit van Utrecht CS wel voldoende? Een volwaardige spoorontsluiting van de havens in het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied is met de capaciteitsuitbreiding van de lijn Amsterdam-Utrecht niet gegarandeerd.

Snelle totstandkoming van HSL-oost. Is de snelheid wel voldoende hoog gezien de overeenkomst met Duitsland?

Antwoord:

Voor het goederenvervoer is het uitgangspunt dat landelijk 65 miljoen ton goederen per jaar vervoerd zal gaan worden. De capaciteit ten behoeve van dat goederenvervoer op de aansluitende baanvakken wordt mede voorzien in andere Rail 21-projecten in en rond Utrecht en Amsterdam.

Voor de HSL-oost wordt een gemiddelde reissnelheid vereist van 120 km/uur, dit is dus inclusief halteren en voor het gehele deel van Amsterdam naar de Duitse grens. Om dat te halen is een maximumsnelheid van 200 km/uur nodig.

De studie voor de HSL-oost is inmiddels gestart, met name zal de aandacht gericht worden op het deel Utrecht-Duitse grens.

Reactie

- a) onvoldoende aandacht voor problematiek aansluitende wegen.
- b) " " " ontsluiting langs corridor gelegen bedrijventerreinen.
- c) bereikbaarheidseffecten van varianten niet in beeld gebracht.

Antwoord:

- a) Er is in eerste instantie ingegaan op het schaalniveau van de corridor; voor de weg is dit de A2 en de directe aansluitingen hierop. In het licht van (mogelijk) sluipverkeer is voorts rekening gehouden met het onderliggend wegennet (bijv. RW 720 en de S21)
- b) De ontsluiting van de bedrijventerreinen is in de CAU meegenomen maar zal ook in de uitwerkingsfase onze aandacht hebben.
- c) De bereikbaarheidseffecten van de varianten zijn wel berekend, maar niet gepresenteerd in de nota.

Uit deze berekening is gebleken dat de intensiteit de capaciteit niet zou overschrijden; op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat de optredende afwikkeling in de varianten met meer dan 2 rijbanen gelijk is aan of minstens gelijk is aan de afwikkeling van de variant met 2 rijbanen.

16. N.G. Krijtenberg, Abcoude.**Reactie**

Wil deelnemen aan de inspraakprocedure omdat zijn woning misschien afgebroken moet worden.

17. Jachthaven "De Wilgenhoek", Vinkeveen.**Reactie**

Doorvaarthoogte Nieuwe Wetering dient 4,30 meter te worden. Doordat bij vaste brug geen rood/groen licht meer, wellicht een bredere toegang nodig, dan een middenpijler, waardoor constructiehoogte minder kan zijn. Men vreest omzetting tijdens de bouw van de brug, men vraagt om maatregelen zodat toegang altijd gewaarborgd blijft.

Antwoord:

Zie ook nr. 5 en 13. Tijdens de bouw zal rekening worden gehouden met de mogelijkheid de scheepvaart door te laten gaan. Dit zal niet altijd mogelijk zijn. In overleg met betrokkenen zal bekeken moeten worden hoe hier mee omgegaan zal moeten worden. Er zal toch niet aan te ontkomen zijn dat er periodes zijn waarin er geen scheepvaartverkeer mogelijk is.

Reactie

Vragen inzake geluidshinder en luchtverontreiniging:

Antwoord:

In de uitwerkingsfase wordt nader geluidshinderonderzoek verricht, pas dan kan inzicht gegeven worden in de aard en omvang van de maatregelen. Hierbij wordt ook voorlichting en inspraak gehouden.

Recreatie is echter geen geluidgevoelige bestemming volgens de Wet Geluidshinder, dus er is geen verplichting tot maatregelen.

De lokale luchtverontreiniging zal dankzij schonere motoren in 2010 minder zijn dan nu en wettelijke normen worden niet meer overschreden op plaatsen die meer dan 20 meter van de wegrand afliggen. Zie ook nr. 84.

18. J. Kleijer, wijkcommissie Friezenbuurt, Maarssen.**Reactie**

De wijk ligt ten oosten van Amsterdam-Rijnkanaal, maar men vreest meer geluidshinder door toeneming treinverkeer en hogere snelheid. Men citeert uitspraak van NS-medewerker tijdens info-avond met betrekking tot de uitbreidingsrichting van het spoor ten noorden van station Maarssen. Men wil over de gegevens van het akoestisch onderzoek (dat nog moet plaatsvinden) beschikken.

Antwoord:

Deze woningen liggen op redelijk grote afstand van de uitbreiding van de spoorlijn. Het nadere akoestisch onderzoek zal moeten uitwijzen wat de gevolgen zullen zijn. De uitkomsten van dat onderzoek worden uiteraard openbaar gemaakt.

Meer specifieke gegevens over Friezenbuurt zijn momenteel niet aanwezig, deze zullen moeten volgen uit het nader onderzoek in de uitwerkingsfase.

19. E.P. Walter, a/b RIVAL, Vinkeveen.**Reactie**

Doorvaarthoogte Nieuwe Wetering dient 4,20 meter te zijn, een middenpijler toepassen en 2 openingen van elk 8 meter breed bij toegang van/naar ARK.

Antwoord:

Zie nr. 5 en 13.

20. D66, afdeling Breukelen, Kockengen.**Reactie**

Men heeft bezwaar tegen het toenemen van de geluidsbelasting op de bebouwing van Breukelen en Nieuwer Ter Aa. Ook heeft men bezwaar tegen de infrastructurele gevolgen voor Nieuwer Ter Aa. Een complete opsomming van bezwaren volgt.

Antwoord:

De potentiële milieu-effectbeperkende maatregelen zijn beschreven in het M.E.R (Hoofdnota hoofdstuk 9). Echter inherent aan deze fase van de planvorming is dat niet exact is aan te geven welke maatregelen definitief genomen zullen worden. Pas in de uitwerkingsfase, nadat het rail- en wegontwerp tot in detail is vastgelegd, kan het maatregelenpakket bepaald worden. Zo dient op basis van de wet geluidshinder een aanvullend onderzoek en een nieuwe procedure doorlopen te worden. Ten aanzien van geluidshinder zal in ieder geval voldaan moeten worden aan de normen die de Wet Geluidshinder stelt.

21. Gemeente Vleuten-De Meern, Vleuten.**Reactie**

Gemeente vraagt om in de uitwerkingsfase meer aandacht te schenken aan de feitelijke invulling van het flankerend beleid. Voorts wordt aandacht gevraagd voor de specifieke effectmaatregelen t.a.v. geluid en luchtverontreiniging. Zorgvuldige procedures en nauw overleg is gewenst (o.a. inzake flat Rheyngaerde). Gemeente heeft vooralsnog voorkeur voor alternatief B1 maar is geen voorstander van een tunneloptie Utrecht-West vanwege de twijfelachtige ruimtelijke haalbaarheid en de hoge meerkosten. Gemeente gaat niet uit van compacte-stad en de integratiegedachte wordt beperkt tot het optimaliseren van bestaande/toekomstige ontsluitingen.

Antwoord:

Ten aanzien van het flankerend beleid wordt uitgegaan van de uitvoering van het SVV II-beleid onder meer in de vorm van de regionale verkeer en vervoersplannen.

In de uitwerkingsfase wordt nader geluidshinderonderzoek verricht, pas dan kan inzicht gegeven worden in de aard en omvang van de maatregelen. Hierbij wordt ook voorlichting en inspraak gehouden.

De lokale luchtverontreiniging zal dankzij schonere motoren in 2010 minder zijn dan nu en wettelijke normen worden niet meer overschreden op plaatsen die meer dan 20 meter van de wegrand afliggen.

Zoals bekend wordt er in nauwe samenwerking met gemeente Utrecht en het Regionaal Beraad Utrecht een zgn integratie-studie A2 verricht. De studie resultaten zullen medio 1994 met alle betrokken bestuurlijke partijen worden besproken.

22. R.Koop directeur parkflat Rheyngaerde De Meern.**Reactie**

Bezwaar tegen de onduidelijkheden die bestaan ten aanzien van de verplaatsing van de parkflat en de financiële consequenties.

Antwoord:

Op basis van het CAU-wegontwerp dient de parkflat gesloopt te worden. Echter bij de op initiatief van gemeente Utrecht en het Regionaal Beraad Utrecht in de integratiestudie A2 ingebrachte varianten voor een vergaande westelijke verlegging van de A2 zou de parkflat behouden kunnen blijven. Thans is niet aan te geven in hoeverre dergelijke alternatieven ruimtelijk, milieutechnisch en financieel haalbaar zijn.

Pas bij een definitief besluit door de minister waarbij ook de resultaten van de zogenoemde Integratiestudie A2 dienen te worden afgewogen, is zekerheid voor uw Stichting en de bewoners inzake de gevolgen voor de parkflat te geven.

23. E Oudhof, Nieuwer ter AA.**Reactie**

Bezwaar tegen mogelijke geluidsoverlast, de waardedaling van woning bij verbreding, heeft zorg voor bouwtechnische kwaliteit bij verbreding en toenemende verkeersintensiteit en tenslotte bezwaar tegen ruimtebeslag A2 die ten koste van zijn landbouwgrond gaat.

Antwoord:

Zie nrs. 17, 20 en 37.

24. N van Selm, Breukelen.**Reactie**

Bezwaar tegen verbreding weg vanwege geluidsoverlast en visuele hinder (waardevermindering huis dient gecompenseerd te worden). De gewijzigde route van provinciale T27 zal tot hinder, verkeersonveiligheid leiden waardoor woongenot sterk afneemt. Gevraagd wordt naar een ander tracé voor de T27.

Antwoord:

In de uitwerkingsfase zal in overleg met de gemeente de verkeerssituatie in relatie tot het definitieve wegontwerp A2 nader moeten worden gezien. Een ander tracé is niet mogelijk zie nr. 10 en 119. De problematiek op de T27 is een provinciale verantwoordelijkheid. Overige punten zie o.a. nrs. 20, 21.

25. Gemeente Ouder-Amstel, Ouderkerk aan de Amstel.**Reactie**

Nog geen standpunt over Utrechtboog, men wacht op de varianten. Beoordeling op basis van mogelijkheid invulling zuidwestkwadrant ten opzichte van station Duivendrecht. Men wil de ruimte onder de Utrechtboog zoveel mogelijk open houden.

Antwoord:

Er zal nader overleg met de gemeente volgen over de varianten en de uitwerking van de Utrechtboog. Op dit moment zijn, varianten in ontwikkeling, passend binnen de marges van het CAU-ontwerp en het CAU-Milieueffectrapport die in hoge mate aan de wensen van de gemeente tegemoet kunnen komen.

Om aan de noordelijke onderdoorgang Hoiendrecht ook een fietsfunctie te geven lijkt mogelijk en dit zal in de uitwerkingsfase in overleg gezien worden. Een autofunctie voor deze onderdoorgang is echter te strijdig met de EVVV.

Reactie

Gemeente is voorstander om thans nog geen besluit over A2 te nemen maar pas als de feitelijke effecten van de spoorverdubbeling (na realisatie) bekend zijn.

Antwoord:

Een dergelijk alternatief is volwaardig in de CAU-Nota opgenomen (alternatief O-plus) en daaruit is gebleken dat de bereikbaarheidsdoelstellingen voor de economische centra (mainport Schiphol, Amsterdam en het Noordzeekanaalgebied) ernstig in het geding komen en ook de leefbaarheid van de kernen in de corridor door het toenemend sluipverkeer verslechterd.

26. C Rietveld, Nieuwer ter Aa.**Reactie**

Pleidooi voor compensatie landbouwgrond door middel van een aanpassingsinrichting.

Antwoord:

Zie nr. 37.

27. Project Blauwe Netwerk in het groene hart, Den Haag.**Reactie**

Men wil een doorvaarthoogte van het Gein geschikt voor boten met een opbouwhoogte van 2,40 meter. Men stelt dat er in het ontwerp een te lage brug zit.

Antwoord:

Voor Abcoude zijn er nog 5 varianten. Er is nog geen keuze gemaakt, deze wordt verwacht van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

In variant 3 (de maaiveldligging) is er geen doorvaarthoogte meer. In variant 5 (2 verdiepte sporen) blijft de huidige situatie ongewijzigd, waarbij verondersteld mag worden dat de hefbrug zal worden vervangen door een vaste betonnen brug, hier is dan een doorvaarthoogte van hooguit enkele decimeters. In de andere varianten is er een minimale doorvaarthoogte van 2,40 meter aanwezig.

28. Werkgroep Milieu Maarssen, Maarssen.**Reactie**

Eerst capaciteit spoorlijn uitbreiden, dan pas kijken of wegbreiding nodig is. Niet tegen uitbreiding spoorlijn, maar bij Maarssen geluidshinder en risico bij calamiteiten. Voorstel om ook IR-trein in Maarssen te laten stoppen. Verbeteringen van voorzieningen bij het station:

- * overdekte voetbrug over het ARK ter hoogte van het station,
- * grotere sociale veiligheid rond het station,
- * uitbreiding van de fietsenstallingen.

Verbetering bestaande station en dienstregeling hogere prioriteit dan nieuw station Maarssen-noord. Verminderen risico voor omwonenden: geen gevaarlijke chemicaliën via spoorlijn. Ook zonder wegbreiding een volledige aanleg van de EVVV. IR-station

Antwoord:

Maarssen zal geen IR-station worden gezien het aantal in- en uitstappers en het aantal inwoners. Wat betreft de voorzieningen rond het station Maarssen zal er nog overleg komen met de gemeente. Een overdekte voetbrug over het ARK is een zaak voor de gemeente.

Reactie

Veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen:

Antwoord:

Besluitvorming over het chloortransport staat los van de CAU en wordt gegeven de planhorizon van de studie (2010) niet relevant geacht, zie pag. 58 deelnota milieu.

Reactie

Woon- en leefmilieu:

Antwoord:

Voorgestelde verbetering van de stationsvoorzieningen zal in de uitwerkingsfase en in overleg met de gemeente aan de orde kunnen komen.

Reactie:

Bodem en water:

Antwoord:

Benzinestation Haarrijn: besluitvorming over de vestiging van verkooppunten staat los van de CAU. De reden dat lokaties met bodemverontreiniging wel zijn aangegeven, is dat deze vóór een eventuele verbreding gesaneerd moeten worden.

Reactie:

Natuur en landschap:

Antwoord:

De kosten die specifiek gemaakt moeten worden voor de EVVV en voor de landschappelijke inpassing zijn naar onze mening onlosmakelijk met het B1-alternatief verbonden. Deze kosten bedragen ongeveer 5-6% van de totale investering. Zo kan de belangrijkste ecologische passage, die bij Vinkeveen niet zonder een volledige reconstructie van de A2 gerealiseerd worden. Voor

de overige verbindingen (o.a. bij de Holendrecht) is dit eenvoudiger. De door u gesuggereerde oplossing zou bij een eventuele keuze voor het Nul-plus of MMA-alternatief, na een integrale afweging van alle belangen inzake bereikbaarheid en leefbaarheid, uitgewerkt moeten worden.

29. Milieuplatform Loosdrecht.

Reactie:

Wil aan hoorzitting deelnemen.

30. C. Boer, Maartensdijk.

Reactie:

Prioriteit voor 4-sporigheid Amsterdam-Utrecht en het reactiveren lijn Rhenen-Kesteren voor goederenvervoer bepleit.

Antwoord:

Het reactiveren van een goederenlijn Rhenen-Kesteren valt buiten dit project en ligt niet voor de hand. Rail 21 - cargo heeft daartoe ook geen aanleiding gegeven.

31. Recreatieschap Vinkeveense Plassen, Utrecht.

Reactie:

Vaste spoorbrug over Nieuwe Wetering dient 3,80 + overhoogte te worden.

Antwoord:

Zie nr. 5.

32. Langeveld uit Abcoude.

Reactie:

Bezwaar tegen alle plannen vanwege ruimteclaim op landbouwbedrijf. Ook tegen ruimtebeslag voor het landschapsplan.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

33. de Groot uit Baambrugge.

Reactie:

Wenst grondcompensatie, bezwaar tegen milieugevolgen, stelt voor Waterleiding Rijn-Kennerland in EVVV-zone langs infrastructuur te leggen.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 21, 37.

Reactie:

Ammoniakdepositie.

Antwoord:

De ecologische richtlijn (beperking van ammoniakdepositie bij ecologische elementen) geldt niet voor nieuwe elementen.

Reactie:

Aanleg moeras:

Antwoord:

Zie nr. 12.

34. van Woodenbergh uit Breukelen.**Reactie:**

Is tegen ecozônes omdat dit niet in provinciaal beleid (BNLU) is opgenomen.

Antwoord:

BNLU is door Gedeputeerde Staten goedgekeurd; daarin zijn de ecologische zones indicatief zijn aangegeven. Het werkdocument Ecologische verbindingzones is de uitwerking hiervan (ook een provinciaal plan) en spoort wèl met de EVVV.

De EVVV heeft onderdelen daaruit vroegtijdig openbaar gemaakt vanwege het integrale karakter van de plannen. De EVVV is vervolgens opgenomen in het vastgestelde streekplan. Zie ook antwoord 12 en 37.

35. F.Schalij, Breukelen.**Reactie:**

Bezwaar tegen ruimtebeslag A2 en wenst bij nadere uitwerking goed geïnformeerd te worden.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

36. Gebr Keizer, Abcoude.**Reactie:**

Als verbreding A2 doorgaat wordt grondcompensatie gevraagd, aanpassing kavelvorm en een actieve opstelling t.a.v. bedrijfsverplaatsingen.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

37. Maatschap C. Balder, Nieuwersluis.**Reactie:**

Vanwege de aanleg van de parallelweg tussen Angstelkade en Polderweg zal betrokkene grond moeten inleveren. Men vraagt om compensatie van grond d.m.v. vervangende agrarische grond. Men vindt de aanleg van deze parallelweg overbodig indien de Westkanaaldijk beschikbaar blijft.

Antwoord:

Al in de periode van de informatie-avonden en hoorzittingen is op ons initiatief bij de landinrichtingsdienst een project opgestart om te bekijken wat de mogelijkheden zijn van een aanpassingsverkaveling zodat de agrariërs gecompenseerd worden in grond en niet in geld. Op 12 en 24 april 1995 worden informatie-avonden gehouden. De betrokken agrariërs krijgen hiervoor een uitnodiging. De initiatiefnemers (Rijkswaterstaat en de Nederlandse Spoorwegen) staan positief tegenover het instrument aanpassingsinrichting. Het besluit om dit instrument te hanteren zal afhankelijk worden gesteld van een (meerderheids)standpunt van het Landbouwschap en de betrokken agrariërs.

Er zal in de uitwerking nog nader gekeken worden naar de aanvullende wegenstructuur en de functie van de Westkanaaldijk.

38 EVO, Leidschendam.**Reactie:**

Reactie wordt nagezonden.

Echter niet ontvangen.

39. Landinrichtingscommissie, Purmerend.**Reactie:**

Het herinrichtingsplan Amstelland is in voorbereiding, verwachting: goedkeuring G.S. in januari, daarna volgt uitvoering.

Er wordt gewezen op de noodzaak om de ecologische barrière te verminderen van zowel A2 als van de spoorlijn en er wordt aandacht gevraagd voor de fietsers bij de Holendrecht.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 25.

40. P.J. Wilmsen, Breukelen.**Reactie:**

Zes bezwaren:

- * Spooruitbreiding ter hoogte van de Ter Aaseweg niet aan de oostzijde want dan te dicht langs zijn woning,

Antwoord:

In het algemeen wordt de spoorbaan aan beide zijden uitgebreid, een afwijking daarvan brengt nogal wat extra kosten mee.

Reactie:

- * Veerpont niet opheffen,

Antwoord:

Rijkswaterstaat staat op het standpunt dat door de schaalvergroting van de scheepvaart, de toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de verwachting dat het totaal aantal schepen in 2010 met 17% zal stijgen de veiligheid van het pontveervoer in het geding is.

In de CAU is als vervangende voorziening een voet/fietsbrug gepland.

Gezien de reacties in de regio zal er een aanvullende vergelijkende veiligheidsanalyse komen voor de situatie pontveer versus brug. De resultaten worden eind 1994 verwacht en u zal daarover bericht worden. Dit laat onverlet de planuitwerking voor de realisatie van een fiets/voetbrug waarvan de ligging en vormgeving in nauwe samenwerking met de gemeente en bewoners zal worden bepaald.

Reactie:

- * Tegen opheffing van de spoorwegovergang Ter Aaseweg, een tunnel als alternatief is aanvaardbaar,

Antwoord:

Het al dan niet aanleggen van een tunnel als vervanging van de overweg ter Aaseweg is afhankelijk van het al dan niet opheffen van het veerpont. Bij het opheffen van het veerpont zal er een voet/fietsbrug over het kanaal én over het spoor komen. De plaats van die brug zal in overleg worden bepaald waarbij de omrijfactor voor fietsers en de bereikbaarheid van het station belangrijke criteria zijn.

Reactie:

- * Niet eens met conclusie dat het toenemen van scheepvaart gevaar zal gaan opleveren voor veerpont (zie boven).
- * Niet eens met analyse fietsverbinding Nieuwer Ter Aa - Breukelen, blz. 57 deelnota infrastructuur, waarin staat aangegeven dat afstanden 2 alternatieven gemiddeld gelijk zijn (zie boven).
- * Niet eens met verhoogde aanleg spoorbaan bij zijn huis, o.a. vanwege geluidsoverlast, alternatief: ondergronds tracé.

Antwoord:

Een ondergrondse aanleg van de spoorlijn is zeer veel duurder. Er is wel gekeken naar verdiepte ligging op een aantal plaatsen maar de extra kosten wegen vaak niet op tegen de baten.

Zie nr. 21. Overigens zal een hogere ligging inderdaad meer geluidshinder geven, maar juist dichtbij de spoorlijn hoeft dat niet zo te zijn omdat zich daar een geluidschaduw bevindt. Het nader onderzoek zal dit verder duidelijk maken.

Een ondergronds tracé ter plaatse is niet overwogen omdat de inschatting is dat traditionele (schermen) maatregelen de problematiek voldoende zullen oplossen.

Reactie:

Woon- en leefmilieu:

Antwoord:

De spoorverdubbeling zal inderdaad consequenties hebben voor het woon- en leefmilieu, voor beleving bestaan echter geen wettelijke normen.

41. Maatschap C.E. + J.E.C. van Lint, Abcoude.**Reactie:**

* Wil een goede en korte verbinding tussen bedrijf en dorp Abcoude,

Antwoord:

In alle varianten is voorzien in een verbinding.

Reactie:

* Wil voldoende oppervlakte behouden voor zijn bedrijf, en vraagt dus om compensatie in grond,

Antwoord:

Zie het antwoord bij nrs. 12 en 37.

Reactie:

* Wil maatregelen tegen geluidsoverlast, zowel tijdens de aanleg als in het gebruik,

Antwoord:

Zie nrs. 20, 21.

Reactie:

* Heeft voorkeur voor variant 5.

Antwoord:

Zie nr. 3.

42. W.A. v.d. Hoven, Breukelen.**Reactie:**

* De overweg Parallelweg (K 25.018) wordt vervangen door een fietstunnel, dan moet men per auto 12 km omrijden, men wil een tunnel voor alle verkeer,

Antwoord:

Tijdens de informatie-avonden is al toegezegd dat in de uitwerkingsfase dit punt nader bekeken zal worden.

Reactie:

* Trein komt dichters langs hun huis door bloementuin, meer geluidsoverlast, minder privacy, er is al meer geluidsoverlast door vervanging van houten dwarsliggers door betonnen enkele jaren geleden.

Antwoord: Zie nr. 20, 21.

Reactie:

Geluidshinder:

Antwoord:

Uit onderzoek en metingen is gebleken dat betonnen dwarsliggers circa 2 db(A) stiller zijn dan houten. Dit geldt voor zowel mono- als duo dwarsliggers. In de Corridorstudie is rekening gehouden met de ongunstige situatie van houten liggers.

43. W. Vedder + B.B.A. Vedder-Soethout, Baambrugge.**Reactie:**

Men wil voorzieningen voor geluidshinder ten gunste van verdubbeling spoor. De afgrenzing van de nieuwe spoorbaan wil men door middel van een sloot.

Antwoord:

Nr. 20, 21. De wijze van afgrenzing van de spoorbaan is iets dat in de uitwerkingsfase aan de orde komt.

44. G.S. van Langeraad-Zagt, Loenersloot.**Reactie:**

Men wil een asymmetrische uitbreiding van de spoorlijn in oostelijke richting, de parallelweg zal nu door de tuin gaan. Kan men blijven wonen of moet de woning gesloopt worden? Bij asymmetrische uitbreiding kan men blijven wonen. Men wil maatregelen tegen sluisverkeer op de Parallelweg tussen Loenersloot en Breukelen.

Antwoord:

Om zo veel mogelijk gebruik te maken van de bestaande spoorlijn zal de uitbreiding van het spoor symmetrisch plaats vinden zodanig dat aan elke zijde van het spoor er een spoor bijkomt. Asymmetrische uitbreiding is aanzienlijk duurder omdat dan ook de huidige sporen aangepast dienen te worden.

Het is nu nog niet met zekerheid te zeggen welke woning kan blijven en welke gesloopt dient te worden. In de uitwerkingsfase zal dat worden bekeken. Over 1 à 2 jaar zal pas die duidelijkheid kunnen worden gegeven.

In de huidige plannen is het niet de bedoeling dat de parallelweg doorloopt naar Breukelen, zodat niet gevreesd hoeft te worden voor sluisverkeer. Maar er zijn veel reacties gekomen op het feit dat die weg niet doorloopt. Er is toegezegd dat in de uitwerkingsfase dat nog eens goed bekeken wordt in overleg met de betrokken gemeenten en bewoners.

45 en 46 Seeleman, Nieuwer te Aa.**Reactie:**

Bezwaar tegen ruimteslag door infrastructuur en ecologie die ten koste gaat van huiskavel

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

47 Kooiman, Oukoop.**Reactie:**

Bezwaar tegen ruimtebeslag infrastructuur op landbouw.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

48. M van Zuijlen Breukelerwaard, Breukelen.**Reactie:**

Bij verbreding A2 zal circa 4 hectare landbouw grond moeten worden ingeleverd en gevraagd wordt om compensatie. Voorts wordt gepleit fietstunnel onder A2 in stand te houden. In de definitieve plannen dient uitrit bedrijf opnieuw aangelegd te worden. Verzoek om bij verplaatsing van de hoogspanning niet meer dan één mast op zijn land te plannen.

Antwoord:

Zie nrs. 12, 37. Inzake de hoogspanning zal een en ander in overleg met SEP moeten worden gezien; zie ook reactie 178.

49. M. Kreuger, Loenersloot.

Reactie:

Kan huis van betrokkene blijven staan?

Antwoord:

Zie nr. 44.

Reactie:

Zo ja, dan wordt de overlast groter, met name trillingen, men wil fotografische vastlegging van onroerend goed, ook overlast van te verwachten meer verkeer op de Polderweg.

Antwoord:

Het is een standaardprocedure dat er een opnemings plaats vindt van de situatie voor dat de werkzaamheden beginnen. Deze opnemings wordt bij een notaris gedeponerd.

Reactie:

Zo neen, dan acceptabele oplossing voor vervanging.

Antwoord:

Daar zijn vaste procedures voor, deze zullen zorgvuldig worden gevolgd.

50. R. Putz, inzake flat Rheyngaerde.

Reactie:

Twijfels of bij alternatief B1 flat Rheyngaerde echt moet verdwijnen omdat in tunnelvariant aansluiting wel zuidelijker is verlegd en flat blijft staan.

Is in de kostenberekening van de alternatieven ook onteigening en herhuisvesting opgenomen?

Op zo kort mogelijke termijn besluit gevraagd zodat de onzekerheid van de bewoners en het feit dat door deze situatie de goederen en rechten nagenoeg onverhandelbaar zijn wordt weggenomen.

Antwoord:

Zie nrs. 22 en 70. Onteigening van grond, perceel-aankoop en sloop zijn als een belangrijke kostenposten in de raming opgenomen, herhuisvesting niet.

51. Stadsdeel Zuidoost, Amsterdam-Zuidoost.

Reactie:

Stemt in met CAU-B1 maar naast infrastructuur dient ook het flankerend beleid stringent geëffectueerd te worden met als uitgangspunt 20% groei automobilititeit t.o.v. 1991.

Reactie:

Meer aandacht voor Randstadspoor, m.n. rol van nieuw NS-station Holendrecht,

Antwoord:

In de uitwerkingsfase zal hier rekening mee worden gehouden.

Reactie:

Korte Utrechtboog-variant meenemen in de besluitvorming als subvariant,

Antwoord:

Zie nrs. 25, 172 en 173. Voordat de uitwerking van dit onderdeel van start gaat zal er een besluit over de Utrechtboog-variant moeten zijn. Er wordt overleg gevoerd met de gemeente Amsterdam hierover. Ook met de gemeente Ouder-Amstel dient nog gesproken te worden.

Reactie:

Aandacht gevraagd voor problematiek geluidshinder.

Antwoord:

Zie nrs. 20, 21.

Reactie:

Maatregelen nodig om individuele risico en groepsrisico onder de streefwaarden te krijgen.

Antwoord:

Mogelijke maatregelen om de risico's terug te dringen zijn onder andere maatregelen aan de routes, kunstwerken, de vervoermiddelen maar ook het stellen van constructieve en bouwtechnische eisen. Deze staan op pagina 60 van de Deelnota milieu globaal aangegeven. In de uitwerkingsfase kunnen de mogelijkheden lokale maatregelen worden gezien. Overigens mag alleen een grenswaarde niet overschreden worden. Voor het gebied tussen grens- en streefwaarde ligt dat genuanceerder. Hier dient een afweging van belangen plaats te vinden of in de invloedssfeer van de transportas nog wel nieuwbouwprojecten (woningen en kantoren) kunnen worden toegelaten en zo ja in welke dichtheden teneinde de groepsrisico's niet ontoelaatbaar te vergroten.

52. Administratie en adviesburo J.J. Schoe, Breukelen.

Reactie:

Bezwaar tegen opheffen overweg Parallelweg omdat er geen goed alternatief komt (nl. een fietstunnel). Men vreest overlast vanwege het ontbreken van geluidwerende voorzieningen nabij Parallelweg.

Antwoord:

Zie nrs. 20 en 42.

Reactie:

Vrees voor geluidshinder.

Antwoord:

Zie nrs. 20 en 21.

53. J.A.T. van Schaik, H.M. Kemp-van Schaik, W.J.B. Kemp, Baambrugge.

Reactie:

Men heeft 1320 m, langs spoor in gebruik, men verlangt vervangende aangrenzende grond. Het vervallen van 2 spoorwegovergangen in Loenersloot (Slotlaan, K 16.044 + Binnenweg, K 16.634) maakt bereikbaarheid van stuk grond onmogelijk (tussen spoor en kanaal).

Antwoord:

Zie nr. 37. In de uitwerkingsfase zal worden gezien op welke wijze de bereikbaarheid van de bedrijven kan worden veilig gesteld. Het overleg met de gemeente is gaande en medio 1995 worden voor de bewoners een extra informatie-avond gehouden en komen mogelijke oplossingen aan de orde.

54. G. Harreveld, Utrecht.

Reactie:

Lid volkstuinvereniging "Hooge Weide" maakt bezwaar tegen onteigening eigendom en vreest geluidsoverlast.

Antwoord:

Desbetreffend gebied staat niet alleen vanuit een mogelijke wegbreiding onder druk maar ook vanwege de stedelijke uitbreiding in het kader van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra

(VINEX). Er zou hier een grootschalige uitbreiding (30.000 woningen) gerealiseerd moeten worden. Op dit moment is gemeente Utrecht dit stedenbouwkundig-planologisch aan het uitwerken. Zie ook antwoord 22.

55. Kramer, Breukelen.

Reactie:

Bezwaar tegen feit dat voor verbreding grond moet worden afgestaan en vreest milieuhinder. Betrokkene wil in uitwerkingsfase goed overleg.

Reactie:

Milieubescherpende maatregelen geluid:

Antwoord:

Zie nrs. 20, 21, 84.

Voor de overige milieu-onderwerpen zijn in de nota maatregelen voorgesteld (in het hoofdstuk meest milieuvriendelijk alternatief in de hoofdnota globaal en in de deelnota milieu meer in detail). Deze zijn afhankelijk van het besluit dat ook hierover genomen wordt en van de nadere uitwerking van de plannen. Een deel van deze maatregelen valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente.

56. G. Kreuger, Loenersloot.

Reactie:

Woongenot verslechtert ten gevolge van uitbreiding spoorlijn. Door toenemen intensiteit op Polderweg zal overlast toenemen. De geluidsoverlast zal ontoelaatbaar toenemen doordat treinen dichterbij de woning komen te rijden, maar ook meer treinen. Men verwacht planschade.

Antwoord:

Zie nrs. 44 en 49. Planschade is te verhalen volgens een vaste procedure namelijk op grond van artikel 49 Wet Ruimtelijke Ordening.

Reactie:

Vrees voor geluidshinder:

Antwoord:

Zie nrs. 20 en 21.

57. J. Seeleman, Baambrugge.

Reactie:

Bij afsluiten twee spoorwegovergangen in Loenersloot is bedrijf niet meer bereikbaar. Oplossing: tunnels of Westkanaaldijk verplaatsen naar westzijde van spoorlijn.

Antwoord:

Zie nr. 53.

58. T. Hoogendoorn, Loenersloot.

Reactie:

Raakt groot deel van zijn grond kwijt, wil daarvoor elders compensatie in de vorm van grond. Bezwaar tegen verdwijnen van de twee overwegen in Loenersloot. Er dient minstens 1 tunnel of viaduct te komen om bereikbaarheid te garanderen.

Antwoord:

Zie nrs. 37 en 53.

59. G.J.A. de Goey, Breukelen.**Reactie:**

De tunnel in de Parallelweg (K 25.018) moet voor alle verkeer worden, anders is Breukelen onbereikbaar. Maatregelen tegen geluidsoverlast, zowel bij de aanleg als bij het normale gebruik. Als er geluidscherm komt, dan een natuurlijk uitzicht, zoals een begroeid object.

Antwoord:

Zie nrs. 20 en 42. De vorm en uitvoering van geluidschermen zal in een latere fase nog nader bepaald worden in overleg met de gemeente.

60. T. de Jong, Loenersloot.**Reactie:**

Wat wordt gedaan om leefbaarheid in Loenersloot te handhaven, bijvoorbeeld: toenemende geluidshinder, bereikbaarheid, milieu.

Antwoord:

Zie nr. 20. In de uitwerkingsfase komen dit soort aspecten meer in detail aan de orde. Milieudivers: zie antwoord 55.

61. P.C. Verduijn, Breukelen.**Reactie:**

Melkveehouderij, 25 ha, ten zuiden van Breukelen, tussen A2 en spoorlijn. Uitbreiding spoorlijn vergt 6 ha. Men wil vervangende grond.

Er moet een goed alternatief komen voor alle verkeer voor opheffen overweg Parallelweg.

Antwoord:

Zie nr. 37 en nr. 42. Voor natuur en landschap zie nr. 12.

62. G van Lis, Maarssen.**Reactie:**

Niet tegen verbreding A2 mits volkstuin eigendom "Hooge Weide" maar gecompenseerd wordt met een andere tuin met dezelfde accommodatie.

Antwoord:

Zie antwoord 54. Onzes inziens zou U in overleg moeten treden met de gemeente Utrecht omdat er vanwege lokatiekeuze Leidsche Rijn een woon-werk bestemming wordt gegeven aan het volkstuincomplex. Wellicht dat de gemeente U een vervangende voorziening elders kan aanbieden.

63. Milieudefensie, Amsterdam.**Reactie:**

Voorkeur voor MMA-alternatief. Uitvoering flankerend beleid is van cruciaal belang. Zie ook nr. 86 voor gezamenlijke reactie met andere milieugroeperingen.

Reactie:

Natuur en landschap: MMA met gehele EVVV:

Antwoord:

Zie nr. 28.

64. AVVN, Almere inzake Volkstuindersvereniging de Hoge Weide.**Reactie:**

Bezwaar tegen verbreding A2 daar groot deel complex dan moet verdwijnen. Daarnaast wordt gesteld dat door de huidige reconstructie knooppunt Oudenrijn groot deel van de fileproblemen kan oplossen en dat dit niet in CAU is betrokken. Ongeacht de keuze van verbreding dienen geluidshindermaatregelen getroffen te worden.:

Antwoord:

In de plannen is reeds uitgegaan van de reconstructie Oudenrijn wat zeer zeker onvoldoende is om de gehele problematiek van de A2 op te lossen. Voorts zie nr. 20, 21, 22, 54. Een volkstuin-complex is echter geen geluidgevoelige bestemming volgens de Wet Geluidshinder, dus er is geen verplichting tot maatregelen.

65. G. de Groot, Baambrugge.**Reactie:**

Spoorverbreding alleen aan westzijde, want daar is minder bebouwing. Huidige tunnel tussen Achtervlietpad en Indijkweg staat niet aangegeven op de tekeningen. Deze tunnel zou geschikt moeten worden gemaakt voor alle verkeer (nu: alleen fietsers, bewoners hebben ontheffing voor auto). Men verwacht toenemen van geluidsoverlast en visuele hinder. Men wil compensatiegrond.

Antwoord:

Uitgangspunt is een symmetrische uitbreiding van het spoor. De gevolgen lijken hier niet zodanig ernstig dat naar een éézijdige uitbreiding uitgeweken zal moeten worden. Omdat er veel reacties zijn op dit punt zal in de uitwerkingsfase hier nog naar gekeken worden.

De fietstunnel in het Achtervlietpad lijkt niet geschikt voor gemotoriseerd verkeer. Naar verwachting kan de huidige regeling met ontheffing voor bewoners, gehandhaafd worden.

66. E Miltenburg, Baambrugge.**Reactie:**

Door verbreding A2 raakt betrokkene landbouwgrond kwijt en wil in overleg met landbouworganisaties kijken naar vervanging. Voorts wordt gevraagd om milieuhinder te beperken (o.a. geluidscherm).

Antwoord:

Zie nrs. 12, 21 en 37.

67. Fokker uit Nieuwer ter Aa.**Reactie:**

Niet tegen plannen weg en spoor maar wenst grondcompensatie en het handhaven van het open landschap. Landschappelijke inpassing A2 derhalve niet aan de orde.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

Het landschap en dit gebied blijft open, wat niet inhoudt dat er geen landschapsinpassing nodig zou zijn. Zie bijlage 6.2 uit de deelnota milieu, natuur en landschap.

68. Remarque uit Vinkeveen.**Reactie:**

Geluidshinder:

Antwoord:

Zie nrs. 20 en 21.

Bij uitbreiding van de weg wordt het geluidsniveau wèl hoger, maar het aanbrengen van zeer open asfalt beton (ZOAB) doet dit weer gedeeltelijk teniet.

Overigens is het geluidsniveau berekend op 5 meter boven maaiveld, dus op de eerste verdieping.

Reactie:

Woon- en leefmilieu:

Antwoord:

De visuele hinder van vrachtverkeer bij de Groenlandsekade komt in de nota inderdaad niet aan de orde. Voor visuele-hinder bestaan geen normen. In alle alternatieven is de hoeveelheid vrachtverkeer op de A2 hetzelfde, dit betekent dat de visuele hinder ook hetzelfde is in alle alternatieven en niet van invloed is op de keuze tussen de alternatieven.

69. J. en V. Melkman, Abcoude.**Reactie:**

Wat is effect van spooruitbreiding op woning, met name voor de ondergrondse waterstromingen. De woning is niet onderheid en gevoelig voor veranderingen in de omgeving. Er wordt een onderzoek gevraagd voordat de CAU een advies geeft aan de minister.

Antwoord:

In de studie heeft onderzoek naar de effecten van eventuele aanleg plaatsgevonden. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat de wijzigingen minimaal zijn. Nader onderzoek en een opname van de huidige staat vinden vervolgens in de uitwerkingsfase en zijn nu niet relevant voor het tracébesluit en de variantkeuze.

70. Gresnigt & van Kippersluis advocaten.**Reactie:**

Bezwaar tegen verbreding A2 ter hoogte van Hooggelegen. Ten onrechte is een oostelijke verlegging A2 niet onderzocht ook wordt de noodzaak van verbreding in twijfel getrokken. Bij verbreding zal in verband met geluidshinder de woonsituatie onleefbaar worden vanwege de korte afstand en de verkeersintensiteiten.

Antwoord:

Een oostelijke verbreding is vanwege de richtlijnen wegontwerp met als uitgangspunt snelheden van 100-120km/uur (wat een specifieke boogstraal in het wegprofiel vereist) niet mogelijk. Een bochtverlegging bij km 60 t/m 62 is in westelijke richting noodzakelijk en de enige mogelijkheid. Nut en noodzaak zijn ons inziens in de CAU voldoende aangetoond.

71. A&S partners in juridische dienstverlening, Wageningen.Namens J. van der Linden, Breukelen.**Reactie:**

Landbouwbedrijf tussen spoorlijn en A2. Ruimtebeslag niet meer dan strikt noodzakelijk, dus geen grond voor natuur- en landschapsontwikkeling. Pleit voor aanpassingsinrichting. Verzoekt de bereikbaarheid richting Breukelen te garanderen, dus de tunnel in de Parallelweg ook geschikt voor gemotoriseerd verkeer.

Antwoord:

Zie nrs. 37 en 42.

Reactie:

Ruimtebeslag voor EVVV wordt als onnodig ervaren.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

72. Dhr. A.J. Dolman + Mw. P.C. de Warle, Nieuwersluis.**Reactie:**

Bezwaar tegen uitbreiding spoor en verhoging van de baan bij de spoorbrug over de Nieuwe Wetering. Men verlangt drastische maatregelen om extra geluidsoverlast te voorkomen.

Antwoord:

Zie het antwoord bij nr. 20 en 21. Overigens zal een hogere ligging inderdaad in het algemeen meer geluidshinder geven. Maar juist dichtbij de spoorlijn hoeft dat niet zo te zijn omdat zich daar een zogenaamde "geluidschaduw" bevindt. Het nader onderzoek zal dit verder duidelijk moeten maken zonodig worden maatregelen getroffen.

73=74=75=76=77. G. de Groot, Baambrugge.

Mede ondertekend door nog 4 bewoners, nl. van Indijkweg 3, 4, 6 en 7.

Reactie:

5 bedrijven.

Vrijwel dezelfde tekst als nr. 65 (reactie 65 is ook van G. de Groot)

Antwoord:

Zie nr. 65.

78. Vereniging behoud spoorbuurt Abcoude, Abcoude.**Reactie:**

Er wordt een eigen afweging gemaakt van de 5 varianten in Abcoude. Men kiest voor variant 5, de twee nieuwe sporen verdiept.

Antwoord:

Zie nr. 3.

79. E. Driessen, Abcoude.**Reactie:**

Het gaat voornamelijk over de A2. Maar betrokkene heeft een stuk grasland in Baambrugge langs de spoorlijn. Een deel ervan raakt hij kwijt door de spoorverbreding. Hiertegen maakt betrokkene bezwaar.

Antwoord:

Zie nr. 37.

Reactie:

Bodem en water: Waterafvoer landerijen:

Antwoord:

Lokale waterafvoersituaties zullen in de nadere uitwerkingsfase aan de orde komen. Indien nodig zullen, in overleg met de betrokkenen, maatregelen getroffen worden.

Reactie:

Natuur en landschap en ruimtebeslag:

Antwoord:

Zie nr. 12.

Reactie:

Fietsvoorziening Holendrecht:

Antwoord:

Zie nr. 25.

80. M. Schuurman, Abcoude.**Reactie:**

Wenst gehoord te worden en vreest sloop woning.

81. B de Vries Abcoude.**Reactie:**

Geen mening over noodzaak verbreding A2, raakt 8-10 ha van bedrijf kwijt (halvering van huidig bedrijfsomvang) en pleit voor compensatie. Betrokkene heeft alternatief voor verbreding zodat bedrijf kan blijven. Voorts wordt gewezen op huidige uitrit die ook in nieuwe situatie gehandhaafd zou moeten blijven.

Antwoord:

Zie nr. 37

82. R.V. Nelis, Baambrugge.**Reactie:**

Wenst landbouwgrondcompensatie en vraagt inzicht in ligging kabels-leidingen. Onvoldoende aandacht in nota voor waterhuishouding.

Bodem en water: afwatering: zie antwoord nr. 79.

Reactie:

Natuur en landschap:

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

83. W. van Vliet, Baambrugge.**Reactie:**

Wenst grondcompensatie en meer aandacht waterlopen.

Antwoord:

Zie nrs. 12, 37 en 79.

84. Bewonerscomité Ronduit Weg, Utrecht.**Reactie:**

- a) In hoeverre heeft de A2 een functie in de afwikkeling van het stadsverkeer van Utrecht?
- b) Missen vermelding sluiproute door Oog in AI (Haydnlaan/Hessinglaan)
- c) Beleidsuitgangspunten 35% nu al bereikt? daarom worst-case uitgevoerd?
- d) Aparte rondweg met regionaal bestemmingsverkeer positieve effecten voor Oog in AI ?

Antwoord:

- ad a) De A2 heeft voor de stad Utrecht in eerste instantie een verdeelfunctie. Voorbeeld: verkeer van buiten de stad Utrecht zal die aansluiting/invallsweg kiezen, die het dichtst bij de de bestemming in Utrecht ligt. Voor de afwikkeling van het stadsverkeer heeft de A2 geen functie, omdat ritten binnen de stad (binnen een wijk of tussen wijken onderling) bijna altijd een kortere route via het stedelijk wegennet dan via de A2.
- ad b) zie hierboven bij a)
- ad c) de veronderstelling dat de groei van het autoverkeer reeds nu bereikt is, is veelal gebaseerd op toename van de verkeersintensiteiten op een wegvak van de snelweg in 1992 (of een ander jaar) ten opzichte van 1986. Deze toename is niet vergelijkbaar met de streefwaarde van het SVV-II, omdat deze waarde betrekking heeft op vervoersprestatie in heel Nederland voor alle typen wegen. De streefwaarde van het hoofdwegennet de auto(snel)wegen wijkt per definitie af van de SVV-streefwaarde van 135 %. Zo is het indexcijfer voor alle autosnelwegen voor 2010 ca. 165 %. Het worst-case scenario is derhalve niet opgenomen om de door u genoemde reden. Het is gedaan om inzicht te

geven in vervoerstromen in de corridor voor het geval de auto-mobiliteitsbeperking van 135% onverhoopt niet bereikt zou worden.

- ad d) de invloed van een aparte rondweg voor het regionale bestemmingsverkeer is momenteel nog niet aan te geven; de vervoerregio Utrecht is bezig met een studie met betrekking tot de wegenstructuur in de westflank om dit benodigde inzicht te krijgen.

Geluidshinder:

- Bij het niet verschuiven van de A2 krijgt de wijk Oog in AI inderdaad niet het hierbijbehorende positieve effect.
- Voor cumulatieve effecten was tijdens de studie nog geen goede onderzoeksmethode. In het nader onderzoek krijgt dit wel aandacht.
- Met onderliggende wegen is nu nog geen rekening gehouden, in het nader onderzoek gebeurt dit wel voorzover deze relevant zijn.
- Met genoemde scholen is ten onrechte geen rekening gehouden. In de uitwerkingsfase zal dit wel gebeuren.
- De geplande voorziening betreft een scherm of wal. Deze voorziening staat op de lijst van geplande voorzieningen van het Ministerie van VROM, en zal er dus ook zonder reconstructie komen.
- Het streven is dat na realisatie van deze voorziening de wijk binnen 55 dB(A) valt, 50 dB(A) geldt alleen voor nieuwbouw.

Luchtverontreiniging:

- De richtwaarde van de twee genoemde stoffen worden inderdaad overschreden. Op pagina 19 van de deelnota milieu staat echter vermeld dat dit overal in het studiegebied gebeurt omdat de achtergrondconcentratie al boven deze waarden ligt. De achtergrondconcentratie is de luchtverontreiniging die ook zonder de A2 al aanwezig is en die grotendeels wordt veroorzaakt door de bronnen industrie en huishoudens.
- Een geluidsscherm of tunnelbak zorgen voor een gelijkmatiger verspreiding van de luchtverontreiniging. Hierdoor worden de hoogste waarden dichtbij de weg lager, maar het gebied tot waar de verontreiniging zich bevindt (al is het onder de normwaarde) wordt in zijn totaliteit wel groter.
- De luchtverontreiniging van het scheepvaartverkeer ligt voor alle stoffen ver onder de grenswaarde en is bovendien verricht voor de meest ongunstige situatie (zonder schoner worden van motoren). Het is dan ook niet aannemelijk dat deze lage uitstoot het al onstane beeld van luchtverontreiniging door wegverkeer zou veranderen. Bovendien is er geen onderzoeksmethode beschikbaar voor cumulatieve berekeningen.

Externe veiligheid:

Cumulatieve effecten zijn niet onderzocht omdat hier geen goede onderzoeksmethode voor beschikbaar is.

85. J Haije Amsterdam.

Reactie:

Ten aanzien van de CAU wordt aandacht gevraagd voor Randsstadspoor en pleit voor A2 2x3 met snelheidsbeperking.

Antwoord:

Zie nr. 51.

86. Stichtse Milieufederatie, Utrecht.Mede namens: Noord-Hollandse Milieufederatie, Stichting Natuur en Milieu, Vereniging Milieudéfensie.**Reactie:**

Van mening dat de economische belangen ook in deze studie voorrang krijgen boven die van milieu.

Gewezen wordt op groot aantal maatregelen om automobiliteit terug te dringen.

Deels voorstander van het MMA met voor de A2 een snelheidsbeperking tot 80 km/uur. Spoor Abcoude moet verdiept en er zouden 3 ecologische verbindingen gerealiseerd moeten worden. Voorts wordt een variant met 20% groei gemist en wordt voor aanscherping van het flankerend beleid bepleit en verdergaande effectbeperkende maatregelen

Voorts een pleidooi om de aanleg van de spoorverdubbeling en Utrechtboog prioriteit te geven en pas na effectmeting van deze maatregelen (inclusief snelheidsreductie A2) een besluit nemen over het al dan niet verbreden van de rijksweg.

- a) Door capaciteitsuitbreiding (B1 met 2x4 rijstroken) ontstaat er meer verkeer (extra druk op toegangswegen naar de stad Utrecht en Amsterdam).
- b) Meer aandacht voor goederentransport over het ARK (kansen voor overslagstations).
- c) Aannames B1 en O+ m.b.t. toename mobiliteit.
- d) zijn in filekosten ook personenverkeerkosten opgenomen.

ad a) De doorgerekende alternatieven in de CAU zijn gebaseerd op de beleidsmaatregelen zoals die in het SVV-II zijn opgenomen. In tegenstelling tot het oude beleid om "volgend" te zijn bij de vervoersvraag is er nu "sturend" omgegaan met de vervoersvraag (beperking automobiliteit in 2010 tot 135 % t.o.v. 1986). Bij de dan optredende vervoersvraag bij de voorgestane automobiliteitsbeperking wordt er een goede afwikkeling geboden. In het beleidspakket 135 is voor een goede bereikbaarheid (lees: het voldoen aan de congestiekans van max. 2 % voor achterland-verbindingen) een profiel van 2x4 rijstroken benodigd.

De optredende vervoersvraag ter plaatse van de aansluitingen is redelijk tot goed afwikkelbaar.

ad b) Er is uitgebreide studie verricht naar de goederenstromen in de corridor (NEA-studie ; zie hoofdstuk 12, literatuurlijst in de deelnota Verkeer en Vervoer). Met name is gekeken naar de overheveling van de goederenstromen van de weg naar het water (ARK) en het spoor. (zie deelnota Verkeer en Vervoer hoofdstuk 6, goederenvervoer) De door u genoemde kansen voor overslagstations kunnen als onderdeel van de gekozen scenario's voor goederenoverheveling worden beschouwd.

ad c) Modelinput is u separaat toegezonden.

ad d) In de Economische Effectrapportage is onderscheid in bestaand en gegenereerd vervoer (dat wil zeggen additioneel vervoer dat zich ontwikkelt als gevolg van veranderingen in beleid en infrastructuur. Er is een gemiddelde tijdwaardering per personenvervoertuig bepaald aan de hand van de voertuigbezetting, de reismotiefverdeling en de tijdwaardering per reismotief.

De totale opbrengsten worden bepaald aan de hand van de tijdwaardering van weggebruikers, het aantal weggebruikers en de reductie van het aantal verbruikers in het personenvervoer is met woon-werkverkeer (f 12,72 p/u, zakelijk verkeer (f 41,97 p/u) en overig verkeer (f 5,07 p/u) gerekend. Voor het vrachtverkeer is uitgegaan van een tijdwaardering van f 10,16 per ton per uur.

Geluidshinder:

De factoren die de uitkomsten verklaren zijn vermeld op pagina 31 deelnota milieu. De maatregelen kunnen de belasting inderdaad tot een aanvaardbaar niveau reduceren. Zeer open asfaltbeton zal alleen in geval van verbreding worden toegepast om grondmechanische redenen (zonder verbreding zal te veel scheurvorming optreden). Twinley wordt door RWS niet op grote schaal toegepast.

Luchtverontreiniging:

- Zwevende verbindingen is hetzelfde als fijne stof inclusief roet.
- Er zijn geen gegevens beschikbaar over het verder uitsplitsen van de koolwaterstoffen.
- De berekeningen voor SO₂ en rook zijn niet in tabel 8.20 hoofdnota opgenomen omdat deze tabel over de emissieberekeningen gaat. SO₂ en rook zijn berekend als component van de lokale luchtverontreiniging en zijn in de hierbij behorende tabellen (in de bijlagen luchtverontreiniging van de deelnota milieu) wèl opgenomen.
- In de studie wordt inderdaad alleen expliciet met de grenswaarde vergeleken. Alle gegevens zijn echter in de deelnota milieu aanwezig om de gevonden uitkomsten gemakkelijk met overige waarden te vergelijken, inclusief een overzicht van alle geldende waarden. Ook de conclusie dat er sprake is van overschrijding van richt- en streefwaarden wordt in de deelnota milieu wel degelijk getrokken.

Natuur en landschap:

EVVV ook in MMA: zie antwoord nr. 28.

Compensatie natuurverlies: Norm 3x zoveel compenseren van wat verloren gaat is inderdaad genoemd, hoewel deze nog niet wettelijk is vastgelegd en nog onderwerp van discussie is. Een garantie voor het halen van de norm valt in praktijk echter niet te geven omdat de benodigde grondaankoop alleen op basis van vrijwilligheid kan gebeuren. In de CAU is de compensatie dan ook grotendeels via de landschappelijke inpassing en de aanpassing van de viaducten t.b.v. de EVVV gedacht.

Onderhoudskosten EVVV: een indicatie is moeilijk te geven, maar deze bedragen slechts een klein gedeelte van de onderhoudskosten van de gehele weg.

Als deelnemer aan het Overlegorgaan-Verkeersinfrastructuur is een groot aantal vragen van de Stichting Natuur en Milieu ook separaat beantwoord. De volledige reactie treft u aan in bijlage 4 van deze nota.

87. Agrariërs wonende aan het Gein Noord en het Gein Zuid te Abcoude,

Het betreft 47 handtekeningen op 27 adressen, waarvan 4 niet op het Gein Noord of Zuid.

Reactie:

Voorkeur voor variant 5 (2 verdiepte sporen). Argumenten:

- * verbinding met het dorp Abcoude behouden, vanuit sociaal en economisch oogpunt, de huidige overgang daarvoor het meest geschikt,
- * er is geen sprake van horizonvervuiling,
- * door symmetrische aanleg is er een evenwichtige verdeling van de lasten,
- * bij verdiepte ligging zijn er minder trillingen van het treinverkeer.

Antwoord:

Zie nr. 3.

88. Vereniging Spaar het Gein, Abcoude.**Reactie:**

Voorkeur voor variant 5 in Abcoude. Men geeft argumenten tegen de varianten 1 en 4. Men vreest sluipverkeer en zwaar vrachtverkeer op de Velterslaan en Gein Zuid door het sluiten van de twee overwegen in Loenersloot zonder een goede vervanging. Men vraagt om een oplossing nabij de huidige overwegen.

Antwoord:

Zie nrs. 3 en 53.

89. W. van Vliet en anderen, Oukoop.**Reactie:**

Bezwaar tegen onderdeel EVVV.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

90. H. Kroon Loenersloot.**Reactie:**

Verzoekt om compensatie in grond. Vreest verslechtering woon- en leefklimaat, met name geluid. Wil de huidige functie van de Westkanaaldijk tussen Nieuwersluis en Breukelen behouden, daartoe moet er een tunnel komen onder het spoor nabij Nieuwersluis. Ook bij de Ter Aaseweg dient een tunnel te komen, deze dient geschikt te zijn voor fietsers en landbouwverkeer.

Antwoord:

Zie nrs. 20, 37 en 56.

91. W. Karsemeijer, Nieuwer ter Aa.**Reactie:**

Wenst grondcompensatie.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

92. BOVAG Bunnik**Reactie:**

Steun voor spoorverdubbeling en pleit voor uitbreiding A2 conform alternatief B2

93. T.C. Akkerman, Breukelen.**Reactie:**

Verbreiding spoorbaan heeft prioriteit boven aanleg weg. Suggestie om de spoorlijn bij Breukelen verdiept aan te leggen (geen tunnel).

Antwoord:

Een verdiepte ligging bij Breukelen is technisch vrijwel niet haalbaar vanwege de vrije kruising met de spoorlijn naar Woerden en de benodigde vrije doorvaarthoogte voor Heijcop/Kerkvaart.

Reactie:

Komt er een aftakking A2 tussen Maarssen en Breukelen?

Antwoord:

Nee.

94. Maatschap R. + J. Treur + J. Treur-Verweij, Nieuwer Ter Aa.**Reactie:**

Door verbreding A2 zou bedrijf ongeveer 8 ha landbouw grond kwijtraken wat bedrijfvoeringsproblemen geeft. Voorts verzoeken betrokkenen om een goed alternatief voor het verdwijnen van de twee overwegen in Loenersloot en de afsluiting van Westkanaaldijk.

Antwoord:

Zie nrs. 12, 37 en 53.

95. Landbouwschap Gewestelijke Raad voor Utrecht, Utrecht.Mede namens de Gewestelijke Raad voor Noord-Holland van het Landbouwschap.**Reactie:**

De landbouw wordt onevenredig zwaar getroffen door grondclaims. Er moet voldoende grond beschikbaar blijven gegeven ontwikkelingen op milieuregelgeving en de gewijzigde marktomstandigheden en het europees beleid. Voorts is de mening dat er te weinig aandacht is voor vervangende voorzieningen voor agrarisch verkeer in de vorm van verkeerstunnels. Het handhaven van de Westkanaaldijk voor bestemmingsverkeer verdient bijzondere aandacht. Er zijn voorzieningen nodig voor geluidsoverlast met name ten gunste van spoorverdubbeling.

Men pleit voor het instrument aanpassingsinrichting van landbouwgronden.

Mocht onverhoopt niet overgegaan worden tot het hanteren van dit aanpassingsinstrument dan dient toch tenminste de in te leveren oppervlakte per bedrijf te worden gecompenseerd.

Antwoord:

Zie nrs. 12, 20 en 37.

Geluidshinder: antwoord nrs. 20 en 21.

Kaarten: De EVVV heeft onderdelen al op kaart gezet enkel vanwege het integrale karakter van de plannen.

96. ENFB, afdeling Utrecht, Utrecht.Robert Giesberts, voorzitter.**Reactie:**

a) Niet het terugdringen van de automobilititeit als invalshoek hanteren, maar het aantrekkelijker maken van openbaar vervoer, waterverkeer enz.

b) Summiere aandacht besteed aan de fietsverbinding Utrecht-Amsterdam;

Antwoord:

ad a) Het terugdringen van de groei van de automobilititeit als invalshoek is een direct gevolg van het besluit van het parlement om het SVV-Ild als basis te nemen. Het aantrekkelijker maken van openbaar vervoer (zowel spoor als bus) is meegenomen in de beleidspakketten die zijn doorgerekend. Het aantrekkelijker maken van vervoer te water is ook bestudeerd. Zie ook het antwoord op reactie 86 b. In plaats van het waterverkeer aantrekkelijker te maken zijn in de goederenscenario's de weerstand over de weg in meer of mindere mate verhoogd. Per saldo is dit vergelijkbaar.

ad b) Op grond van de afstand Utrecht-Amsterdam (ca.30 km) zal het aantal dagelijkse fietsritten beperkt zijn; In de CAU is gekeken naar de fietsrelaties in zowel N-Z als O-W relaties, zie kaart VV 4 en 5. De uitwerkingsfase biedt de mogelijkheid de fietsstructuur verder te optimaliseren.

97. CONMEDRA, Loenersloot.**Reactie:**

Goed dat verkeersproblematiek wordt aangepakt maar de plaatselijke situaties mogen niet ondersneeuwen. Het bedrijvencomplex aan Angstelkade is nu alleen te bereiken via Westkanaaldijk. Na opheffen van de twee overwegen bij Loenersloot is Westkanaaldijk dus in feite afgesloten. Suggestie: een weg achter de woningen aan de Binnenweg en rechtstreeks aansluiten op S21. Of het terrein vanaf station Breukelen via Nieuwer Ter Aa bereikbaar maken.

Antwoord:

Zie nr. 53. In de nadere uitwerking zullen de suggesties worden meegenomen.

98. CDA Breukelen, Nieuwer Ter Aa.**Reactie:**

- * Overweg Parallelweg vervangen door een tunnel voor alle verkeer, bewoners van de Parallelweg zijn inwoners van Breukelen en moeten Breukelen goed kunnen bereiken. Eventueel maatregelen tegen sluipverkeer nemen, voorgesteld wordt een z.g. "roadbarriër", welke in werking is tijdens spitsuren.

Antwoord:

Dit zal in de uitwerkingsfase in overleg met de gemeente worden gezien.

Reactie:

- * Amoveren woningen en bedrijfsgebouwen: goed rekening houden met de belangen van betrokkenen.

Antwoord:

Er zal overleg gevoerd worden met betrokkenen.

Reactie:

- * Belangen agrariërs die gronden moeten afstaan: gevraagd wordt om een aanpassingsverkeveling, landbouweffectrapportage en vroegtijdig overleg met de standsorganisaties.

Antwoord:

Zie nr. 37.

Reactie:

- * De veerpont dient behouden te blijven. Verzoek om te overleggen met actiecomité Behoud Veerpont.

Antwoord:

Zie nrs. 40 en 114

Reactie:

- * Geluidsoverlast door verhoging en verdubbeling spoorbaan: geluidswerende maatregelen worden gevraagd en het toepassen van geluidarme en/of geluidsisolerende materialen.

Antwoord:

Zie nrs. 20 en 21.

Reactie:

Geluidshinder:

Antwoord:

Zeer open asfalt beton kan alleen in geval van verbreding worden toegepast om grondmechanische redenen (zonder verbreding zal te veel scheurvorming optreden).

Zie voorts antwoord 21. Wat is afhankelijk van de exacte hoogte van de geluidbelasting en het aantal woningen. Uiteindelijk zal niet RWS zelf, maar ook de provincie en gemeente beslissen.

Reactie:

- * Verkeersregelinstallatie bij afrit Breukelen alleen in werking tijdens de piekuren.

Antwoord:

De verkeersregelinstallatie is tot 1 januari 1993 bij Rijkswaterstaat, directie Utrecht in beheer geweest. Hierna is de installatie overgedragen aan de provincie Utrecht. Ik heb dit onderdeel van uw reactie dan ook aan de provincie met het verzoek om behandeling doorgezonden.

99 = 100. J.L. van Oordt, Nieuwer Ter Aa + R.S. Steens, Vinkeveen.**Reactie:**

Voorkeur voor MMA.

101. Groengebied Amstelland, Haarlem.**Reactie:**

Beperken uitbreiding infrastructuur tot hoogst noodzakelijke en zoveel mogelijk het verlies aan natuur-recreatie compenseren. Onduidelijk zijn de gevolgen van de spoorverdubbeling (ruimtebeslag etc.).

Steun voor door Amsterdam ingebrachte Utrechtboogvariant en voorkeur voor variant 5 bij Abcoude. Pas besluit over A2 als effecten spoorverdubbeling bekend zijn inclusief die van het SVV flankerend beleid.

Maatregelen treffen vanwege toenemen geluidshinder, bijv. geluidschermen.

Antwoord:

Zie nrs. 20 en 21

Reactie:

* Compenseren van recreatieve voorzieningen die moeten verdwijnen.

Antwoord:

Dit zou in de uitwerkingsfase in overleg moeten worden gezien.

Reactie:

* Voorkeur voor korte Utrechtboog.

Antwoord:

Zie nrs. 25 en 51.

Reactie:

* Voorkeur voor variant 5 bij Abcoude.

Antwoord:

Zie nr. 3.

Reactie:

Fietsgebruik passage Holendrecht:

Antwoord:

Zie nr. 25

Reactie:

Passage de Winkel:

Antwoord:

In huidige situatie is sprake van sociale onveiligheid. Vervangende fietspaden zijn voorzien bij de nieuwe zuidelijke aansluiting Abcoude, de veiligheidsaspecten zullen hier in overleg met de gemeente worden opgelost.

102. H van Dop-Robijns, Eindhoven.**Reactie:**

Bezwaar tegen A2 in verband met sloop parkflat Rheyngaerde.

Antwoord:

Zie nrs. 22 en 50.

103. D.J. Soede + G. Soede-Lycklama à Nijeholt.**Reactie:**

Men bezit 2 particuliere overwegen, wanneer deze verdwijnen moet men omrijden via Nieuwer Ter Aa om in Breukelen te komen. Deze route is niet geschikt voor zwaar vrachtverkeer. De aan te leggen parallelweg aan de westzijde van het spoor dient geschikt te zijn voor zwaar verkeer (voederleveranties, melkfabriek). Ook de brug over de Nieuwe Wetering dient geschikt te zijn voor zwaar verkeer.

Men vreest toeneming van geluidsoverlast en visuele hinder door spoorverdubbeling. De waarde van het bedrijf zal dalen. Men verwacht milieutechnische problemen ten gunste van de ecologische verbindingzone.

Antwoord:

Zie nrs. 12, 20, 37 en 56. De geschiktheid voor zwaar verkeer van de parallelweg aan de westzijde zal nog nader bekeken moeten worden in overleg met de betrokken gemeenten.

104. Maatschap Hamoen/J.W. Hamoen, voorz. Landbouwmij. ZMO afd. Breukelen/Maarssen.

Reactie:

Problematiek landbouw ten onrechte in CAU niet aan de orde gesteld, pleidooi dat agrariërs niet de dupe mogen worden van ruimtebeslag voor infrastructuur en ecologie. Vooral dit laatste wordt onlogisch geacht. Er dient een goede regeling/aanpassingsverkaveling te komen.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

Reactie:

Natuur en landschap:

Antwoord:

- Kaart MNL 15 is een uitwerking van MNL 13 en dient te worden aangehouden. De rode zones op kaart MNL 15 zijn zoekgebieden, het uiteindelijk benodigde gebied zal kleiner zijn.
- De 150 ha genoemd in de hoofnota betreffen het landschapsplan, hier zitten onderdelen van de EVVV die direct langs de weg liggen in.
- De 247/365 ha genoemd in het EVVV rapport betreffen de gehele EVVV, dus ook de onderdelen die verder weg gelegen zijn en door andere instanties gerealiseerd dienen te worden.
- Verschil met BNLU: zie antwoord nr. 34.
- Relatie natuur en vervuiling: de grootste schadelijke vervuiling bevindt zich in de eerste 10 meter van de berm, dit gebied wordt gebruikt voor verkeerstechnische doeleinden.
- Juist in een versneden gebied is een EVVV-plan zinvol en effectief. De EVVV is onderdeel van een groter geheel, nl. de gebieden van de Venen en de Vechtplassen.

105 Maatschap Zagt, Nieuwersluis.

Reactie:

Bezwaar tegen huidige verbredingsplannen A2, waarom niet A2 uitbreiding tegen huidige weg aan zonder middenberm? Ook bezwaar tegen EVVV-stroken. Pleidooi voor grondcompensatie.

Antwoord:

Zie nrs. 12, 37, 10 en 119.

106 = 118 Boekel De Nerée namens Rubens Adrian Textiles B.V. alsmede M. Pije te Abcoude.

Reactie:

Bezwaar tegen CAU-B1 inzake A2 daar dit ten koste gaat van bedrijf en woning.

107. Maatschap C. & J. Zagt, J. Zagt, Nieuwersluis.

Reactie:

- * Door afsluiten overwegen te Loenersloot en het maken van parallelweg moet men via Nieuwer Ter Aa naar Breukelen, dit geeft veel omrijden en de parallelweg is niet geschikt voor zwaar landbouwverkeer en vrachtverkeer.

Antwoord:

Zie het antwoord bij nrs. 53 en 103.

Reactie:

- * Men wil een weg onder de brug over de Nieuwe Wetering, voor bestemmingsverkeer.

Antwoord:

In principe is een weg onder de brug door een mogelijkheid, het probleem is dan echter om weer over het water van de Nieuwe Wetering te komen. De huidige hefbrug is er dan niet meer. De aanvullende wegenstructuur zal nog nader worden bekeken in de uitwerkingsfase.

Reactie:

- * Geluidsoverlast van hoge brug over Nieuwe Wetering, er worden oplossingen verwacht.

Antwoord:

Zie het antwoord bij nrs. 20 en 21.

Reactie:

- * Door aanleg parallelweg verliest men landbouwgrond, men wil vervangende grond.

Antwoord:

Zie het antwoord bij nr. 37.

Reactie:

- * Ontsluiting parallelweg op Angstelkade beter via terrein van Internatio.

Antwoord:

Dit wordt meegenomen in de uitwerkingsfase.

Reactie:

- * Verbreding van spoorlijn eenzijdig en in oostelijke richting, dan geen grond nodig van betrokkene.

Antwoord:

Zie het antwoord bij nr. 44.

108. J.Boele Loenersloot.

Reactie:

Als gevolg van verbreding A2 zal betrokken circa 5-6- ha landbouwgrond moeten afstaan (o.a. aansluiting Vinkeveen) en gepleit wordt voor compensatie.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

109. VVV De Ronde Venen-Vinkeveense Plassen.

Reactie:

Bezwaar tegen doorvaarthoogte van brug over Nieuwe Wetering en de breedte van de doorvaart ter plaatse van de brug. Men wil minimaal 4,30 meter doorvaarthoogte en minimaal 12 meter voor de breedte.

Antwoord:

Zie ook nr. 5 en 13. Een verbreding van de uitmonding is niet voorzien.

110. Vereniging IVN.

Reactie:

Natuur en landschap: EVVV bepleit ook zonder wegverbreding:

Antwoord:

Zie nr. 28.

111. WRK, Nieuwegein.**Reactie:**

Er zullen leidingen omgelegd moeten worden, ruim van te voren de WRK inlichten over genomen besluiten.

Antwoord:

Al in de studiefase is er overleg geweest met betrokken bedrijf en dit overleg zal in de uitwerkingsfase geïntensiveerd worden teneinde tot een goede en tijdige afstemming te komen.

112. Milieufederatie Noord-Holland, Zaandam.**Reactie:**

Zie reactie nr. 86.

113. Werkgroep bereikbaarheid Amsterdamse regio per (hogesnelheids-)trein (BART) Amsterdam.**Reactie:**

Ingenomen met spooruitbreidingen. Gemiddelde rijsnelheid 110 km/uur, volgens rapport, lijkt niet verenigbaar met overeenkomst van Warnemünde. Men dringt aan op zekerstelling financiering voor overige projectonderdelen. Men vindt dat alles in of kort na het jaar 2000 gerealiseerd moet zijn.

Antwoord:

Zie het antwoord bij nr. 15. Een vervroeging naar het jaar 2000 van de realisering van de diverse onderdelen van de spooruitbreiding is nauwelijks realistisch, gezien de procedures die nog moeten worden doorlopen en de benodigde uitvoeringstijd.

114. M.J.W. Jamin. = 115. H.T.H.M. ten Brink. = 116. W. Voskuilen.Actiecomité instandhouding pontverbinding, Nieuwer Ter Aa.**Reactie:**

Voor handhaven van pontveer.

Bijgevoegd is de reactie van:

Vereniging vrienden van de voetveren, Ridderkerk.

Men ondersteunt de reactie van het Actiecomité instandhouding pontverbinding.

Antwoord:

Gegeven de vele bezwaarschriften tegen de mogelijke opheffing van het veerpont en het advies van het Overleg Orgaan Infrastructuur zal een globaal vergelijkende veiligheidsanalyse uitgevoerd worden voor de situatie met pontveer en zonder pontveer (met brug). De studieresultaten zijn eind 1994 te verwachten.

Dit laat onverlet de verdere planuitwerking voor de realisatie van een voet/fietsbrug. Studie naar de definitieve ligging en vormgeving van deze brug alsmede genoemd onderzoek zullen in nauw overleg met betrokken actiegroep en gemeente worden uitgevoerd.

117. J.H.A. Matthews, Nieuwer Ter Aa.**Reactie:**

Westkanaaldijk niet afsluiten, 800 inwoners van Nieuwer Ter Aa maken er dagelijks gebruik van. Pontverbinding moet blijven.

Antwoord:

Zie het antwoord bij nrs. 37, 53, 57 en 114.

118. zie 106.

119. V. van Ginkel, Breukelen.**Reactie:**

Bezwaar tegen verbreding A2 ter hoogte Breukelen waardoor circa 7 ha landbouwgrond onttrokken zou worden. Stelt alternatief voor aansluiting voor.

Antwoord:

Zie nr. 37.

Het ontwerp voor de aansluiting is in nauw overleg met de gemeente gemaakt. Het door u voorgestelde alternatief is niet uitvoerbaar omdat:

1. Er een spooronderdoorgang dient te komen (gelijkvloerse kruising vervalt) waar de nieuwe aansluiting A2 op aan moeten sluiten.
2. Er derhalve een nieuwe onderdoorgang A2 moet komen (in het verlengde van het spoor) alwaar de toe- en afritten komen.

120. dhr. E.A. Hogendoorn + mw T.W. de Vor, Nieuwersluis.**Reactie:**

Maken bezwaar tegen de spooruitbreiding en de verhoging van de spoorbaan bij de Nieuwe Wetering, met name vanwege geluidsoverlast.

Antwoord:

Zie nrs. 20 en 21.

121. = nr. 12.122. F.F.M. Scheren, Loenersloot.**Reactie:**

Is tegen de spooruitbreiding omdat de woning van betrokkene zou moeten verdwijnen.

123. N.V. Regionale Energiemaatschappij Utrecht REMU, Woerden.**Reactie:**

Onvoldoende aandacht voor probleem van verleggen kabels en leidingen. Kosten nog niet duidelijk. Bereid tot overleg.

Antwoord:

In de studie is op hoofdlijnen een inventarisatie gemaakt van nagenoeg alle kabels en leidingen in het directe invloedsgebied weg. Wij zijn ons ervan bewust dat deze inventarisatie inderdaad (tot op details) niet compleet is. Na de tracévaststelling door de minister zullen wij in het kader van de verdere planuitwerking het overleg met u intensiveren. Uitgangspunt daarbij is dat zoveel als mogelijk moet worden voorkomen dat kabels en leidingen onnodig verlegd zouden moeten worden.

124. ENFB onderafdeling Amstelveen.**Reactie:**

Voor handhaving van tenminste de bestaande oost-west fietsverbindingen. Kan oversteek ten westen van Nigtevecht (Amsterdam Rijnkanaal) niet opnieuw in gebruik komen?

Antwoord:

In de CAU blijven zowel voor wat betreft het spoor als de weg nagenoeg alle fietsrelaties intact en zullen er bij Utrecht West zelfs extra verbindingen gerealiseerd worden. Hoewel alle gelijkvloerse spooroverwegen verdwijnen worden ook hier door middel van parallelle routes de fietsrelaties hersteld. (zie kaarten VV 4,5 en IS 1 en 3).

De oversteek bij Nigtevecht is een provinciale verantwoordelijkheid.

125. A. Prins, Loenersloot.**Reactie:**

Bezwaren tegen effecten van de plannen op woning (waardevermindering, mogelijke schade), bezwaar tegen de procedure waarbij de mensen nog op geen enkel punt zekerheid of toezeggingen gekregen hebben.

Antwoord:

Met u zijn wij van mening dat op korte termijn planologische zekerheid aan betrokkenen gegeven zou moeten worden. Het moment daarvoor is het tracébesluit van de minister. In de uitwerkingsfase van dit besluit (het verder detailleren van het weg-railontwerp en bepaling van het definitieve ruimtebeslag en eventuele grond-schadecompensatie) zal overleg met u plaatsvinden. Zie ook nr. 12 en 37.

126. J.Giisen, Abcoude**Reactie:**

Bij verbreding A2 (inclusief EVVV) dienen gronden volledig gecompenseerd te worden. Voorts wordt gepleit voor handhaving fietstunnel en maatregelen tegen geluidshinder

Antwoord:

Zie nrs. 12, 21 en 37.

127. Maatschap Prins, Nieuwer ter Aa.**Reactie:**

Pleit voor regeling inzake vervangende grond (mede in overleg met landbouworganisaties). Verlegging kabels-leidingen zal nog eens tot extra ruimtebeslag leiden. Ten onrechte wordt in dit kader zoekgebieden voor relatienota en natuurontwikkeling opgenomen. Onduidelijk is waarom deze gebieden niet overeenkomen met het BNLU.

Ook wordt aandacht gevraagd voor de problematiek van de afwatering.

Antwoord:

Zie nrs. 12, 34, 37, 79 en 125.

128. GIBO-groep namens heren A. en A.C. Prins, Nieuwer ter Aa.**Reactie:**

Constateren discrepantie tussen CAU en ontwerp bestemmingsplan Breukelen-West ten aanzien van verbreding A2. Mocht verbreding ook aan oostelijke zijde plaatsvinden (ter hoogte van Oukoop) dan maken zij ernstig bezwaar vanwege de gevolgen voor het bedrijf. Mochten de plannen conform genoemd ontwerpbestemmingsplan doorgang vinden dan dient het ruimtebeslag tot een minimum beperkt te worden.

Antwoord:

Voorzover onze informatie strekt is er geen discrepantie tussen de CAU en genoemd bestemmingsplan.

129. Gemeente Breukelen, Breukelen.**Reactie:**

Gedurende studie goede ambtelijke-bestuurlijke contacten geweest en in grote lijnen steun voor de plannen inclusief ecozones. Wel worden enkele aandachtspunten benoemd.

Reactie:

* Compensatie van landbouwgrond.

Antwoord:

Zie nr. 37.

Reactie:

- * Middenberg twee weglichamen tot minimum beperken.

Antwoord:

Vanwege grondmechanische redenen is een middenberm tussen het oude en het nieuwe weglichaam noodzakelijk. In de uitwerkingsfase zal, mede op basis van gedetailleerder grondmechanisch onderzoek de definitieve maatgeving (en in overleg met u) bepaald worden.

Reactie:

- * Aandacht voor ontsluiting landbouwbedrijven.

Antwoord:

Dit is een centraal thema uit de inspraak gebleken. Definitieve oplossing zullen bij de planologische uitwerking/inpassing aan de orde komen.

Reactie:

- * Eenzijdige uitbreiding van het spoor in oostelijke richting.

Antwoord:

Zie nr. 44.

Reactie:

- * Kanaaldijk voor verkeer open houden.

Antwoord:

Zie nr. 37.

Reactie:

- * Geluidsoverlast treinen, aandacht voor geluidwerende voorzieningen.

Antwoord:

Zie nrs. 20 en 21.

Reactie:

- * Trillinghinder, onderzoek bij alle woningen binnen 50 meter van spoor.

Antwoord:

Wordt in de uitwerkingsfase meegenomen.

Reactie:

- * Bezwaar tegen opheffen veerpont.

Antwoord

Zie nr. 114.

Reactie:

- * Aandacht voor externe veiligheid.

Antwoord:

Mogelijke maatregelen om de risico's terug te dringen staan in de deelnota milieu op pag. 60 globaal aangegeven. In de nadere uitwerking na het CAU-besluit kunnen de lokale mogelijkheden worden gezien.

Kanaal: Het groepsrisico voor de woonwijk langs het ARK in Breukelen behoort tot de hoogste langs hoofdvaarwegen in Nederland. we hebben het echter over zeer kleine kansen: bij Breukelen is de kans op een ongeval met 10 doden 1x in de 1,69 miljoen jaar, de kans op 100 doden is 1x in de 5 miljoen jaar.

We hebben het hier dus over een uiterst klein kans met grote gevolgen.

Het groepsrisico langs het ARK in Breukelen ligt overigens beduidend lager dan het groepsrisico van een aantal spoorlijnen, rijkswegen en luchtvaartroutes door/over bebouwde kommen.

Ligplaats Breukelen: Bij het operationeel worden van het Verkeersbegeleidingssysteem ARK in 1995 worden o.a. schepen met gevaarlijke stoffen bij elke beweging op de hoofdvaarwegen door verkeersleiders gevolgd. Het is dan praktisch onmogelijk dat een kegelschip (schip met gevaarlijke stoffen die verplicht is een kegel te voeren) afmeert op de ligplaats Breukelen.

Geluidshinder:

Over de problematiek in de stiltegebieden zal nader overleg met de provincie plaatsvinden. Antwoord 20 en 21. Een en ander is afhankelijk van de exacte hoogte van de geluidbelasting en het aantal woningen. Uiteindelijk zal niet RWS zelf, maar ook de provincie en gemeente beslissen. In het nader onderzoek zullen de onderliggende wegen, voor zover relevant, worden meegenomen. Zeer open asfalt beton (ZOAB) zal in geval van verbreding worden aangebracht. Zonder fysieke wijziging van de weg worden er geen maatregelen getroffen.

Bodem en water:

Wegriolering: in alle gevallen zal het gebruik van de weg verontreiniging van regenwater tot gevolg hebben, los van het al dan niet aanbrengen van ZOAB. De aanleg van ZOAB vermindert wel de natte verwaaiing sterk, waardoor de opvang van wegwater dan een oplossing kan bieden. De aanleg van wegriolering is voorgesteld als een van de te nemen maatregelen, de minister besluit over het toepassen ervan.

Pleidooi voor: een minirotonde tussen brug en tunnel en voor een fiets/voetgangerstunnel in brugoprit.

Antwoord:

In de uitwerkingsfase zal dit in overleg met u worden gezien.

130. Centraal Nederland**Reactie**

- a) Twijfels over voldoende doorstroming in alternatief B1 (pleit voor doelgroepen)
- b) Hogere groei dan 35% automobilititeit niet uitgesloten; pleit voor aparte infrastructuur in de vorm van vrijliggende openbaarvervoerbanen naast de A2.

Antwoord:

ad a) Er is gedimensioneerd op een maximale congestiekans van 2%; bij een dergelijk congestiekans is er sprake van een goede verkeersafwikkeling. Er is weliswaar kans op enige vertraging (met name in de spits) maar omdat de totale vertragingkans het percentage van 2 % niet overschrijdt blijft er sprake van een acceptabele tot goede afwikkeling.

Uw opmerking dat de verwachte slechte afwikkeling wordt bevestigd door het gestelde op blz. 100 van de hoofdnota wordt niet gedeeld. Er is in het B1-alternatief ten opzichte van het referentie-alternatief sprake van een forse verbetering voor de congestiekans.

ad b) Op voorhand wordt niet uitgegaan van een grotere toename van de automobilititeit dan 35 %; de effecten van een onverhoopt grotere toename dan de 35 % zijn in beeld gebracht door het worst case-scenario.

In de deelnota infrastructuur is aandacht besteed aan doelgroepstroken. In het kader van de selectieve bereikbaarheid speelt behalve het openbaar vervoer per bus ook het vrachtvervoer en het carpoolen een rol. Nadere kanttekeningen bij eventuele doelgroepstroken zijn opgenomen in paragraaf 2.2.6 van de deelnota Infrastructuur.

Kortheidshalve wordt hiernaar verwezen alsmede naar ambtelijk overleg inzake de mogelijkheden en rendementsberekeningen van aparte (geheel of partiële) busbanen op A2 Noord.

131 = 104. Maatschap Hamoen, Nieuwer Ter Aa.**Reactie**

Geen parallelweg maar een tunnel als vervanging van overweg Ter Aaseweg, want Kanaaldijk west moet in gebruik blijven voor verbinding met Breukelen. Ook bij de Nieuwe Wetering een tunnel onder spoor maken. Om sluipverkeer tegen te gaan het verbodsbord handhaven.

Veerpont moet behouden blijven.

Men vreest luchtverontreiniging en geluidshinder.

Antwoord:

Zie nrs. 20, 37,107 en 114.

132. H.J. de Kreek, Breukelen.**Reactie**

Er is ook geluidshinder van treinverkeer voor bewoners van de flatgebouwen aan de oostzijde van het ARK. Gaarne aandacht daarvoor.

Antwoord:

Zie nrs. 18, 20 en 21.

133. HISWA vereniging, Edam.

Doorvaarthoogte van Nieuwe Wetering dient minimaal 4,30 te zijn.

Antwoord:

Zie nr. 5.

134. Firma F. Zaal & Zn., Vinkeveen.

Doorvaarthoogte van Nieuwe Wetering dient minimaal 4,50 te zijn.

Antwoord:

Zie nr. 5, waarbij aangetekend wordt dat er wordt uitgegaan van 4,30 meter.

135. Gemeente Loenen.

Goed de mogelijkheid gehad bij de voorbereidingen te kunnen meespreken. Verbreding A2 mogelijk positief effect dat sluipverkeer verminderd. Toch zorg voor toenemende lokale effecten ten aanzien van geluid, noodzakelijke sloop.

Gemeente heeft voorkeur voor nieuwe voetgangers/fietsverbinding onder kruispunt S21 en Binnenweg. Nader overleg reeds toegezegd. Ontsluiting Internatio verbeteren door parallelweg door te trekken naar Breukelerwaard.

NS heeft toegezegd dit nader te onderzoeken. Er wordt gewezen op noodzaak van zorgvuldige procedures richting betrokkenen. Daar waar mogelijk steun voor EVVV maar dit mag niet ten koste gaan van bedrijfsvoering van de agrariërs. (compensatie)

Antwoord:

Na het tracébesluit van de minister zullen wij in een open samenwerking met u en de betrokken burgers in overleg treden inzake de verdere uitwerking van de plannen.

* Aantal geluidsgehinderden neemt toe.

Antwoord:

Zie nrs. 20 en 21.

Is bij Loenersloot een eenzijdige oostelijke uitbreiding spoor mogelijk, vanwege geluidbelasting en sloop woningen.

Antwoord:

Zie nr. 44.

Men wil een fietstunnel onder S21 en Binnenweg.

Er is toegezegd hiertoe overleg op te starten met als initiatiefnemer de NS.

Antwoord:

Dit komt aan de orde in de uitwerkingsfase en heeft de aandacht.

Ontsluiting terrein Internatio is een probleem.

Antwoord:

Er zal aandacht aan worden besteed. Zie ook het antwoord bij nr. 37.

Parallelweg in zuidelijke richting doortrekken naar bedrijventerrein Breukelerwaard.

Antwoord:

Dit stuit o.a. vanwege het sluipverkeer op bezwaren bij de gemeente Breukelen.

Aandacht voor aansluiting Angstelkade op Polderweg.

Antwoord:

Wordt meegenomen in de uitwerking.

Communicatie belangrijk, m.n. met mensen waarvan de woning waarschijnlijk moet verdwijnen.

Antwoord:

Dit streven past in onze zorgvuldige aanpak/procedure en zal mede in overleg met gemeenten gecoördineerd worden.

Een bijgevoegde brief aan Burgemeester en Wethouders van Loenen vraagt om een geluidwal van aarde bij Loenersloot. Deze brief is door 11 mensen ondertekend.

Antwoord:

Zie nr. 20 en 21.

136. Roland Haffmans, Amsterdam.

Nieuwe NS-halte bij Loenersloot.

Antwoord:

Hier is geen vervoers en exploitatiedraagvlak voor aanwezig gegeven het beperkte aantal mensen dat van deze halte gebruik zal gaan maken.

Voor fietsers wordt het nadeliger. Verdwijnen van overwegen, er komen minder tunnels voor terug. Suggestie: tunnel bij Loenersloot, en bij de Nieuwe Wetering.

Antwoord:

Zie nr. 124. Dat er 5 kruisingen (in het spoor) verdwijnen betekent nog niet dat de fietsrelaties verslechteren daar in het ontwerp rekening is gehouden met parallel aan het spoor gelegen fietspaden. De situatie bij Loenersloot zal overigens in relatie tot de bereikbaarheid van de westkanaaldijk voor de agrariërs nog in de uitwerkingsfase nader worden bekeken.

Westkanaaldijk beschikbaar houden voor fietsverkeer.

Antwoord:

Zie nr. 37.

Hoe wordt sluipverkeer geweerd op nieuwe weg westelijk van spoor.

Antwoord:

Dit is een aandachtspunt voor de uitwerkingsfase.

Voor vervanging van pont door voet-fietsbrug maar wel een helling naar het noorden toevoegen.

Antwoord:

In overleg met betrokken bewoners (het actie-comité) en de gemeente zal de ligging en de vormgeving nader uitgewerkt worden. De hellingproblematiek heeft daarbij onze aandacht.

Alternatief van nieuwe sporen langs de A2 situeren dient bekeken te worden.

Antwoord:

Het bundelen van infrastructuur heeft voordelen, maar het maakt minder uit of de bundeling van 2 nieuwe sporen plaats vindt met de A2 of met de huidige spoorlijn. Bovendien heeft het traceren van de nieuwe sporen langs de A2 nog het volgende grote nadeel: er kan geen onderlinge uitwisseling meer plaats vinden tussen de diverse sporen. Met name in situaties waarbij 1 of meerdere sporen buiten dienst zijn, zal een beroep gedaan moeten worden op de overige sporen. Dit kan gebeuren wanneer 1 of meerdere sporen in onderhoud zijn of wanneer er een ongeluk is gebeurd of wanneer er een storing is.

137. Milieudefensie, afd. Breukelen.

Ondersteuning van de reactie van de Stichtse Milieufederatie. Zie hiervoor nr. 86.

138. Milieuvereniging leefbaar Mijdrecht-Wilnis.

Staan achter de reactie van de Stichtse Milieufederatie. Zie hiervoor nr. 86.

139. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Te zijner tijd is uitvoering van 'Aanvullend Archeologische Inventarisaties en Onderzoeken' noodzakelijk.

Antwoord:

Dit zal in de nadere uitwerkingsfase worden betrokken.

140. T. Barreveld, Breukelen.

Voorspelt dat het wel CAU-B2 zal worden en pleit voor een minimaal ruimtebeslag spoor-weg vanwege de consequenties voor de landbouw.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

141. W.C. Ladiges, Breukelen.

Voorkeur voor MMA. Te weinig aandacht voor de fiets. Verhoging en verdubbeling spoor geeft meer geluidshinder, geluidwerende voorzieningen nodig.

Antwoord:

Zie nrs. 20, 21, 28 en 124.

Milieu-divers:

Antwoord:

De vergaande milieu effectbeperkende maatregelen genoemd op pagina 178 van de deelnota milieu vallen buiten het kader van de besluitvorming van de CAU. De verantwoordelijkheid over deze maatregelen ligt voor een deel ook bij andere instanties, zoals gemeenten.

- a) De nota schiet te kort in aandacht voor een doorgaande noord-zuid-fietsverbinding.
- b) Aantal fietskruisingen met de hoofdas (zie kaart VV5) wordt met 5 verminderd.
- c) Sluipverkeer westelijk weidegebied Breukelen als gevolg van toename automobiliteit, ondanks doelstellingen SVV II.
- d) Bij keuze fiets-/voetbrug Breukelen tevens een fiets-/voetgangerstunnel onder de A2 tussen km 49,2 en 49,3 realiseren

Antwoord:

- ad a) zie 96 b.
- ad b) zie 124 en 136
- ad c) de voorgestelde oplossingen zijn gebaseerd op een landelijke automobiliteitsbeperking van 35% ten opzichte van 1986. Afstemming op een grotere toename dan deze 35% is niet in overeenstemming met het SVV-beleid en derhalve niet aan de orde. Een aantal van de door u genoemde punten zoals groei Schiphol, groei Vleuten-De Meern zijn wel verdisconteerd in de studie.
- ad d) Een dergelijke tunnel voor fiets/voetgangers is reeds in de nieuwe aansluiting Breukelen voorzien.

142. Fokker, Nieuwer ter Aa.

A2 moet in open landschap blijven en landschappelijke inpassing is niet nodig.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 67.

143. A. van Harten, Maarssen.

Aandacht voor geluidproblematiek en verzoekt om onderzoek naar trillingen.

Antwoord:

Zie nrs. 20, 21 en 129.

144. Grondbedrijf F.J. Zaal B.V., Vinkeveen.

Doorvaarthoogte van Nieuwe Wetering dient minimaal 4,50 te zijn.

Antwoord:

Zie nr. 5

145. BOH, Bewonersoverleg Heesterveld, Amsterdam z.o.

Verdrievoudiging spoorlijn geeft onaanvaardbare vergroting geluidshinder. Lange tunnels zijn onveilig voor de bewoners. Tegen verdwijnen van groen en waterpartij. Er treedt horizonvervuiling op.

Antwoord:

Zie nrs. 20 en 21.

Over de vestiging van bedrijfjes bij het metrostation dient niet met de CAU-organisatie maar met de gemeente overlegd te worden.

146 en 147. Kernplatform verkeer en vervoer Noord-Holland
Platform Goederenvervoer Utrecht

- a) B2-alternatief om onduidelijke redenen niet in de studie betrokken
- b) Dringt aan op spoedige realisatie van B1; op grond van lange plan- en uitvoeringsperiode is het gewenst en reëel om het B2-alternatief in overweging te nemen
- c) Doelgroepen benadering is onderbelicht

Antwoord:

- ad a) B2 betreft een alternatief, waarbij is uitgegaan van een grotere toename van de automobilititeit dan het SVV II aangeeft. In verband met de afwijking van het voorgestane SVV-beleid is het geen reëel te verkiezen alternatief.
- ad b) B2 als oplossing overwogen is niet aan de orde (zie 146a)
- ad c) De doelgroepen zijn uitvoerig beschreven in de deelnota Infrastructuur. Uitgaande van het SVV II is doelgroepenbeleid een "tijdelijke" maatregel. Op langere termijn moet het integrale pakket van maatregelen van het SVV leiden tot een situatie, waarin de gewenste afwikkelingskwaliteit is gerealiseerd. Uitgegaan wordt dat met een verbreding van de A2 voor al het verkeer een goed afwikkelingsniveau mogelijk is en derhalve de noodzaak voor doelgroepenstroken vervalt.

148. W.J. van de Bunt, Niewer ter Aa.

Bezwaren tegen A2 verbreding vanwege geluidshinder, ruimtebeslag en ontnemen (door opheffen overweg Ter Aaseweg K 20.478) van de goede verbinding met Breukelen.

Antwoord:

Zie nrs. 12, 20, 21 en 37.

149. J van 't Hoff, Breukelen.

Heeft twijfels over gevolgen voor z'n woning en wil meer informatie/zekerheid.

Antwoord:

Zoals het plan er nu ligt gaat het tracé over uw woning/bedrijf heen. De start van de uitvoeringswerkzaamheden, bij een positief besluit door de minister is voorzien in 1997.

150. Goed Wonen, Maarssen.

Toeneming geluidsoverlast in Maarssenbroek, maatregelen gewenst.

Antwoord:

Zie nrs. 20 en 21.

152. Gemeente Amsterdam-stadsdeel zuidoost (=idem 51)

153. N.V. Luchthaven Schiphol.

Inhoudelijke reactie volgt. Niet ontvangen maar binnen Overlegorgaan infrastructuur is standpunt ingebracht.

154. Gemeente Breukelen.

Hetzelfde als nr. 129.

nrs. 155 en 156 en 157 en 158 Peerdeman uit Abcoude namens 46 huishoudens.

Bij reconstructie parallelweg problematiek verkeersonveiligheid aandacht geven (T-kruising Winkeldijk, onoverzichtelijke bocht etc.).

Antwoord:

Dit zal in de uitwerkingsfase worden meegenomen.

Voet/fietsgangerstunnel bij de Winkel mag niet vervallen ten behoeve van ecologische verbindingzones.

Antwoord:

Ook dit punt zal in overleg met de gemeenten in uitwerkingsfase nader worden bestudeerd.

Bezwaar tegen verbredingsalternatieven tenzij afdoende geluidbeperkende maatregelen worden genomen.

Antwoord :

Zie nrs. 20 en 21.

159. Gemeente Maarssen.

Gemeente zegt medewerking aan projectoplossingen toe onder voorwaarde dat een aantal aspecten met onze medewerking worden aangepakt.

Gemeente onderschrijft reactie van het Regionaal Beraad Utrecht met uitzondering van visie op CAU B2. Gemeente acht het te vroeg om een keuze voor of tegen een bepaald alternatief te maken.

Toename vervoer gevaarlijke stoffen over het kanaal vereist nader onderzoek of een verkeers-signaleringssysteem afdoende is. In combinatie hiermee wordt gepleit voor adequate hulpmiddelen die paraat moeten zijn (o.a. amfibie plusvoertuig)

Antwoord:

Naar onze mening is verkeerssignalering wel adequaat. De aanschaf van een dergelijk voertuig is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Eventuele aanpassingen van het kanaal zijn bespreekbaar op vergunningbasis.

Verslechterde bereikbaarheid Westkanaaldijk bij calamiteiten, er dient oplossing te komen.

Antwoord:

De problematiek van de functie en bereikbaarheid van de Westkanaaldijk vergt aanvullend onderzoek en overleg. In de uitwerkingsfase zal dit worden gezien.

Tussen Maarssenbroek en Breukelen dient parallel aan het spoor een comfortabel fietspad te komen.

Antwoord:

Ook deze suggestie wordt meegenomen in de uitwerkingsfase.

Er is geen rekening gehouden met de herinrichting van het stationsgebied.

Antwoord:

Zie nr. 28.

Vanwege geluidshinder de spoorlijn verdiept aanleggen of ommantelen.

Antwoord:

Een verdiepte ligging is een dure aangelegenheid. Deze kosten zullen moeten opwegen tegen het nut van een verdiepte ligging. Aangezien er ook goede mogelijkheden zijn om de geluidproblematiek op andere wijze op te lossen, wordt hier niet aan een verdiepte ligging gedacht.

In CAU is niet ingegaan op invloed van de maatregelen op de bestaande infrastructuur van wegen en gepleit wordt afhankelijk van de variantkeuze tenminste de geluidseffecten op de S21 en RW 720 nader te onderzoeken en gerichte maatregelen te treffen.

Antwoord:

In de CAU is enkel de relatie A2-onderliggendnet voor wat betreft de verkeersintensiteiten bestudeerd. Aangezien het hier provinciale wegen betreft dient het door u gevraagde onderzoek door andere overheden geïnitieerd te worden.

Trillingshinder: onderzoek bij woningen binnen 50 meter van spoor.

Antwoord:

Zie nr. 129.

Geeft realisatie van Betuwelijn nog extra goederenverkeer op Amsterdam-Utrecht?

Antwoord:

In de Corridorstudie is hier rekening mee gehouden. De prognose voor het goederenvervoer in de studie dient dus aangehouden te worden.

Nader onderzoek wordt nodig geacht inzake de geluidstoename t.o.v. de status quo 1986 en de effecten van mogelijke maatregelen.

Antwoord:

Zie nrs. 17 en 21.

Bodem en water:

Pleidooi voor aanleg wegriolering om de "run-off" op te vangen:

Antwoord:

Zie nr. 129.

160. Regionaal Beraad Utrecht + Vervoerregio Utrecht.

Waardering voor de integrale aanpak en goede samenwerking. In dit stadium wil regio geen voorkeur uitspreken voor een variant en is van mening dat dit pas op basis van nadere uitwerking kan. Wel wordt op voorhand CAU-B2 afgewezen omdat deze niet aan doelstellingen SVV voldoet. Aandacht wordt gevraagd voor het flankerend beleid (fietsverbindingen, integratie A2 in Vinexlokaties, over een beperkt traject nabij Utrecht rekening houden met snelheidsbeperking tot 80 km per uur). Ten aanzien van het spoor wordt voorts het volgende onder de aandacht gebracht;

- * Mogelijkheden onderzoeken om goederentransport over spoor buiten de woonkernen om te leiden, zoals in het NS-plan Rail 21 Cargo is aangegeven.
- * In het kader van het Randstadspoor-concept concrete ruimtelijke reserveringen opnemen voor extra stations op de spoorverbinding tussen Utrecht CS en Maarsse.
- * Een HSL-verbinding naar Duitsland wordt door de regio van groot belang geacht.
- * Men pleit voor het starten van een strategische studie voor de periode tot 2015 voor al het railverkeer.

Algemeen

- a) De verbredingsvariant levert volgens het RBU geen structureel goede doorstroming op bij een groei die meer is dan de 35 % landelijk.
- b) Doelgroepenbenadering is de enige manier om duurzaam een goede doorstroming aan te bieden voor carpoolers, zakelijk verkeer en goederenvervoer als er onvoldoende capaciteit is
- c) Visie op realiseren van overstapgelegenheden auto/ov wordt gemist
- d) Goederenvervoer over de weg groeit met 50%; dit is meer dan volgens SVV-II (42%)
- e) Regio pleit voor meer vervoer over water, mits de veiligheid gewaarborgd blijft

- f) Concept Randstadspoor is in het RVVP opgenomen; in CAU geen reserveringen voor extra stations (Lage Weide, Cartesiusweg, Maarssenbroek-Noord); in het kader van HOV zijn deze wenselijk
- g) Pleit voor meer fietsverbindingen/-kruisingen
- h) De regio acht opheffing van de barrierewerking A2 tussen Utrecht-West en Hooggelegen in relatie tot woningbouw noodzakelijk.
- i) Twijfels worden geuit of in de CAU wel voldoende met de groei aan arbeidsplaatsen in het Utrechtse rekening is gehouden.
- j) De uitvoering van de CAU dient parallel te lopen met de uitvoering van de verstedelijkings-opgave
- k) Vanwege cumulatieve effecten is het nodig de situatie rond Maarssen en Maarssenbroek nader te bezien
- l) De bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijventerrein Lage Weide en Maarssenbroek voor personenverkeer is niet opgelost, gepleit wordt voor een extra oprit richting Amsterdam in combinatie met een regionale weg.
- m) Busbanen vanuit Maarssen en Vleuten naar en uit de richting Amsterdam worden zinvol geacht
- n) op verschillende plaatsen dient de barriërewerking opgelost te worden (o.a. tussen Maarsse-dorp en het station.
- o) Studiegebied wordt te beperkt geacht en zou zich moeten uitstrekken tot de kruising A2 en A27 ten zuiden van Vianen.
- p) Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor effectbeperkende maatregelen tegen geluidshinder (niet alleen schermen) en luchtverontreiniging en externe veiligheid (begeleiding schepen en radar).
- q) Zoveel mogelijk dient de ecologische infrastructuur versterkt te worden

Antwoord:

- ad a) De verbredingsvariant B1 geeft een goede doorstroming bij een automobilitéitsbeperking tot 35%. Voor B2 geldt dit bij een automobilitéitsbeperking tot 50%. Zie ook 146 a en b.
- ad b) Zie 146 c.
- ad c) De realisatie van overstapgelegenheden auto/ov (transferia) is een van de SVV-maatregelen die (nog) niet in verkeersmodellen kunnen worden verwerkt. (zie deelnota Verkeer en Vervoer, hfst.10) Kortheidshalve wordt hiernaar verwezen. Voorts wordt nog opgemerkt dat een transferium lokaal van (groot) belang kan zijn, terwijl het op corridorniveau nauwelijks een rol speelt. Momenteel is onderzoek gaande naar de potentie van het transferium Westraven in de stad Utrecht.
- ad d) Het groeipercentage van het SVV (42%) betreft een landelijk cijfer. Uit een nader onderzoek in de corridor Amsterdam-Utrecht is gebleken dat de groei van het wegvervoer 50 % bedraagt.
- ad e) Zie antwoord bij 86 b .
- ad f) Zie antwoord 51. Recent is een onderzoek gepresenteerd inzake de haalbaarheid van Randstadspoor waaronder de door u genoemde relaties.
- ad g) Versterking van de fietsrelaties zijn o.a. in het kader van de integratie A2 met Utrecht-west voorzien en worden in de uitwerkingsfase betrokken.
- ad h) In juni 1995 zullen wij de resultaten van de integratiestudie aan u voorleggen. De discussie zal zich dan vooral toespitsen op de financiële en milieutechnische haalbaarheid van de verlegging en integratie (overkapping) van de A2 alsmede op de afstemming met de totale regionale wegenstructuur.
- ad i) de input van de verkeersprognoses is in goed overleg met de provincie en gemeente is naar de toen geldende inzichten bepaald. Bij een sterkere economische groei en meer arbeidsplaatsen verwachten wij dat dit binnen de bandbreedtes van de modelberekeningen valt en derhalve niet tot wezenlijk andere oplossing noodzaakt dan thans voorzien.
- ad j) In de uitwerkingsfase van zowel de CAU als die van de verstedelijking Utrecht-west/Vleuten-De Meern zal bezien moeten worden in hoeverre een synchronisatie optimaal mogelijk is.

- ad k) Zie 20, 21.
- ad l) De planuitwerking voor een oostelijke afrit uit de richting Den Bosch in combinatie met de reconstructie van de zuidelijke knoop is gereed. Er is gestart met de planologische inpassing. Voor een oostelijke oprit geldt dit wij hier op voorhand niet afwijzend tegenover staan. Een regionale weg is onderwerp in de integratiestudie A2.
- ad m) Uit berekeningen is gebleken dat de door u gesuggereerde busbanen niet rendabel zijn. Wel zijn bij de op/afrit situaties aparte voorzieningen voor de bus in het ontwerp opgenomen. Feitelijke aanleg daarvan zal in de uitwerkingsfase moeten worden gezien. Zie ook nr. 130.
- ad n) In overleg met de gemeente te bezien.
- ad o) Het studiegebied is bij de presentatie van de startnotitie en de vaststelling van de studierichtlijnen bepaald. Het traject A2 vanaf Hooggelegen tot Oudenrijn is reeds in uitvoering en voor het deel Oudenrijn - Knooppunt Everdingen is reeds een tracébesluit genomen en in uitvoering. De A27 zal in samenwerking met Directie Zuid-Holland onderzocht worden.
- ad p) Zie nr. 20, 21, 51, 129.
- ad q) Versterking van de ecologische infrastructuur is reeds een zeer belangrijk uitgangspunt in de CAU.

161. Gemeentelijke vertegenwoordiging landbouworganisaties Loenen a/d Vecht, Nieuwersluis.

Belang van goede verbindingen voor de samenleving wordt onderschreven. Positie van de landbouw in nota ten onrechte weggelaten. Compensatie van het ruimtebeslag voor spoor en weg maar ook de bereikbaarheid van de agrarische bedrijven van belang.

Openhouden van de Westkanaaldijk bepleit. Bezwaar tegen ecozones en zorgen over geluids-overlast en luchtverontreiniging. Voorwaarde bij planrealisatie is het hanteren van een aanpassingsverkeveling.

Antwoord:

Zie het antwoord bij nr. 20,21 en 37. Op korte termijn zullen wij met u in overleg treden betreffende de lopende studie naar de mogelijkheden van een aanpassingsinrichting!

Natuur en landschap:

Technische beperkingen landbouw: geldt niet voor nieuwe ecologische elementen antwoord

Antwoord:

Zie nr. 33.

Woonarken: probleem is gesignaleerd, overleg met gemeente is nodig.

Antwoord:

In de uitwerkingsfase zal dit worden gezien.

Schadelijke stoffen en EVVV:

Antwoord:

De grootste schadelijke vervuiling bevindt zich in de eerste 10 meter van de berm, dit gebied wordt gebruikt voor verkeerstechnische doeleinden.

Rust en EVVV:

Antwoord:

Rust is voor EVVV beter, maar de zônes zullen wel functioneren, al is het niet optimaal (er zijn nu immers ook al aantoonbare natuurwaarden aanwezig). De optimale natuurontwikkeling is in de bermen zelf niet nodig, wel in de stapstenen (de tussenliggende migratiegebieden). Stapstenen liggen verder van de weg en spoor af.

162. Vereniging Burgemeestersbuurt Abcoude.

Tegen verbreding A2, mocht daartoe toch besloten worden dan zou een westelijke verbreding (uiterlijk ter hoogte van viaduct Windeldijk) moeten plaatsvinden. Fel tegenstander tegen vergroten en verlegging afrit Abcoude. Verbrede A2 zou in aarden wallen en/of bomen op natuurlijke wijze aan het zicht onttrokken moeten worden.

Antwoord:

Ter hoogte van km 38,2 wordt uitgegaan van een westelijke verbreding A2 die bij km 39 naar de oostelijke zijde moet overgaan in verband met de woonbebouwing aan de Winkel maar vooral die bij Vinkeveen. De op/afrit moet verlegd worden als gevolg van de reconstructie A2 en is conform de richtlijnen wegontwerp gedimensioneerd. De omvang is zeker niet te grootschalig. Voorts hangt de ligging en vormgeving van de nieuwe aansluiting Abcoude samen met de noodzakelijke afstand naar het knooppunt Holendrecht waardoor vroegtijdig de mogelijkheid geboden moet worden om de afslag te nemen.

Zie ook antwoord 20 en 21. Een aarden wal of een "groen scherm" is in principe een mogelijke maatregel, bomen en/of struikgewas houden het geluid echter niet voldoende tegen.

Naar aanleiding van de hoorzitting: cumulatieve effecten van verschillende bronnen, zoals de A2, de spoorlijn en Schiphol worden in de verdere procedure meegenomen waar dit relevant is, dat wil zeggen in de gebieden die binnen meerdere contouurlijnen vallen.

Natuur en landschap:

Antwoord:

Uitbreiding en verlegging op- en afritten Abcoude geeft inderdaad enige schade. De gevolgen voor de Roekenkolonie zijn afhankelijk van de nadere uitwerking, er zal hier zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden.

Overig:

Antwoord:

Over de relatie tussen de huidige snelheidscontrole en een eventuele betere verkeersdoorstroming is niets bekend. Een dergelijk onderzoek is wel gaande maar dit zal niet de besluitvorming beïnvloeden daar eventuele positieve effecten uiterst gering zullen zijn op de hoge file-kansen.

163. Vervoer coördinatiecentrum Lage Weide/Maarssenbroek, Maarssen.

Twijfels of verkeersgroeipercentage van 35% wordt gehaald, eerder aanzienlijk hoger. Voorkeur voor CAU-B1 en zo snel mogelijke realisatie. Prioriteit voor ontsluiting industriegebieden. Pleidooi voor verdiepte of ondertunnelde spoorlijn van K 19 t/m K 30. Tegen het vervallen van de overweg bij station Maarssen, vanwege slechte bereikbaarheid bedrijven aan de Westkanaaldijk. Aandacht voor bedrijvenspoor en eventuele uitbreiding daarvan, bij Lage Weide.

Antwoord:

Zie nr. 159.

Het bedrijvenspoor bij Lage Weide zal in de uitwerkingsfase nog nader bekeken worden.

- a) Gevolgen voor de aansluiting Maarssen (S24) aan de A2 in het jaar 2010.
- b) Komt er nog een knooppunt bij het huidige Laaggelegen Knoop ?
- c) Pleit voor tussentijdse oplossing voor aansluiting Lage Weide [relatie met b)].
- d) Bij uitbreiding A2 tevens een verkeersgeleidingssysteem realiseren, waarbij alternatieve routes gevolgd kunnen worden.
- e) Bezwaar tegen het vervallen van de overweg bij station Maarssen.
- f) Er is sprake van een optimale inrichting van het gebied als de spoorverbinding verdiept of ondertunneld plaatsvindt.

Antwoord:

- ad a) De aansluiting Maarssen zal het geprognostiseerde verkeersaanbod kunnen verwerken. De feitelijke vormgeving zal vastgesteld worden bij de nadere planuitwerking. Hierbij is ook van belang welke ontsluitingsstructuur van gemeente Vleuten-De Meern zal worden gekozen. Tevens ligt er een nauwe relatie met de (nog niet afgeronde) integratiestudie.
- ad b) Naar verwachting niet; dit zal blijken bij de nadere planuitwerking.
- ad c) Planvorming voor extra (incomplete) aansluiting is gaande;
- ad d) Het eventueel toepassen van een verkeersgeleidingssysteem is niet gekoppeld aan de verbreding van de A2. In het kader van verkeersbeheersing wordt er onderzoek verricht naar de toepasbaarheid van het aangeven van alternatieve routes als vervanging van de overweg.
- ad e) Bij viersporigheid is onontkoombaar dat gelijkvloerse overwegen worden opgeheven. In de uitwerkingsfase zal moeten worden gezien hoe de problematiek aldaar het meest optimaal kan worden opgelost.
- ad f) Zie nr. 159.

164. Provincie Utrecht.

- * Men wijst op de goederenlijn volgens Rail 21 Cargo, Schiphol richting Utrecht/Betuwelijn en vinden het een gemis dat deze reserveringen (Cargolijn en HSL 300km/h) niet bij de studie zijn betrokken.
- * Men maakt zich zorgen over de gevolgen van goederentransport voor woonkernen: Abcoude, Breukelen, Maarssen, Utrecht en Houten. Het verdient aanbeveling de mogelijkheden en effecten te onderzoeken om dergelijke transporten buiten de directe woonkernen om te leiden zoals in het NS-plan Rail 21 Cargo is aangegeven.
- * Provincie onderschrijft de achterlandstatus van de A2 en geeft voorkeur aan CAU-B1. In relatie tot Utrecht-west/Vleuten-De Meern wordt een beperking van de barrierewerking tot een minimum bepleit. Provincie is van mening dat bij een compacte-stad-filosofie de verbreding van de A2 (in combinatie met het ARK) een grotere barriere vormt dan bij een compacte-stadsgewest filosofie. Wanneer binnen de CAU een financiële afweging inzake de integratie A2 moet plaatsvinden is een bredere afweging (t.a.v. de gehele infrastructuur in het totale te verstedelijken gebied inclusief Rijnenburg) noodzakelijk.

Antwoord:

Inmiddels wordt deze lijn voornamelijk een functie toegedacht voor personenvervoer (Bypass-zuid). De lijn lijkt pas nodig na 2015 en is bijvoorbeeld in de PKB Schiphol en omgeving niet meegenomen als reservering. Vooralsnog wordt er geen rekening gehouden met deze lijn.

HSL-Oost geen 200 maar 300 km/uur en dan mogelijk een eigen tracé. Een halte in stadsgewest Utrecht is een voorwaarde.

Antwoord:

Het gedeelte tussen Amsterdam en Utrecht is te kort om een snelheid van 300 km/uur ten volle te benutten, de tijdwinst zal minimaal zijn. Daarom is uitgegaan van 200 km/uur, waarbij het voordeel speelt dat dan het huidige tracé aangehouden kan worden. Tussen Utrecht en Arnhem lijkt een snelheid van 300 km/uur meer voor de hand te liggen. Alleen wanneer er in Utrecht niet gestopt zou worden (hetgeen ondenkbaar is) zou 300 km/uur tussen Amsterdam en Utrecht te overwegen zijn.

Er is een verkennend onderzoek verricht naar de wenselijkheid en mogelijkheden van een snelheid van 300 km/uur gelet op de substitutiedoelstellingen in het kader van de PKB Schiphol. De resultaten van dit onderzoek bevestigen de beperkte meerwaarde van een nieuwe lijn alternatief en/of snelheden van 300 km tussen Schiphol en Utrecht.

Geluidsoverlast en trillinghinder.

Antwoord:

Zie nrs. 20 en 129.

Aandacht voor Randstadspoor, de capaciteitsvergroting liever aanwenden voor Randstadspoor dan voor goederenvervoer.

Antwoord:

Er zal nog expliciet naar Randstadspoor worden gekeken (recent is een haalbaarheidsstudie gepresenteerd).

Discrepancie: goederenstroom, i.k.v. Betuweroute 6 mio ton/jaar, in CAU 5 mio ton/jaar.

Antwoord:

In de CAU is uitgegaan van 6 miljoen ton tussen Amsterdam-Breukelen uitgesplitst in 1 miljoen ton naar Woerden en 5 miljoen ton naar Utrecht conform de Betuwelijn gegevens.

Doorvaarthoogte minimaal uit gaan van huidige situaties en o.a. bij Nieuwe Wetering moet 4,45 meter blijven.

Antwoord:

Zie nr. 5.

Doorvaarthoogte 't Gein in Abcoude moet 2,40 m worden.

Antwoord:

Zie nr. 27.

Denk aan de waterkeringen t.p.v. de uitmondingen van de waterwegen op het ARK.

Antwoord:

Zal worden meegenomen.

Compenseren van de 2 te vervallen overwegen (o.a voor fietsers) in Loenersloot.

Antwoord:

Zie nr. 53.

Er is geen rekening gehouden met de chloortransporten wat betreft externe veiligheid.

Antwoord:

In de nota is verondersteld dat in 2010 er geen chloortransport langs dit traject zal plaatsvinden als gevolg van bedrijfsverplaatsingen AKZO vestigingen.

Te laag aantal voor (beroeps)bevolking en werkgelegenheid. Betekent ook te lage inschatting van toekomstige verkeersomvang.

Antwoord:

De sociaal-economische gegevens (ten behoeve van de verkeersmodelberekeningen) zijn enkele jaren geleden vastgesteld. Dit is gebeurd op basis van de destijds bekende inzichten voor bouwlocaties en concentraties van werkgelegenheid. Dit is in nauw overleg gebeurd met de betreffende gemeenten en de provincie Utrecht.

Ontsluiting door corridor voor nieuwe woon- en werk locatie in stadsgewest Utrecht.

Antwoord:

Kortheidshalve wordt verwezen naar de integratiestudie A2 waarin genoemde relaties nader onderzocht zullen worden.

Kosten van eventuele reconstructie bij provinciale wegen komen vanuit het veroorzakersprincipe op kosten van het rijk. Dit geldt ook voor kosten voor infrastructurele werken, maatregelen betreffende waterbeheersplannen, inrichtingsmaatregelen en compensatie voor natuur en landschap bij de uitvoering van de EVVV

Antwoord:

Ja, voorzover die een direkt gevolg zijn van de ruimtelijke en technische noodzakelijke ingrepen als gevolg van de reconstructie A2 en de daarbij behorende ontwerpeisen van de op-afrit situaties. E.e.a. zal overigens in overleg met de provincie in de uitwerkingsfase nader worden gezien. Ook t.a.v. de kosten inzake waterbeheersing en inrichting van de EVVV zal pas in de uitwerkingsfase bepaald kunnen worden wie voor welke kosten aangesproken kan worden.

Geluidshinder:

Antwoord:

Over de problematiek in de stiltegebieden zal nader overleg plaatsvinden. Cumulatie en de invloed van andere wegen worden in het nader onderzoek meegenomen. De vastgestelde onjuistheid over het begrip "wijziging van een spoorweg" is correct, dit zal in het vervolgonderzoek op juiste wijze worden gehanteerd.

Luchtverontreiniging:

Antwoord:

Het is onduidelijk op welke afwijkingen tussen het CAU- en TNO-rapport bedoeld wordt. Een misverstand is mogelijk het feit dat in de CAU-nota de CO₂-uitstoot niet in ton maar in kton is vermeld en dat dit er niet altijd uitdrukkelijk bij vermeld is.

Externe veiligheid:

Antwoord inzake ARK:

De verschillen tussen beide studies zijn veroorzaakt door:

- nieuwe inzichten in de berekeningswijze, nl. nieuwe stofcategorie-indeling, nieuwe inzichten in stoffeigenschappen, het effect van de positie van een schip in het dwarsprofiel was in het onderzoek Veilig Vervoer over Water (VVoW) ARK niet meegenomen.
- ammoniak wordt niet meer gekoeld maar alleen onder druk vervoerd.
- VVoW-ARK was op voorlopige prognoses gevaarlijke stoffen gebaseerd en de CAU op de definitieve.

Conclusie: de CAU-resultaten zijn aan de nieuwste inzichten en gegevens aangepast en zijn dan ook het meest betrouwbaar.

De genoemde effectbeperkende maatregelen zijn ook al in de CAU-studie (pag. 60 deelnota milieu) voorgesteld. Voor de binnenvaart zijn de eisen aan de bron hoog en worden in internationaal verband afgesproken. In de CAU zijn voor de binnenvaart dan ook geen nieuwe maatregelen voorgesteld.

Bodem en water:

Antwoord:

Het bodemsaneringsproject bij de Westkanaaldijk te Maarssen staat wel in de hoofdnota, maar wordt kortweg "verontreinigde spoorloot" genoemd.

In de hoofdnota zijn de te saneringen verontreinigingen langs de spoorlijn inderdaad ten onrechte weggelaten bij het MMA. In de deelnota milieu zijn ze wel genoemd op pag. 171.

165. N.V Nederlandse Gasunie Rijswijk.

Set met kaarten wordt aangeboden inzake ligging gastransportleidingen en gewezen wordt op veiligheidszoneringsen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Antwoord: Dank voor de informatie. In de uitwerkingsfase zal e.e.a. in overleg met u worden gezien.

166. Drs. T.F. de Boer, Abcoude.

Spoorlijn in Abcoude ondergronds, voorkeur variant 5. Ernstig bezwaar tegen varianten 1, 2 en 3. Vragen: Kunnen alle treinen die niet in Abcoude stoppen op de ondergrondse sporen? dus ook goederen en gevaarlijke stoffen. Hoeveel treinen stoppen er straks in Abcoude?

Antwoord:

Zie ook het antwoord bij nr. 3. In variant 5 is het in principe denkbaar dat goederentreinen via de verdiepte sporen rijden. Er wordt alleen nog een technisch voorbehoud gemaakt en overdag zal het vanwege de capaciteit zeer waarschijnlijk niet mogelijk zijn.

Het aantal AR-treinen (de huidige stoptreinen) staat vermeld op blz. 30 van de deelnota Verkeer en Vervoer. Het betreft:

4 AR-treinen per uur per richting van Amsterdam naar Utrecht of v.v.

2 AR-treinen voor de spits als wel de andere uren.

Geluidshinder:

Antwoord:

Zie nrs. 20, 21. In dat stadium zijn pas gegevens over de effecten van een mogelijk scherm bekend.

Natuur en landschap: Roekenkolonie:

Antwoord:

Zie nr 162.

Voor welke soorten is de eco verbinding bedoeld ?

De ecologische verbinding is bedoeld voor alle soorten uit het laagveenmoeras.

Een ecosysteem bestaat uit dier en plantensoorten die bij elkaar horen. Als de ene soort niet meer in dat ecosysteem aanwezig is, heeft dat effect op alle andere soorten. Vandaar dat er gidssoorten zijn bepaald. Die gidssoorten zijn gekozen van insecten tot zoogdieren. Deze vertegenwoordigen alle andere soorten van het laagveenecosysteem. Voorbeelden daarvan zijn voor het laagveenecosysteem: de zilveren maan, de stekelbaars, maar ook de karekiet en de otter, de ringslang, de dwergmuis, de waterspitsmuis etc Zie voorts het EVVV-rapport.

a) Verbreding trekt meer verkeer, dus strijdig met SVV

b) Eerst spoor verbreden, effecten meten, dan gezien of verbreding van A2 gewenst is.

ad a) Zie reactie ad 86 a.

ad b) De situatie waarbij en het SVV-pakket is gerealiseerd en het spoor is uitgebreid is het alternatief nulplus. In de nota is aangegeven dat zonder verbreding van de A2 niet wordt voldaan aan de bereikbaarheidsdoelstelling.

167. J.J.W.Kamp, Nieuwer ter Aa

In nota worden onvoldoende de gevolgen voor Nieuwer ter Aa zichtbaar.

- a) Wat is de lokatie van het nieuwe viaduct A2 Ter Aaseweg).
- b) Wat zal afstand A2 van de bebouwde kom zijn en de daarmee gepaard gaande geluidoverlast en luchtverontreiniging.
- c) Blijft aan noordzijde van de Holendrecht doorgang wegverkeer gehandhaafd.
- d) Hoe wordt roekenkolonie oprit Abcoude beschermd.
- e) Geluideffecten op kern Abcoude.
- f) Voorkeur verdiepte ligging spoor (variant 5) kunnen hier dan snelle en goederentreinen doorheen.
- g) Hoeveel stoptreinen in Abcoude.
- h) Hoe zeker is EVVV bij Abcoude als dit alleen op vrijwilligheidsbasis kan, voorstel grondruil opzetten.

Antwoord:

- ad a) Vooralsnog de huidige ligging tussen km 47 en 48 (zie kaart IW 26).
- ad b) Uitgegaan wordt van een westelijke verbreding waardoor de A2 circa 45 meter dichterbij de woonbebouwing komt. Vanwege de verbreding en de hogere verkeersintensiteiten zal naar verwachting de geluidshinder met circa 2-3 dbA toenemen. Zie ook nrs. 20 en 21.
- ad c) Nee, hier is een ecologische verbindingzone gedacht. zie ook antwoord nr. 25.
- ad d) zie nr. 162.
- ad e) De geluidscontouren A2 en spoor zijn in de kaarten MNL 35 t/m 40 opgenomen zie voorts antwoord nrs. 20, 21.
- ad f) Zie nr. 3.
- ad g) Zie nr. 166.
- ad h) Inderdaad is de EVVV enkel op basis van vrijwilligheid te realiseren, grondruil is daarbij een mogelijkheid die daarbij in beschouwing genomen kan worden. Bij een mogelijke aanpassingsinrichting zal ook de EVVV betrokken worden. Zie ook nr. 37.

168. Milieugroep Abcoude, R.G. Verheul, Abcoude.

Voor spooruitbreiding, tegen verbreding A2. Voorkeur voor ondertunneling van de aan te leggen sporen ter hoogte van kruising met het Gein.

Antwoord:

Zie nr. 3.

- a) Overheid streeft ernaar om automobilititeit terug te dringen ten gunste van openbaar vervoer; tegelijkertijd wordt wegennet uitgebreid. Dit staat haaks op elkaar.

Antwoord:

Zie reactie 86 a. In de CAU is aangetoond dat spoor en weg uitbreiding noodzakelijk zijn om in de sterk groeiende maatschappelijke verplaatsingsbehoefte te kunnen voorzien.

169. Koninklijk Nederlands Watersport Verbond, Bunnik.

Doorvaarthoogte: bij het Gein een hoge brug, dus geen maaiveld-variant. Bij de Nieuwe Wetering tenminste 3,85 meter doorvaarthoogte.

Antwoord:

Zie nrs. 3 en 5.

170. ing. D.J. Wismeijer, Nieuwersluis.

Wil aanpassingsverkaveling.

Antwoord:

Zie nrs. 12 en 37.

172. ENFB afd. Amsterdam, Amsterdam.

Aanleg Utrechtboog heeft consequenties voor fietsers, mede gezien bouw stadion. ENFB wil een plan voor fietsroutes voordat er een besluit over de Utrechtboog wordt genomen. Vanwege de lange tunnels onder de lijn Asd-Ut heeft de korte Utrechtboog voorkeur.

Antwoord:

Een fietsrouteplan is een verantwoordelijkheid van de gemeente. NS is bereid daar in mee te werken maar dit behoeft niet de besluitvorming over de Utrechtboog te vertragen.

173. Gemeente Amsterdam.

Steun voor verbreding A2 en spoorverdubbeling. Voorts aanscherpen flankerend beleid noodzakelijk. Meer aandacht voor Randstadspoor/regiorail. Mogelijk regiorail op NS-lijn. Betrokken bij varianten Utrechtboog en wil overleg over subvarianten Abcoude in verband met regio/Randstadrail. Mogelijke rechtstreekse goederenlijn tussen Westpoort en Schiphol met later mogelijke aansluiting op Betuwelijn.

Antwoord:

Zie nr. 164.

- a) Bij verdere planontwikkeling optie 120 aanhouden; in die optie is het zinvol om bij B1 te kijken naar doelgroepstroken binnen (sub)varianten.
- b) Randstadspoor alleen kwalitatief beschreven, nader onderzoek of uitbreiding met 2 extra sporen voldoende is voor regionale railverbinding en de NS-lijnen
- c) Voor langere termijn: kijk naar verdere optimalisering van ARK en vervoer per spoor.

Antwoord:

ad a) Optie 120: kennis van genomen maar vooralsnog is het SVV II-beleid taakstellend kader.

doelgroepen: zie reactie 146 c.

ad b) Zie nr. 51

ad c) De mogelijkheden voor (extra) goederenvervoer tot het jaar 2010 over het ARK en via het spoor zijn in beeld gebracht. Zie ook reactie 86 b. Voorts is aangegeven welke knelpunten na 2010 in het ARK kunnen optreden.

174. Hoogheemraadschap Amstel en Vecht, Ouderkerk a/d Amstel.

Kaarten met polderpeilen en huidige waterhuishoudkundige infrastructuur wordt aangeboden kan het gemaal Breukelerwaard (bij K 21.0) blijven bestaan? Aandacht voor de waterkeringen.

Antwoord:

Het gemaal zou kunnen blijven bestaan als er technische voorzieningen worden getroffen. Voor het aangrenzende woonhuis zal dit moeilijker zijn aangezien dit een geluidgevoelige bestemming is en aan de Wet Geluidshinder zal moeten worden voldaan. In de uitwerkingsfase zal een en ander duidelijker moeten worden. Er wordt hier nog geen zekerheid gegeven.

Waterkeringen: zie nr. 164.

Bodem en water:

Antwoord:

Geplaatste opmerkingen worden ter kennisname aangenomen. Voorgestelde punten voor nader onderzoek en gestelde vragen zullen in de nadere uitwerking na het CAU-besluit aan de orde komen.

175. J van Vliet Breukelen.

Voor verbreding is tussen 5-10 hectare van grond nodig en aandacht wordt gevraagd voor gevolgen voor het bedrijf o.a. ook de bereikbaarheid.

Antwoord:

Zie nrs. 3 en 37.

176. Gemeente De Ronde Venen, Mijdrecht.

Doorvaarthoogte van Nieuwe Wetering dient minimaal 4,30 te zijn. Ook doorvaartbreedte bij de toegang van ARK moet breder worden.

Antwoord:

Zie nrs. 5 en 13.

- a) Biedt nieuwe aansluiting voldoende capaciteit voor het verkeersaanbod?
- b) Pleit voor nader onderzoek voor de problematiek van het sluipverkeer.
- c) In CAU ontwerp dient rekening gehouden te worden met Zuidtangent inpassing (busbaan).
- d) Heeft MMA ook op grotere afstand minder geluidgevolgen.
- e) Relatie Hoogwaardig openbaar vervoer en EVVV.

Antwoord:

- ad a) Zie ook reactie 15 a. In de deelnota Verkeer en Vervoer (blz 40) is nader aandacht besteed aan de verkeersgegevens van de S21. De indicatieve verkeersgegevens in 2010 liggen in dezelfde orde van grootte als de huidige verkeersintensiteit (in 1992 ten westen van de A2 22.500 mvt/etmaal). De nieuwe aansluiting zal (zodanig met uitbreiding van de opstelstroken) voldoende capaciteit bieden voor het verkeersaanbod.
- ad b) Het SVV-beleidspakket beïnvloedt de vervoervraag, met name het effect op het autogebruik zal relatief groot zijn. De overblijvende vervoervraag wordt in 2010 een goede afwikkeling op het hoofdwegennet geboden. Als gevolg hiervan zal er geen sprake zijn van sluipverkeer door ernstige filevorming op dit hoofdwegennet.
- ad c) Bij de dimensionering van het kunstwerk en de op-afrit Vinkeveen is met een dergelijk principe ruimtelijk rekening gehouden. In de uitwerkingsfase zal pas de definitieve vormgeving bepaald worden
- ad d) Het MMA heeft ook op grotere afstand positieve effecten. Zie ook nr. 21.
- ad e) Relatie busbaan-EVVV: valt buiten kader van de CAU.

177. NV Energieproductiebedrijf UNA, Utrecht.

Men conformeert zich aan de reactie van N.V. REMU. Zie nr. 123.

178. SEP te Arnhem.

Verzoek om bij verdere ontwikkeling van plannen vroegtijdig contact te leggen.

Antwoord:

Direct na het besluit van de minister zullen wij de verdere planuitwerking opstarten en met u in contact treden.

179. J.M. van Twuijver, Loenersloot.

- a) Niet of nauwelijks op de hoogte van de bezwaarschriftprocedure. Publicatie onvoldoende omdat CAU publiekrechtelijk onbekend is.
- b) Alternatieve spooraanpassing voorgesteld, slechts één spoor aan oostzijde.

Antwoord:

- a) De bekendmaking van de ter visie legging corridorstudie Amsterdam - Utrecht is op de gebruikelijke wijze via de landelijke en regionale bladen en in de Staatcourant gebeurd. Dit onder de verantwoordelijkheid van het onafhankelijke overlegorgaan verkeersinfrastructuur. Naast het feit dat de pers (kranten en televisie) volop aandacht heeft besteed aan deze studie zijn er zes informatie-avonden in de regio georganiseerd en 3 hoorzittingen. Van een individuele voorlichting aan diegene die langs het spoor bij Loenen wonen is afgezien omdat in dit stadium van de studie nog niet met zekerheid is aan te geven wat exact de gevolgen van spooruitbreiding zullen zijn. Immers onder andere door de inspraak en verdere uitwerking van de plannen kunnen er nog (in de marge) wijzigingen optreden. Pas wanneer exact duidelijk is hoe de spoorinpassing zou moeten plaatsvinden zal er individueel overleg met betrokkenen plaatsvinden.
- b) In de deelnota verkeer en vervoer is aangegeven dat vanwege de capaciteitsproblemen een uitbreiding van 2 naar 4 sporen nodig is voor het gehele traject Amsterdam - Utrecht. De capaciteit is reeds in de huidige situatie ontoereikend. En bij de toenemende mobiliteit zullen de problemen in de toekomst alleen nog maar groter worden. Op het door u voorgestelde traject volstaan met 3 sporen is niet mogelijk.

180 Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.

Algemene aanleiding voor CAU-nota, opteren voor CAU B1 alternatief. Steunen conclusie dat ook bij "optie 120" uitbreiding A2 noodzakelijk is om aan bereikbaarheidsdoelstelling te kunnen voldoen. G.S. wil mogelijkheden voor een doelgroepensysteem openhouden. G.S. tegen wegontwerp gebaseerd op 80 km/uur gezien achterland status A2. Stem voor spoorverdubbeling en aanleg Utrechtboog. In de komende streekplanherziening zullen deze ruimte claims worden verwerkt.

- a) Pleidooi voor nader onderzoek naar HSL 300 km/uur al dan niet via bestaand tracé. G.S. wil bij dit onderzoek betrokken worden.
- b) Een goede spoorverbinding vanuit het Amsterdamse havengebied via Schiphol, Breukelen via het westelijk weidegebied naar de Betuwe-route wordt van belang geacht. Gezien de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor valt op dit moment nog geen oordeel te vellen of hiervoor het bestaande spoor gebruikt kan worden, danwel een nieuw tracé gerechtvaardigd is.
- c) Keersluis Zeeburg een potentieel knelpunt in het ARK.
- d) Van belang is om de negatieve milieu-effecten zoveel mogelijk te beperken. CAU B1 wel degelijk effect op natuur en landschap. Vormgeving van ecologische verbindingzones in relatie tot kunstwerken zijn van belang (o.a. oevers Holendrecht).
- e) Uitgegaan wordt dat bij spoorverdubbeling in overleg de barrièrewerking zal worden tegen gegaan.
- f) Terecht wordt aandacht besteed aan fietsstructuur maar daar waar 2 fietsverbindingen komen te vervallen wordt géén vervanging geboden (Bullewijk en Tafelbergweg), compensatie bepleit.
- g) Is bij externe veiligheid ook traject Utrecht-IJmuiden meegenomen.
- h) Beroep om financiering van het gehele project rond te krijgen.

Antwoorden:

De standpunten van het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn helder en worden voor kennisgeving aangenomen en betrokken in de uiteindelijke besluitvorming.

- ad a) In het kader van de PKB III Schiphol is een dergelijk onderzoek gaande. Op basis van een eerste verkenning kan worden vastgesteld dat er thans geen redenen zijn voor een nieuwe lijn tussen Schiphol en Breukelen geschikt voor 300 km/uur. Aangezien ook 300 km langs het bestaande tracé tot zeer grootschalige ingrepen in de omgeving zal leiden en de meerwaarde van zo'n oplossing ten opzichte van de in de CAU opgenomen 200 km variant zeer beperkt is, kan geconstateerd worden dat dit niet voor de hand ligt. Zie voorts 164.
- ad b) In de CAU is uitgegaan van één goederenpad per richting per uur. Zie voorts 164.
- ad c) De problematiek van de Keersluis Zeeburg heeft onze aandacht.
- ad d) Pas in de uitwerkingsfase, wanneer het rail en wegontwerp nauwkeurig zijn bepaald is de omvang en aard van de milieu effectbeperkende maatregelen definitief aan te geven. De inrichting van ecologische zones en het aanpassen van de kunstwerken heeft daarbij onze bijzondere aandacht.
- ad e) In overleg zal dit nader worden uitgewerkt.
- ad f) In de uitwerkingsfase zal dit in overleg worden gezien.
- ad g) Nee.
- ad h) In het huidige MIT is het totale bedrag voor de spoorverdubbeling opgenomen. Voor de A2 zal bij de tracévaststelling door de minister gezien worden wanneer de financiële middelen gefaseerd beschikbaar kunnen komen.