

1044-70
(2e)

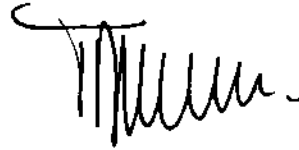
Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A2 Holendrecht - Oudenrijn



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

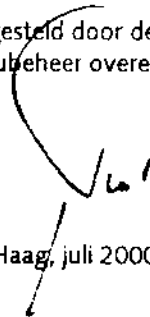
Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A2 Holendrecht - Oudenrijn

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Den Haag, juli 2000

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Den Haag, juli 2000

Inhoudsopgave

1 INLEIDING	1
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	3
2.1 INLEIDING	3
2.2 PROBLEEMSTELLING.....	3
2.3 DOEL	3
2.4 OMGAAN MET HET NVVP	4
3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	5
4 VERKEER EN VERVOER.....	8
4.1 INLEIDING	8
4.2 TE ONDERZOEKEN ASPECTEN.....	8
5 BESTAANDE TOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING.....	10
5.1 ALGEMEEN	10
5.2 STAND VAN DE TECHNIEK.....	10
6 MILIEU-EFFECTEN	11
6.1 LUCHT	11
6.2 GELUID	12
6.3 VEILIGHEID.....	17
6.4 FLORA, FAUNA, ECOLOGIE	18
6.4.1 Mitigerende en compenserende maatregelen.....	19
6.5 LANDSCHAP	20
6.6 BODEM EN WATER	22
6.7 SOCIALE ASPECTEN.....	22
7 RUIMTEGEBRUIK, ECONOMIE EN RECREATIE.....	23
7.1 RUIMTEGEBRUIK	23
7.2 ECONOMIE	24
7.3 RECREATIE.....	24
8 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	25
9 LEEMTEN IN INFORMATIE.....	26
10 EVALUATIEPROGRAMMA	27
11 VORM EN PRESENTATIE	28
12 SAMENVATTING VAN HET MER.....	29
 BIJLAGE	

1 Inleiding

In 1996 is de beleidsnota Samen Werken aan Bereikbaarheid (SWAB) verschenen. Deze nota vloeide voort uit het besef dat een extra inspanning nodig was om Nederland bereikbaar te houden. De nota bevatte geen nieuw beleid, maar wel een versnelling van het bestaande beleid (SVV-II) alsmede een keuze voor een integrale aanpak van de belangrijkste achterlandverbindingen: de A1, de A2/76 en de A4. Een achterlandverbinding is een in SVV-II opgenomen categorie wegen die belangrijke economische centra onderling en met het Europese achterland verbindt. Op basis van deze integrale aanpak is besloten om trajectstudies te starten voor de delen van de achterlandverbindingen waar zich na uitvoering van alles waartoe al besloten is nog knelpunten voordoen. In totaal gaat het daarbij om negen trajectgedeelten waarvan vijf op de A2 (de trajecten Holendrecht-Oudenrijn, Oudenrijn-Deil, s'-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond). Het trajectgedeelte waar deze richtlijnen betrekking op hebben ligt tussen Holendrecht en Oudenrijn.

De Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat directie Utrecht treedt als Initiatiefnemer op voor de trajectstudie naar de problemen en de mogelijkheden en consequenties van een verbreding van dit gedeelte. Voor deze trajectstudie wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd. Bevoegde instanties hierbij zijn de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Doel van de richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs, waar onder de commissie MER, en de commentaren en opmerkingen welke naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie ook de bijlage).

In 1995 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in samenspraak met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer besloten dat de A2 tussen Holendrecht en Oudenrijn verbreed wordt. Dit besluit wordt ook wel het 'CAU-besluit' genoemd ('CAU' is een afkorting voor 'Corridor Amsterdam - Utrecht'). Het CAU-besluit is bevestigd in de Tweede Kamer. In de periode tot aan 2010 worden de maatregelen op grond van het CAU-besluit gerealiseerd. De A2 wordt overwegend verbreed naar 2x4 rijstroken. Tussen Maarssen en Oudenrijn komt er een systeem van hoofdbanen (3 rijstroken in elke richting) en parallelbanen (2 rijstroken per richting). Ondanks de verbreding op grond van het CAU-besluit, waardoor er in 2010 (dus na de verbreding) veel minder files zullen zijn dan in de huidige situatie, gaan zich op het traject van de A2 tussen het knooppunt Holendrecht en het knooppunt Oudenrijn - in de toekomst opnieuw knelpunten - voordoen. Uitgangspunt bij de studie is de realisatie van de CAU-verbreding.

Plangebied

Het plangebied betreft het gedeelte A2 tussen de knooppunten Holendrecht en Oudenrijn (kilometer 34.5 tot kilometer 63.1).

Studiegebied

De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieuaspecten geluid, veiligheid en lucht het gebied dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

2.1 Inleiding

Uitgangspunt bij de probleemstelling zijn de intensiteiten zoals die voortvloeien uit de verkeersmodellen (2020).

2.2 Probleemstelling

De startnotitie geeft aan dat de A2 steeds drukker is geworden. In de toekomst zal het verkeer verder groeien, ondanks allerlei maatregelen om deze groei af te remmen (het maatregelenpakket uit het SVV-II). Ook na de verbreding volgens het CAU-besluit zullen verschillende wegvakken tussen Amsterdam en Utrecht - op termijn opnieuw met fileproblemen geconfronteerd worden.

Het MER dient deze problemen verder uit te werken door in de probleemstelling te beschrijven welke (bestaande en/of toekomstige) verkeers- en vervoersknelpunten er ontstaan uitgaande van een congestiepercentage van 2% dat is opgenomen in SVV-II. Tevens dient daarbij aangegeven te worden in hoeverre deze problemen veroorzaakt worden door een tekortschietende capaciteit dan wel primair een gevolg zijn van knelpunten op knooppunten en aansluitingen. Tevens dienen de leefmilieuknelpunten, inclusief de verkeersveiligheid, te worden geïnventariseerd. Een leefmilieuknelpunt is een situatie waarin de gewenste situatie op grond van beleid en of normstelling niet overeenkomt met de feitelijke ontwikkelingen tot 2020. Bij het ontbreken van doelen voor 2020 dienen de berekende effecten 2020 vergeleken te worden met de doelen voor 2010.

2.3 Doel

- De alternatieven moeten een oplossing bieden voor de toekomstige bereikbaarheidsproblemen op de A2 tussen de knooppunten Holendrecht en Oudenrijn. Omdat het begrip bereikbaarheidsprobleem momenteel in verband met de opstelling van het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) in ontwikkeling is kan voor wat betreft de doelstelling niet enkel van het congestiepercentage van 2% worden uitgegaan. Om die reden dient onderzocht te worden in hoeverre de in hoofdstuk 3 aangegeven alternatieven een bijdrage leveren aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem waarbij het jaar 2020 uitgangspunt is. De doelstelling van dit project is derhalve om te komen tot een verbetering van de bereikbaarheid zonder dat het 2%-criterium hiermee doorslaggevend wordt, in samenhang met een verbetering van de leefbaarheidsknelpunten. In de startnotitie is daartoe opgenomen het criterium "bij benadering" ten aanzien van het congestiepercentage.

- De alternatieven zullen daarnaast getoetst worden aan geformuleerde leefbaarheidsdoelstellingen. Een gelijke nuance als geldt bij de bereikbaarheidsdoelstelling is hier echter van toepassing gegeven het in ontwikkeling zijnde beleid terzake (o.a. Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) en nota Natuur Bos en Landschap in de 21-ste eeuw (NBL21)). Dit betekent dat onderzocht dient te worden in hoeverre de alternatieven een bijdrage leveren aan het voorkomen van nieuwe c.q. oplossen van bestaande leefbaarheidsproblemen.

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste : "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

Kort moet worden aangegeven, welke voorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies en dergelijke) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze voorwaarden zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden, of er in de omgeving van het plangebied gebieden liggen, die een speciale status in het beleid hebben of krijgen. Tevens moet aangegeven worden welke criteria voor afweging van alternatieven aan het milieubeleid kunnen worden ontleend.

Deze informatie dient gehaald te worden uit geldende nota's en plannen. Indien de informatie ook uit in ontwikkeling zijnde plannen wordt gehaald dient daarbij duidelijk de status te worden aangegeven.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het tracébesluit door de minister van V&W en de minister van VROM. Tevens wordt beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten, voor zover mogelijk, de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

Daar waar zinvol dienen de alternatieven en effecten per deeltracé te worden beschreven, zodanig dat op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER besluitvorming over combinaties van alternatieven mogelijk is. Voorts kan aangegeven worden of en hoe een in de tijd gefaseerde uitvoering van maatregelen, behorend tot de afzonderlijke alternatieven, mogelijk is.

2.4 Omgaan met het NVVP

Zoals in de startnotitie al is aangegeven zijn er verschillende onzekerheden welke de trajectstudie kunnen beïnvloeden. In het bijzonder gaat het daarbij om de totstandkoming van het Nationale Verkeers- en Vervoersplan. Het is denkbaar dat deze gevolgen kan hebben voor onder meer de probleem- en doelstelling. Vooralsnog wordt uitgegaan van SVV-II beleid. Ten tijde van de publicatie van de Trajectnota/MER is het NVVP (naar verwachting) van kracht. Besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De nota zal hiertoe de relevante informatie moeten bevatten. Indien het NVVP daartoe aanleiding geeft zal een aanvulling op de richtlijnen worden vastgesteld.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

De startnotitie bevat een gemotiveerd voorstel voor wel en niet uit te werken alternatieven en varianten. In aanvulling hierop geldt, mede naar aanleiding van de adviezen en de inspraakreacties, het volgende:

- De Trajectnota/MER wordt opgesteld om een besluit te kunnen nemen over het rijkswegennet. Besluitvorming over het onderliggend wegennet kan daar geen deel van uitmaken. Uiteraard dienen de effecten van de verschillende alternatieven op het onderliggend wegennet wel in beeld te worden gebracht. Uitgangspunt voor de studie is dat er geen nieuwe aansluitingen komen, tenzij daarover - in ander verband - overeenstemming is bereikt. De Startnotitie geeft aan dat er tussen aansluiting Abcoude en knooppunt Holendrecht-Noord (Gaasperdammerweg) 4 aansluitingen/knooppunten bevinden. Eerst zal onderzocht dienen te worden of het verbeteren van de doorstroming aan en in de rand van Amsterdam mogelijk is met handhaven van de aansluiting Abcoude. Pas als dat onderzoek onvoldoende toereikende oplossingen biedt, zal bekeken worden of het laten vervallen van de op- en afritten bij Abcoude een verbetering van de doorstroming van het verkeer geeft. De consequenties voor het woon-werkverkeer, voor het zakelijke verkeer, voor het sociale/recreatieve verkeer en voor de hulpdiensten op het lokale wegennet worden dan onderzocht, evenals de milieugevolgen.
- De hoogteligging na uitvoering van het CAU-besluit is uitgangspunt bij verbreding. Tenslotte is ook het ruimtebeslag van deze CAU-verbreding uitgangspunt. Getracht wordt binnen dit ruimtebeslag te blijven.
- Overeenkomstig de startnotitie geldt dat extra verbetering van het openbaar vervoer niet als zelfstandig alternatief wordt uitgewerkt. De reacties en de adviezen geven geen aanleiding om van dit voorstel af te wijken. Het OV heeft weliswaar een belangrijke betekenis voor de reductie van de groei van het autoverkeer maar uitsluitend extra openbaar vervoer is niet toereikend. Dit geldt temeer nu op grond van het SVV-II beleid al een forse groei van het openbaar vervoer uitgangspunt voor deze trajectstudie is. Uiteraard zal het openbaar vervoer wel aan de orde komen bij de afzonderlijke alternatieven

voorzover dit openbaar vervoer direct samenhangt met het gebruik van de weg, zoals in het geval van de bus.

- In het CAU-besluit wordt een verbredingsvariant in de vorm van gescheiden hoofd- en parallelbanen genoemd als mogelijke optie voor de langere termijn. Ook in de startnotitie is sprake van een verbredingsvariant met gescheiden hoofd-en parallelbanen. Toepassing van een hoofd-en parallelbanensysteem is, indien de verkeerssituatie daartoe aanleiding geeft, een mogelijkheid bij een eventuele verbreding vanaf 4 rijstroken. Daarbij wordt een getrapte werkwijze gehanteerd: eerst zal een verkeerskundige analyse worden uitgevoerd (inclusief aandacht voor kosten en ruimtelijke consequenties); vervolgens zal op basis hiervan in overleg met het Bevoegd Gezag worden bepaald of het wenselijk is om deze optie als volwaardig alternatief in de studie uit te werken. Verder dient de Trajectnota/MER de informatie te bevatten, die nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken.

- In de reacties is ook aandacht gevraagd voor de relatie met het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). Deze geven aan dat een eventuele keuze voor een alternatief dat zich binnen een dergelijk gebied bevindt op grond van de beschermingsformules gemotiveerd dient te worden aan de hand van het SGR-stappenplan (het zogenaamde "nee, tenzij"-beginsel waarbij uitsluitend op grond van zwaarwegende belangen een ingreep mogelijk is). Het MER dient bouwstenen voor de daarvoor noodzakelijke informatie te verschaffen. Indien uit deze informatie blijkt dat het gewenst is om de geselecteerde alternatieven opnieuw te bezien dient daarvoor contact te worden opgenomen met het Bevoegd Gezag. De onderbouwing daarvan in de uiteindelijke besluitvorming zelf is een verantwoordelijkheid van het Bevoegd Gezag.

Binnen het invloedsgebied van de A2 Holendrecht - Oudenrijn bevinden zich geen gebieden waarop de vogel en/of Habitatrichtlijn van toepassing is.

De volgende alternatieven worden uitgewerkt (mede) op basis van de beschrijving en motivering in de startnotitie:

- autonome ontwikkeling (in startnotitie benoemd onder de referentiesituatie);
- benuttingsalternatief;
- verbredingsalternatieven;
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

Deze alternatieven dienen te worden uitgewerkt voor het referentiejaar 2020.

Een benuttingsalternatief zoals in de startnotitie is omschreven dient te allen tijde te worden uitgewerkt waarbij het maximaal oplossend vermogen dient te worden aangegeven. Gedacht kan worden aan benuttingsmaatregelen als: inhaalverboden voor vrachtwagens, dynamische maximumsnelheden, toeritdosering, selectieve benutting van de vluchtstroken, vergroting van het aantal rijstroken binnen het bestaande profiel door aanpassing van de rijstrookindeling/belijning, verbetering van de bewegwijzering en eventuele toepassing van dynamische route-informatiepanelen, bredere toepassing van het incidentdetectie en -management.

Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld uit het MMA) dienen zodanig te worden beschreven dat ook zelfstandig over de toepassing ervan kan worden beslist.

Aparte aandacht verdient het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA wordt ontwikkeld door het toekomstige tracé na uitvoer van de CAU-

verbreding te optimaliseren voor de natuur en/of het leefmilieu. Indien zich situaties voordoen waarbij toekomstige knelpunten kunnen worden verbeterd kunnen dergelijke maatregelen onderdeel uitmaken van het MMA. Dat geldt ook ingeval van nieuwe knelpunten, waarvoor op grond van de bestaande wet- en regelgeving dan wel het beleid, geen maatregelen nodig zijn.

Bij het ontwikkelen van het MMA dient een actieve aanpak te worden gevolgd. Hiermee wordt bedoeld dat toepassing van de bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen.

Bij de ontwikkeling van het MMA dienen reële, kansrijke opties waar het gaat om extra verbetering van het (met name regionale) openbaar vervoer te worden onderzocht. Daarnaast kunnen aspecten worden onderzocht als: tegengaan of verminderen van verstoring (bijvoorbeeld licht) in natuurgebieden door specifieke maatregelen op of langs de weg; verminderen van bestaande barrières en verstoringen voor flora en fauna in combinatie met tegengaan van nieuwe verstoringen.

Daarnaast gelden de volgende voorwaarden:

- het MMA moet realistisch zijn, dat wil zeggen voldoen aan de doelstellingen, zoals geformuleerd in het MER, alsmede binnen de competentie van de Initiatiefnemer liggen;
- het alternatief moet zo worden omschreven dat afzonderlijke maatregelen toepasbaar zijn bij de andere alternatieven en varianten;
- uitgangspunt blijft de toekomstige hoogteligging.

4 Verkeer en vervoer

4.1 Inleiding

De startnotitie bevat een uitvoerig hoofdstuk Verkeer en Vervoer. De daarin opgenomen aspecten komen op verschillende plaatsen in de Richtlijnen terug. Omdat dit wellicht tot onduidelijkheden kan leiden, zullen in het navolgende de verschillende onderdelen uit de startnotitie de revue passeren voorzien van een verwijzing naar het hoofdstuk van de Richtlijnen waarin dit onderdeel een plaats heeft gekregen. Daarnaast bevat dit hoofdstuk de overige relevante verkeers- en vervoersaspecten.

4.2 Te onderzoeken aspecten

In hoofdstuk 2 zijn de probleem- en de doelstelling aan de orde geweest terwijl de uit te werken alternatieven en varianten in hoofdstuk 3 zijn behandeld. Daarin is ook aangegeven welke alternatieven niet behoeven te worden uitgewerkt.

Aanvullend geldt het volgende:

- Er dienen verkeerscijfers gepresenteerd te worden voor het jaar 2020. Deze dienen geijkt te zijn op een recent jaar. Voorts dient uitgegaan te worden van het maatregelenpakket dat behoort bij het SVV-II. In een bijlage bij het MER dient aangegeven te worden van welk sociaal-economisch scenario is uitgegaan en welke overige beleidsuitgangspunten zijn gehanteerd. Wanneer duidelijkheid ontstaat over het NVVP, zullen de consequenties daarvan in beeld moeten worden gebracht. Indien nodig zal hiervoor een aanvulling op de Richtlijnen worden vastgesteld.
 - De Trajectnota/MER dient naast inzage in de congestiekansen tevens een analyse te bevatten van knelpunten die veroorzaakt worden door de situering, vormgeving en belasting van knooppunten en aansluitingen, krappe boogstralen, etcetera.
 - Per alternatief dient inzicht te worden gegeven in de volgende aspecten:
 1. De verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet door middel van congestiepercentage alsmede de restcapaciteit per alternatief voor 2020;
 2. De effecten op de aansluitende wegvakken van het hoofdwegennet eveneens in de vorm van een congestiekans en de restcapaciteit;
 3. De effecten op het onderliggend wegennet in de gevallen waarin de intensiteiten met ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling;
 4. Verkeersveiligheid: op basis van het huidige aantal, type en locatie van ongevallen wordt per alternatief een inschatting gemaakt van het aantal slachtoffers. Op basis hiervan en het voertuigkilometrage 2020 wordt een risicocijfer berekend voor 2020. Dit wordt vergeleken met het landelijke streefrisicocijfer en het risicocijfer van de autonome ontwikkeling.
- NB. Het risicocijfer is het aantal slachtoffers per miljoen

voertuigkilometers op het betreffende wegvak. Vooral bij het benuttingsalternatief zal verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt worden;

5. Informatie over motiefverdeling, ritafstand in km. (in de volgende klassen 0-20, 20-60, 60-100, langer dan 100), herkomst/bestemming en modal split;
6. Voertuigverliesuren: bij het bepalen van de in geld uitgedrukte tijdwinst dient rekening te worden gehouden met de bezettingsgraad van de personenauto's en vrachtwagens.

5 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

5.1 Algemeen

Voor de beschrijving van de huidige situatie dient het jaar 1998 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten (jaar 2020) vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. In het bijzonder geldt dat voor het jaar 2010.

Er zijn vele onzekerheden zowel ten aanzien van het beleid (o.a. NVVP en Vijfde Nota RO) als ten aanzien van ontwikkelingen. In de Trajectnota/MER dient afzonderlijk ingegaan te worden op het totaal aan relevante ontwikkelingen en de gevoeligheid van de alternatieven en effecten daarvoor. Naast onzekerheden ten aanzien van beleid en sociaal-economische ontwikkelingen dient een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd te worden voor (ruimtelijke) ontwikkelingen in de regio, waarvoor plannen in voorbereiding zijn. Indien mogelijk zijn dit kwalitatieve analyses, indien nodig kwantitatieve analyses.

In elk geval gelden de reeds genomen besluiten met betrekking tot de weginfrastructuur als onderdeel van de autonome ontwikkeling.

5.2 Stand van de techniek

Tijdens de trajectstudie dient er vanuit gegaan te worden dat er in 2020 geen nieuwe technieken beschikbaar zijn die leiden tot wezenlijk andere verkeersoplossingen dan wel andersoortige verplaatsingen.

6 Milieu-effecten

Algemeen:

Van de diverse alternatieven dienen de milieu-effecten te worden onderzocht. Voor negatieve effecten die niet kunnen worden voorkomen dienen mitigerende maatregelen te worden voorgesteld. Indien uit effectenonderzoek blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, dienen verdergaande mitigerende maatregelen te worden onderzocht, dit in overleg met het Bevoegd Gezag.

6.1 Lucht

Voor het aspect lucht dient aan twee onderwerpen aandacht te worden besteed bij de beschrijving van de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de gevolgen van de alternatieven in de Trajectnota/MER: totale luchtemissies en de lokale luchtkwaliteit concentraties. Er behoeft geen aandacht te worden besteed aan geurhinder.

Voor het onderwerp totale luchtemissies gaat het daarbij om:
aangeven van specifieke bijdrage van de verschillende alternatieven (voor gehele tracélengte) aan de vermindering/vermeerdering van totale emissies voor de stoffen CO₂, NO_x en C_xH_y in ton/jaar;
bespreking hiervan in relatie tot de landelijke doelstellingen uit het SVV-II en NMP.

Voor het onderwerp lokale luchtkwaliteit gaat het om:
aangeven per alternatief van de luchtverontreiniging concentraties voor NO₂, B(a)P en fijn stof voor het hele tracé;
aangeven per alternatief van de verandering (toe- of afname) van luchtkwaliteit concentraties voor NO₂, B(a)P en fijn stof;
aangeven waar normoverschrijding plaatsvindt en tevens bebouwingsconcentraties aanwezig zijn en voor deze knelpunten de normoverschrijdingsafstand tot de wegas aangeven. Daarnaast dient te worden aangegeven het aantal inwoners dat in het gebied woont waar normoverschrijding plaatsvindt.
Besteed indien sprake is van overkapte tracédelen extra aandacht aan de luchtverontreiniging concentraties bij ventilatiepunten en aan de uiteinden van de tunnel.

Voor het bepalen van de totale luchtemissies en lokale luchtkwaliteit concentraties dient gebruik te worden gemaakt van het zogenaamde TNO-verkeersmodel. Volsta met gridberekeningen voor het bepalen van de algemene lokale luchtkwaliteit. Bereken de lokale luchtkwaliteit voor een meer gedetailleerd inzicht bij knelpunten aan de hand van de dwarsdoorsnede-benadering.

Totale emissies voor gehele tracélengte (in ton/jaar)					
Stof	1986 (referentiejaar voor SVV-II doelstellingen)	Autonome ontwikkeling (.)	Alt.1	Alt.2	MMA
CO2					
Nox					
CxHy					

Lokale luchtkwaliteit (concentraties)

Maak op basis van de gridberekeningen kaarten per stof en per alternatief (waaronder autonome ontwikkeling) met de verdeling van concentratieklassen.

Indien normoverschrijding plaatsvindt op een locatie voor een bepaalde stof dient voor deze stof in een tabel de normoverschrijdingsafstand te worden aangegeven.

Locatie waar zich het knelpunt bevindt *	normoverschrijdingsafstand (m)

*tussen haakjes staat de Rijksdriehoekscoördinaat die de ligging van het dwarsprofiel aangeeft

Indien normoverschrijding plaatsvindt dient daarnaast in een tabel voor desbetreffende stoffen het aantal inwoners te worden aangegeven dat in het gebied woont waar normoverschrijding plaatsvindt.

Aantal inwoners in gebied waar normoverschrijding plaatsvindt				
	Autonome ontwikkeling	Alt.1	Alt.2	MMA
NO2				
B(a)P				
fijn stof				

6.2 Geluid

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten van de verschillende alternatieven en varianten dient bij het aspect geluid aandacht besteed te worden aan:

- het geluidbelaste oppervlakte: door middel van contouren en hectaren dient de geluidbelaste oppervlakte voor stiltegebieden voor 40 dB(A) in kaart gebracht te worden. Er zal met contouren gewerkt worden. Allereerst zal het referentieniveau (bestaande situatie) bepaald worden en daarna zullen in stappen van 5 dB(A) contouren vanaf 40 tot 65 dB(A) worden weergegeven. Daarnaast dienen de geluidseffecten voor de SGR-gebieden en overige gebieden - waar onder dag- en verblijfsrecreatie - in kaart te worden gebracht in stappen van 5 dB(A) vanaf 50 dB(A) tot 65 dB(A). Ook wordt ter indicatie een beeld gegeven van het geluidverloop over 24 uur op een aantal representatieve punten langs het studietraject;

- b) geluidbelaste woningen en geluidgehinderden: er dient een kwantitatieve beschrijving te komen van de verandering van het aantal geluidbelaste woningen. Tevens zal voor het aantal (ernstig) geluidgehinderden een kwalitatieve beschrijving gegeven te worden van de te verwachten verandering;
- c) geluidbeperkende maatregelen: een vergelijking van de alternatieven/varianten met betrekking tot geluidbeperkende maatregelen aangevuld met een kwalitatieve indicatie van andere mogelijke maatregelen (bijv. snelheidsbeperking in geval van benutting) in geval bij alternatieven/varianten extreme schermhoogtes aan de orde zijn. Ook dienen binnen het MMA de aspecten, waar onder de effecten, van dubbellaags ZOAB in beeld te worden gebracht;
- d) aansluitende wegvakken achterlandverbinding; in de studie dient te worden onderzocht in welke mate er sprake is van geluidstoename/afname op de aansluitende wegvakken van het traject in studie.

Aanpak

Algemeen:

- Er moet ofwel gebruik gemaakt worden van een SRM-II berekening zonder reflecties, maar met toepassing van Dhuis-correctie, ofwel van een SRM-II berekening met 1 reflectie. Indien dit vanuit akoestisch oogpunt noodzakelijk is, kan met meer dan 1 reflectie worden gerekend.
- Aftrek artikel 103 Wgh alleen bij het bepalen van de benodigde geluidbeperkende maatregelen toepassen. Artikel 103 wordt gehanteerd voor het maatregelenpakket maar niet voor het aantal gehinderden en akoestisch ruimtebeslag.
- Voor geluidschermen, die horen bij een alternatief, wordt een indicatie van schermhoogtes gegeven en worden de effecten met aanwezigheid van schermen weergegeven.

ad a) akoestisch ruimtebeslag: Voor de bepaling van het akoestisch ruimtebeslag dient de SRM-II methode toegepast te worden met inachtnaam van het hiervoor gestelde over reflecties. Daarbij dienen geluidcontouren te worden berekend voor de etmaalwaardeklasse waarbij in contouren van 5 dB(A) wordt gewerkt van 40 tot 65 dB(A) voor stiltegebieden en van 50 tot 65 dB(A) voor SGR-gebieden en overige gebieden, waar onder dag- en verblijfsrecreatie. Ook wordt ter indicatie een beeld gegeven van het geluidverloop over 24 uur. Het akoestisch ruimtebeslag kan vervolgens worden bepaald aan de hand van het oppervlak dat binnen een bepaalde etmaalwaardecontour valt. Voorgesteld wordt om bij de berekening van het akoestisch ruimtebeslag van de alternatieven en varianten uit te gaan van een maatregeleniveau overeenkomstig het stand-still beginsel.

Dat houdt voor het bepalen van het weg te nemen reconstructie-effect in:

- ervan uitgaan dat nog niet afgeronde saneringen voltooid zijn of worden aangepakt, hetzij via de R/S regeling, hetzij via reeds door VROM voorgenomen autonome sanering;
- rekening houden met reeds vastgestelde hogere waarden van de maximaal toelaatbare geluidbelasting;
- voor bepaling van de omvang van het reconstructie-effect in de nieuwe trajectstudie dienen, wanneer van toepassing, de laatst vastgestelde waarden als uitgangspunt te worden gehanteerd. Het CAU-besluit voor de verbreding van de A2 tussen Amsterdam en Utrecht dient als uitgangspunt te worden gehanteerd bij de bepaling van het reconstructie effect.

Bij het vaststellen van hogere waarden wordt - in tegenstelling tot bij geluidgehinderden en geluidbelaste woningen - wel rekening gehouden met het meenemen van artikel 103.

ad b) geluidbelaste woningen en geluidgehinderden: een kwantitatieve indicatie van de verandering van het aantal geluidbelaste woningen en een kwalitatieve indicatie van het aantal (ernstig) geluidgehinderden (meer/gelijk/minder) aan de hand van een deskundigenoordeel over de met SRM-II berekende geluidcontouren en topografisch kaartmateriaal over bebouwingsconcentraties.

ad c) geluidbeperkende maatregelen: Kwantitatief te bepalen met behulp van de uitkomsten van de SRM-II berekeningen. Uitgangspunt is het stand-still beginsel zoals verwoord onder a. akoestisch ruimtebeslag. Rekening houdend met deze uitgangspunten dient een eventueel reconstructie-effect van +2 dB (afgerond) in principe (rekening houdend met doelmatigheidscriteria) te worden weggenomen.

Ad d) het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat ook die delen van de achterlandverbinding die niet in de studie zijn betrokken maar wel beïnvloed worden ten gevolge van een significante verandering in de verkeersintensiteit en/of -samenstelling. Een significante verandering in de intensiteit kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% en een afname van tenminste 20% ten opzichte van de referentiesituatie (bestaande situatie). In beeld worden gebracht de effecten van het bronvermogen en van (mogelijke) andere verhardingssoorten.

Presentatie

ad a) geluidbelast oppervlak;

In een tabel presenteren. Deze zou er als volgt kunnen uitzien:

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
akoestisch ruimtebeslag stiltegebieden / overige gebieden				
SGR/recreatie				
SGR/natuur				
40 - 45 dB(A)				
45 - 50 dB(A)				
50 - 55 dB(A)				
55 - 60 dB(A)				
60 - 65 dB(A)				
geluidbelaste woningen				
50 - 55 dB(A)				
55 - 60 dB(A)				
60 - 65 dB(A)				
65 - 70 dB(A)				
(ernstig) geluid-gehinderden				
-effecten (meer/minder/gelijk)				
- locatie				

ad b) aantal geluidbelaste woningen en geluidgehinderden:

Ten aanzien van het aantal geluidbelaste woningen wordt voorgesteld het aantal geluidbelaste woningen vanaf 50 dB(A) in kaart te brengen, gepresenteerd in klassen van 5 dB(A) (zie bovenstaande tabel).

Ten aanzien van het aantal gehinderden wordt voorgesteld te volstaan met een globale kwalitatieve beschrijving van de verandering (af-/toename) t.o.v. het referentiejaar 1986 en de autonome ontwikkeling (zie ook bovenstaande tabel).

ad c) geluidbeperkende maatregelen:

Een vergelijking tussen de alternatieven presenteren door in een tabel het benodigd schermoppervlak gesommeerd per alternatief te beschrijven.

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
Indicatie omvang geluidbeperkende maatregelen				

ad d) geluidsbelasting aansluitende wegvakken achterlandverbindingen

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
aansluitende wegvakken aan te passen tracé				
van... tot.... in dB(A)				
meer minder gelijk				
vantot..... in dB(A)				
meer minder gelijk				

Aandachtspunten

Bij de berekening van geluidseffecten dienen effecten van overkluizing en middenbarrière en afstraling van viaducten meegenomen te worden. Tevens dient - daar waar dat voorkomt - cumulatie van effecten door verschillende bronnen bekeken te worden. Cumulatie kan geschieden aan de hand van de berekening van de Milieukwaliteitsmaat (MKM) uit het ontwerp Algemene Maatregel van Bestuur inzake cumulatie.

Voor het aspect trillingen bestaan geen normen of beleidsdoelen. In het algemeen spelen trillingen geen wezenlijke rol in de afweging in deze fase van de trajectstudie. Aan dit aspect zal dan ook bij de beoordeling van alternatieven in de Trajectnota/MER geen aandacht worden besteed. Wel zal, indien voor verbreding wordt gekozen, bij de verdere uitwerking en uitvoering aandacht besteed worden aan het voorkomen of verminderen van trillingen.

6.3 Veiligheid

Veiligheid in relatie tot vervoer van gevaarlijke stoffen is te onderscheiden in interne en externe veiligheid. Zie voor verkeersveiligheid paragraaf 4.2

Voor interne veiligheid (veiligheid van de weggebruikers in relatie tot vervoer van gevaarlijke stoffen) geldt dat hieraan aandacht besteed dient te worden in het geval van overkappingen.

Voor externe veiligheid geldt dat het leeuwendeel van het gevaarlijke stoffenvervoer brandstofvervoer betreft. De toename van het autoverkeer in het algemeen heeft tot gevolg dat er meer brandstof vervoerd gaat worden. Aan de hand van prognoses dient te worden aangegeven of de externe veiligheid in 2020 voldoet aan de beleidsdoelstellingen. In die situaties waar externe veiligheid nader onderzocht dient te worden, geldt het volgende: Externe veiligheid heeft betrekking op risico's voor de omgeving en kan worden onderscheiden in individueel risico en groepsrisico. De belangrijkste aspecten voor de externe veiligheid, als gevolg van het voornemen, waaraan aandacht moet worden besteed bij de beschrijving van de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling en de effecten van de alternatieven zijn:

Individueel risico:

- (verandering in de) ligging van individueel risicocontour voor het niveau van 10^{-6} per jaar;
- toetsing aan de grenswaarde (10^{-6}) voor het individueel risico door ter hoogte van (bestaande en geplande kwetsbare) objecten de contour te confronteren met bebouwingsgegevens;

Groepsrisico:

- weergave van groepsrisico in klassen, met de klassenindeling: >10 en >100 slachtoffers;
- in geval van 'knelpunten' m.b.t. het groepsrisico het groepsrisico per km bepalen;
- indicatie van verandering in het groepsrisico.

Voor externe veiligheid dient gebruik te worden gemaakt van de IPO-RBM.

Presentatie

Individueel risico, externe veiligheid

Geef in een tabel weer de risicocontouren 10^{-6} (= grenswaarde) in relatie tot de afstand tot de weg. Presenteer voor plaatsen waar knelpunten zijn te verwachten een topografische kaart (schaal 1:10.000) met daarop weergegeven de risicocontour 10^{-6} .

Wegvak	Norm/ doelstelling	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
van A tot B					
van B tot C					
van C tot D					

Groepsrisico, externe veiligheid

Geef in een tabel weer de kans dat een groep personen komt te overlijden als gevolg van een ongeval, weergegeven per locatie met bebouwingsconcentratie. Waarbij zij opgemerkt dat weergave in klassen plaatsvindt, te weten: 10-100 en >100 slachtoffers.

Wegvak	bij bebouwings- concentratie	Autonome ontwikkeling			Alt. 1			Alt.2			MMA		
		I	II		I	II		I	II		I	II	
van A tot B	locatie 1												
van B tot C	locatie 2												
van C tot D	locatie 3												

I = kans op overlijden van een groep van 10-100 personen als gevolg van een calamiteit.

II = kans op overlijden van een groep van meer dan 100 personen als gevolg van een calamiteit.

6.4 Flora, fauna, ecologie

Geef, alvorens over te gaan tot effectbeschrijving, op basis van gegeven natuurdoeltypen en (P)EHS-gebieden een beschrijving van de bestaande kwaliteiten binnen het studiegebied. Ook natuurontwikkelingsgebieden en gebieden welke onder de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen verdienen hierbij aandacht.

De belangrijkste aspecten voor flora, fauna en ecologie waaraan - indien van toepassing - aandacht dient te worden besteed bij de beschrijving van de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling en de alternatieven zijn:

- de vernietiging en verstoring van leefgebieden (ruimtebeslag), waarbij aandacht voor waardevolle gebieden en kenmerkende soorten/elementen;
- invloed op versnippering van ecologische verbindingzones;
- versnipperingsknelpunten, waarbij zowel aandacht voor toekomstige versnipperingsknelpunten na uitvoering van de CAU-verbreding, als voor nieuwe versnipperingsknelpunten in relatie tot de effectiviteit van genomen en eventueel te nemen ontsnipperingsmaatregelen;
- mitigerende maatregelen met betrekking tot vernietiging, verstoring en versnippering, en;
- compenserende maatregelen met betrekking tot SGR-gebieden en gebieden welke onder de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen.

Voor de beschrijving van effecten op het gebied van ruimtebeslag en versnippering dient een kwalitatieve beschrijving te worden gegeven door gebruikmaking van de gebiedenbenadering, aangevuld met de aansprekende soorten-benadering. Ten aanzien van mitigerende maatregelen kan buiten genoemde gebieden worden volstaan met een globale indicatie van die maatregelen en het hanteren van kengetallen daarbij; uitwerking kan plaatsvinden in de OTB-fase.

Geef op basis van het compensatiebeginsel uit het SGR een eerste indicatie van de benodigde compensatie van verlies aan natuurwaarden als gevolg van de voorgenomen activiteit. Maak voor het uitvoeren hiervan gebruik van de gebiedenbenadering, als beschreven in het SGR.

Presentatie

Vernietiging van leefgebieden (soortenbeleid en gebiedenbeleid)

Geef de effecten ten aanzien van ruimtebeslag weer in een tabel, waarin opgenomen het oppervlak (ha) vernietigd gebied (P)EHS/natuurwaarden en het aantal vernietigde waardevolle elementen. Een en ander kan worden ondersteund met een kaart (schaal 1:25.000) waarop (P)EHS gebieden en waardevolle elementen worden aangegeven op een topografische kaart.

Vernietiging leefgebieden	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
Totaal ruimtebeslag in ha	(0)			
Aantal vernietigde waardevolle elementen	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Verstoring van leefgebieden (verstoring van fauna)

De effecten kunnen globaal worden beschreven als oppervlakte verstoord natuurgebied of overig gebied met natuurwaarde. Dit eveneens aangeven in de vorm van een tabel.

Versnippering van leefgebieden

Geef de knelpunten met betrekking tot versnippering weer in een tabel, waarin het aantal knelpunten en de aard van die knelpunten is opgenomen. Daarnaast kan visualisatie van de knelpunten plaatsvinden op een kaart met schaal 1:25.000.

Ontsnipperingsknelpunten	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
Totaal aantal ontsnipperingsknelpunten				
Aantal ontsnipperingsknelpunten per soort	I II	I II	I II	I II

I = nieuw knelpunt: bestaande ontsnipperingsmaatregelen verliezen effectiviteit

II = bestaand knelpunt (na uitvoering CAU-verbreding).

6.4.1 Mitigerende en compenserende maatregelen

Voor mitigerende en compenserende maatregelen geldt dat het toekomstige kwaliteitsniveau (rekening houdend met de uitvoering van vigerende plannen) als uitgangspunt dient. Indien sprake is van aanpassing van aanwezige compenserende maatregelen dan vormt dit een integraal onderdeel van de alternatieven.

Presentatie

Mitigerende maatregelen

Presentatie op basis van een kaart (schaal 1:50.000), waarbij tekstueel een korte onderbouwing wordt gegeven.

Compenserende maatregelen

Maak de informatie met betrekking tot compensatie inzichtelijk middels een tabel waarin informatie is opgenomen over de aard en het oppervlak van het verlies/de aantasting van compensatieplichtige gebieden (de 5 beleidscategorieën). Tevens vermelden de aard en oppervlakte van gebieden voor compensatie, alsmede een indicatie van de haalbaarheid.

Visualiseer daarbij op een kaart 1:50.000 de aard en oppervlakte van de te compenseren gebieden.

6.5 Landschap

Het aspect landschap dient te worden beschreven vanuit de volgende deelaspecten:

- Cultuurhistorie alleen bij verbreding, vergraving van de aardebaan of (tijdelijke) grondwaterstandsverlaging. Hieronder vallen historische geografie, historische bouwkunde en archeologie.
- Aardkundige waarden alleen bij verbreding of vergraving van de aardebaan. Hieronder vallen geologie, geomorfologie en bodem.
- Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden. Aan landschappelijke inpassing/ontwerp dient in de OTB-fase aandacht te worden geschonken, waarbij wordt gerefereerd aan het huidige kwaliteitsniveau. Ook zal aandacht besteed worden aan de ruimtelijke barrièrewerking /visuele hinder van de weg. Aangezien de toekomstige hoogteligging uitgangspunt is gaat het hier met name om nieuwe en aanvullende geluidwerende voorzieningen.

De belangrijkste aspecten waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de effecten van de alternatieven, zijn:

- in voorkomende gevallen (aard van) aantasting/vernietiging van cultuurhistorische elementen en aardkundige waarden;
- aantal, oppervlakte, lengte, aard van aantasting/vernietiging van landschappelijk waardevolle gebieden (beleidscategorieën).

Voor cultuurhistorische elementen wordt verwezen naar de Monumentenwet, de cultuurhistorische waardenkaart van de nota Belvédère, provinciale karteringen en de gegevens van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Het in beeld brengen van effecten op bijzondere aardkundige waarden kan geschieden met behulp van de geomorfologische kaart van Nederland en gebiedskennis (GEA-objecten vallen hier vanzelf onder). Voor de effectbeoordeling geldt dat een deskundigenoordeel dient te worden toegepast nadat een globale inventarisatie van mogelijke 'knelpunten' heeft plaatsgevonden.

Voor landschappelijk waardevolle gebieden wordt verwezen naar de gebieden uit de Nota Landschap en provinciale karteringen. Voor effectbeschrijving met betrekking tot landschappelijk waardevolle gebieden dient, na het uitvoeren van een inventarisatie van landschappelijk waardevolle gebieden en locaties waar inpassing tot knelpunten kan leiden, deskundigenoordeel te worden toegepast.

Presentatie

Cultuurhistorie

Presenteer de effecten met betrekking tot cultuurhistorie in een tabel, met daarin opgenomen het aantal en/of de oppervlakte van aantastingen, alsmede een waarde-oordeel over de aard van het aangetaste element. In een toelichtende tekst dienen uitspraken te worden gedaan over de aard van de aantasting. Daarnaast dient een en ander inzichtelijk te worden gemaakt op een kaart, schaal 1:25.000.

Indien er sprake is van een veelheid aan elementen kunnen deze in de presentatie verdeeld worden in archeologische, historisch bouwkundige en historisch-geografische elementen.

Cultuurhistorie	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
aantal aangetaste/doorsneden potentiële vindplaatsen	(0)			
aantal aangetaste/doorsneden waardevolle elementen/vindplaatsen	(0)			
oppervlakte aangetaste waardevolle elementen/vindplaatsen	(0)			
aantal aangetaste/ doorsneden monumenten	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Aardkundige waarden (indien van toepassing)

Presenteer naast een kwalitatieve beschrijving met betrekking tot de aard van de (toename van de) doorsnijding/aantasting van elementen een tabel met daarin informatie over lengte, oppervlak en aantal van de (toename van de) doorsnijdingen van elementen. Dit dient te worden ondersteund door een kaart, schaal 1:25.000.

Indien er sprake is van een veelheid aan elementen, kunnen deze in de presentatie verdeeld worden in geologische, bodemkundige en geomorfologische elementen.

Aardkundige waarden	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
aantal aangetaste/doorsneden elementen	(0)			
lengte aantasting/doorsnijding elementen (in m)	(0)			
oppervlak aangetaste/doorsneden elementen (in ha)	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden (indien van toepassing)

Geef een kwalitatieve beschrijving van de effecten en presenteer een en ander in een tabel met daarin opgenomen: waardevolle gebieden: oppervlakte (ha) doorsnijding/aantasting; kleine elementen: aantal doorsneden/aangetaste elementen; beekdalen: lengte (m) doorsnijding/aantasting. Een en ander dient te worden ondersteund met een kaart, schaal 1:25.000.

Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
oppervlakte waardevolle gebieden (in ha)	(0)			
aantal waardevolle elementen	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

6.6 Bodem en water

De aspecten bodem en water spelen een rol in het ontwerpproces en krijgen aandacht in de OTB-fase. Bij de effecten komen de aspecten terug bij de eventuele toename/afname van kwelsituaties en - indirect - bij kosten en ruimtebeslag. Voor die situaties, waar verdroging en/of (zoute) kwel optreedt als gevolg van verbreding of vergraving van de aardebaan, dient aandacht te worden besteed aan de effecten.

6.7 Sociale aspecten

Gelet op het feit dat het hier om verbredingen gaat speelt dit aspect een beperkte rol bij de uiteindelijke afweging. De volgende deelaspecten zijn van belang:

- Sociale veiligheid: Opstellen van een kwalitatieve beschouwing;

- Visuele hinder: Wordt in het hoofdstuk landschap behandeld.

Barrièrewerking kan, indien dit voor de besluitvorming relevant is, deel uitmaken van een van deze aspecten.

Aandacht verdienen de lokale verbindingen. Uitgangspunt is handhaving van lokale verbindingen vanwege het belang voor (onder meer) het lokale verkeer. Indien wordt voorgesteld om een verbinding op te heffen, dan kan dit alleen op basis van zwaarwegende argumenten. Indien een dergelijk voorstel tot veel discussie leidt met een gemeente dan wel de omgeving, kan de door het CROW specifiek voor dit doel ontwikkelde methode worden toegepast. Op basis van de hieruit voortvloeiende gegevens kan besluitvorming plaatsvinden.

7 Ruimtegebruik, economie en recreatie

7.1 Ruimtegebruik

De effecten op de ruimtelijke functies (wonen, werken, landbouw) worden beschreven in de vorm van het ruimtebeslag als gevolg van de alternatieven. Op basis van een eerste globale inventarisatie, kan blijken dat een groot aantal van de voorgestelde te onderzoeken aspecten niet relevant is. In het geval een bestaande weg beschikt over een ruime midden- of zijberm waardoor geen van de alternatieven extra ruimtebeslag veroorzaakt (omdat alternatieven bestaan uit of verbreden in middenberm, zijberm of benutten), kan het principe 'Nee, tenzij...' ruim worden toegepast.

Aan de hand van de modelberekeningen dient nagegaan te worden wat de vervoerskundige gevolgen zijn van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover opgenomen in bestaande streek- en bestemmingsplannen, mede in relatie tot de huidige configuratie van toe- en afritten.

Presentatie

Functiebeïnvloeding wonen

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
verlies areaal wonen (bestaand) in ha	(0)			
verlies aantal woningen (bestaand) in klassen van 10	(0)			
verlies areaal wonen (vigerend bestemmingsplan) in ha	(0)			
verlies aantal woningen (vigerend bestemmingsplan) in klassen van 10	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Functiebeïnvloeding werken

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
verlies areaal 'werken' (bestaand) in ha	(0)			
verlies aan bedrijven (bestaand) in aantal	(0)			
verlies areaal 'werken' (vigerend bestemmingsplan) in ha	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Met daarbij een toelichtende tekst aangaande de aard van bedrijvigheid die wordt aangetast.

Functiebeïnvloeding landbouw

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
verlies areaal landbouw (bestaand) in ha	(0)			
verlies aan landbouwbedrijven (bestaand) in aantal	(0)			
verlies areaal landbouw (vigerend bestemmingsplan) in ha	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Hierbij zal een toelichtende tekst moeten worden opgenomen aangaande de aard en de kwaliteit van het verlies aan landbouwgronden/-bedrijven.

7.2 Economie

Voorgesteld wordt om in ieder geval de directe economische effecten te beschrijven in de Trajectnota /MER en indien relevant ook de indirecte economische effecten. De directe economische effecten zijn te bepalen door de voertuigverliesuren voor de diverse alternatieven te kapitaliseren hetgeen kwantitatieve informatie oplevert voor een kosten batenanalyse (zie hoofdstuk 4). De indirecte economische effecten zijn vooral kwalitatief van aard en betreffen de invloed van de weg op de economische structuur van de voornaamste werkgebieden in de omgeving van de weg. Verschillen in economische effecten tussen alternatieven zijn alleen dan te verwachten wanneer er in een deel van de alternatieven sprake is van hoofd- en parallelbanen of bij verschillen in de locatie van en/of het aantal aansluitingen.

7.3 Recreatie

Functiebeïnvloeding recreatie

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
verlies aan areaal recreatie (bestaand) in ha	(0)			
verlies aan recreatieve elementen (aantal)	(0)			
verlies aan areaal recreatie (vigerend bestemmingsplan) in ha	(0)			

(0): de autonome ontwikkeling dient op 0 gesteld te worden.

Met toelichtende tekst over de aard van de aangetaste recreatieve functies (bestaand en volgens vigerend bestemmingsplan) als dag- en verblijfsrecreatie, met daarnaast een beschrijving van de eventueel aangetaste recreatieve routes (als fiets-, wandel-, ruitersporen en kanoroutes).

8 Vergelijking van de alternatieven

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling worden vergeleken. Daarbij dient ook de autonome ontwikkeling te worden betrokken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en autonome milieu-ontwikkeling, een beoordeling van de alternatieven mogelijk maken. De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel;
- in de tweede stap worden de aspecten geselecteerd op basis van belangrijkheid/onderscheidend vermogen welke keuze in het MER dient te worden onderbouwd;
- de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

9 Leemten in informatie

Artikel 7. 10, lid 1, onder g van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [dwz. van de bestaande milieutoestanden en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens".

Het MER moet aangeven, over welke aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

10 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen".

De minister van V&W en de minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen. Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie wordt pas opgesteld na openstelling weg.

11 Vorm en presentatie

De vorm en presentatie dienen zodanig te zijn afgestemd op de andere Trajectnota's/MER binnen de achterlandverbinding dat besluitvorming in samenhang met de overige delen mogelijk is.

Ten aanzien van de presentatie bevelen we aan:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage te noemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

Het MER bestaat uit een samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.

12 Samenvatting van het MER

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

BIJLAGE

**Nota van Commentaar n.a.v. adviezen en inspraakreacties rond de
Startnotitie A2 Holendrecht - Oudenrijn**

Inhoud

Inleiding

Reacties n.a.v. advies en inspraak

1. Commissie voor de milieueffectrapportage
2. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noordwest
3. Ministerie van VROM, Inspectie Milieuhygiëne Noord-West
4. A.M.M. Haring, Vinkeveen
5. H.F. Anger, Baambrugge
6. Mw. drs. I.A. van Moorsel, Abcoude
7. Wijkcommissie Boomstede, Maarssen
8. fam. A. de Goei, Maarssen
9. Platform van natuur- en milieuorganisaties Vleuten-De Meern
10. D.J.A. van Mourik, Abcoude
11. Comité Bestrijding geluidhinder in Baambrugge
12. A. Tepe, Amsterveen
13. J.H. Bon, Abcoude
14. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Houten
15. N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen
16. Stichtse milieu federatie, Utrecht
17. Jachthaven BON, Vinkeveen
18. W. Kompier, Abcoude
19. W.J.M. Langeveld, Abcoude
20. Autobedrijf Van Kalmthout B.V. , Abcoude
21. Dienst Waterbeheer en Riolerings, Hilversum
22. Milieucentrum Amsterdam
23. Milieudefensie Utrecht
24. Burgemeester en wethouders van de Gemeente Vleuten-De Meern
25. Ondernemersvereniging Abcoude
26. Transport en Logistiek Nederland, Amsterdam-West
27. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort
28. Provincie Noord-Holland
29. Kamer van Koophandel Utrecht
30. Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht
31. A.G.M. van Dam, Utrecht
32. T. Lanser, Abcoude
33. Burgemeester en wethouders van de gemeente Loenen
34. Burgemeester en wethouders van de gemeente Ouder-Amstel
35. Burgemeester en wethouders van de gemeente De Ronde Venen
36. Burgemeester en wethouders van de gemeente Abcoude
37. Burgemeester en wethouders van de gemeente Breukelen
38. Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., Capelle aan de IJssel

Inleiding

Gedurende de periode 2 tot en met 30 september 1999 hebben negen Startnotities met betrekking tot de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 ter inzage gelegen, waar onder de Startnotitie A2 Holendrecht - Oudenrijn. In deze periode werd een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze kenbaar te maken op de vraag wat onderzocht dient te worden om zicht te krijgen op de beste oplossing voor de bestaande problemen.

Daarnaast hebben wettelijk adviseurs, waar onder de Commissie voor de Milieueffectrapportage, adviezen uitgebracht naar aanleiding van de Startnotities.

De Richtlijnen voor de Trajectnota/MER zijn mede gebaseerd op de ontvangen inspraakreacties en adviezen.

Deze bijlage bij de Richtlijnen bevat een reactie van het bevoegd gezag (de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) op de door de insprekers en adviseurs naar voren gebrachte meningen, vragen, aanbevelingen, aandachtspunten en bedenkingen.

Volgnummer: 1 Kenmerk: U18- 2000/Ke/mw/1044/45-95 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Probleemstelling Bij de verkeersprognoses voor 2020 dient te worden uitgegaan van verkeerscijfers van 1999. Het SVV-II dient niet zonder meer als input voor het verkeersmodel te worden gehanteerd. Een selectie dient plaats te vinden van die elementen die als realistisch kunnen worden aangemerkt. Het totaal aan onzekerheden in de input van het verkeersmodel dient vertaald te worden in één bandbreedte waarbinnen de verkeersprognoses kunnen variëren. De bandbreedte in de verkeersprognoses dient vervolgens te leiden tot een beschrijving van bandbreedten waarbinnen de verschillende milieueffecten zullen optreden. In het MER dient een beschrijving te worden opgenomen van het gehanteerde verkeers- en vervoermodel. De sociaal-economische, demografische, financieel-economische en verkeerskundige uitgangspunten voor het model dienen daarbij te worden aangegeven.	Daar de trajectstudies op korte termijn starten en daarom ook op korte termijn prognoses beschikbaar moeten hebben, wordt gebruik gemaakt van beschikbare informatie. Bij sommige trajectstudies kan 1998 nog als basisjaar worden verwerkt. Van 1999 zijn de benodigde basisgegevens voorlopig nog niet beschikbaar. Ten aanzien van de beschrijving van de huidige situatie kan overigens veelal wel een later basisjaar worden gebruikt. Omdat er op dit moment nog geen nieuw beleid is vastgesteld, dient te worden uitgegaan van het maatregelenpakket zoals dat behoort bij het SVV-II. In een bijlage bij het MER dient te worden aangegeven van welk sociaal-economisch scenario is uitgegaan en welke overige beleidsuitgangspunten zijn gehanteerd. Besluitvorming over alternatieven zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER zal hiertoe de relevante informatie moeten bevatten. Waar het gaat om het doel van de studie heeft, in verband met de opstelling van het NVVP, reeds een nuancering plaats gevonden, zie richtlijnen paragraaf 2.3. Indien het NVVP hiertoe aanleiding geeft, zal een aanvulling op de richtlijnen worden vastgesteld. In de Trajectnota/MER dient ingegaan te worden op de onzekerheden ten aanzien van het beleid en ontwikkelingen en de gevoeligheden van de alternatieven en effecten daarvoor. Paragraaf 5.1 van de richtlijnen noemt dit expliciet. Daarnaast dient een gevoeligheidsanalyse opgesteld te worden ten aanzien van relevante in voorbereiding zijnde ruimtelijke ontwikkelingen, welke nog niet vastgesteld zijn. De bedoelde beschrijving dient conform het gestelde in paragraaf 4.2 van de richtlijnen in een bijlage bij het MER opgenomen te worden.

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het MER dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen van (een aanpassing van) de capaciteit van de achterlandverbinding voor de potentiële verkeersbelasting van het onderliggend wegennet in de regio. Tevens dient nagegaan te worden of knelpunten op het onderliggend wegennet, die een directe relatie hebben met de hoofdweg, aanleiding geven voor aanpassingen aan de hoofdweg. Het verdient aanbeveling in het MER duidelijk te maken, aan de hand van een analyse op wegvakniveau, door welke knelpunten de congestieproblemen worden veroorzaakt. Besluitvorming Aangezien het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening naar verwachting informatie zullen bevatten die essentieel is voor de besluitvorming over de SWAB-projecten, dienen de hoofdpunten van het beleid en de consequenties hiervan voor de alternatieven in het MER te worden beschreven.	In paragraaf 4.2 van de richtlijnen is vermeld dat inzicht gegeven moet worden in de effecten van de alternatieven op het onderliggende wegennet, voorzover de intensiteiten met ten minste 30% toenemen of 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Aangenomen mag worden dat bij capaciteitsvergroting van de A2 de intensiteiten op het onderliggende wegennet afnemen. Over resterende problemen zal zonodig overleg worden gepleegd met bestuurders en wegbeheerders. De gevraagde analyse dient te worden uitgevoerd en is opgenomen in paragraaf 4.2 van de richtlijnen. Besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER zal daartoe de relevante informatie moeten bevatten. Paragraaf 2.3 van de richtlijnen vermeldt dit onder 'Omgaan met het NVVP'. Paragraaf 5.1 van de richtlijnen geeft aan dat op (de onzekerheden van) het beleid ingegaan moet worden. Beide nota's worden expliciet genoemd.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61	
Gedateerd:	11 februari 2000	
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:
Doel Het verdient aanbeveling in het MER te motiveren welke functionaliteit met daaraan verbonden kwaliteiten en ontwerpcriteria voor de achterlandverbinding wordt nagestreefd. Bij deze motivering dient de mate waarin het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich ten doel stelt de huidige en toekomstige verkeersvraag (uitgesplitst naar doelgroepen) te faciliteren betrokken te worden.		De alternatieven moeten een oplossing bieden voor de bereikbaarheidsproblemen op de A2 conform het gestelde in paragraaf 2.3 van de richtlijnen. Het congestie criterium van 2% is daarbij niet hard gelet ook op de ontwikkeling van het NVVP en de samenhang met de leefbaarheidsknelpunten. Indien het NVVP aangepaste criteria bevat zullen deze daarbij worden betrokken. De Trajectnota/MER dient in ieder geval informatie te bevatten over motieven, ritafstanden e.d. (richtlijnen paragraaf 4.2), welke nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken. Voor toepassing van hoofd- en parallelbanen bij 2x4 rijstroken wordt conform hoofdstuk 3 van de richtlijnen een getrapte werkwijze gevolgd, waarbij eerst op basis van een verkeerskundige analyse in overleg met het Bevoegd Gezag wordt bepaald of het wenselijk is een dergelijke oplossingsrichting als volwaardig alternatief mee te nemen.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In het MER dient duidelijk te worden gemaakt aan de hand van welk criterium of welke criteria (geoperationaliseerd) de alternatieven worden beoordeeld. Naast de bereikbaarheidsdoelstellingen dient ook getoetst te worden aan leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen die kunnen worden afgeleid uit het verkeers- en vervoers-, ruimtelijk en natuur- en milieubeleid (zoals SVV-II, SGR, NMP3). Voorgenomen activiteit In het MER dient inzicht te worden gegeven in de wijze waarop de te onderzoeken alternatieven zijn samengesteld en geselecteerd. De inperking van alternatieven en varianten in de startnotitie - zijnde benutting en verbreding in horizontaal vlak - dient, in het kader van het niet langer op onderdeel maar integraal bezien van problemen en oplossingen op achterlandverbindingen, nader te worden gemotiveerd. In het MER dient inzicht te worden gegeven in de restcapaciteit van de weg na de realisatie van de aanpassingen. Indien blijkt dat de restcapaciteit gering is dient aangegeven te worden welke andere oplossingen voor dreigende congestie voorhanden zijn.		Voor een groot aantal aspecten zijn wettelijke of beleidsmatige criteria vastgesteld. Enkele belangrijke beleidsmatige zijn vastgelegd in het SVV-II. Verantwoording daarvan dient uiteraard te worden opgenomen in de Trajectnota/MER. Toetsing aan leefbaarheidsdoelstellingen ten behoeve van een duurzame samenleving is nadrukkelijk opgenomen in paragraaf 2.3 van de richtlijnen. Daarnaast is aldaar vermeld, dat de oplossingen duurzaam moeten zijn in de betekenis van voldoende bereikbaarheid tot ten minste 2020. De startnotitie bevat een gemotiveerd voorstel voor wel en niet uit te werken alternatieven en varianten. In hoofdstuk 3 van de richtlijnen zijn enkele aanvullingen opgenomen. Een korte verantwoording dient in de Trajectnota/MER te worden opgenomen. Daarnaast dienen de te onderzoeken alternatieven zodanig te worden omschreven dat de kern van het betreffende alternatief voldoende duidelijk is. De studie en de daarmee samenhangende inperking van alternatieven en varianten vloeit voort uit de beleidsnota SWAB, die een integraal pakket omvat. De restcapaciteit dient volgens paragraaf 4.2 van de richtlijnen zowel voor de in studie zijnde als de aansluitende wegvakken in beeld te worden gebracht. Het is bij een aantal alternatieven niet bij voorbaat uitgesloten, dat de restcapaciteit beperkt of zelfs niet aanwezig is. Er worden echter tevens alternatieven in beeld gebracht die het probleem wel voldoende oplossen. In het besluitvormingstraject na de trajectstudie zal mede op basis van inspraak en adviezen door het Bevoegd Gezag worden bepaald aan welke oplossingsrichting de voorkeur wordt gegeven.	

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Indien onderdelen van het traject zijn aangeduid als ecologisch kerngebied in het SGR, dient de beschermingsformule van het SGR te worden doorlopen.		Toetsing aan de beschermingsformule van het SGR dient plaats te vinden zoals vermeld in hoofdstuk 3 van de richtlijnen. Indien op grond van de bevindingen aanleiding bestaat de alternatieven opnieuw te bezien dient de Initiatiefnemer contact op te nemen met het Bevoegd Gezag dat verantwoordelijk is voor de onderbouwing van de uiteindelijke besluitvorming.	

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Bij de ontwikkeling van alternatieven dient allereerst nagegaan te worden of en in welke mate benuttingsmaatregelen een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van het capaciteitsprobleem. Wanneer deze bijdrage onvoldoende is zullen verbredingsalternatieven ontwikkeld moeten worden naar optimale combinaties van verbreding met benuttingsmaatregelen. Omdat voor het mma geldt dat leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen gelijkwaardig dienen te zijn aan bereikbaarheidsdoelen dienen de knelpunten ten aanzien van natuur, geluid en landschap op kaart in beeld te worden gebracht en dient ten minste één integraal model te worden gemaakt waarin deze knelpunten zoveel mogelijk worden opgelost in combinatie met de minimaal noodzakelijk bevonden verkeer-, vervoer- en infrastructuraanpassingen. Alternatieven Gezien de huidige onduidelijkheid over de precieze probleemstelling en doelen moet aangegeven worden of een situatie waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt, in relatie tot het doel van het voornemen, een reëel alternatief (nulalternatief) is. Indien dit niet het geval is dient dit beargumenteerd te worden; dan kan in het MER worden volstaan met het beschrijven van de huidige milieusituatie en de autonome ontwikkeling daarvan. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van besluiten over nieuwe activiteiten. In het MER moet worden aangegeven of een nulplusalternatief voldoende oplossingen biedt voor de gestelde problemen.	Met het oog op besluitvorming worden diverse reële alternatieven uitgewerkt en naast elkaar gezet, opdat op basis van een compleet beeld met betrekking tot zaken als effecten, kosten en baten een keuze kan worden gemaakt. Bij de besluitvorming kan wel gekozen worden voor een combinatie van maatregelen (bijvoorbeeld benuttingsmaatregelen in combinatie met verbreding). De Trajectnota/MER dient de hiervoor relevante informatie te bevatten. De Wet milieubeheer geeft niet aan dat leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen in het MMA gelijkwaardig dienen te zijn aan bereikbaarheidsdoelen. Wel geeft artikel 7.10, lid 3 in hoofdlijnen de oplossingsrichting van het MMA aan, te weten een verdere optimalisatie ten behoeve van de natuur en/of het leefmilieu. De richtlijnen vermelden in het verlengde hiervan in hoofdstuk 3, welke eisen aan de ontwikkeling van het MMA worden gesteld. Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld) uit het MMA dienen apart gepresenteerd te worden opdat zelfstandig over de toepassing ervan kan worden beslist. De probleemstelling en het doel zijn verwerkt in de startnotitie en nog eens samengevat in hoofdstuk 2 van de richtlijnen. Gelet op de doelstellingen uit het SVV-II is de bereikbaarheidsproblematiek als gevolg van de autonome ontwikkeling op de in de trajectstudie betrokken wegvakken niet acceptabel. Dat het Bevoegd Gezag uiteindelijk desondanks bij de integrale afweging zou kunnen besluiten (eventueel op deeltrajecten) geen capaciteitsvergroting te realiseren doet daaraan niets af. Indien uit het NVVP andere criteria volgen zullen de probleemstelling en het doel daarop aangepast worden. De trajectstudie kent geen nulplusalternatief aangezien met beperkte maatregelen en verbeterd openbaar vervoer de bereikbaarheidsproblemen niet kunnen worden opgelost (zie ook de startnotitie). Wel is opgenomen een benuttingsalternatief dat nadrukkelijk verder gaat dan het gebruikelijke nulplusalternatief.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Geadviseerd wordt niet uit te gaan van verbredingen bij een gelijkblijvende hoogteligging indien dit strijdig blijkt te zijn met de eisen van het SGR en indien blijkt dat de restcapaciteit net voor, tijdens, of vlak na de uitvoering onvoldoende is. Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke mitigerende maatregelen worden getroffen. Geadviseerd wordt bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijk alternatief uit te gaan van toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief. De leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelstellingen dienen gelijkwaardig te zijn aan de bereikbaarheidsdoelstellingen.		Toetsing aan de beschermingformule van het SGR zal plaatsvinden zoals vermeld in hoofdstuk 3 van de richtlijnen. Indien blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende soelaas bieden komen verdergaande maatregelen als bijvoorbeeld verdiepte liggingen of overkappingen in beeld (hoofdstuk 6 richtlijnen). Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan verdiepte ligging of overkapping. De Trajectnota/MER dient per alternatief de mitigerende maatregelen te vermelden. De Wet milieubeheer geeft niet aan dat leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen in het MMA gelijkwaardig dienen te zijn aan bereikbaarheidsdoelen. Wel geeft artikel 7.10, lid 3 in hoofdlijnen de oplossingsrichting van het MMA aan, te weten een verdere optimalisatie ten behoeve van de natuur en/of het leefmilieu. De richtlijnen vermelden in het verlengde hiervan in hoofdstuk 3, welke eisen aan de ontwikkeling van het MMA worden gesteld. Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld) uit het MMA dienen apart gepresenteerd te worden opdat zelfstandig over de toepassing ervan kan worden beslist.	

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten Indien tijdens de planontwikkeling blijkt dat het tijdstip van realisatie belangrijk veel later ligt dan in of kort na 2010, dient het jaar van de bepaling van de milieueffecten hierop aangepast te worden, waarbij een termijn van tien jaar na realisatie kan worden gehanteerd. Rekening dient te worden gehouden met onzekerheden bij het aangeven van de autonome ontwikkeling. Geadviseerd wordt deze zodanig te beschrijven dat zowel het vaststaande beleid als het voorziene beleid wordt meegenomen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. Op kaart dient een overzicht te worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten. <u>Geluid</u> De geluideffecten dienen te worden weergegeven aan de hand van het akoestisch ruimtebeslag en het aantal gehinderden. Geadviseerd wordt de volgende contouren in het MER aan te geven: - voor stiltegebieden allereerst het referentieniveau bepalen, daarna (in stappen van 5dB(A)) de contouren te geven vanaf 40 dB(A) tot 65dB(A); - voor de overige gebieden (in stappen van 5dB(A)) de contouren vanaf 50dB(A), zijnde de voorkeursgrenswaarde tot 65dB(A); daarbij dient onderscheid te worden gemaakt in gebieden beschermd voor dagrecreatie, verblijfsrecreatie, natuurgebieden niet zijnde stiltegebieden en overig gebied buiten de bebouwde kom.	Vooralsnog wordt uitgegaan van 2020 als toetsingsjaar. Het gaat vooral om de vergelijking van de alternatieven. Indien tijdens de trajectstudie zou blijken, dat realisatie aanzienlijk later zal plaatsvinden dan 2010 dient voortzetting van de trajectstudie te worden heroverwogen. In paragraaf 5.1 van de richtlijnen is hierin voorzien. De richtlijnen schrijven dit voor in hoofdstuk 1. Bij diverse aspecten in hoofdstuk 6 van de richtlijnen is aangegeven dat waar nodig visualisatie op kaarten gewenst dan wel noodzakelijk is. Een gezamenlijke presentatie op één kaart lijkt de meerwaarde van visualisatie teniet te doen. Volgens paragraaf 6.2 van de richtlijnen dienen deze aandachtsgebieden in de Trajectnota/MER weergegeven te worden. Paragraaf 6.2 van de richtlijnen beschrijft de gewenste aanpak en weergave. Het onderscheid bij de overige gebieden wijkt voor zover omschreven niet wezenlijk af van het voorstel.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Geadviseerd wordt om op enkele representatieve punten het verloop van het geluidniveau over de 24 uur te geven. Indien sprake is van akoestisch relevante verschillen tussen de alternatieven wordt geadviseerd om de feitelijke toename van het aantal gehinderden te berekenen met aandacht voor het onderliggende wegennet. Bij het bepalen van het aantal geluidgehinderden dient onderscheid te worden gemaakt tussen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Bij beschrijving van de geluidgehinderden in de bestaande toestand dient een saneringsoperatie buiten beschouwing te worden gelaten, tenzij deze reeds in uitvoering is. Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling dient de invloed van een saneringsoperatie afzonderlijk in beeld te worden gebracht. Bij de berekening van geluideffecten moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van schermen. Reflecties van tweezijdige schermen dienen te worden meegenomen. Bij de berekening van de effecten dient rekening te worden gehouden met de effecten van een middenbermbarrière en afstraling van viaducten. Daar waar sprake is van aanwezigheid van spoorwegen en vliegverkeer in de directe nabijheid van de weg, dient cumulatie in de berekeningen te worden opgenomen.		Paragraaf 6.2 van de richtlijnen beschrijft de gewenste aanpak en weergave. De beschrijving van de toe- of afname van het aantal geluidgehinderden zal kwalitatief plaatsvinden (richtlijnen hoofdstuk 6). De geluideffecten op het onderliggende wegennet zullen worden meegenomen indien sprake is van een significante verandering in de verkeersintensiteit. Deze kan arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% en een afname van ten minste 20% van de verkeersintensiteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Het genoemde onderscheid is niet voorgeschreven in de richtlijnen. Vereist is ten minste een kwalitatieve beschrijving aan de hand van een deskundigenoordeel op basis van geluidcontouren en bebouwingsconcentraties. Indien er sprake is van een groot aantal andere geluidgevoelige bestemmingen kan de Initiatiefnemer een onderscheid aanbrengen voor zover dit voor de besluitvorming aanvullende informatie oplevert. Ten aanzien van de bestaande toestand is het jaar van omschrijven bepalend. Bij de autonome ontwikkeling geldt als uitgangspunt, dat nog niet afgeronde saneringen zijn voltooid via door VROM voorgenomen autonome sanering. Het afzonderlijk in beeld brengen daarvan geeft geen aanvullende informatie voor de besluitvorming. Voor de geluidberekeningen dient de SRM-II methode toegepast te worden zoals aangegeven in paragraaf 6.2 van de richtlijnen. Reflecties worden daarin meegenomen. Bij de aandachtspunten onder paragraaf 6.2 van de richtlijnen is dit nadrukkelijk vermeld. Bij de aandachtspunten onder paragraaf 6.2 van de richtlijnen is dit nadrukkelijk vermeld.	

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Geadviseerd wordt de toe/afname van trillingshinder en of -schade kwalitatief te beschrijven. <u>Veiligheid</u> Geadviseerd wordt in het MER inzicht te geven in de toe-/afname van het aantal ongevallen per (deel)traject als gevolg van mogelijke conflictpunten in het ontwerp van de weg. <u>Luchtverontreiniging</u> De emissies van fijn stof moeten worden uitgesplitst naar de bijdrage via de uitlaat en die via de weg- en bandenslijtage in dicht aan de weg gelegen woongebieden. Bij de bepaling van de immissies dient niet alleen aandacht te worden besteed aan de A2 maar ook aan het onderliggend wegennet, voor zover significante wijzigingen in verkeersintensiteiten optreden. <u>Flora, fauna, ecologie</u> De bestaande kwaliteiten en natuurbeleidsstatus dienen zo precies mogelijk benoemd te worden.		Voor trillingen bestaan geen normen of beleidsdoelen. Paragraaf 6.2 van de richtlijnen vermeldt daarom dat in de Trajectnota/MER geen aandacht aan trillingen zal worden geschonken. Wel wordt daaraan bij verbreding bij de verdere uitwerking en uitvoering aandacht besteed Het aspect verkeersveiligheid (interne veiligheid) is aangegeven onder paragraaf 4.2 van de richtlijnen. Bij capaciteitsvergroting van de weg wordt uitgegaan van de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen. Die gaan uit van een voldoende veilige vormgeving van de weg. De bepaling van de externe veiligheid geschiedt voor individueel en groepsrisico met IPO-RBM. Voor beide berekeningsmethodieken geldt als belangrijkste invoergegeven de verwachte verkeersbelasting. Dit is geen gangbare uitsplitsing in het kader van een MER-studie. Bovendien geldt dat de wetgeving voor luchtkwaliteit, zoals die vanuit de EU op de lidstaten afkomt, voor fijn stof niet uitgaat van een opsplitsing. Alleen immissies gerelateerd aan de A2 worden in beeld gebracht. Een berekening van immissies op het onderliggende wegennet is gelet op de verscheidenheid in bebouwingsconcentraties niet betrouwbaar. Wel worden de emissies in beeld gebracht op hoofd- en parallelbanen. Paragraaf 6.4 van de richtlijnen voorziet hierin.	

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<u>Landschap en recreatie</u> Het MER dient op zijn minst een visie te geven over de wijze waarop enerzijds de tracédelen in de verschillende landschappen zouden moeten worden ingepast (voor de toeschouwer van buitenaf) en anderzijds hoe de beleving van de weg vanuit de automobilist kan worden vormgegeven. Daarbij dient ook de huidige inrichting onder de loep genomen te worden. <u>Bodem en water</u> Aandacht dient te worden besteed aan: De invloed van de weg op waterwinningen en bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden; de invloed van de toename van het verhard oppervlak op de infiltratie; het grondstoffengebruik; de gevolgen van een eventuele (gedeeltelijke) verdiepte aanleg voor de grondwaterstromingen; de gevolgen voor de runoff. <u>Sociale aspecten</u> Aandacht dient te worden besteed aan: barrièrewerking en omrijden voor utilitair en (recreatief) langzaam verkeer; sociale veiligheid van routes voor fietsers en voetgangers. Daarnaast dient aandacht te worden besteed aan gedwongen vertrek bij het amoveren van woningen. Vergelijking van de alternatieven De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken. Het wordt noodzakelijk geacht om bij de toepassing van een multicriteria-analyse een gevoeligheidsanalyse uit te voeren.	Aangezien het een weg betreft die na de uitvoering van de komende CAU-verbreding reeds is ingepast in het landschap, speelt dit slechts in die gebieden waar aanpassingen plaatsvinden vooral door bijvoorbeeld de plaatsing van nieuwe en aanvullende geluidschermen. De aspecten bodem en water spelen een belangrijke rol in het ontwerpproces en komen bij de effecten aan de orde voor zover er sprake is van verbreding of vergraving van de aardebaan dan wel een (gedeeltelijk) verdiepte aanleg. De richtlijnen schenken in paragraaf 6.6 aandacht aan bodem en water. Aangezien de effecten van afstromend wegwater (runoff) zeer beperkt zijn, waarbij de alternatieven bovendien niet wezenlijk zullen verschillen, wordt hieraan in deTrajectnota geen aandacht besteed. In paragraaf 6.7 van de richtlijnen is aangegeven op welke wijze aandacht besteed moet worden aan de sociale aspecten. Uitgangspunt is ook hier dat het gaat om een weg na uitvoering van de komende CAU-verbreding, waarvoor dan diverse voorzieningen zijn getroffen. Bij eventuele lokale verbreding van de aardebaan zal aandacht worden geschonken aan de (sociale) gevolgen van amovering. De richtlijnen geven in hoofdstuk 8 aan dat vergelijking onderling en met de autonome ontwikkeling (=referentiesituatie) moet plaatsvinden. De wijze van vergelijking zal nader worden gezien. Indien een multicriteria-analyse wordt uitgevoerd behoort een gevoeligheidsanalyse daartoe.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het verdient aanbeveling een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.		De kosten van de verschillende alternatieven (en binnen het MMA ook aparte maatregelen) worden in beeld gebracht. Kosten bepalen mede de afweging tussen de verschillende alternatieven.	
Leemten in informatie			
Conform voorstel van Ministerie van Verkeer en Waterstaat.		Zie de betreffende tekst in hoofdstuk 9 van de richtlijnen.	
Evaluatieprogramma			
Het evaluatieprogramma dient conform het voorstel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te worden opgesteld. Geadviseerd wordt het evaluatieprogramma voor de A2-projecten af te stemmen op de evaluatieprogramma's voor de Corridor Amsterdam-Utrecht.		Zie de betreffende tekst in hoofdstuk 10 van de richtlijnen. Het evaluatieprogramma zal aansluiten bij het in 1998 opgestelde evaluatieprogramma voor de komende verbreding van dit traject van de A2.	
Vorm en presentatie			
Een totaalvergelijking van de alternatieven dient deel uit te maken van het MER zodat inzichtelijk wordt welke milieueffecten de verschillende alternatieven en varianten teweegbrengen.		Hoofdstuk 11 van de richtlijnen geeft aanwijzingen voor de vorm en presentatie. Daar het om een samenvatting en een hoofdnota gaat, maakt de totaalvergelijking hiervan onderdeel uit. Afzonderlijke onderzoeken welke dienen als onderbouwing maken geen deel uit van de Trajectnota/MER.	
Samenvatting van het MER			
In de samenvatting dienen ook de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijk alternatief en de belangrijke leemten in kennis te worden weergegeven.		De samenvatting is vooral bedoeld voor besluitvormers en sprekers en dient daarom de meest relevante informatie te bevatten. Daartoe behoort ook de onderbouwing van het MMA. De leemten in kennis worden in de Trajectnota beschreven.	

Volgnummer:	2	Afzender:	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noordwest
Kenmerk:	DNW/993406		
Gedateerd:	13 oktober 1999		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het is niet geheel reëel het SVV-II als uitgangspunt voor de uit te voeren milieueffectrapportages te nemen. In plaats van doorgaan op de oude weg zouden ook de effecten van beter openbaar vervoer en het beperken van de mobiliteit bij het onderzoek kunnen worden betrokken. Ook moeten andere (internationale) vervoersassen bij de studie betrokken worden.		In de richtlijnen is opgenomen dat er dient te worden uitgegaan van een maatregelen pakket dat behoort bij het SVV-II. Wanneer duidelijkheid ontstaat over het NVVP, zullen de consequenties daarvan in beeld worden gebracht. In het kader van het MMA-alternatief worden kansrijke opties op gebied van openbaar vervoer onderzocht. Er wordt niet voor gekozen om alle internationale vervoersassen in een studie onder te brengen. Wel is de keuze gemaakt om informatie van aansluitende wegvakken beschikbaar te stellen in de TN.	
De milieueffectrapportages kunnen meer ingaan op een gebiedsgerichte benadering dan nu het geval is, waardoor bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen door diverse partijen integraal aangepakt kunnen worden.		De invalshoek om de verkeersproblemen op (inter)nationaal niveau te bezien, heeft ertoe geleid de verkeersstromen op de diverse wegvakken van de achterlandverbindingen in samenhang te beschouwen. Bij de gedachtenvorming over de inpassing van eventuele infrastructurele ingrepen zal uiteraard een gebiedsgerichte benadering worden gevolgd. Een van de voorbeelden daarvan is het compensatiebeginsel in relatie tot het SGR.	
Niet alleen voor de verbredingsalternatieven maar ook voor de benuttingsalternatieven zal gecompenseerd moeten worden in verband met het toenemende geluid en andere vormen van milieuverontreiniging.		Voor wat betreft geluid en andere vormen van milieuverontreiniging zal de bestaande wetgeving voor alle alternatieven worden gehanteerd.	

Volgnummer:	3	Afzender:	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Inspectie Milieuhygiëne Noord-West
Kenmerk:	191099019S/SCHO/L		
Gedateerd:	19 oktober 1999		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In de procedure moet een ijkmoment worden opgenomen waarop wordt afgesproken hoe met de gevolgen van nieuwe gezichtspunten (NVVP, spitstarief (rekening rijden)) wordt omgegaan.		Ten tijde van de publicatie van de Trajectnota/MER is het NVVP (naar verwachting) van kracht. Besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De nota zal hiertoe de relevante informatie moeten bevatten. Indien het NVVP daartoe aanleiding geeft zal er een aanvulling op de richtlijnen worden vastgesteld.	
Dubbel ZOAB moet in de studies worden meegenomen als een van de mogelijke maatregelen.		De effecten van dubbellaags ZOAB worden in het MMA meegenomen (richtlijnen paragraaf 6.2). Het MMA wordt zo omschreven dat afzonderlijke technisch haalbare maatregelen toepasbaar zijn bij andere alternatieven en varianten.	
Cumulatie van geluidhinder bij de beschrijving van effecten dient te worden betrokken bij zowel het afwegen van alternatieven als bij het uitwerken van maatregelen in het kader van het OTB.		Cumulatie van effecten door verschillende bronnen wordt – daar waar dat voorkomt – in beeld gebracht. Leidraad hierbij is de AmvB inzake cumulatie (zie paragraaf 6.2. van de richtlijnen).	
Aandacht wordt gevraagd voor lokale luchtverontreiniging en de ontwikkelingen die verwacht worden als gevolg van toepassing van schonere motoren en de toename van verkeer aangezien de startnotities elkaar soms tegen spreken op dit punt. Daarnaast is het soms niet duidelijk of het gaat om emissies of immissies.		Aan de luchtkwaliteit wordt aandacht besteed conform paragraaf 6.1. van de richtlijnen. De luchtkwaliteit wordt berekend door gebruik te maken van het TNO-verkeersmodel. De lokale luchtkwaliteit wordt voor een meer gedetailleerd inzicht bij knelpunten aan de hand van de dwarsdoorsnede-benadering berekend. Ontwikkelingen in het kader van toepassing van schonere motoren worden meegenomen. Bij het hoofdwegennet gaat het nadrukkelijk om immissies (concentraties langs de weg). In bebouwde gebieden nabij het onderliggende wegennet is dit vanwege afschermende werking zeer complex en zal vergelijking op basis van emissies plaatsvinden.	
Mogelijke milieu- en andere effecten op het onderliggend wegennet, als gevolg van maatregelen op de hoofdinfrastructuur, dienen in beeld te worden gebracht.		De effecten op het onderliggende wegennet in de gevallen waarin de intensiteiten met ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling worden inzichtelijk gemaakt in de Trajectnota.	
Toepassing van doelgroepstroken voor het openbaar vervoer mogen niet ontbreken in de varianten.		Pas op basis van informatie die uit de studie naar voren komt zal worden gezien of toepassing van doelgroepstroken reëel is en zo ja, welke selectie van doelgroepen dan zinvol is.	

Volgnummer:	4	Afzender:	A.M.M. Haring
Kenmerk:			Julianalaan 9
Gedateerd:	7-9-1999		3645 DA Vinkeveen
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Van de N201 naar de A2 bij de aansluiting fly-overs maken.		Bij de komende verbreding worden de bochten en hellingen van de op-/afritten al verbeterd. Onderzoek ten behoeve van eventueel verdere verbreding gaat uit van het handhaven van deze op-/afritten. Fly-overs zijn niet nodig en daarom niet in de startnotitie genoemd.	
Het vrachtverkeer van de bloemenveiling in Aalsmeer via de A4 en de A9, naar de A2 leiden.		Voor het vrachtverkeer ten behoeve van de bloemenveiling in Aalsmeer heeft de provincie Noord-Holland een masterplan opgesteld. Dat gaat onder andere uit van een nieuwe verbinding tussen de bloemenveiling en de Fokkerweg, een verbeterde Fokkerweg en een nieuwe aansluiting ervan op de A9. Het plan behelst ook een omlegging van de N201 van Aalsmeer tot en met Uithoorn. Over het plan dienen nog vele besluiten genomen te worden en geld verschaft te worden.	
Waarom worden er eerst allerlei grote mainports (Schiphol & Bloemenveiling Aalsmeer) neergezet voordat de infrastructuur toereikend is.		Bij de stichting van Schiphol en de bloemenveiling Aalsmeer was de infrastructuur toereikend. Na de recente grootschalige uitbreidingen is de infrastructuur niet altijd voldoende meegegroeid. Dit komt doordat er niet altijd voldoende geld beschikbaar is en het maatschappelijk niet altijd aanvaardbaar bleek de infrastructuur uit te breiden.	

Volgnummer: 5	Afzender: H.F. Anger
Kenmerk:	Pr. Beatrixstraat 13
Gedateerd: 13-9-1999	1396 KD Baambrugge
Kerpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Tekent ernstig protest aan tegen eventuele afsluiting op- en afritten Abcoude. Voor de inwoners van Baambrugge, die in de regio Amsterdam wonen, is dit een regelrechte ramp. Voor een ambulance zijn er geen alternatieve routes om vanuit Baambrugge het AMC te bereiken.	Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. Indien nodig zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om Abcoude en welke aanvullende maatregelen mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden.

Volgnummer:	6	Afzender:	Mw. drs. I.A. van Moorsel
Kenmerk:			Waardassackerstraat 31
Gedateerd:	17-9-1999		1391 TW Abcoude
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Er wordt uitgegaan van een fictief probleem, nl. dat de aansluiting Abcoude de verkeersveiligheid in gevaar brengt bij verbreding van de A2 naar 2x5 rijstroken. Hiernaar moet onderzoek plaats vinden evenals naar de gevolgen van verwijdering van de aansluiting voor de kern Abcoude en het wegensstelsel in de omgeving.		Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. Indien nodig zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om Abcoude en welke aanvullende maatregelen mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden.	

Volgnummer: 7 Kenmerk: Gedateerd: 27-9-1999	Afzender: Wijkcommissie Boomstede t.a.v. dhr. C.R. Hupkes Boomstede 392 3608 BD Maarssen
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Vragen naar aanleiding van de startnotitie: 1) Wat voor aanvullende maatregelen worden er genomen in Maarssen als blijkt dat reeds genomen maatregelen niet toereikend zijn? Het is onduidelijk of er vooraf wettelijke geluids- en luchtverontreinigingsnormen zijn vastgesteld en hoe deze gehanteerd worden. Welk belang telt zwaarder bij verhoging van de luchtverontreiniging: " de voorafgestelde norm, die overschreden wordt" of " het treffen van maatregelen waardoor de norm niet overschreden wordt"?	1) Op dit moment moet het onderzoek ten behoeve van de Trajectnota nog starten. Het is nu dan ook nog veel te vroeg om te praten over extra benodigde maatregelen voor geluidhinder, luchtverontreiniging en externe veiligheid. Maar voor de gedachtenbepaling: verhogen van de geluidschermen zou voor alle drie de genoemde aspecten een gunstige invloed hebben. Bij een eventuele toekomstige verdere verbreding van de A2 zullen, net zoals geldt voor de reeds voorgenomen verbreding van 2x3 naar 2x4 rijstroken, de geluidsnormen uit de Wet geluidshinder gelden. Bij een verbreding geldt als norm de situatie voor de verbreding. In sommige gevallen geldt ook nog een extra norm uit het verleden, welke bij eerdere geluidsonderzoeken is vastgesteld. Ook ten opzichte van deze norm uit het verleden mag de hoeveelheid geluid na de verbreding in principe niet toenemen. Uitgangspunt is, dat een eventuele toename weggenomen wordt door het treffen van geluidmaatregelen, zoals stille wegdekken en/of geluidschermen. In het geval dat het niet goed mogelijk is om te voldoen aan de geluidnorm kan bij Gedeputeerde Staten van de Provincie een ontheffing op de norm aangevraagd worden. Bij verlening van de ontheffing zal ook binnen de woning voldaan moeten worden aan bepaalde geluidsnormen en zullen zo nodig gevelvoorzieningen aangebracht moeten worden. Voor luchtkwaliteit geldt eveneens dat er wettelijk vastgestelde normen zijn. De normen worden uitgedrukt in grens-, richt- en streefwaarden. De grenswaarde is de harde grens die niet overschreden mag worden, richtwaarde overschrijding moet zoveel mogelijk vermeden worden en streefwaarden hebben geen wettelijke basis, maar houden nauwelijks risico's in. De norm is voor elke stof anders. Toename van luchtverontreiniging wordt vooral veroorzaakt door de autonome groei van het verkeer en nauwelijks door maatregelen aan de weg. Andersom beperking van luchtverontreiniging is moeilijk te bereiken door maatregelen aan de weg maar zal vooral door landelijke maatregelen als beperken van de uitstoot ('schonere motoren') van auto's verkregen moeten worden.

Volgnummer: 7 (vervolg) Kenmerk: Gedateerd: 27-9-1999	Afzender: Wijkcommissie Boomstede t.a.v. dhr. C.R. Hupkes Boomstede 392 3608 BD Maarssen
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
2)Waarom wordt de kans op het in een file terecht komen op 2% gesteld?	2) De norm voor de filekans is op achterlandverbindingen gesteld op 2% omdat uit economische berekeningen is gebleken dat bij een filekans van 2% de verhouding tussen investeringen voor verbreding van wegen enerzijds en de economische schade door files anderzijds, optimaal is. Het is dus een soort kosten-baten afweging. Op overige snelwegen is deze norm 5% omdat daar minder economisch belangrijk verkeer over rijdt.
3)Waarom zijn verdieping en/of overkapping van de A2 in Maarssen niet aan de orde ter vermindering van de geluidsoverlast?	3) De Ministers van V&W en VROM hebben in 1995 ten behoeve van de verbreding van de A2 naar 2 x 4 rijstroken de diverse opties afgewogen, waaronder verdiepte ligging. In de nieuwe Trajectstudie wordt voortgeborduurd op de vernieuwde A2 met 2 x 4 rijstroken. Het zou weinig zinvol zijn de afweging opnieuw te gaan maken als er net een geheel vernieuwde A2 is aangelegd. Wel worden uiteraard de milieueffecten van de nieuwe alternatieven onderzocht. Indien uit dit effectonderzoek blijkt dat de gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, dienen verdergaande mitigerende maatregelen te worden onderzocht.
4)Toeritdoseringmaatregelen zijn ter hoogte van Maarssen niet aanwezig en zullen niet nodig zijn.	4) Over toeritdoseringen bij Maarssen wordt momenteel nagedacht. Deze kunnen een behoorlijk effect hebben op de doorstroming op de A2. Wanneer de A2 wordt verbreed tot 2 x 4 rijstroken zal de noodzaak van toeritdoseringen worden herbezien. Daarom maakt toeritdosering onderdeel uit van het Benuttingsalternatief in de nieuwe tracéstudie (voor de periode na de verbreding naar 2 x 4 rijstroken).
5)Uitgaan van de meest gunstige lay-out van in- en uitvoegstroken waarbij de kans op botsingen het kleinst is.	5) De lay-out van in- en uitvoegstroken zal gebaseerd worden op de richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen. Deze richtlijnen zijn opgesteld op basis van uitgebreid onderzoek naar de verkeersveiligheid.
6)Verzoek de verklarende woordenlijst te complementeren.	6) In de Trajectnota zal een verklarende woordenlijst worden opgenomen.
Verzoek een exemplaar van de Tracéwet ter beschikking te stellen.	De Tracéwet is in te zien bij de openbare bibliotheken en te koop bij de erkende boekhandel.

Volgnummer: 8	Afzender: fam. A. de Goei
Kenmerk:	Fazantenkamp 449
Gedateerd: 25-9-1999	3607 XG Maarssen
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De bereikbaarheid van de Randstad dient verbeterd te worden; de in de Startnotitie voorgestelde oplossingen lijken logisch. De berekening in de Startnotitie, die uitwijst dat het vrachtverkeer voor slechts 25% verantwoordelijk is voor het gebruik van de snelwegen, is te simpel. Vrachtwagens zijn namelijk drie tot zes maal langer dan een personenwagen en produceren 11,4 maal het aantal decibellen van een personenwagen. Geluidmetingen in de tuin (honderd meter verwijderd van de A2) hebben bij sterke meewind een geluidbelasting van 89 dB opgeleverd. Gaarne de volgende zaken onderzoeken 1. geluidbelasting bij sterke meewind ter hoogte van bijvoorbeeld de tuin 2. geluidbelasting van de uit te voeren werkzaamheden 3. mogelijke echte geluidmaatregelen	Waarvan akte. De intensiteit van het (vracht)verkeer op het hoofdwegenet wordt door Rijkswaterstaat goed bijgehouden. Voor het wegvak Breukelen-Maarssen bedroeg de gemiddelde etmaal-intensiteit van het vrachtverkeer in 1997 ongeveer 11% van de totale verkeersintensiteit. Het percentage vrachtverkeer in de nacht op dit wegvak is in 1997 was gemiddeld ongeveer 19%. Het feit dat vrachtwagens langer zijn dan personenauto's wordt meegenomen in fileberekeningen. Het is waar dat vrachtwagens 3 tot 6 keer langer zijn dan personenauto's, maar ten opzichte van de volgafstand die de voertuigen aanhouden van ± 25 meter is het verschil al minder groot. Een vrachtwagen wordt in fileberekeningen meegenomen als 1,5 tot 2 personenauto-eenheden In het kader van de planstudie naar de verschillende verbredingsalternatieven wordt met name onderzocht wat de verschillen zijn tussen deze alternatieven. Vervolgens wordt gekozen voor een verbredingsalternatief. Voor deze verbreding gelden de regels van de Wet geluidhinder en wordt een uitgebreid geluidonderzoek verricht. Bij een verbreding geldt als norm de situatie voor de verbreding. In sommige gevallen geldt ook nog een extra norm uit het verleden, welke bij eerdere geluidonderzoeken is vastgesteld. Ook ten opzichte van deze norm uit het verleden mag de hoeveelheid geluid na de verbreding in principe niet toenemen. Uitgangspunt is, dat een eventuele toename weggenomen wordt door het treffen van geluidmaatregelen, zoals stille wegdekken en/of geluidschermen. Ad 1: Bekend is, dat bij meewind de geluidbelasting fors hoger kan zijn dan bij tegenwind of geen wind. In het geluidonderzoek wordt conform het Reken- en meetvoorschrift Verkeerslawaai uitgegaan van gemiddelde weersomstandigheden. Om deze reden wordt voor zowel de huidige situatie als de situatie na de verbreding uitgegaan van een gemiddelde van alle windrichtingen. Daarbij wordt de situatie berekend ter plaatse van de naar de A2 gerichte gevel van het huis. Ad 2: Pas op zijn vroegst enkele jaren voor de start van de uitvoering van de verbreding wordt de werkwijze/fasering van de werkzaamheden bekend. Pas op dat moment zijn bepaalde uitvoeringsuitgangspunten

Volgnummer:	8 (vervolg)	Afzender:	fam. A. de Goei
Kenmerk:			Fazantenkamp 449
Gedateerd:	25-9-1999		3607 XG Maarssen
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Duidelijk dient te worden aangegeven welke maatregelen genomen (kunnen) worden tegen de geluidsoverlast. Het plaatsen van geluidsschermen is niet voldoende; de volgende alternatieven moeten ook gezien worden. • Realiseer bij woongebieden langs de snelweg een smalle strook flatbebouwing van 3 of 4 verdiepingen (welke voor verschillende doelen gebruikt kan worden) en een strook met groenvoorzieningen, die als buffer kunnen dienen. • Voer een geluidsnorm in voor vrachtauto's. • Voer tussen 22.00 uur en 06.00 uur een maximumsnelheid in van 80 km/uur op auto-snelwegen.		duidelijk en blijkt of er bijvoorbeeld 's-nachts of overdag gewerkt wordt en of er mogelijk sprake zal zijn van een overschrijding van de geluidsnormen uit de Wet milieubeheer. Ad 3: Op basis van het geluidsonderzoek naar de gevolgen van de eventuele verbreding van de A2 blijkt of er sprake is van een overschrijding van de geluidsnorm. Uitgangspunt is vervolgens, dat een eventuele toename weggenomen wordt door het treffen van geluidmaatregelen, zoals stille wegdekken en/of geluidsschermen. In het geval dat het niet goed mogelijk is om te voldoen aan de geluidsnorm kan bij Gedeputeerde Staten van de Provincie een ontheffing op de norm aangevraagd worden. Bij verlening van de ontheffing zal ook binnen de woning voldaan moeten worden aan bepaalde geluidsnormen en zullen zo nodig gevelvoorzieningen aangebracht moeten worden. In de tracéstudie zal op basis van een geluidsonderzoek de effecten van de alternatieven en een indicatie van de eventuele maatregelen worden aangegeven. In de volgende (ontwerp)fase, de zogenaamde OTB-fase komen plaats en afmeting van geluidsschermen aan de orde. • Geluidbeperkende maatregelen hoeven niet per se schermen te zijn. Ook aaneengesloten bebouwing (die dan zelf niet-geluidgevoelige functies kan herbergen) kan een geluidafschermende werking hebben. Het ligt echter niet binnen de mogelijkheden van Rijkswaterstaat om flatgebouwen vlak langs de A2 te (laten) bouwen ten behoeve van geluidafscherming. • Er gelden reeds geluidsnormen voor personenwagens en vrachtauto's (typekeuringseis). Voor personenwagens bedraagt deze 74 dB(A). Voor vrachtwagens bedraagt deze afhankelijk van het motorvermogen 77, 78 of 80 dB(A). Het blijkt echter dat het rolgeluid en niet de motor maatgevend is voor de geluidsemissie. • Uitgangspunt voor de studie is het huidige snelheidsregime, dat het resultaat is van een politieke afweging. Bij de beschrijving van het benuttingsalternatief wordt ook de mogelijkheid van snelheidsverlaging genoemd. Indien daartoe nadrukkelijk aanleiding bestaat kan ook in het MMA snelheidsverlaging worden onderzocht.	

Volgnummer: 8 (vervolg) Kenmerk: Gedateerd: 25-9-1999	Afzender: fam. A. de Goei Fazantenkamp 449 3607 XG Maarssen
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het toenemende aanbod van vrachtverkeer wordt door de volgende maatregelen verminderd. • De aanleg van een hoogwaardige spoorlijn van het westen naar het oosten waarbij goede afspraken met Duitsland nodig zijn; • Een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens met eventueel een aparte strook voor vrachtwagens. Voor een afname van het aanbod van personenverkeer dienen de volgende maatregelen genomen te worden: • verlaging van de maximumsnelheid gedurende de spits en strengere snelheidscontroles; • een hogere strafmaat voor het blokkeren van de rijstroken tijdens de spits; • (verplichte) spreiding werktijden; • zaterdag en zondag beschouwen als normale werkdagen binnen een 4-daagse werkweek; • openbaar vervoer langs de snelweg waarbij voor de autogebruiker mogelijkheden worden gecreëerd om gemakkelijk over te stappen naar het openbaar vervoer; • stimuleren van thuis- en telewerken; • aanleg van bottle-necks (verkeersremmers) op minder kritische plaatsen; • aanleg van 'boodschappengebieden' met grote parkeerplaatsen langs autosnelwegen.	• Dat gebeurt in de vorm van de Betuweroute. • Het inhaalverbod voor vrachtverkeer is sinds 15 oktober 1999 op grote schaal in Nederland tijdens de spitsen (van 06-10 uur en van 15 tot 19 uur) ingevoerd. Aparte stroken voor vrachtverkeer betekenen in veel gevallen onderbenutten van de wegcapaciteit. Over door u genoemde maatregelen kan binnen de onderhavige studies niet worden besloten. Uitgangspunt voor de studies vormt het vastgestelde beleid, dat is weergegeven in het SVV-II. Nieuw beleid is in ontwikkeling en in de loop van 2000 zal het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP deel 1) verschijnen. Op NVVP deel 1 is inspraak mogelijk. Over de door u aangegeven punten kan overigens nog het volgende gemeld worden: • Een lagere maximum snelheid is momenteel op verschillende wegen in onderzoek. Het effect speelt vooral aan het begin en einde van de spitsperiode. Bij de beschrijving van het benuttingsalternatief wordt ook de mogelijkheid van snelheidsverlaging genoemd. • Met "incident management" wordt nu al geprobeerd zo snel mogelijk ter plaatse te zijn, om blokkering van rijstroken zo veel mogelijk te beperken. Bewustwording moet nog groeien. • Spreiding van werktijden is beleid van de Minister van Verkeer en waterstaat. • Er zijn al verschillende "transferia" gebouwd, denk bijvoorbeeld aan transferium Arena. Ook bij Utrecht is het transferium Westraven geopend en zijn andere transferia in onderzoek. • Telewerken is beleid van de Minister van Verkeer en waterstaat. • Effect van verkeersremmers op het onderliggend wegennet is wel dat nog meer verkeer op de snelwegen zal gaan rijden. • Aanleggen van boodschappengebieden langs de snelwegen leidt tot nog veel meer verkeer op die snelwegen.

Volgnummer: 9	Afzender: Platform van natuur- en milieuorganisaties Vleuten-De Meern
Kenmerk:	p/a C.E. Voogd
Gedateerd: 22 september 1999	Albert Schweitzerlaan 14 3451 EC Vleuten
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. Het aanleggen van parallelbanen tussen Abcoude en Maarssen voor lokaal verkeer is zinloos	Of het aanleggen van parallelbanen voor het regionale verkeer wel of niet nuttig is, zal onderzoek moeten uitwijzen. De mate waarin er afslaan en bijkomende verkeersbewegingen zijn, die het doorgaande verkeer zouden storen indien er 5 rijstroken generiek (= zonder afscheiding) in gebruik zijn, bepaalt of parallelbanen wel of niet nuttig zijn. Belangrijk daarbij is ook of zowel de hoofd- als de parallelbanen goed gevuld zullen zijn en dus de aanwezige wegcapaciteit efficiënt gebruikt wordt.
2. Door toename van het aantal rijstroken op het traject Holendrecht - Oudersloot zijn om files bij Utrecht te voorkomen de oude bruggen bij Vianen en Zaltbommel nodig, mogelijk zelfs al bij de verbreding tot 2x4 rijstroken.	Het in stand houden van de oude bruggen voor een mogelijk toekomstige functie kost (onnodig) veel geld. Bovendien heeft onderzoek uitgewezen dat de bestaande boogbrug bij Vianen is versleten. In deze nieuwe tracéstudie en de tegelijkertijd lopende studie voor het traject A2 Oudersloot - Deil wordt naar de lange termijn gekeken, de periode na 2010. Of op de lange termijn de nieuwe bruggen over de Lek onvoldoende zijn moet nog uit deze studies blijken.
3. Aantal stiltegebieden in Utrecht geschrapt. Dit is geen reden om het geluidsniveau vanwege andere bronnen te laten toenemen in deze gebieden.	Bij de verbreding van de A2 gelden de regels van de Wet geluidhinder voor de woningen binnen de geluidzone van 600 meter aan weerszijden van de A2. Uitgangspunt voor deze bestemmingen is, dat de geluidbelasting niet zal toenemen. In het geval dat een bepaald gebied de status van stiltegebied ontnomen wordt, is er voor dit gebied geen titel meer om specifieke geluidmaatregelen te realiseren.
4. Er zijn meer ecologische verbindingen dan de drie die op een kaart in de startnotitie staan.	Dat is juist; de 3 aangegeven verbindingen zijn deel van de ecologische zones van de zgn. Ecologische Hoofdstructuur. Bij de komende verbreding naar 2x4 resp. 2-3-3-2 rijstroken worden verscheidene droge danwel droge/natte ecologische verbindingen aangelegd. Deze worden bij evt. verdere verbreding zoveel mogelijk gehandhaafd.
5. Er moeten meer fiets- en voetgangerspassages komen.	Wanneer er sprake is van een toename van de barrièrewerking t.o.v. de situatie na de komende verbreding, zal aandacht worden besteed aan fiets- en voetgangerspassages.

Volgnummer:	9 (vervolg)	Afzender:	Platform van natuur- en milieuorganisaties Vleuten-De Meern
Kenmerk:			p/a C.E. Voogd
Gedateerd:	22 september 1999		Albert Schweitzerlaan 14 3451 EC Vleuten
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
6. Het autogebruik wordt voor veel mensen te duur. De noodzaak van een wegverbreding moet beter onderbouwd worden. Het alternatief OV dient daarom wel in voldoende mate aanwezig te zijn.		Verbreding is één van de te onderzoeken alternatieven. Overeenkomstig de startnotitie geldt dat extra verbetering van het openbaar vervoer niet als zelfstandig alternatief wordt uitgewerkt. Het OV heeft weliswaar een belangrijke betekenis voor de reductie van de groei van het autoverkeer, maar uitsluitend extra openbaar vervoer is niet toereikend. Dit geldt temeer nu op grond van het SVV-II-beleid al een forse groei van het openbaar vervoer uitgangspunt voor deze studie is. Bij de ontwikkeling van het MMA worden reële, kansrijke opties waar het gaat om extra verbetering van het (met name regionale) openbaar vervoer onderzocht.	
7. Er moet een variant met wisselstroken (5+3) worden onderzocht.		Het verschil tussen de drukste en niet-drukste richting is niet zo groot, dat dit aanleiding geeft om méér rijstroken in de ene dan in de andere richting te onderzoeken.	
8. De huidige passages voor het scheepvaartverkeer dienen te worden gehandhaafd.		Wij hebben dat ook op het oog.	
9. Landschapsstroken juichen wij toe.		De landschapsstroken komen er, zo mogelijk, al in het kader van de komende verbreding.	
10. Wegwater uit te werken.		Dit gebeurt identiek aan de afvoer van wegwater bij de komende CAU-verbreding. Het zeer open asfaltbeton en de zuiverende werking van de rechter vluchtstrook zijn daarbij uitgangspunt. De detaillering zal pas in de fase na de Trajectnota aan de orde komen.	

Volgnummer:	10	Afzender:	D.J.A. van Mourik
Kenmerk:			D. van Troostwijkstraat 49
Gedateerd:	26 september 1999		1391 ER Abcoude
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De afsluiting van de op- en afritten Abcoude hoeft niet onderzocht te worden omdat deze een chaos in Abcoude en Baambrugge veroorzaakt.		Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. Indien nodig zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om Abcoude en welke aanvullende maatregelen mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden.	

Volgnummer:	11	Afzender:	Comité Bestrijding geluidhinder in Baambrugge
Kenmerk:			p/a drs. M.W.M. Goumans
Gedateerd:	26 september 1999		Prinses Beatrixstraat 15 1396 KD Baambrugge-Abcoude
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Mag een verdere uitbreiding van de A2 in de landschapstroken plaats vinden?		Onderzoek naar eventuele verdere verbreding van de A2, na de reeds geplande verbreding, zal zich richten op het gebruik van de brede middenberm. De voorziene landschapstroken ten behoeve van de komende verbreding van de A2 naar 2 x 4 rijstroken maken een belangrijk onderdeel uit van de landschappelijke inpassing van de weg. Ook in de verdere toekomst bij een eventuele uitbreiding van de A2 zoals de startnotitie bedoelt, gaan wij er van uit dat deze landschapstroken er al zijn dan wel nog komen. De overige vragen hebben betrekking op de reeds geplande verbreding naar 2x4 rijstroken en zijn door gegeven aan de betreffende projectorganisatie van Rijkswaterstaat.	

Volgnummer: 12	Afzender: A. Tepe
Kenmerk:	Maarten Lutherweg 49
Gedateerd: september 1999	1185 AK Amstelveen
Kerpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Bij uitbreidingen van rijkswegen verdwijnen vaak fiets- en voetgangerstunneltjes.	De reactie dat dit bij de komende wegverbreding Amsterdam-Utrecht (CAU) en bij de komende spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht (CAU) het geval schijnt te zijn, is door gegeven aan de CAU/A2-projectorganisatie respectievelijk de CAU/spoor-projectorganisatie. Uitgangspunt voor de nieuwe tracéstudie is dat bestaande fiets- en langzaamverkeerverbindingen blijven gehandhaafd. Indien wijzigingen/aanpassingen gewenst mochten blijken, zal dat niet anders dan in overleg met de betrokken gemeente plaatsvinden.

Volgnummer:	13	Afzender:	J.H. Bon
Kenmerk:			Winkeldijk 26
Gedateerd:	28 september 1999		1391 HL Abcoude
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Verzoekt namens een groot aantal bewoners van de Winkeldijk (handtekeningenlijst) op- en afritten Abcoude te handhaven en het voorgenomen onderzoek niet in de plannen op te nemen omdat de Winkeldijk dan slecht bereikbaar wordt voor: bewoners die werken in Amsterdam, hulpdiensten, schoolkinderen die naar Abcoude moeten, bevoorrading van de agrarische bedrijven en recreanten uit Amsterdam.		Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. <u>Indien nodig</u> zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om Abcoude en welke aanvullende maatregelen mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden.	

Volgnummer: 14	Afzender: Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Kenmerk: 99.7557	postbus 550
Gedateerd: 28 september 1999	3990 GJ Houten
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Wordt ook oppervlaktewater bedoeld? In de startnotitie wordt gesteld dat ten gevolge van de verkeerstoename de effecten op run-off niet significant zijn. Bij het toepassen van vluchtstroken als spitsstroken dient rekening gehouden te worden met een toename van verontreiniging van bodem en water. Het is ons inziens noodzakelijk dat milieueffecten worden meegenomen ter bepaling van de wegbreedte. Dempen van water en uitbreiden van verhard oppervlak moet gecompenseerd worden. Dit effect op de oppervlaktewater-kwantiteit meenemen in de alternatieven.	In de startnotitie wordt zowel grond- als oppervlaktewater bedoeld. Een eventuele spitsstrook zal ter plaatse van de linkervluchtstrook van de dan aanwezige 4 rijstroken komen, in tegenstelling tot de kaart in de startnotitie. De zuiverende werking van de rechtervluchtstrook blijft behouden. Deze wordt periodiek schoon gemaakt. De verkeerstoename zal wellicht enige invloed hebben op de frequentie van reinigen. In het kader van deze studie zal run-off niet specifiek onderzocht worden. Het afstromend wegwater stroomt diffuus via de berm de wegsloot in. Naar verwachting valt de kwaliteit van het water in de wegsloot mee, t.g.v. de zuiverende werking van het ZOAB en van de vluchtstrook. Met dit afwateringsprincipe heeft u bij de komende CAU-verbreding ingestemd. Slechts waar en voor zover dat mogelijk is, zal voorkomen worden dat het water in de wegsloot zich vermengt met het water uit de poldersloot. De scheiding van weg- en poldersloot in de vorm van landschapsstroken is, zoals u weet, juridisch niet hard genoeg om extra grond te claimen; wel blijft minnelijke aankoop t.b.v. nog niet gerealiseerde landschapsstroken het streven. Daar de alternatieven in principe binnen de rijksgrenzen van de CAU-verbreding moeten passen, is het dempen van water niet aan de orde. Indien dit om wat voor een reden dan toch aan de orde mocht zijn, worden de sloten gecompenseerd. De minimum-slootprofielen bij de komende CAU-verbreding kunnen in het algemeen de eventuele nog benodigde compensatie ten gevolge van het eventueel verder uitbreiden van verhard oppervlak naar verwachting opvangen. Deze detaillering zal pas in de fase na de Trajectnota aan de orde komen.

Volgnummer:	15	Afzender:	N.V. Nederlandse Gasunie
Kenmerk:	TN/G 99.374		postbus 19
Gedateerd:	29 september 1999		9700 MA Groningen
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Er wordt verzocht om MER-richtlijnen t.b.v. gasleidingen.		De aanwezigheid van een gasleiding in het verbredingstracé wordt in de Trajectnota inzichtelijk gemaakt en komt zo nodig in de kosten van het project tot uiting. Het opstellen van aparte milieueffect-richtlijnen hiervoor lijkt ons niet nodig.	

Volgnummer:	16	Afzender:	Stichtse milieu federatie
Kenmerk:	136\MJR\209.4		Emmalaan 41
Gedateerd:	27 september 1999		3581 HP Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
deel 1 1. De aanpak in de startnotitie sluit niet aan bij onze ideeën over een duurzaam mobiliteitsbeleid, maar ook niet bij de Perspectievennota 'Verkeer en Vervoer'. De toets van de 2%-filenorm is eenzijdig omdat deze in het NVVP ter discussie staat. 2. De eenzijdigheid in de aanpak wordt geïllustreerd door het gebruik van de woorden 'toekomstvast' en 'probleemoplossend'. Meer wegen en dus meer wegverkeer is juist niet toekomstvast en het is zeker niet 'probleemoplossend'. 3. Door de toets aan de 2%-filenorm wordt een onevenwichtige nadruk gelegd op wegverkeersaspecten en dergelijke, wat op gespannen voet staat met het verkeers- en milieubeleid.		Uitgangspunt voor de studie vormt het vastgestelde beleid, dat is weergegeven in het SVV-II/SWAB. Nieuw beleid is in ontwikkeling en in de loop van 2000 zal het NVVP (deel 1) verschijnen. Op NVVP deel 1 is inspraak mogelijk. Omdat het begrip bereikbaarheidsprobleem momenteel in verband met de opstelling van het NVVP in ontwikkeling is, wordt de norm van 2% in de trajectstudies niet als doorslaggevend criterium gehanteerd. Zie de Richtlijnen paragraaf 2.3. De samenhang met verbetering van leefbaarheidsknelpunten speelt daarbij een rol. Wel is in paragraaf 2.3 van de Richtlijnen aangegeven dat besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER dient daartoe de benodigde informatie te bevatten. Het kader voor de studies is het algemene mobiliteitsbeleid (SVV-II). Deze startnotitie is één van negen tegelijkertijd uitgebrachte startnotities voor de achterlandverbindingen A1, A2 en A4. De negen startnotities staan niet op zichzelf, maar maken deel uit van een (integraal) pakket aan maatregelen (SVV/SWAB). In deze studie wordt daarbij ook gekeken naar de periode na 2010 en wordt 2020 als uitgangspunt genomen. De startnotities zijn uitgebracht vanuit de achtergrond van een probleem dat zich afspeelt op het gebied van verkeer en vervoer. Daarvoor dient een oplossing te worden gevonden. Andere problemen houden hiermee verband. De startnotities geven bij de doelstelling dan ook nadrukkelijk aan dat nieuwe verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen zoveel mogelijk moeten worden voorkomen en dat bestaande problemen indien mogelijk moeten worden verminderd. In de studie worden deze problemen in kaart gebracht. In de trajectnota/MER worden mogelijkheden voor effectreducerende maatregelen opgenomen die bij de politieke afweging kunnen worden meegenomen	

Volgnummer:	16 (vervolg)	Afzender:	Stichtse milieu federatie
Kenmerk:	136\MJR\209.4		Emmalaan 41
Gedateerd:	27 september 1999		3581 HP Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
4. Ten onrechte wordt verdiepte ligging als oplossingsrichting uitgesloten. Daarmee wordt op voorhand het kwaliteitsbegrip ingeperkt.		De Ministers van V&W en VROM hebben in 1995 ten behoeve van de verbreding van de A2 naar 2 x 4 rijstroken de diverse opties afgewogen, waaronder verdiepte ligging. In de nieuwe Trajectstudie wordt voortgeborduurd op de vernieuwde A2 met 2 x 4 rijstroken. Het zou weinig zinvol zijn de afweging opnieuw te gaan maken als er net een geheel vernieuwde A2 is aangelegd. Wel worden uiteraard de milieueffecten van de nieuwe alternatieven onderzocht. Indien uit dit effectonderzoek blijkt dat de gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, dienen verdergaande mitigerende maatregelen te worden onderzocht.	
5. Er moet een breed alternatief ontwikkeld worden dat behalve uit OV bestaat uit een breed pakket van allerlei maatregelen en alternatieven (en zonder uitbreiding wegcapaciteit).		De 9 startnotities staan niet op zichzelf, maar maken deel uit van een breed pakket aan maatregelen (SVV/SWAB-beleid). Alle maatregelen voortkomend uit het SVV-II beleid (inclusief OV en flankerend beleid) zijn meegenomen in de prognoses voor 2010. De mogelijkheden om met uitsluitend extra verbetering van het OV (bovenop de reeds voorziene verbeteringen) het fileprobleem aan te pakken lijken onvoldoende. Wel worden bij de ontwikkeling van het MMA reële, kansrijke opties waar het gaat om extra verbetering van het (met name regionale) openbaar vervoer onderzocht.	
6. Er wordt een onaanvaardbare 'uitgeklede' tracé/MER procedure gestart.		Uit de beantwoording van uw brief blijkt dat Verkeer en Waterstaat een andere mening is toegedaan.	
Deel 2 Alternatieven			
1. Waarom spoort de gepresenteerde filekans in de startnotitie niet met de congestiekans op bladzijde 28 van de Perspectievennota (bij veronderstelde stijging van de variabele kosten).		Het huidige vastgestelde beleid is vastgelegd in het SVV-II. De Perspectievennota is een discussiestuk op weg naar een nieuw beleid (NVVP) en de prognose daarin heeft dus andere uitgangspunten. In de startnotitie is het huidige geldende beleid uitgangspunt.	

Volgnummer:	16 (vervolg)	Afzender:	Stichtse milieu federatie
Kenmerk:	136\MJR\209.4		Emmalaan 41
Gedateerd:	27 september 1999		3581 HP Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
2. In het benuttingsalternatief een variant opnemen met optimaal weren sociaal/recreatief verkeer in de spits en substitutie van woon-werkverkeer naar alternatieve modaliteiten, bijvoorbeeld met behulp van "Spitstarief (rekening rijden)".		Maatregelen ter stimulering van de overstap naar andere modaliteiten dan de auto zijn eveneens van toepassing op sociaal-recreatief verkeer. Verwacht wordt dat een deel van het sociaal-recreatief verkeer gevoelig zal zijn voor rekening rijden. Het expliciet weren van sociaal-recreatief verkeer in de spits is echter geen beleid. Bovendien is het sociaal-recreatief verkeer in de praktijk moeilijk te scheiden van het overige verkeer. Opgemerkt wordt dat in de periode dat zich congestie voordoet (de spits) het aandeel sociaal-recreatief verkeer ten opzichte van de totale verkeersstroom kleiner is dan gedurende het etmaal. Op het gebied van spitstarief (rekening rijden) worden de ontwikkelingen nauwlettend in de gaten gehouden en in de studie betrokken.	
3. De Corridorstudie Amsterdam - Utrecht (CAU) geeft aan dat de 2 x 5 - variant gebaseerd is op een "worst-case" scenario. Verbredingsalternatieven zijn pas in beeld als alle andere maatregelen in het kader van flankerend beleid zijn toegepast.		In de Corridorstudie Amsterdam - Utrecht (CAU) is de variant 2 x 5 het gevolg van een "worst-case" scenario waarin uit gegaan wordt van een minder stringent toepassen van met name het parkeer- en prijsbeleid uit het SVV-II. Hierdoor wordt de landelijke SVV-doelstelling (135) niet gehaald. Het scenario in de startnotitie gaat uit van een volledig toegepast SVV-II - beleid inclusief flankerend beleid, maar ook van een sterker groeiende automobilititeit op dit traject dan in de CAU (en in het SVV-II) werd verwacht als gevolg van andere demografische en economische ontwikkelingen. Deze bijstelling is gebaseerd op de actuele ontwikkelingen van de laatste jaren.	

Volgnummer:	16 (vervolg)	Afzender:	Stichtse milieu federatie
Kenmerk:	136\MJR\209.4		Emmalaan 41
Gedateerd:	27 september 1999		3581 HP Utrecht
Kerpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
4. Afgestemd pakket van OV (voor- en natransport, transferia en fiets) en aanscherpen parkeerbeleid, ABC-beleid etc. biedt een oplossing voor toekomstig fileprobleem. Voor goederenvervoer dient krachtig te worden ingezet op de verbetering van het vervoer per schip.		Het openbaar vervoer wordt in de trajectstudie betrokken. Lijnvoeringen en dienstregelingen worden in overleg met de verantwoordelijke overheden en betrokken vervoersmaatschappijen vastgesteld. Voorstellen ten aanzien van extra verbeterd openbaar vervoer (nieuwe stations en buslijnen, gewijzigde dienstregeling e.d.) kunnen nadrukkelijk ook door de verantwoordelijke overheden en vervoersbedrijven ingebracht te worden. In hoofdstuk 3 van de Richtlijnen is aangegeven dat extra verbeterd (regionaal) openbaar vervoer als zelfstandig onderdeel zal worden onderzocht in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.	
5. Op dit moment zijn er reeds uitgangspunten voor het MMA te formuleren.		Mogelijke oplossingen (alternatieven) waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden, worden in de Trajectnota/MER uitgewerkt (zie Richtlijnen hoofdstuk 3). Het MMA kan eerst worden bepaald als de nadelige effecten van de overige alternatieven bekend zijn. Dat geldt eveneens voor de milieu-situatie bij autonome ontwikkeling. Een concrete invulling van het MMA op dit moment ontnemt de mogelijkheid om in te spelen op nadelige effecten van de alternatieven in relatie tot het beleid.	
6. Onderzoek mogelijkheden terugdringing automobilititeit op het onderliggend wegennet.		Een betere doorstroming op de A2 (geringere congestiekans) zal bijdragen aan vermindering van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet. Deze veronderstelling zal gedurende de planstudie modelmatig worden getoetst. Daarnaast zullen gemeenten en provincies, als beheerders van het onderliggende wegennet, indien noodzakelijk maatregelen treffen om het sluipverkeer te ontmoedigen. Hierover zal gedurende de planstudie overleg plaatsvinden tussen het Rijk en de direct betrokken lokale besturen.	

Volgnummer:	16 (vervolg)	Afzender:	Stichtse milieu federatie
Kenmerk:	136\MJR\209.4		Emmalaan 41
Gedateerd:	27 september 1999		3581 HP Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Effecten			
1. Er moet aandacht besteed worden aan lichthinder in de MER.		De effecten van wegverlichting wordt als één van de aspecten in het MER beschreven. Tevens wordt bij alle verlichtingsplannen voor rijkswegen de Richtlijn Openbare verlichting natuurgebieden toegepast.	
2. Duidelijk moet worden aangegeven welke dier- en plantensoorten een nadelige invloed ondervinden van de bestaande en te wijzigen infrastructuur . Daarnaast moet aangegeven worden in welk mate mitigerende maatregelen leiden tot verbetering van de uitwisseling en of dat bijdraagt tot toe- of afname van de soort.		Effecten op flora, fauna en ecologie worden in het MER voor de referentiesituatie en de te onderzoeken alternatieven in beeld gebracht. De referentiesituatie (CAU-verbreding) is echter nog niet gerealiseerd. Er is dan ook niets te meten; effecten en of er een toe-/afname binnen de populaties is te verwachten, zijn in dit geval hooguit kwalitatief in te schatten. Van eventuele mitigerende en/of compenserende maatregelen zal een indicatie gegeven worden.	
3. Bij verwijderen aansluiting Abcoude oppassen voor overbelasting onderliggend wegennet en sluipverkeer.		Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. Indien nodig zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om Abcoude en welke aanvullende maatregelen mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden.	
4. De bij verbreding negatieve gevolgen voor de exploitatie van het OV dienen in beeld gebracht te worden.		Het onderzoeken van de effecten op de exploitatie van het OV valt buiten het kader van deze studie.	

Volgnummer:	17	Afzender:	Jachthaven BON
Kenmerk:			Winkeldijk 25
Gedateerd:	26 september 1999		3645 AR Vinkeveen
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bezwaar tegen voorgenomen onderzoek verdwijnen op- en afritten Abcoude. De recreatiebedrijven zijn afhankelijk van deze op- en afritten.		Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. <u>Indien nodig</u> zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om Abcoude en welke aanvullende maatregelen mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden.	

Volgnummer: 18	Afzender: W. Kompier
Kenmerk:	Kerkstraat 35
Gedateerd: 28 september 1999	1391 HB Abcoude
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Niet eerst de nieuwe aansluiting Abcoude maken, maar nu al de aansluiting weglaten.	De minister heeft over de CAU-verbreding besloten dat er een aansluiting Abcoude komt. Het eventueel vervallen van een aansluiting Abcoude dient überhaupt nog onderzocht te worden.
Om het knooppunt Oudenrijn te laten functioneren dient de A2 ontlast te worden. Daarom te studeren op een nieuwe weg van Breukelen naar Woerden. Hiervoor worden 4 argumenten gegeven.	Het kabinet heeft besloten om eerst te kijken of het beter gebruiken van de ruimte van de bestaande wegen soelaas biedt, tezamen met een pakket van maatregelen, die de capaciteit van het openbaar vervoer uitbreiden, de prijs van het autogebruik verhogen, e.d. Daar het kabinet zeer terughoudend is om nieuwe wegen aan te leggen, zullen alleen alternatieven onderzocht worden die vrijwel geheel binnen het ruimtebeslag van de komende CAU-verbreding passen.
Waarop is gebaseerd dat rotondes het aantal verkeersslachtoffers reduceert?	De SWOV heeft circa 3 jaar geleden een uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van rotondes in plaats van kruisingen. Daarbij zijn ruim 200 rotondes bekeken. Wanneer een rotonde wordt vergeleken met een geregelde kruising, blijkt een rotonde 70% minder slachtoffers (doden en gewonden) met zich mee te brengen. Ten gevolge van de rotonde zijn de ontmoetingssnelheden van verkeers-deelnemers laag. Als bij een geregelde kruising door het rood licht wordt gereden kunnen er veel hogere ontmoetingssnelheden voorkomen. In dit verschil ligt de verklaring van de forse reductie van slachtoffers.
Is er onderzoek gedaan naar de mededeling in de startnotitie dat de werkgelegenheid op Schiphol tot 2010 zal het verdubbelen of verdrievoudigen? Wat zijn de gevolgen van het toenemen van de werkgelegenheid i.v.m. Schiphol voor het weg- en luchtverkeer?	In het kader van de uitbreiding Schiphol is uitgebreid onderzoek gedaan naar de groei van de werkgelegenheid. Ook naar het verkeer als gevolg van de groei van reizigers en de groei van de werkgelegenheid, om een beeld te kunnen geven van de bereikbaarheid van Schiphol in de toekomst, is onderzoek gedaan. Bekeken is o.a. hoe de verkeersrelaties van Schiphol met de omgeving nu en in 2010 zijn. Het blijkt uit berekeningen dat een klein deel (3 %) van het totale verkeer van en naar Schiphol via de A2 gaat. (50 % van het verkeer van en naar Schiphol heeft als herkomst of bestemming Amsterdam). Wordt het Schipholverkeer afgezet tegen de totale wegvakbelasting dan is het aandeel Schipholgebondenverkeer op de A2 1 % van het totale verkeer. De conclusie is dat de autonome groei van het verkeer een groter effect heeft op de belasting van de wegen dan de groei van Schiphol. Deze recente prognoses in verband met Schiphol zijn in de verkeersmodellen meegenomen. De gevolgen van de groei van Schiphol worden dus duidelijk uit een kleine stijging van de kans op file van de A2.

Volgnummer:	18 (vervolg)	Afzender:	W. Kompier
Kenmerk:			Kerkstraat 35
Gedateerd:	28 september 1999		1391 HB Abcoude
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Kan het vervoer per spoor of via de waterwegen soelaas bieden?		Voor of na-transport over water van luchtvracht is over het algemeen niet gewild. Het kenmerk van luchtvracht is namelijk dat het om bederfelijke, kostbare waar gaat , vaak stukgoed ,dat snel ter plaatse moet zijn. Vervoer over water is te traag en voornamelijk geschikt voor bulkgoederen, goederen die in grote hoeveelheden, zonder veel extra zorg vervoerd kunnen worden. Naast studies om problemen voor het wegvervoer rond Schiphol op te lossen wordt gestudeerd op andere vervoerswijzen, zoals vervoer per rail en via een ondergrondslogistieksysteem, dit wordt nu voor de goederenstromen tussen de bloemenveiling Aalsmeer en de luchthaven in beeld gebracht. Overheveling naar luchtvrachtvervoer via het spoor behoort tot de mogelijkheden wanneer de beschikbare capaciteit op het spoorwegnet voor goederenpaden hiervoor beschikbaar komt. Voorts zullen er overslagvoorzieningen getroffen moeten worden om de overgang naar spoorvervoer mogelijk te maken. Studie naar de inzet van hoge snelheidstreinen voor luchtvrachtgoederen naar Zuid- en Oost Europa moet uitwijzen wat tot de mogelijkheden behoort en welke invloed hier van uitgaat op de vrachtverkeerintensiteit via de A2. Deze effecten alsmede het effect van de verdubbeling van de spoorverbinding tussen Amsterdam en Utrecht zullen worden meegewogen in de uiteindelijke keuze voor één van de varianten als genoemd in de startnotitie.	

Volgnummer: 19	Afzender: W.J.M. Langeveld
Kenmerk:	Winkeldijk 12
Gedateerd: 29 september 1999	1391 HL Abcoude
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Kan de breedte van de landschapsstrook variëren?	In de komende CAU-verbreding worden, waar mogelijk, landschapsstroken van 35 meter breedte aangelegd. Ook in de verdere toekomst bij een evt. uitbreiding van de A2 zoals de startnotitie bedoelt, gaan wij er van uit dat deze landschapsstroken er al zijn dan wel nog komen, met een uniforme breedte. De verdere vragen hebben betrekking op de komende CAU-verbreding en zijn daarom doorgespeeld naar de CAU-projectorganisatie.
Bij het verdwijnen van de op- en afritten Abcoude dient de bereikbaarheid van de Winkeldijk en de agrarische bedrijven gewaarborgd te blijven.	Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. <u>Indien nodig</u> zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om Abcoude en welke aanvullende maatregelen mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden.

Volgnummer:	19 (vervolg)	Afzender:	W.J.M. Langeveld
Kenmerk:			Winkeldijk 12
Gedateerd:	29 september 1999		1391 HL Abcoude
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De verbreding zo realiseren dat er zo weinig mogelijk agrarische grond nodig is.		Een van de randvoorwaarden uit de startnotitie is dat eventuele verbredingen in principe binnen het ruimtebeslag van de komende CAU-verbreding respectievelijk in de middenberm plaats moeten vinden. De breedte van deze middenberm is gedimensioneerd op grondmechanische factoren, alignement en uitvoeringsfasering en is dus beslist niet gebaseerd op een eventuele toekomstige uitbreiding. Dat blijkt temeer uit het feit dat voor een eventuele wegutbreiding het in de middenberm aanwezige veen nog draagkrachtig gemaakt moet worden. Dit moet nog nader onderzocht worden. Een verbreding buiten het CAU-profiel is met uitzondering van het wegvak bij het knooppunt Holendrecht niet in de startnotitie opgenomen omdat dan opnieuw agrarische grond benodigd zou zijn. De overige vragen hebben betrekking op de reeds geplande verbreding naar 2x4 rijstroken en zijn door gegeven aan de betreffende projectorganisatie van Rijkswaterstaat.	

Volgnummer: 20	Afzender: Autobedrijf Van Kalmthout B.V.
Kenmerk:	postbus 62
Gedateerd: 30 september 1999	1390 AB Abcoude
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Bezwaar tegen vervallen op- en afritten Abcoude. 65% van de klanten van het autobedrijf komen uit Amsterdam. Bij uitvoering van de opgenomen variant wordt gevreesd voor aanzienlijk omzetverlies.	Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. Indien nodig zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om Abcoude en welke aanvullende maatregelen mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden.

Volgnummer:	21	Afzender:	Dienst Waterbeheer en Riolering
Kenmerk:	99.206991/JvL		postbus 1061
Gedateerd:	29 september 1999		1200 BB Hilversum
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Wij hebben twijfels over de gestelde niet significante toename van stoffen in de run-off bij de genoemde alternatieven.		Een eventuele spitsstrook zal ter plaatse van de linkervluchtstrook van de dan aanwezige 4 rijstroken komen, in tegenstelling tot wat op kaart 7.2. in de startnotitie is getekend. De zuiverende werking van de rechtvluchtstrook blijft behouden. Deze wordt periodiek schoon gemaakt, misschien iets vaker dan voorheen. De verkeerstoename zal daarom geringe betekenis voor de run-off hebben.	
Uitbreiden van verhard oppervlak en dempen van water moet gecompenseerd worden. Bij de CAU-verbreding is de compensatie gevonden in de landschapstroken. Het verwerven van een compensatiestrook is ons inziens noodzakelijk.		Daar de alternatieven binnen de rijksgrenzen van de CAU-verbreding moeten passen, is het dempen van water niet aan de orde. De minimum-slootprofielen bij de komende CAU-verbreding kunnen in het algemeen de eventuele nog benodigde compensatie ten gevolge van het eventuele verder uitbreiden van verhard oppervlak naar verwachting opvangen. Deze detaillering zal pas in de fase na de Trajectnota aan de orde komen. Uw stelling over de CAU-verbreding is niet correct: de afmeting van de wegsloot bij de CAU-verbreding is namelijk zodanig dat IN de WEGSLOOT de compensatie plaatsvindt als er geen landschapstrook gerealiseerd kan worden. Een "compensatiestrook" in de vorm van landschapstroken is, zoals u weet, juridisch niet hard genoeg om extra grond te claimen; wel blijft minnelijke aankoop t.b.v. nog niet gerealiseerde landschapstroken het streven.	
Verzoekt vroegtijdig betrokken te worden bij het onderzoek naar de effecten op de natuur, landschap, bodem en water.		Uit bovenstaande beantwoording blijkt dat het in deze fase niet nodig is uitgebreid in overleg te treden over de door u genoemde onderwerpen.	

Volgnummer: 22 Kenmerk: Gedateerd: 30 september 1999	Afzender: Milieucentrum Amsterdam Plantage Middenlaan 2-G 1018 DD Amsterdam
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1. In de aan het in 2000 te verschijnen NVVP voorafgegangene Perspectievennota staat benutting van de bestaande infrastructuur centraal. In het SVV-II de balans tussen bereikbaarheid, mobiliteit en duurzaamheid. In de startnotitie staat echter de congestienorm van 2% centraal. Dit staat op gespannen voet met de beleidsuitgangspunten van het huidige en toekomstige beleid.	Uitgangspunt voor de studie vormt het vastgestelde beleid, dat is weergegeven in het SVV-II/SWAB. Nieuw beleid is in ontwikkeling en in de loop van 2000 zal het NVVP (deel 1) verschijnen. Op NVVP deel 1 is inspraak mogelijk. Omdat het begrip bereikbaarheidsprobleem momenteel in verband met de opstelling van het NVVP in ontwikkeling is, wordt niet enkel van het congestiepercentage van 2% uitgegaan. Er zal in deze studie getracht worden te komen tot een verbetering van de bereikbaarheid zonder dat het 2% criterium hiermee doorslaggevend wordt. In de startnotitie is daartoe opgenomen het criterium "bij benadering" ten aanzien van het congestiepercentage. Mocht tijdens de studie een nieuw beleidskader (NVVP) worden vastgesteld, dan zullen de uitgangspunten voor en de aanpak van de studie zo nodig worden aangepast.
2. De tijdshorizon van de aangekondigde studie ligt evenals die van het NVVP na 2010. Met het starten van de studie zou moeten worden gewacht totdat de 2^e Kamer zich uitgesproken heeft over het NVVP.	Uitgangspunt voor de studies vormt het vastgestelde beleid, dat is weergegeven in het SVV-II/SWAB. In die zin maken de studies deel uit van een integraal pakket aan maatregelen. Nieuw beleid is in ontwikkeling en in de loop van 2000 zal het NVVP (deel 1) verschijnen. Op NVVP deel 1 is inspraak mogelijk. Mocht tijdens de studie een nieuw beleidskader (NVVP) worden vastgesteld, dan zullen de uitgangspunten voor en de aanpak van de studie zo nodig worden aangepast.
3. Het MMA wordt omschreven als een noodzakelijk kwaad. Op dit moment zijn er reeds uitgangspunten voor het MMA te formuleren.	Een MMA dient realistisch te zijn en het doel kunnen benaderen. Pas lopende de studie wordt duidelijk welke mogelijkheden er zijn binnen deze randvoorwaarden. Daarom is het op dit moment nog niet duidelijk welke zinvolle uitgangspunten er geformuleerd kunnen worden.
4. Er dient een afwegingskader in de richtlijnen opgenomen te worden waarbij aan woon- en leefmilieu en natuur en landschap een zwaar gewicht wordt toegekend.	In vele wetten en beleidsnota's zijn normen, richtwaarden en doelen opgenomen. In de Trajectnota zal aangegeven worden hoe de effecten van de alternatieven zich verhouden tot deze normen, richtwaarden en doelen. De Ministers van V&W en van VROM zullen de uiteindelijke, gemotiveerde keuze maken.
5. Spitstarief (rekening rijden) dient een veel prominentere plaats in de richtlijnen te krijgen.	Spitstarief (rekening rijden) is in voorbereiding. Er is op dit moment alleen een algemeen beeld van de effecten van Spitstarief (rekening rijden). Zodra meer bekend is over de daadwerkelijke effecten op het traject A2 Holendrecht - Oudenrijn zullen deze meegenomen worden in de studie.

Volgnummer:	22 (vervolg)	Afzender:	Milieucentrum Amsterdam
Kenmerk:			Plantage Middenlaan 2-G
Gedateerd:	30 september 1999		1018 DD Amsterdam
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
6. Afgestemd pakket van OV, voor- en natransport, transferia en fiets biedt een oplossing voor toekomstig fileprobleem. In het rapport "In 3 stappen door de Coentunnel" is een voorbeeld van een dergelijk pakket gegeven.		Alle maatregelen voortkomend uit het SVV-II - beleid (inclusief OV, goederenvervoer over water en flankerend beleid) zijn meegenomen in de prognoses voor 2010. De mogelijkheden om met extra verbetering van het OV (bovenop de reeds voorziene verbeteringen) het fileprobleem aan te pakken lijken onvoldoende. Wel zullen analyses gemaakt worden om te onderzoeken in hoeverre extra OV inclusief verbetering van voor- en natransport nog kan bijdragen aan de oplossing van het probleem.	
7. Waarom zien de huidige OV-vervoerders geen kans een groter marktaandeel te verwezenlijken?		De werking van de vervoersmarkt van OV-bedrijven is een geheel aparte landelijke problematiek. Resultaten van eventuele studies door de OV-bedrijven of andere specialisten naar deze problematiek die van invloed zijn op het personenvervoer in de regio zullen meegenomen worden in de tracéstudie.	
8. In de CAU is door de Minister niet besloten tot een uitbreiding naar 2 x 5 rijstroken. De CAU geeft aan dat de 2 x 5 - variant gebaseerd is op een "worst-case" scenario. Een verbredingsalternatief is op dit traject niet aan de orde.		In de Corridorstudie Amsterdam - Utrecht (CAU) is de variant 2 x 5 het gevolg van een "worst-case" scenario waarin uit gegaan wordt van een minder stringent toepassen van met name het parkeer- en prijsbeleid uit het SVV-II. Hierdoor wordt de landelijke SVV-doelstelling (135) niet gehaald. Het scenario in de startnotitie gaat uit van een volledig toegepast SVV-II - beleid inclusief flankerend beleid, maar ook van een sterker groeiende automobiliteit op dit traject dan in de CAU (en in het SVV-II) werd verwacht als gevolg van andere demografische en economische ontwikkelingen. Deze bijstelling is gebaseerd op de actuele ontwikkelingen van de laatste jaren.	
9. Opheffen van de afslag Abcoude legt een zwaardere druk op de afslag Meibergdreef. Congestieproblemen op het hoofdwegennet mogen niet afgewenteld worden op het stedelijk wegennet door sluipverkeer en onvoorspelbaar zoekgedrag in Amsterdam, Ouderkerk aan de Amstel en Abcoude.		Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. <u>Indien nodig</u> zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om Abcoude en welke aanvullende maatregelen	

Volgnummer: 22 (vervolg)	Afzender: Milieucentrum Amsterdam
Kenmerk:	Plantage Middenlaan 2-G
Gedateerd: 30 september 1999	1018 DD Amsterdam
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
10. Op trajecten in de EHS en in de nabijheid van ecologische verbindingsszones is wegverlichting ongewenst. In de m.e.r.-studie dient uitgebreid aandacht te zijn voor de effecten van wegverlichting. Gewezen wordt op de "Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden". 11. Aangeven welke dier- en plantensoorten nadelige invloed ondervinden en wat de effecten zijn. Inzicht in het effect van mitigerende maatregelen, zowel kwantitatief als kwalitatief, op de uitwisseling en toe- en afname binnen populaties van soorten. In het MER dient per alternatief aan gegeven te worden welke mitigerende en compenserende maatregelen genomen worden, op welke wijze compensatie zal worden uitgevoerd en welke knelpunten hierbij moeten worden opgelost. Daarbij dient ook het verbeteren van de kwaliteit van (bestaande) natuurgebieden in het plan betrokken te worden. Ook met de toekomstige potentiële natuurwaarden dient in het MER rekening te worden gehouden. Dringt aan op een goede afstemming met het toekomstig beleid. Denkt dat met het vaststellen van de richtlijnen beter gewacht kan worden op de vaststelling van het NVVP.	mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden. In het kader van verstoring van leefgebieden van fauna is dit één van de aspecten waar aandacht aan besteed zal worden. Hierbij zal de Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden in ogenschouw worden genomen. Effecten op flora, fauna en ecologie worden in het MER voor de referentiesituatie en de te onderzoeken alternatieven in beeld gebracht. De referentiesituatie (CAU-verbreding) is echter nog niet gerealiseerd. Er is dan ook niets te meten; effecten en of er een toe-/afname binnen de populaties is te verwachten, zijn in dit geval hooguit kwalitatief in te schatten. Van eventuele mitigerende en/of compenserende maatregelen zal een indicatie gegeven worden. Als je iets wil zeggen over potentiële natuurwaarden die zich na 2010 (referentiesituatie) mogelijk gaan ontwikkelen langs dit wegvak wordt dat wel erg koffiedik kijken [zie ook hierboven]. We kunnen met toekomstige potentiële natuurwaarden dan ook geen rekening houden. Uitgangspunt voor de studie is het vastgestelde beleid, dat is weergegeven in SVV-II/SWAB. Nieuw beleid is in ontwikkeling en in de loop van 2000 zal het kabinetsvoornemen van het NVVP verschijnen. Hierop is inspraak mogelijk. Mocht tijdens de studie een nieuw beleidskader (NVVP) worden vastgesteld, dan zullen de uitgangspunten en de aanpak van de studie zo nodig worden aangepast.

Volgnummer: 23	Afzender: Milieudefensie Utrecht
Kenmerk:	Van Eijsingalaan 140
Gedateerd: 29 september 1999	3527 VP Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Wij gaan er vanuit dat na te streven filenormen in het NVVP ten einde zullen zijn.	Er is inderdaad nieuw beleid in ontwikkeling; in de loop van 2000 zal het kabinetsvoornemen van het NVVP (deel 1) verschijnen. Wij zullen moeten afwachten of daar filenormen in staan.
Het SVV-II heeft ook andere doelstellingen, zoals m.b.t. milieu, openbaar vervoer en langzaam verkeer. In de startnotitie zijn deze niet terug te vinden.	De startnotitie is uitgebracht vanuit de achtergrond van een verkeers- en vervoerprobleem, namelijk ontoereikende bereikbaarheid. De initiatiefnemer wil voor dat probleem een oplossing vinden. Milieu-problemen zullen daarbij zoveel mogelijk worden voorkomen. Verder zijn alle maatregelen voortkomend uit het SVV-II beleid (inclusief OV en flankerend beleid) meegenomen in de prognoses voor 2010. De mogelijkheden om met extra verbetering van het OV (bovenop de reeds voorziene verbeteringen) het fileprobleem aan te pakken lijken onvoldoende. Wel zullen analyses gemaakt worden om te onderzoeken in hoeverre extra OV inclusief verbetering van voor- en natransport nog kan bijdragen aan de oplossing van het probleem. Een modal shift naar langzaam verkeer levert geen merkbare oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek op de A2.
De effecten van het instrument spitstarief (rekening rijden), en wel verschillende heffingshoogten, tijdstippen en tijdsduren, dienen in de studie bekeken te worden.	Indien spitstarief (rekening rijden) wordt ingevoerd, wordt dit bij wet mogelijk gemaakt. Die wet legt dan ook de heffingshoogte, tijdstippen en tijdsduur vast. De wet Spitstarief (rekening rijden) is een uitgangspunt voor deze studie van de A2.
Hoe is het mogelijk dat over de effecten van spitstarief (rekening rijden) exacte percentages zijn gepresenteerd, terwijl in de startnotitie wordt gezegd dat de effecten niet bekend zijn.	Er is op dit moment alleen een algemeen beeld van de effecten van spitstarief (rekening rijden). Afhankelijk van onder andere de situering van de heffingspunten kunnen lokaal de effecten anders zijn. Zodra meer bekend is over de daadwerkelijke effecten op het traject A2, Holendrecht-Oudenrijn worden deze meegenomen in de studie.
Waarom wordt een snelle fietsverbinding Utrecht-Amsterdam niet in een variant meegenomen?	Een verschuiving naar langzaam verkeer levert geen merkbare oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem op de A2.
Benuttingsmaatregelen zoals snelheidsreductie en inhaalverboden worden in de alternatieven niet genoemd; hoe kan dat?	Maatregelen zoals een inhaalverbod voor vrachtwagens in de spits en snelheidsreductie kunnen wel degelijk deel gaan uitmaken van met name een benuttingsalternatief. Indien daartoe nadrukkelijk aanleiding bestaat kan ook in het MMA snelheidsverlaging worden onderzocht.
Waarom is het alternatief om de vluchtstrook als vrije busbaan te benutten niet meegenomen?	Waar zinvol zal "bus op de vluchtstrook" als onderdeel van een alternatief onderzocht worden.

Volgnummer:	23 (vervolg)	Afzender:	Milieudefensie Utrecht
Kenmerk:			Van Eijsingalaan 140
Gedateerd:	29 september 1999		3527 VP Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het beleid zou zich meer moeten richten op het beperken van stromen auto's de steden in en op nakoming van het lokatiebeleid. Wij zijn specifiek tegen nieuwe afslagen op de A2 en nieuwe wegen de stad in, zoals de Spoorlaan.		Het beleid is er op gericht het aantal aansluitingen op de autosnelweg, in casu de A2, te beperken. PS.: De aansluiting Vleutenseweg gaat bij de komende CAU-verbreding vervallen, terwijl de aansluiting Spoorlaan alleen voor het regionale verkeer is. Voor de situatie 2020, waarop de startnotitie doelt, zullen zeker geen extra aansluitingen geïntroduceerd worden. De ministeries V&W en VROM streven nakoming van het lokatiebeleid na.	
Conclusie: indien u geen alternatieven -zoals boven aangegeven- in studie neemt, beschouwen wij de onderbouwing van het resultaat als farce. Wij nemen aan dat de opzet van de trajectnota ingrijpend zal wijzigen.		Sommige door u aangegeven oplossingsrichtingen worden in de studie meegenomen, andere niet. Eerdere studies hebben namelijk aangetoond dat uitsluitend (verdere) verbetering van het OV en verbeteringen t.b.v. het langzaam verkeer de bereikbaarheidsproblematiek niet oplossen. Een ingrijpende wijziging van de opzet van de Trajectnota lijkt ons daarom niet nodig.	

Volgnummer:	24	Afzender:	Burgemeester en wethouders van de Gemeente Vleuten-De Meern
Kenmerk:	CMB/000282/MS/909087		postbus 19
Gedateerd:	28 september 1999		3450 AA Vleuten
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Zo spoedig mogelijk wordt duidelijkheid gevraagd over het definitieve ruimtebeslag in verband met de VINEX-taakstelling en het Structuurschema Groene Ruimte. Op het traject Leidsche Rijn tot Maarssen onderzoek te doen naar de effecten op geluid, ook voor ongelijkvloerse kruisingen, naar verdiept aanleggen, naar de capaciteit van aansluitingen en toegangswegen, naar de stabiliteit van aangrenzende terreinen, naar de WRK-leiding.		Wij hebben begrip voor uw wens. De procedures om tot het realiseren van een bepaalde ruimtelijke voorziening te komen echter kenmerken zich in de Nederlandse samenleving door vele formele stappen. Deze zijn bedoeld om de zorgvuldigheid in het hanteren en afwegen van ieders belang te bevorderen. Wij concluderen uit uw reactie dat de overige vragen betrekking hebben op het gedeelte van de A2 tussen Maarssen en Utrecht op het grondgebied van uw gemeente Vleuten - De Meern. De startnotitie gaat er van uit dat op het wegvak A2 ter hoogte van Leidsche Rijn vooralsnog geen verdere verbreding na de komende CAU-verbreding noodzakelijk is. Uw vragen hebben mijn inziens betrekking op de komende CAU-verbreding tot een hoofd- en parallelbanen-systeem in uw geval. De vragen hebben wij daarom doorgespeeld naar de CAU-projectorganisatie.	

Volgnummer: 25	Afzender: Ondernemersvereniging Abcoude
Kenmerk:	Stationsstraat 14
Gedateerd: 29 september 1999	1391 GN Abcoude
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Vervallen van de op- en afritten Abcoude als onderzoeksobject brengt een drietal verstrekkende knelpunten met zich mee. Alle ondernemingen in Abcoude en Baambrugge worden bevoorrad via de A2. De recreatieve voorzieningen aan de westzijde van de A2 zullen moeilijker bereikbaar zijn. De bewoners en recreanten van het gebied ten westen van de A2 zijn georiënteerd op Abcoude.	Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. Indien nodig zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om Abcoude en welke aanvullende maatregelen mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden.

Volgnummer: 26 Kenmerk: jt/99.401 Gedateerd: 28 september 1999	Afzender: Transport en Logistiek Nederland Regio Noord-West Donauweg 8c 1043 AJ Amsterdam-West
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het streven naar een integrale presentatie/aanpak van en besluitvorming over de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 wordt gewaardeerd. Ook de A4-Zuid, A15, A16 en A12 dienen als achterlandverbindingen te worden aangemerkt. Voor deze wegen moeten alsnog Verkenningen en Startnotities worden opgesteld en uitgebracht. Het oorspronkelijke doel om de procedures versneld te doorlopen, moet gehandhaafd blijven. De reeds eerder gestarte tracéwetprocedures voor delen van de achterlandverbindingen moeten volgens de gestelde termijnen doorgang vinden. Vermeden moet worden dat verwarring ontstaat over (de redenen voor) de gefaseerde aanpak van sommige weggedeelten. In de bekendmaking van de inspraak op de Startnotities werd hierover niet geheel helder gecommuniceerd. In de alternatieven dient - mede met het oog op het politiek gedragen doelgroepenbeleid - serieus werk te worden gemaakt van meer positief uitwerkende maatregelen voor specifieke doelgroepen.	Dank voor deze ondersteuning. Uitgangspunt voor deze studie is het SVV-II en de daarin opgenomen achterlandverbindingen. De A16 heeft deel uitgemaakt van de verkenning A4/A16 (1997). De A4Zuid komt niet als achterlandverbinding voor in het SVV-II en wordt dus niet overwogen. De A12 (ten O van Utrecht) bevindt zich reeds in het stadium van de planstudie. Met de A1 en de A12 heeft het Kabinet geoordeeld dat de oost-west verbindingen voldoende op peil worden gebracht. Ook de Betuweroute en de Waal dragen daar trouwens aan bij. In het kader van het MIT 1999-2003 moesten prioriteiten gesteld worden. De achterlandverbindingen A1, A2 en A4 zijn daarbij in categorie 2 terecht gekomen, hetgeen betekent dat op grond van de inzichten van dat moment vóór 2010 geen middelen beschikbaar zijn voor de realisatie. De reeds eerder gestarte delen van de achterlandverbindingen volgen de planning zoals aangegeven in het MIT. Uw reactie onderstreept het belang van heldere communicatie. Hier zal veel aandacht aan worden besteed. De Trajectnota/MER zal alle informatie bevatten die nodig is om later besluitvorming over (elektronische) scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken. Verder is één van de verbredingsvarianten die bekeken zal worden een hoofd- en parallelbanensysteem. Belangrijk is ook bij scheiding naar doelgroepen het streven om de beschikbare wegcapaciteit zo goed mogelijk te benutten. Daarom zal bij deze variant allereerst onderzocht worden of zowel de hoofd- als de parallelbanen goed gevuld zullen zijn en dus de aanwezige wegcapaciteit efficiënt gebruikt wordt.

Volgnummer:	26	Afzender:	Transport en Logistiek Nederland
Kenmerk:	jt/99.401		Regio Noord-West
Gedateerd:	28 september 1999		Donauweg 8c 1043 AJ Amsterdam-West
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bezien moet worden in hoeverre de voorgestelde maatregelen ten behoeve van de achterland-verbindingen ongewenste effecten hebben op de bereikbaarheid van de omliggende gebieden en het onderliggend wegennet. Alsdan moeten oplossende maatregelen worden voorgesteld. Wat betreft de A1 zou daarbij gedacht kunnen worden aan het scheiden van het doorgaand en het regionaal verkeer.		Significante effecten van de alternatieven op het (relevante deel van het) OWN zullen worden onderzocht. Verbetering van OWN is verantwoordelijkheid van gemeenten en provincies, die daarvoor subsidie bij Rijk kunnen aanvragen. Het in de startnotitie A2 Holendrecht - Oudenrijn opgenomen verbredingsalternatief 2 gaat uit van scheiding van lokaal en doorgaand verkeer.	

Volgnummer:	27	Afzender:	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek
Kenmerk:	u.99-1535		postbus 1600
Gedateerd:	2 augustus 1999		3800 BP Amersfoort
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bestaande toestand van het archeologisch aspect komt in de startnotitie slechts summier en onvolledig aan de orde. Er is meer dan beschermde archeologische monumenten. In het MER dient dit evenwichtiger te gebeuren en daarbij te specificeren welk onderzoek daartoe is uitgevoerd.		In de komende verbreding van de A2 naar 2x4 c.q. 2x3+2x2 rijstroken (CAU-verbreding) is/wordt archeologisch onderzoek verricht. Met de vormgeving wordt -waar nodig en mogelijk- rekening gehouden met die lokaties. Indien er in de Trajectnota sprake is van verbreding zal deze in de middenberm van de CAU-verbreding gesitueerd worden. Nieuw archeologisch onderzoek is dan ook niet noodzakelijk. Uitzondering is eventueel de situatie bij knooppunt Holendrecht waar de eventuele verbreding de grenzen van de CAU- verbreding wellicht overschrijdt. Indien van toepassing zal voor deze lokatie dan een archeologische effectbeschrijving worden gemaakt gebaseerd op een Standaard Archeologische Inventarisatie.	

Volgnummer:	28	Afzender:	Provincie Noord-Holland
Kenmerk:	1999-17733		Postbus 3007
Gedateerd:	30 september 1999		2001 DA Haarlem
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De stelling dat de groei van het autoverkeer de afgelopen jaren boven verwachting is geweest en dat onderzoek nodig is naar oplossingen voor te verwachten problemen wordt onderschreven. De Startnotitie geeft echter geen duidelijk zicht op de financiering van de plannen. De nu te starten trajectstudies mogen geen belemmering zijn voor de uitvoering van reeds afgesproken maatregelen op de A2 en A4. Vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van Schiphol en Amsterdam dient de A9 (traject Holendrecht - Badhoevedorp) bij de verdere planvorming worden betrokken. De bereikbaarheid van de noordelijke Randstad wordt met name bepaald door de groei van Schiphol. Deze groei leidt tot meer bedrijvigheid en werkgelegenheid in de regio. De groei van de regionale werkgelegenheid dient onder andere met infrastructuur gefaciliteerd te worden. De capaciteit van de A4 speelt daarbij een belangrijke rol. In dit verband dient hiermee te worden aangegeven wat de consequenties zijn indien voldoende infrastructuur/capaciteit wordt gereserveerd. Concreet betekent dit dat een verbredingsvariant met een congestiekans van 2% moet worden opgenomen in de Trajectnota. De doorgroei van Schiphol tot jaarlijks 600.000 vliegbewegingen zal consequenties hebben voor de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. De infrastructurele maatregelen die voor de 'doorgroei' van Schiphol noodzakelijk zijn, mogen niet wachten op de afronding van de huidige studie en moeten met prioriteit worden uitgevoerd.		Voor de uitvoering van de te ontwikkelen plannen zijn tot 2010 geen middelen gereserveerd. Met maatregelen waartoe reeds is besloten wordt rekening gehouden, deze gelden als uitgangssituatie voor deze studie. De lopende studies worden hierdoor niet belemmerd. Ook de komende verbreding van de A2 wordt volgens de planning en inhoud, zoals met de regio is besproken, uitgevoerd. (zie MIT 2000-2004) Dit valt buiten het kader van deze studie. De verbredingsalternatieven die worden onderzocht voldoen aan de normen die in het landelijk beleid worden aangegeven. In de doelstelling in de startnotitie is aangegeven dat alternatieven er in elk geval aan moeten bijdragen dat de congestiekans op de A4 op dit weggedeelte aan de norm van 2% voldoet of deze zo dicht mogelijk benadert. De ontwikkelingen van Schiphol worden in de studie betrokken. Alle infrastructuur zal volgens de geldende (procedurele) normen van zorgvuldigheid worden voorbereid en aangelegd, indien daartoe wordt besloten en geld beschikbaar is gesteld.	

Volgnummer:	28 (vervolg)	Afzender:	Provincie Noord-Holland
Kenmerk:	1999-17733		Postbus 3007
Gedateerd:	30 september 1999		2001 DA Haarlem
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In 1998 heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar de lange termijnontwikkeling van de stedendriehoek Leiden-Haarlem-Amsterdam. Als gevolg van de gehanteerde werkmethode zijn met name 'water' en 'infrastructuur' richtinggevend voor de ruimtelijke inrichting. Hierop aansluitend zijn voor het thema infrastructuur de volgende uitgangspunten geformuleerd: • Het realiseren van een hoogwaardig regionaal openbaar vervoernetwerk. • het creëren van doorstroomroutes op het hoofdwegennet. • het verbeteren van het regionaal hoofdwegennet. • Het aanwijzen en tot stand brengen van een hiërarchie van knooppunten. Deze uitgangspunten moeten worden betrokken in de trajectstudie. Ten aanzien van de doorstroomroutes is het zinvol onderzoek te doen naar doorstroomroutes over het gehele traject. Het provinciale Masterplan N201 voorziet onder meer in een omlegging van de N201. <i>Randvoorwaarde voor het welslagen van dit project</i> is dat het niet omgelegde deel van de N201 (tussen het bedrijventerrein Mijdrecht en de A2) als gevolg van de voorgestelde omlegging niet drukker mag worden. Aan deze randvoorwaarde kan worden tegemoetgekomen door het treffen van sturende maatregelen. Een van de mogelijkheden is afritdosering voor de aansluiting van de N201 op de A2 ter hoogte van Vinkeveen. In dit verband wordt voorgesteld een deel van het verkeer op de A2 zuid en de N201 west via de A2 noord en de A9 te leiden. Gecombineerd met een transferium en het doortrekken van de Zuidtangent via De Ronde Venen kan aan deze randvoorwaarde worden voldaan. Het verdient derhalve aanbeveling deze maatregelen bij de studie te betrekken.		Met de gebiedsuitwerking Leiden-Haarlem-Amsterdam wordt rekening gehouden, uiteraard binnen de randvoorwaarden en richtlijnen vanuit het nationale beleid. Om als uitgangspunt voor deze studie te worden gehanteerd dient een plan bestuurlijk vastgesteld te zijn; ook dient er (financieel en planologisch/juridisch) zicht op realisatie te zijn. Dit geldt ook voor afritdosering, die van invloed is op het wegensstelsel van het Rijk.	

Volgnummer:	28 (vervolg)	Afzender:	Provincie Noord-Holland
Kenmerk:	1999-17733		Postbus 3007
Gedateerd:	30 september 1999		2001 DA Haarlem
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Op basis van de verkeersafwikkeling op de kruispunten, de ruimtelijke ordening, de aanlegkosten en de toekomstwaarde heeft een variant waarbij zowel de aansluiting van de Bennebroekerweg op de A4 als de realisatie van een doorgetrokken weg vanaf de N201 noord met aansluitingen op de A5 en de A4, eventueel aangevuld met de Rijkersstreek ter hoogte van De Hoek, de voorkeur. Deze voorkeursvariant dient in de vervolgstudie als uitgangspunt te worden gehanteerd. De besluitvorming over de aansluiting N201/A4 mag niet afhankelijk zijn van de voorliggende studie. Het verbreden van de A4 kan consequenties hebben voor de Stelling van Amsterdam. Aantasting van de Stelling moet zoveel mogelijk worden voorkomen. In dit verband is het raadzaam bij de te onderzoeken milieu-effecten van de verbreding van de A2 en de A4 de Geniedijk en het bijbehorende landschap als een landschappelijke waardevolle beelddrager te beschouwen.		Over de betreffende aansluiting Bennebroekerweg en de doorgetrokken weg met aansluiting op de A4 en A5 is nog geen besluit genomen; dit wordt dus niet als uitgangspunt gehanteerd. Door middel van een gevoeligheidsanalyse wordt wel rekening gehouden met een nog te nemen besluit. De Geniedijk wordt beschouwd als een waardevolle beelddrager. De landschappelijke inpassing van de Geniedijk wordt betrokken bij het opstellen van de trajectnota/MER van de A4. Voor de relatie met de A2 wordt verwezen naar de komende CAU-verbreding, waarbij terdege rekening wordt gehouden met beeldbepalende elementen. Een eventuele verbreding in de middenberm van de dan aanwezige verbrede A2 zal daar geen afbreuk aan doen.	

Volgnummer:	29	Afzender:	Kamer van Koophandel Utrecht
Kenmerk:	b1990495		postbus 48
Gedateerd:	30 september 1999		3500 AA Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1) Harde afspraken maken over huidige verbredingsplannen.		Het besluit van de Minister van V&W tot verbreding van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen naar 2 x 4 rijstroken en tussen Maarssen en Oudenrijn naar 2 x 2 + 2 x 3 rijstroken inclusief de aansluiting Abcoude is opgenomen in het MIT 2000 - 2004. Daaruit blijkt dat de Minister van V&W ervan uitgaat dat de verbreding volgens de planning, zoals die met de regio is afgesproken, uitgevoerd wordt. Ook de inhoud van de plannen zoals deze besproken zijn met de regio (dus inclusief op- en afritten Abcoude) kent geen wijziging.	
2) De visie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op het Nederlandse wegennet valt onvoldoende af te leiden uit de Startnotities en andere beleidsnota's. Het weefsel van hoofd- en onderliggend wegennet dient als één geheel beschouwd te worden.		De visie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het Nederlandse wegennet staat verwoord in het SVV-II. In dit Structuurschema verkeer en vervoer wordt uiteengezet welk beleid wordt geïmplementeerd. De effecten van de alternatieven op het onderliggende wegennet worden beschreven in de Trajectnota. Het hoofd- en het onderliggend wegennet kan uiteraard niet los van elkaar gezien worden. In het gebruikte verkeersmodel worden dan ook, behalve het betreffende deel van het hoofdwegennet, de belangrijkste verbindingen van het onderliggend wegennet opgenomen.	
3) Geen knelpunt-oplossingen maar een serieus perspectief op een duurzame lange termijnontwikkeling.		Ook de Minister van Verkeer en Waterstaat wil geen knelpunt-oplossing maar een duurzame oplossing. Vandaar het in samenhang opstarten van 9 studies op 3 achterlandverbindingen waarbij vooral gekeken wordt naar de periode na 2010.	
4) Spitstarief (rekening rijden) is geen optie.		Spitstarief (rekening rijden) is in voorbereiding. Er is op dit moment alleen een algemeen beeld van de effecten van Spitstarief (rekening rijden). Zodra meer bekend is over de daadwerkelijke effecten op het traject A2 Holendrecht - Oudenrijn zullen deze meegenomen worden in de studie.	
5) Een optie op een gebiedsgerichte aanpak ontbreekt. Dit is een gemiste kans.		De invalshoek om de verkeersproblemen op (inter)nationaal niveau te bezien heeft ertoe geleid de verkeersstromen op de diverse wegvakken van een achterlandverbinding in samenhang te beschouwen. Een gebiedsgerichte aanpak zou meer passen bij verkeersproblemen op regionaal niveau. Bovendien zijn de (on)mogelijkheden en de status van een gebiedsgerichte aanpak nog niet uitgekristalliseerd.	

Volgnummer:	29 (vervolg)	Afzender:	Kamer van Koophandel Utrecht
Kenmerk:	b1990495		postbus 48
Gedateerd:	30 september 1999		3500 AA Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
6) Spreken over opheffen van aansluitingen (b.v. Abcoude) gebeurt te ongenueanceerd. Gekeken moet worden naar de mogelijkheden van ontvlechting van het doorgaande en het regionale verkeer.		Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. Indien nodig zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om Abcoude en welke aanvullende maatregelen mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden. Opheffen van andere aansluitingen is in de startnotitie niet aan de orde gesteld. In de startnotitie is een alternatief met scheiding van doorgaand en regionaal verkeer opgenomen.	
7) Akkoord met volop inzetten op benutting, maar oppassen voor een verkeers- en vervoersysteem dat een grote mate van onbetrouwbaarheid met zich meebrengt.		Indien benuttingsmaatregelen leiden tot een onbetrouwbaar verkeerssysteem, wordt dat gegeven zeker in de afweging tussen de alternatieven meegenomen.	
8) Toepassen van nieuwste computerprogramma's die uitgaan van simulatie.		Waar dit zinvol is zullen simulatiemodellen ingezet worden. Deze modellen kunnen niet voor alle doelen worden ingezet en kennen zelf ook flinke beperkingen in de mate waarin het heden en de toekomst betrouwbaar kan worden voorspeld. Bovendien wordt een deel van de invoergegevens verkregen uit een statisch prognosemodel.	

Volgnummer:	30	Afzender:	Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht postbus 80300 3508 TH Utrecht
Kenmerk:			
Gedateerd:	30 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bedenkingen over de aangenomen groei van de automobilititeit conform de uitgangspunten van het SVV-II en het rekening houden met de effecten van spitstarief (rekening rijden). Het is jammer dat de studie zich vooral zal richten op een benuttingsalternatief en een aantal genoemde verbredingsalternatieven. Definitief standpunt over de alternatieven volgt nog.		Uitgangspunt voor de studie vormt het vastgestelde beleid, dat is weergegeven in het SVV-II/SWAB. Nieuw beleid is in ontwikkeling en in de loop van 2000 zal het NVVP (deel 1) verschijnen. Op NVVP deel 1 is inspraak mogelijk. Mocht tijdens de studie een nieuw beleidskader (NVVP) worden vastgesteld, dan zullen de uitgangspunten voor en de aanpak van de studie zo nodig worden aangepast. De in de startnotities gebruikte prognoses zijn afkomstig uit de verkenningen. Die zijn aangevuld met een doorkijk naar 2020. Tijdens de Tracéstudie/MER zullen verkeerscijfers gepresenteerd worden die geijkt zijn op een recent jaar. Daarnaast zullen de jongste verwachtingen voor de demografische en economische ontwikkelingen voor 2020 gebruikt worden. Waar nodig en mogelijk zullen nieuwe ontwikkelingen tijdens de studie worden verwerkt in de prognoses. In de prognoses gepresenteerd in de startnotitie is spitstarief (rekening rijden) alleen als onderdeel van een algemene stijging van de variabele autokosten meegenomen. Mocht tijdens de studie meer inzicht ontstaan in de daadwerkelijke reductie, dan zullen de resultaten betrokken worden in de studie. In de startnotitie is omschreven dat er wordt uitgegaan van hetzelfde tracé en dat de hoogteligging niet wijzigt. Deze uitgangspunten zijn op basis van de inspraakreacties niet principieel bijgesteld.	
Detailvragen met betrekking tot overkapping A2/Leidsche Rijn, oppervlakte(water)kwaliteit, werkgelegenheid, vestigingsmogelijkheden, arbeidskrachten, landbouw, project De Venen, recreatie, cultuurhistorie, bestemmingsplannen en leefbaarheid.		Uw opmerkingen zullen wij bij het opstellen van de Trajectnota zoveel mogelijk betrekken. De m.e.r.-richtlijnen geven aan onder welk hoofdstuk bepaalde items opgenomen worden. Wat de bestemmingsplannen bieden, maakt deel uit van het onderzoek. Het kopje "leefbaarheid" betreft de geluidsbelasting en inderdaad niet faunapassages, bodem en water.	

Volgnummer: 31	Afzender: A.G.M. van Dam
Kenmerk:	Louis Bouwmeesterlaan 25
Gedateerd: 30 september 1999	3584 GE Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Waarom was er destijds zo'n haast om het benzinestation bij Vinkeveen te verplaatsen naar het Autotron ten behoeve van de verbredingsplannen van de A2.	Het benzinestation bij Vinkeveen voldeed om een aantal redenen niet meer: economisch (te klein), verkeerstechnisch (locatie werd te gevaarlijk), milieutechnisch (onvoldoende voorzieningen tegen morsingen). Daarom is een nieuw station met verzorgingsplaats gerealiseerd ten noorden van Breukelen waarbij tegelijk rekening gehouden is met de verbredingsplannen.
Waarom is er geen bord met melding wat er gaande is geplaatst bij Holendrecht ten behoeve van het project "aansluiting Meibergdreef"?	Het project "aansluiting Meibergdreef" wordt uitgevoerd door de gemeente Amsterdam.
Het ritsprobleem zal wel altijd blijven.	We kunnen alleen met z'n allen proberen het ritsen zo goed mogelijk te laten verlopen.
De op- en afritten vormen HET probleem van de dagelijkse vertragingen.	De vertragingen bij op- en afritten vormen een belangrijk punt in het verkeersonderzoek en het ontwerp van de weg.
Mensen hebben moeite met disciplinair gedrag bij 3 of meer rijstroken, Hoe ga je hier mee om.	In de Richtlijnen ontwerp autosnelwegen (ROA) is veel onderzoek naar het gedrag van automobilisten verwerkt. Daarnaast wordt rekening gehouden met een verschillende capaciteit per rijstrook als gevolg van het gedrag van automobilisten. Verder wordt getracht het gedrag van automobilisten te verbeteren met grote informatieacties (bilboards langs de weg, postbus 51 spotjes e.d.).

Volgnummer:	32	Afzender:	T. Lanser
Kenmerk:			Winkeldijk 11
Gedateerd:	24 september 1999		1391 HL Abcoude
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bezwaar tegen afsluiten van op- en afritten Abcoude omdat de betreffende woning niet normaal meer te bereiken is.		Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. Indien nodig zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om Abcoude en welke aanvullende maatregelen mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden.	

Volgnummer:	33	Afzender:	Burgemeester en wethouders van de gemeente Loenen postbus 99 3632 ZS Loenen aan de Vecht
Kenmerk:	G/vrom/2849		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het Rijk is blijkbaar nu wel voornemens uit te gaan van economisch realistische voorspellingen die aangeven dat 2 x 4 rijstroken niet voldoende zijn in plaats van de politiek correcte prognoses in de CAU.		In de Corridorstudie Amsterdam - Utrecht (CAU) is de variant 2 x 5 het gevolg van een "worst-case" scenario waarin uit gegaan wordt van een minder stringent toepassen van met name het parkeer- en prijsbeleid uit het SVV-II. Hierdoor wordt de landelijke SVV-doelstelling (135) niet gehaald. Het scenario in de startnotitie gaat uit van een volledig toegepast SVV-II - beleid inclusief flankerend beleid, maar ook van een sterker groeiende automobilititeit op dit traject dan in de CAU (en in het SVV-II) werd verwacht als gevolg van andere demografische en economische ontwikkelingen. Deze bijstelling is gebaseerd op de actuele ontwikkelingen van de laatste jaren.	
De startnotitie is ongelukkig getimed nu wij nog over de inpassing van de CAU-verbreding met u in bespreking zijn. Het zou voor de hand liggen de studie uit te stellen.		De wens om tegelijkertijd en in samenhang 9 startnotities op te pakken voor de achterland-verbindingen A1, A2 en A4 heeft voorrang gekregen ten opzichte van de wens om duidelijkheid voor de omwonenden te creëren respectievelijk om niet twee projecten door elkaar te laten lopen.	
Een nieuwe verbreding is bijzonder moeilijk te verkopen. Sceptici lijken gelijk te krijgen dat de brede middenberm toch bedoeld is voor een toekomstige wegwitbreiding. Er wordt weinig voor gevoeld om medewerking te verlenen aan een verbreding aan de buitenzijde van de nog te realiseren rijbanen. Bij de beoordeling van een variant met extra ruimtebeslag dienen de gevolgen met name voor de landbouw zeer goed onderzocht te worden.		Een van de randvoorwaarden uit de startnotitie is dat eventuele verbredingen in principe binnen het ruimtebeslag van de komende CAU-verbreding respectievelijk in de middenberm plaats moeten vinden. De breedte van deze middenberm is gedimensioneerd op grondmechanische factoren, alignement en uitvoeringsfasering en is dus beslist niet gebaseerd op een eventuele toekomstige uitbreiding. Dat blijkt temeer uit het feit dat voor een eventuele wegwitbreiding het in de middenberm aanwezige veen nog draagkrachtig gemaakt moet worden. Dit moet nog nader onderzocht worden. Een verbreding buiten het CAU-profiel is met uitzondering van het wegvak bij het knooppunt Holendrecht niet in de startnotitie opgenomen omdat dan opnieuw agrarische grond benodigd zou zijn.	
De verbreding van de komende jaren dient zodanig uitgevoerd te worden dat er geen kapitaalvernietiging optreedt bij verdere verbreding.		Slechts één ministerieel besluit, namelijk het CAU-besluit van 1995, is op dit moment van kracht. Dit betekent dat alleen zolang het binnen de randvoorwaarden van het CAU-besluit past, getracht zal worden te anticiperen op de alternatieven.	

Volgnummer:	33 (vervolg)	Afzender:	Burgemeester en wethouders van de gemeente Loenen postbus 99 3632 ZS Loenen aan de Vecht
Kenmerk:	G/vrom/2849		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kerpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Geen instemming met schrappen afrit Abcoude. Er zal veel extra verkeer tussen Abcoude en Loenersloot gaan rijden. Die route is daar echt niet op berekend.		Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. <u>Indien nodig</u> zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om Abcoude en welke aanvullende maatregelen mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden.	
De studie moet uitgesteld worden totdat het nieuwe rijksbeleid voor ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer duidelijk is c.q. politiek consensus heeft.		Uitgangspunt voor de studie is het vastgestelde beleid, dat is weergegeven in SVV-II/SWAB. Nieuw beleid is in ontwikkeling en in de loop van 2000 zal het kabinetsvoornemen van het NVVP verschijnen. Hierop is inspraak mogelijk. Mocht tijdens de studie een nieuw beleidskader (NVVP) worden vastgesteld, dan zullen de uitgangspunten en de aanpak van de studie zo nodig worden aangepast. Hetzelfde geldt voor de 5^e nota Ruimtelijke Ordening.	

Volgnummer:	33 (vervolg)	Afzender:	Burgemeester en wethouders van de gemeente Loenen postbus 99 3632 ZS Loenen aan de Vecht
Kenmerk:	G/vrom/2849		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Anders dient het benuttings-alternatief uitgangspunt te zijn. Bij de beoordeling van de verbredingsvarianten dient het extra ruimtebeslag, met name voor de landbouw, zeer goed te worden onderzocht.		De startnotitie is uitgebracht vanuit de problematiek van bereikbaarheid. Het onderzoeksvoorstel noemt als eerste oplossingsrichting het benutten van het aanwezige asfalt/ruimtebeslag van de dan aanwezige CAU-verbreding. Pas indien dit onvoldoende oplossing biedt voor het probleem, zullen ook de andere oplossingsrichtingen uitgebreid onderzocht worden. Nogmaals: deze verbredingen zijn in de gemeente Loenen/Breukelen in de dan aanwezige middenberm gepland en zullen dus niet ten koste van agrarische grond gaan.	

Volgnummer:	34	Afzender:	Burgemeester en wethouders van de gemeente Ouder-Amstel
Kenmerk:	Ig/7662		postbus 35
Gedateerd:	4 oktober 1999		1190 AA Ouderkerk aan de Amstel
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Door extra ruimtebeslag bovenop de verbreding als gevolg van het CAU-besluit in de Holendrecht- en Bullewijkerpolder komt de beoogde functie van agrarisch gebruik en natuurontwikkeling verder in het gedrang.		Dit aspect zal zeker meegenomen worden in de Trajectstudie/MER.	
Het knooppunt Holendrecht dreigt tot één grote fly-over te verworden met mogelijk verdergaande visuele hinder.		Ook dit aspect zal meegenomen worden in de Trajectstudie/MER.	
Aandrang om voldoende af te stemmen tussen de projecten CRAAG en startnotitie A2.		Deze afstemming vindt uiteraard plaats.	

Volgnummer:	35 (nagezonden)	Afzender:	Burgemeester en wethouders van de gemeente De Ronde Venen
Kenmerk:	B1373ROV-EH9		postbus 250
Gedateerd:	13 oktober 1999		3640 AG Mijdrecht
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Onderzoek de effecten van de vergroting van de capaciteit van de A2 op de verkeersafwikkeling op de N201 inclusief eventueel benodigde aanvullende maatregelen.		Rijkswaterstaat is beheerder van het Rijkswegennet. Het te onderzoeken probleem betreft dan ook de doorstroming op de rijksweg A2. Uiteraard zal in de studie ook gekeken worden naar de significante effecten van de alternatieven op het onderliggende wegennet en het sluipverkeer.	
Er dient rekening gehouden te worden met de bereikbaarheid van de A2 voor hulpdiensten.		De bereikbaarheid voor hulpdiensten zal meegenomen worden in de studie.	

Volgnummer: 36	Afzender: Burgemeester en wethouders van de gemeente Abcoude
Kenmerk:	postbus 5
Gedateerd: 24 september 1999	1390 AA Abcoude
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De startnotitie is ongelukkig getimed nu wij nog over de inpassing van de CAU-verbreding met u in bespreking zijn. Het zou voor de hand liggen de studie uit te stellen.	De wens om tegelijkertijd en in samenhang 9 startnotities op te pakken voor de achterland-verbindingen A1, A2 en A4 heeft voorrang gekregen ten opzichte van de wens om duidelijkheid voor de omwonenden te creëren respectievelijk om niet twee projecten door elkaar te laten lopen.
De studie moet uitgesteld worden totdat het nieuwe rijksbeleid voor ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer duidelijk is c.q. politiek consensus heeft.	Uitgangspunt voor de studie is het vastgestelde beleid, dat is weergegeven in SVV-II/SWAB. Nieuw beleid is in ontwikkeling en in de loop van 2000 zal het kabinetsvoornemen van het NVVP verschijnen. Hierop is inspraak mogelijk. Mocht tijdens de studie een nieuw beleidskader (NVVP) worden vastgesteld, dan zullen de uitgangspunten en de aanpak van de studie zo nodig worden aangepast. Hetzelfde geldt voor de 5 ^e nota Ruimtelijke Ordening.
Koppeling van het Sternet (noordelijke randstad) met Randstadspoor (Utrecht) heeft een gunstig effect en mogelijk zelfs een probleemoplossend alternatief.	Het onderzoeken van dit soort koppelingen kan plaats vinden in de aanvullende verkenningstudie op de relatie Breukelen - Utrecht - Ede/Wageningen. Momenteel bevindt zich alleen het deel Vleuten - Geldermalsen in de planstudiefase. De rest van Randstadspoor bevindt zich nog in een verlengde verkenningfase. De resultaten van een dergelijke studie kunnen dan meegenomen worden in de Trajectnota A2 Holendrecht - Oudenrijn. Wij verwachten dat koppeling de vervoerwaarde zou kunnen vergroten maar het effect op de intensiteiten op de A2 maar zeer beperkt zal zijn.
Zorgen over de studie naar het afsluiten van de op- en afritten Abcoude. Het gebied ten westen van de A2 inclusief de recreatieve voorzieningen bij de Vinkeveense plassen is dan niet rechtstreeks bereikbaar voor autoverkeer. De verkeersbelasting van een aantal wegen in Abcoude zou onacceptabel hoog worden. Door het afsluiten van de op- en afritten zal de openbaar vervoerssituatie aanzienlijk verslechteren en het functioneren van de hulpdiensten zal ontoelaatbaar belemmerd worden.	Op het gedeelte van de A2 vanaf de Gaasperdammerweg (A9) tot en met de aansluiting Abcoude bevinden zich op zeer korte afstand van elkaar vier aansluitingen op de A2. Op dit moment, als nog gestart moet worden met het maken van een ontwerp, is nog niet te zeggen of hier een goede en veilige oplossing voor te vinden is. Elke op- en afrit heeft een minimale lengte nodig voor een veilige verkeersafwikkeling. Ook de onderlinge afstand tussen een op- en afrit moet aan een minimale afstand voldoen om de veiligheid te kunnen handhaven. <u>Indien nodig</u> zal bekeken worden welke verbetering het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude voor dit probleem op de A2 geeft. Als blijkt dat het vervallen van de toe- en afritten een optie is, zal onderzocht worden wat de consequenties zijn voor het verkeer (inclusief openbaar vervoer en hulpdiensten) en de leefomgeving in en om

Volgnummer:	36 (vervolg)	Afzender:	Burgemeester en wethouders van de gemeente Abcoude
Kenmerk:			postbus 5
Gedateerd:	24 september 1999		1390 AA Abcoude
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Wordt de verbreding van de A2 als opgenomen in de CAU-nota uitgevoerd op de wijze zoals tot nu toe is gepresenteerd inclusief op- en afritten Abcoude?		Abcoude en welke aanvullende maatregelen mogelijk en/of nodig zijn. Daarbij zal eerder uitgevoerd onderzoek en het verkeers-circulatieplan Abcoude betrokken worden. Ook tussenvarianten als alleen vervallen van de richting Abcoude - ringweg A10 v.v. kunnen in beeld komen. Tenslotte is het aan de Ministers van V&W en VROM om een keuze te maken na afweging van alle belangen. Indien blijkt dat voor een goede en veilige oplossing op de A2 het vervallen van de toe- en afritten van de aansluiting Abcoude niet nodig is, zal deze optie niet onderzocht worden. Het besluit van de Minister van V&W tot verbreding van de A2 tussen Holendrecht en Maarssen naar 2 x 4 rijstroken en tussen Maarssen en Oudennij naar 2 x 2 + 2 x 3 rijstroken inclusief de aansluiting Abcoude is opgenomen in het MIT 2000 - 2004. Daaruit blijkt dat de Minister van V&W ervan uitgaat dat de verbreding volgens de planning, zoals die met de regio is afgesproken, uitgevoerd wordt. Ook de inhoud van de plannen zoals deze besproken zijn met de regio (dus inclusief op- en afritten Abcoude) kent geen wijziging.	

Volgnummer: 37	Afzender: Burgemeester en wethouders van de gemeente Breukelen
Kenmerk:	postbus 116
Gedateerd: 28 september 1999	3620 AC Breukelen
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De startnotitie is ongelukkig getimed nu wij nog over de inpassing van de CAU-verbreding met u in bespreking zijn. Gevreesd wordt dat het de discussie rond het komende bestemmingsplan voor de verbreding van de A2 ongewenst zal beïnvloeden.	De wens om tegelijkertijd en in samenhang 9 startnotities op te pakken voor de achterland-verbindingen A1, A2 en A4 heeft voorrang gekregen ten opzichte van de wens om duidelijkheid voor de omwonenden te creëren respectievelijk om niet twee projecten door elkaar te laten lopen.
Opmerkelijk is dat verdere verbreding kan plaats vinden binnen het ruimtebeslag van de CAU-verbreding, terwijl bij de planvorming voor deze verbreding is aangegeven dat uitgegaan is van een minimaal ruimtebeslag	Een van de randvoorwaarden uit de startnotitie is dat eventuele verbredingen in principe binnen het ruimtebeslag van de komende CAU-verbreding respectievelijk in de middenberm plaats moeten vinden. De breedte van deze middenberm is gedimensioneerd op grondmechanische factoren, alignement en uitvoeringsfasering en is dus beslist niet gebaseerd op een eventuele toekomstige uitbreiding. Dat blijkt temeer uit het feit dat voor een eventuele wegutbreiding het in de middenberm aanwezige veen nog draagkrachtig gemaakt moet worden. Dit moet nog nader onderzocht worden. Een verbreding buiten het CAU-profiel is met uitzondering van het wegvak bij het knooppunt Holendrecht niet in de startnotitie opgenomen omdat dan opnieuw agrarische grond benodigd zou zijn.
Er wordt geen melding gemaakt van benutting in de vorm van doelgroep- en betaalstroken.	De Trajectnota/MER zal alle informatie bevatten die nodig is om later besluitvorming over (elektronische) scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken. Verder is één van de verbredingsvarianten die bekeken zal worden een hoofd- en parallelbanensysteem. Belangrijk is ook bij scheiding naar doelgroepen het streven om de beschikbare wegcapaciteit zo goed mogelijk te benutten. Daarom zal bij deze variant allereerst onderzocht worden of zowel de hoofd- als de parallelbanen goed gevuld zullen zijn en dus de aanwezige wegcapaciteit efficiënt gebruikt wordt.
Wij gaan er vanuit dat dan bij de aanleg gebruik wordt gemaakt van de laatste stand der techniek, onder andere "Twinlay".	Het betreft hier pas een studie! Zolang het Bevoegd Gezag zich niet uitspreekt dat een bepaalde techniek algemeen toepasbaar is, wordt er tijdens de studie van uitgegaan dat er in 2020 geen nieuwe technieken zijn die tot wezenlijk andere oplossingen leiden. Daarom worden in de studie bij het MMA alle aspecten van dubbellaags ZOAB -zoals de effecten, de aanleg-, onderhouds- en beheeraspecten, de kosten- in beeld gebracht.

Volgnummer:	37 (vervolg)	Afzender:	Burgemeester en wethouders van de gemeente Breukelen
Kenmerk:			postbus 116
Gedateerd:	28 september 1999		3620 AC Breukelen
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De effecten van de alternatieven voor de verkeersafwikkeling op het onderliggende net dienen onderzocht te worden.		Rijkswaterstaat is beheerder van het Rijkswegennet. Het te onderzoeken probleem betreft dan ook de doorstroming op de rijksweg A2. Uiteraard zal in de studie ook gekeken worden naar de significante effecten van de alternatieven op het onderliggende wegennet en het sluipverkeer.	
Bij het benuttingsalternatief dient aandacht te worden geschonken aan de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid door hulpdiensten. Tevens aan de akoestische effecten, omdat de afstand tussen de meest nabijgelegen rijstrook en de geluidgevoelige bestemmingen afneemt.		Bij alle alternatieven wordt ingegaan op de effecten m.b.t. verkeersveiligheid en bereikbaarheid door hulpdiensten. Een eventuele spitsstrook is ter plaatse van de linkervluchtstrook van de dan aanwezige 4 rijstroken gepland, in tegenstelling tot de kaart in de startnotitie. De afstand van de meest nabijgelegen rijstrook tot geluidgevoelige bestemmingen verandert daardoor dus niet.	
Bij het hoofd- en parallelbanensysteem dient er in de studie aandacht te zijn voor de bereikbaarheid van de A2 voor hulpdiensten, zoals de lokale brandweer.		Ook in dit alternatief zal dat aan de orde komen.	

Volgnummer:	38 (nagezonden)	Afzender:	Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V.
Kenmerk:			postbus 79
Gedateerd:	15 november 1999		2900 AB Capelle aan de IJssel
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Verzoek om vroegtijdig overleg teneinde onnodige overlast voor de Shell-verkooppunten te voorkomen.		Vooralsnog is eerst sprake van het verrichten van een studie. Daarna moeten de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM een besluit nemen of en hoe de A2 verbreed wordt. De <u>eventuele</u> uitvoering van de verbreding speelt op z'n vroegst over 10 jaar. Vanzelfsprekend kunt u dan contact opnemen met Rijkswaterstaat. Over de uitvoering van de komende verbreding tot 2x4 rijstroken kunt u contact opnemen met Rijkswaterstaat directie Utrecht, hoofd nieuwe werken, tel. 030 - 6009500.	

