

1045-70
(2^e)

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A2 Oudenrijn - Deil



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

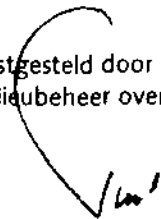
Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A2 Oudenrijn - Deil

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 13

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 25

8 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN 26

9 LEEMTEN IN INFORMATIE 27

10 EVALUATIEPROGRAMMA 28

11 VORM EN PRESENTATIE 29

12 SAMENVATTING VAN HET MER..... 30

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 traject-gedeelten 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 de knooppunten Oudenrijn en Deil.

De Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat directie Oost Nederland 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).

Qua planning is het de bedoeling dat voor de A2 Oudenrijn-Deil een zodanig tijdschema van kracht is dat een gekoppelde realisatie met de het project A2 Everdingen-Deil/ Zaltbommel-Empel niet onmogelijk wordt gemaakt.

Plangebied

Het plangebied betreft het gedeelte A2 vanaf Oudenrijn tot en met Deil. Het knooppunt Deil maakt onderdeel uit van het plangebied (kilometer 63.1 tot kilometer 92.5). Van het knooppunt Oudenrijn maken alleen de hoofd- en parallelbanen van de A2 onderdeel uit van het plangebied.

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

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 Tracébesluit Everdingen-Deil/Zaltbommel-Empel zullen alle wegvakken tussen Oudenrijn en Deil op termijn weer 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 Oudenrijn en Deil. 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 hoogteligging na uitvoering van het Tracébesluit Everdingen-Deil/Zaltbommel-Empel is uitgangspunt bij verbreding. Ook het ruimtebeslag van dit Tracébesluit geldt als 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 de startnotitie is ook een verbredingsvariant met gescheiden hoofd- en parallelbanen opgenomen. Toepassing van een hoofd- en parallelbanensysteem is, indien de verkeerssituatie daartoe aanleiding geeft, een mogelijkheid bij 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 Oudenrijn en Deil bevinden zich geen gebieden waarop de Vogel- en/of Habitatrichtlijn van toepassing zijn.

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 huidige tracé te optimaliseren voor de natuur en/of het leefmilieu. Indien zich situaties voordoen waarbij bestaande 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 na uitvoering van het
Tracébesluit Everdingen-Deil/Zaltbommel-Empel.

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, et cetera.
- Per alternatief dient inzicht te worden gegeven in de volgende aspecten:
 1. De verkeersafwikkeling op het hoofdwegenet door middel van congestiepercentage alsmede de restcapaciteit per alternatief voor 2020;
 2. De effecten op de aansluitende wegvakken van het hoofdwegenet eveneens in de vorm van een congestiekans en de restcapaciteit;
 3. De effecten op het onderliggend wegenet 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 hoeft 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.

Presentatie

Totale luchtemissies

Geef in een tabel de totale emissies voor de gehele tracélengte van de verschillende alternatieven aan voor CO₂, NO_x en C_xH_y in ton/jaar; idem voor het referentiejaar 1986 (SVV-II doelstellingen) en de autonome ontwikkeling.

Totale emissies voor gehele tracélengte (in ton/jaar)					
Stof	1986 (referentiejaar voor SVV-II doelstellingen)	Autonome ontwikkeling (.)	Alt.1	Alt.2	MMA
CO ₂					
Nox					
C _x H _y					

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 Rijksdriehoekskoördinaat 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
NO ₂				
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:

- a) de 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 mét 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 maatregelenniveau 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 Tracébesluit voor de verbreding van de A2 tussen Everdingen –Deil/Zaltbommel-Empel 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) geluidbelaste oppervlakte:

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 achterlandverbinding

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

Aandachtspunten

Bij de berekening van geluidseffecten dienen mogelijke significante effecten van overkluizing en middenbarrière (betonnen middenbermbarrier) 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 worden besteed 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 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 bestaande versnipperingsknelpunten, 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.

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

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 (beleids categorieën).

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 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-, ruiterspaden 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 hoofdttekst 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 Oudenrijn-Deil**

Inhoud

Inleiding

Reacties n.a.v. advies en inspraak

1. Commissie voor de milieueffectrapportage
2. Ministerie LNV, directie Noordwest
3. Ministerie VROM, directie Noord-West
4. H.A. van Kessel, Velddriel
5. Platform van natuur- en milieuorganisaties Vleuten-De Meern, Vleuten
6. Nederlandse Gasunie NV, Groningen
7. H. van der Perk, Beesd
8. Provincie Zuid-Holland, Den Haag
9. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Houten
10. Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisaties, Wageningen
11. Stichting Het Zuid-Hollands Landschap, Rotterdam
12. Gelderse Milieufederatie, Arnhem
13. Stichtse Milieufederatie, Utrecht
14. Gemeente Geldermalsen
15. Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden, Dordrecht
16. Transport en Logistiek Nederland, Amsterdam-West
17. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort
18. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken, Utrecht
19. Gemeente Culemborg
20. Provincie Utrecht, Utrecht
21. Provincie Gelderland, Arnhem
22. Gemeente Vianen
23. Gemeente IJsselstein

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 Oudenrijn-Deil. 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	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kenmerk:	U18- 2000/Ke/mw/1044/45-95		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Probleemstelling			
Bij de verkeersprognoses voor 2020 dient te worden uitgegaan van verkeerscijfers van 1999.		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.	
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.		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.	
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 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.	
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.		De bedoelde beschrijving dient conform het gestelde in paragraaf 4.2 van de richtlijnen in een bijlage bij het MER opgenomen te worden.	
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.		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.	

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kenmerk:	U18- 2000/Ke/mw/1044/45-95		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het verdient aanbeveling in het MER duidelijk te maken, aan de hand van een analyse op wegvakniveau, door welke knelpunten de congestieproblemen worden veroorzaakt.		De gevraagde analyse dient te worden uitgevoerd en is opgenomen in paragraaf 4.2 van de richtlijnen.	

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:
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. Doel Het verdient aanbeveling in het MER te motiveren welke functionaliteit met daaraan verbonden kwaliteiten en ontwerp-criteria 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. 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).	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. 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. 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.

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/1043-61 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:
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. Aangezien onderdelen van het traject Oudenrijn-Deil zijn aangeduid als ecologisch kerngebied in het SGR, dient de beschermingsformule van het SGR te worden doorlopen. 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.	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 de 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. 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. 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.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Noord, trajecten Holendrecht-Oudenrijn en Oudenrijn-Deil)
Kenmerk:	U18- 2000/Ke/mw/1044/45-95		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
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.		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:
Alternatieven Gezien de huidige onduidelijkheid over de precieze probleemstelling en doelen dient aangegeven te 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 aangegeven en 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. 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.	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. Toetsing van de beschermingsformule van SGR zal plaatsvinden zoals vermeld in hoofdstuk 3 van de richtlijnen. Indien blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende soelaas bieden komen verdergaande maatregelen in beeld (hoofdstuk 6 richtlijnen). Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden 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. Het onderscheid bij de overige gebieden wijkt voor zover omschreven niet wezenlijk af van het voorstel. De beschrijving van de toe- of afname van het aantal (ernstig) geluidgehinderden zal kwantitatief plaatsvinden (richtlijnen hoofdstuk 6). De geluidseffecten 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% of een afname van ten minste 20% 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) 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)
Kerpunt(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 onderliggende wegennet. 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 bestaande weg betreft welke reeds is ingepast binnen het landschap speelt dit in die gebieden waar aanpassingen plaatsvinden vooral door bijvoorbeeld de plaatsing van nieuwe en aanvullende geluidschermen of -wallen. 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 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 bestaande weg, waarvoor in het verleden diverse voorzieningen zijn getroffen. Bij verbredingen 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 bezien. 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 en de A2 Everdingen-Deil.		Zie de betreffende tekst in hoofdstuk 10 van de richtlijnen. Bij de evaluatieprogramma's zal rekening worden gehouden met voorgaande planstudies.	
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 insprekers en dient daarom de meest relevante informatie te bevatten. Daartoe behoort ook de onderbouwing van het MMA. De leemten in kennis worden in de TN 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 er toe geleid de verkeersstromen op de diverse wegvakken van de achterlandverbinding 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 Kenmerk: 191099019S/SCHO/L Gedateerd: 19 oktober 1999	Afzender: Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Inspectie Milieuhygiëne Noord-West
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, rekeningrijden) 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 in beeld gebracht (richtlijnen paragraaf 6.2). Het MMA wordt zo omschreven dat afzonderlijke 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 NMVB 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.	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: H.A. van Kessel Sasserd 12 5334 NM Velddriel	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 31 augustus 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Op een afstand van ongeveer honderd meter van de A2 (aan de Sasserdweg) zijn reeds paaltjes gezet op grond die in eigendom toebehoort aan de bewoner van het pand Sasserd 12 te Velddriel. Tevens ligt er reeds een persleiding van de gemeente Maasdriel op 30 meter van de weg. Tot op heden is er echter nog geen overleg geweest over eventuele aankoop van de grond voor de verbreding van de A2. Duidelijkheid is gewenst. Uitbreiding van de A2 is alleen mogelijk aan de linkerkant van de A2 Zaltbommel - Empel door middel van een zandophoging en een brug bij Empel.		Het studiegebied beslaat het traject A2 Oudenrijn-Deil, Velddriel maakt daar geen deel van uit. Bij navraag is gebleken dat de paaltjes zijn geplaatst in verband met metingen van de Meetkundige Dienst. De paaltjes zijn slechts gedurende een korte periode geplaatst. -- Het studiegebied beslaat het traject A2 Oudenrijn-Deil. Onlangs is de nieuwe brug over de Waal bij Zaltbommel geopend. Er zijn 2x3 rijstroken ter hoogte van de Waalbrug. Omdat er geen congestieproblemen worden voorzien is er niet voor gekozen dit traject in een SWAB-studie op te nemen.	

Volgnummer: 5	Afzender: Platform van natuur- en milieuorganisaties Vleuten-De Meern (C.E. Voogd) Albert Schweitzerlaan 14 3451 EC Vleuten
Kenmerk: -	
Gedateerd: 22 september 1999	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Vanwege de toename van het aantal rijstroken moeten de oude bruggen over de Lek bij Vianen en over de Waal bij Zaltbommel weer in gebruik worden genomen dan wel blijven om files bij Utrecht te voorkomen.	De ontmanteling van de genoemde bruggen maakt geen deel uit van deze studie. De brug Zaltbommel valt niet binnen het studiegebied. Onderzoek heeft uitgewezen dat de bestaande boogbrug bij Vianen versleten is. Het in stand houden van de oude bruggen voor een mogelijk toekomstige functie kost (onnodig) veel geld.
Het feit dat de provincie Utrecht een aantal gebieden de bescherming als stiltegebieden heeft ontnomen vanwege het toegenomen vliegtuig-lawaai, is geen vrijbrief om het van andere bronnen afkomstige geluidsniveau toe te laten nemen.	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.
Vanwege de toename van het aantal inwoners moeten er meer fiets- en voetgangerspassages over of onder de A2 komen.	Wanneer er sprake is van een toename van de barrièrewerking zal aandacht worden besteed aan fiets- en voetgangerspassages over de A2.
De noodzaak voor een verbreding van de A2 is niet aangetoond, er is een trend dat het gebruik maken van de auto onbetaalbaar zal 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.
Aangezien de verschillende trajecten van de A2 niet los van elkaar kunnen worden gezien, dient er een 'totaalplan A2' te worden opgesteld.	Door de 9 SWAB startnotities tegelijk integraal te bestuderen was het mogelijk de studies gezamenlijk uit te brengen. Ook voor wat betreft de A2 zijn de 5 startnotities op elkaar afgestemd. Ook in de vervolgfase zal er sprake zijn van afstemming, de knelpunten op de A2 worden in z'n totaliteit beschreven.
De variant van wisselstrook (spits 5 stroken, buiten de spits 3 stroken) dient te worden doorgerekend.	Het verschil tussen de drukste en de niet-drukste richting is niet zo groot, dat dit aanleiding geeft om méér rijstroken in de ene dan in de andere richting te onderzoeken.
Het toepassen van 35 meter brede landschapsstroken wordt toegejuicht.	In het traject Holendrecht-Oudenrijn worden conform het CAU-besluit landschapsstroken gerealiseerd. Het is nog te vroeg om uitspraken te doen over de wijze van landschappelijke inpassing en compensatie voor het traject Oudenrijn-Deil.

Volgnummer: 6 Kenmerk: TN/G 99.362 Gedateerd: 28 september 1999	Afzender: Nederlandse Gasunie NV (ing. W.J. Kolff) Postbus 19 9700 MA Groningen
Kernpunt(en) van de inspraak : Bij verbetering/aanpassing van de A2 Oudenrijn - Deil dient rekening te worden gehouden met de volgende leidingen van het hoofd- en regionale gastransportsysteem met bedrijfsdrukken van respectievelijk 66,2 bar en 39,2 bar: • Ter hoogte van kilometerpaal 65.350 kruist een hoofdleiding, diameter 36" (0,90 m), de autoweg evenals een regionale gastransportleiding met een diameter van 12" (0,30 m); • Ter hoogte van kilometerpaal 68.070 wordt de weg gekruist door een regionale leiding, diameter 6" (0,15 m); • Een regionale gastransportleiding ligt vanaf bovengenoemde kruising tot kilometerpaal 72.350 (top.kaart 38F) op enige afstand van het oosten; • Direct ten noorden van het knooppunt Deil ligt een leiding met een doorsnede van 2000 mm, werkdruk 39,2 bar die de autoweg kruist (dit is al eerder naar voren gebracht in de brief d.d. 8 juli 1997 aan het Inspraakpunt A2 Vianen - 's-Hertogenbosch) Voor mogelijke oplossingen vindt thans reeds overleg plaats met de Gasunie, district West te Waddinxveen. Bij de ruimtelijke ontwikkeling, in de omgeving van gastransportleidingen van de Gasunie, moet rekening worden gehouden met toetsings- en veiligheidsafstanden van de Richtlijnen van het ministerie van VROM, DGMH/B nr. 0104004 van 26 november 1984 en de NEN 3650 'Eisen voor stalen transportleidingen'. Bij planontwikkeling moeten buisleidingen als transportmodaliteit gelijkwaardig worden beschouwd aan vervoer via de weg, het spoor of per schip.	Reactie van Bevoegd Gezag: Uiteraard wordt er rekening gehouden met diverse leidingen in het studiegebied, in de Trajectnota wordt een eerste inventarisatie gemaakt. De door u verstrekte informatie zal daarbij worden opgenomen. De leiding ten noorden van het knooppunt Deil zal allereerst in het realisatieproject A2 Everdingen-Deil & Zaltbommel-Empel aan bod komen. Rijkswaterstaat houdt rekening met de genoemde Richtlijnen bij het uitwerken van het tracé. Buisleidingen kunnen in een aantal gevallen een goed alternatief bieden voor transport via de weg (en spoor en water). In het kader van deze studie echter speelt dit geen rol van betekenis.; in de richtlijnen wordt geen alternatief beschreven waarbij gebruik wordt gemaakt van buisleidingen

Volgnummer: 7		Afzender: H. van der Perk Meinte 2 4153 XE Beesd	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 27 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De invoegstrook vanaf Culemborg tot aan het knooppunt Everdingen c.q. de afslag naar de A27 dient als vierde rijstrook te worden opgenomen, teneinde de hinder voor het invoegende verkeer te verminderen en de filekans te verkleinen.		Het voorgestelde alternatief wordt in de Trajectnota onderzocht. Voor het traject A2 Oudenrijn-Deil wordt over de gehele lengte een vierde rijstrook onderzocht.	
De invoegstroken zowel in noordelijke richting als in zuidelijke richting (tot aan Culemborg) vanaf het knooppunt Everdingen/A27 dienen als vierde rijstrook te worden opgenomen, teneinde de hinder voor het invoegende verkeer te verminderen en de filekans te verkleinen.		Het voorgestelde alternatief wordt in de Trajectnota onderzocht. Voor het traject A2 Oudenrijn-Deil wordt over de gehele lengte een vierde rijstrook onderzocht.	
Het alternatief 4x2 rijstroken is niet uitvoerbaar en niet wenselijk tussen knooppunt Everdingen en knooppunt Deil. Het verkeer op dit traject is namelijk geen regionaal verkeer maar doorgaand verkeer tussen Den Haag, Utrecht en Amsterdam. Bij het alternatief 4x2 rijstroken substandaard veroorzaakt het rijden tussen de vangrail en de wegafscheiding een zeer gesloten gevoel en daarmee onveiligheid. Het alternatief 4x2 rij-stroken standaard neemt te veel ruimte in beslag.		De effecten van de verschillende alternatieven worden onderzocht in de Trajectnota. Het ruimtebeslag en de verkeersveiligheid vormen onderdeel van de afweging. Toepassing van een hoofd- en parallelbanensysteem is, indien de verkeerssituatie daartoe aanleiding geeft, een mogelijkheid bij 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.	

Volgnummer:	8	Afzender:	Provincie Zuid-Holland (Gedeputeerde Staten) Postbus 90602 2509 LP Den Haag
Kenmerk:	148054/148046		
Gedateerd:	29 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Uit de analyses van de Startnotitie blijkt dat in 2010 op een groot aantal wegvakken de verkeersafwikkeling problematisch zal zijn. De oplossing moet niet direct worden gezocht in uitbreiding van de wegcapaciteit, maar in stimulering van vervoer per spoor en water. Overigens wordt aan een goede afwikkeling van het zakelijk verkeer over lange afstanden en het goederenvervoer een hogere prioriteit gegeven dan aan het regionale en woon-werkverkeer. Uit onderzoek blijkt dat door ontvlechting van verkeersstromen een duurzame transportkwaliteit op de A4 kan worden geboden. In dit verband moet op de A2 de doorstroming voor het lange afstandsverkeer, het zakelijke verkeer en het goederenvervoer gegarandeerd kunnen worden door dit verkeer eigen rijstroken te geven met een beperkt aantal op- en afritten. Het overige verkeer dient zoveel mogelijk te worden afgewikkeld via parallelbanen, waarvoor lagere doorstromings-normen kunnen worden gehanteerd. Deze ontvlechtingsgedachte dient de basis te vormen voor varianten die voorzien in een verbreding met gescheiden hoofd- en parallelbanen. Overigens moeten verschillende effecten van het ontvlechten zorgvuldig onderzocht worden. Het ecoduct en het fietspad bij de Autenasekade moeten in het kader van de reeds voorgenomen verbreding van de A2 (Everdingen – Deil/ Zaltbommel - Empel) worden verbreed naar 2x3 rijstroken. Het onderzoek inzake de luchtkwaliteit moet voor alle alternatieven inzicht bieden in de te verwachten situatie in 2010 en 2020, waarbij zowel wat betreft emissies als immissies wordt uitgegaan van een totaal benutte wegcapaciteit. De te verwachten concentraties dienen gerelateerd te worden aan de Europese dochterraichtlijnen inzake grenswaarden voor immissies, die op afzienbare termijn in werking zullen treden. De mate van ernst van overschrijdingen van grenswaarden moet in alle varianten kunnen worden bepaald aan de hand van aanduidingen van type ruimtegebruik in een zone van 500 meter aan weerszijden van de weg.		In de studie wordt naast een aantal alternatieven met generieke uitbreiding ook een alternatief met beperkte generieke uitbreiding (met benutting) als volwaardig alternatief uitgewerkt. Het stimuleren van vervoer over rail en water vormt -- uitgangspunt van de studie in die zin dat wordt aangesloten bij TIB (Transport in Balans '96) waarin wordt ingegaan op een meer evenwichtiger verdeling van het vervoer van goederen via rail en water. Voorts wordt uitgegaan van een aantal belangrijke inspanningen ter verbetering van het aanbod van openbaar-vervoervoorzieningen. Tijdens de studie worden geen varianten met alleen maar OV bestudeerd(zie ook hoofdstuk 3 van de richtlijnen). Kansrijke OV-initiatieven waarbij gebruik wordt gemaakt van de A2 worden in de Trajectnota beschreven. In de richtlijnen (hoofdstuk 3) is beschreven dat er een verkeerskundige analyse dient te worden uitgevoerd waarbij een gescheiden hoofd- en parallelbaan wordt onderzocht. Bij deze verkeerskundige analyse zal tevens aandacht worden geschonken aan ontvlechting. Omtrent het ecoduct bij de Autenasekade bent u separaat bericht per brief op 28 april 2000. De realisatie van het fietspad parallel aan de A2 tussen de Autenasekade en de Bolgerijsekade wordt onder verantwoordelijkheid van de gemeente Vianen uitgewerkt. Met de aanbevelingen van de provincie Zuid-Holland ten aanzien van de behandeling van het aspect luchtkwaliteit kan worden ingestemd, deze worden overgenomen. Zie hiervoor ook de vastgestelde Richtlijnen voor het MER.	

Volgnummer:	8 (vervolg)	Afzender:	Provincie Zuid-Holland (Gedeputeerde Staten) Postbus 90602 2509 LP Den Haag
Kenmerk:	148054/148046		
Gedateerd:	29 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:		
Rijkswaterstaat dient prognoses op te stellen met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen op basis van te verwachten behoeften, ingedeeld naar stofcategorieën. Deze prognoses zijn ook waardevol voor het aspect 'luchtverontreiniging'.	In de prognose wordt het aandeel vrachtwagens berekend. Daardoor bestaat er dus een redelijk beeld hoeveel gevaarlijke stoffen er door vrachtwagens wordt vervoerd. De provincie Gelderland heeft tellingen gedaan voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in categorieën op de A2. Een prognose kan daarmee gebaseerd worden op de intensiteiten in 2010 (2020) en het percentage vrachtverkeer. Hierbij wordt eenzelfde verdeling aangehouden als in het vervoer gevaarlijke stoffen als bij de prognoses. Om deze vrachtwagens dan nog te gaan selecteren op wat voor stoffen zij vervoeren en of dit in de toekomst gaat veranderen levert zeer gedetailleerd materiaal op. Naar onze mening voegt deze detail informatie te weinig toe. Met het aandeel gevaarlijke stoffen kan men ook iets zeggen over de mogelijke belemmeringen buiten het tracé van de rijksweg. Daarvoor is het niet noodzakelijk om de exacte inhoud van het vervoer van gevaarlijke stoffen te weten. Indien de provincie Zuid-Holland ook gegevens beschikbaar heeft op de A2 wordt daarvan gaarne gebruik gemaakt.		
Aandacht dient uit te gaan naar het stiltegebied Vijfheerenlanden.	In het kader van de TN/MER-studie wordt in stiltegebieden door middel van contour en aantal hectaren het geluidbelast oppervlak voor gebieden met meer dan 40 dB(A) in kaart gebracht.		

Volgnummer: 9 Kenmerk: 99.7557 Gedateerd: 28 september 1999	Afzender: Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (ir W.W.J. Oomen) Postbus 550 3990 GJ Houten
Kernpunt(en) van de inspraak : De Startnotitie A2 Holendrecht – Oudenrijn stelt dat de toename van het verkeer geen significante effecten op run-off heeft. Dit is echter nimmer aangetoond. Indien vluchtstroken als spitsstroken worden gebruikt, moet zelfs rekening worden gehouden met een toename van de verontreiniging van bodem en water, omdat de filterende werking van de vluchtstrook wordt tenietgedaan door het dichtslibben van ZOAB. Bij bepaling van de wegbreedte moeten ook milieuaspecten worden meegenomen. Het Hoogheemraadschap stelt voor de aanleg van een bermsloot langs de rijksweg - welke tussenliggende strook landschappelijk in te richten – waardoor er een scheiding plaatsvindt tussen de rijksweg en de poldersloten. Op deze wijze voorkomt Rijkswaterstaat dat het van de weg afstromende water het oppervlaktewater in het achterliggende gebied negatief beïnvloedt. Het dempen van sloten moet 100% worden gecompenseerd binnen hetzelfde peilgebied. Bij de uitbreiding van het verhard wegoppervlak dient rekening te worden gehouden met het creëren van extra ruimte voor oppervlaktewater.	Reactie van Bevoegd Gezag: De effecten op het oppervlaktewater worden beschreven in de Trajectnota. In het kader van deze studie zal run-off niet specifiek onderzocht worden. -- Het afstromend regenwater stroomt diffuus via de berm de wegsloot in. Naar verwachting valt de kwaliteit van het water in de wegsloot mee, ten gevolge van de zuiverende werking van het ZOAB en van de vluchtstrook. Van dit afwateringsprincipe is onder andere gebruik gemaakt bij de CAU verbreding tussen Amsterdam en Utrecht. Slechts waar en voor zover mogelijk is, zal voorkomen worden dat het water in de wegsloot zicht vermengt met het water uit de poldersloot. Bij de scheiding van weg- en poldersloot in de vorm van landschapsstroken is het juridisch niet hard te maken om grond te claimen. Compensatie van gedempte sloten is de gangbare praktijk, die ook bij deze studie wordt gevolgd. Bij de verdere uitwerking zal rekening worden gehouden met het creëren van extra oppervlaktewater ten gevolge van de uitbreiding van hard oppervlak. Deze detaillering zal pas in de fase na de Trajectnota aan de orde komen.

Volgnummer: 10 Kenmerk: 3804 jw/lh Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gewestelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (mr drs E.R. Rijnders) Postbus 74 6700 AB Wageningen
Kernpunt(en) van de inspraak : De landbouw moet in de Tracé/MER-procedure een volwaardige positie krijgen. De land- en tuinbouw wordt geconfronteerd met de maatschappelijke wens naar een meer grond-gebonden bedrijfsvoering waarmee zij een beroep doet op de beschikbare schaarse ruimte in Nederland. Rijkswaterstaat moet bij de uitwerking van de alternatieven het ruimtebeslag en de gevolgen daarvan als een zwaarwegende factor meenemen. Er moet meer aandacht worden geschonken aan het woon-werkklimaat van agrariërs meer in algemene zin voor de situatie van buitenwerk dichtbij de weg.	Reactie van Bevoegd Gezag: Allereerst dient een gekozen alternatief probleemoplossend te zijn voor het verkeersprobleem. Binnen de alternatieven wordt gekeken naar diverse effecten, waaronder ook het mogelijk verlies aan landbouwareaal. Deze effecten zullen in de Trajectnota/MER beschreven worden. Doorsnijding van bedrijfskavels en gebouwen wordt zoveel mogelijk vermeden. Daar waar landbouwgrond uit de productie wordt genomen wordt rekening gehouden met een acceptabele bedrijfsvoering (o.a. omrijfactoren en perceelsgrootte). Voor geluidgevoelige bestemmingen geldt de Wet Geluidhinder. Dit geldt niet voor buitenwerk. Hier is de Arbo Wet van toepassing. Deze schrijft voor dat bij 90 dB(A) of hoger men gehoorbescherming moet dragen (wordt in de toekomst waarschijnlijk 85 dB(A)). Deze 90 dB(A) wordt op zeer korte afstand van de A2 bereikt (bijvoorbeeld direct boven de wegas). Ook in de uitgangssituatie (verbreding naar 2x3 rijstroken) worden bestaande landbouwactiviteiten dichtbij de weg uitgevoerd.

Volgnummer: 11 Kenmerk: 9904664/AA/HK Gedateerd: 28 september 1999	Afzender: Stichting Het Zuid-Hollands Landschap (ir G. van den Berg) Nesserdijk 368 3063 NE Rotterdam
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
In de Startnotitie komen nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteitsbeheersing, zoals in de ruimtelijke ordening, het openbaar vervoer en het vervoersmanagement onvoldoende aan bod. In één van de alternatieven, bijvoorbeeld het benuttingsalternatief, moeten de effecten van dergelijke, kansrijke nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen. De rijksoverheid hanteert als beleidsstandpunt dat de natuur niet verder achteruit mag gaan. In dit verband is het wenselijk onderzoek te verrichten naar de gevolgen van de toename van het aantal rijstroken in vergelijking met de huidige situatie van 2x2 rijstroken. Een toename aan verstoring van de natuur moet geheel worden gemitigeerd en gecompenseerd (win-back principe). Nader onderzoek dient te worden verricht naar: • landbouwgebieden met hoge landschappelijke waarden en de biotopen van aandachtsoorten en rode lijstsoorten; • de gevolgen van de verbreding van de A2 voor de reeënpopulaties. Voor een goede uitwisseling van grotere dieren tussen de beide delen van Bolgerijen/Autena, moet niet alleen een ecoduct bij de Diefdijk worden gerealiseerd, maar ook ter hoogte van het reservaat Bolgerijen/Autena (bijvoorbeeld de Bolgerijsekade of de Autenasekade aan de zijde van het reservaat). Natuur die verloren gaat en niet kan worden gemitigeerd, moet worden gecompenseerd. Deze compensatie dient planologisch te worden zekergesteld, door compensatiegebieden in bestemmingsplannen op te nemen en mogelijkheden tot onteigening open te houden.	Het benuttingsalternatief zal worden uitgewerkt conform de beschrijving in de Startnotitie. Diverse kansrijke ontwikkelingen zijn daarin meegenomen. Indien er in het nieuwe NVVP nieuwe kansrijke ontwikkelingen worden voorgesteld zal er daar aandacht aan worden besteed -- (bijvoorbeeld in de vorm van een gevoeligheidsanalyse). Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld uit het MMA) dienen zodanig te worden beschreven dat ook zelfstandig over de toepassing ervan kan worden beslist. Volgens de Wet Milieubeheer dient in een milieu-effectrapportage het effect van de verbredingsalternatieven beschreven te worden ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Onder autonome situatie wordt verstaan de situatie die in het prognosejaar (2020) zal bestaan bij het niet uitvoeren van de mer-plichtige activiteit. Vergelijking ten opzichte met de huidige situatie zou hiermee in strijd zijn. De afwijking ten opzichte van de autonome ontwikkeling worden zo mogelijk gemitigeerd en gecompenseerd. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat er voldoende inventarisatiegegevens beschikbaar zijn om een verantwoorde beoordeling van effecten op natuur en landschap mogelijk te maken. In de brief van 28 april 2000 aan de Provincie Zuid-Holland is hierover opgenomen: 'In deze tracéwetprocedure zullen opnieuw mitigerende maatregelen worden opgenomen om extra verstoring en vernietiging van natuurwaarden te verzachten. In dat kader kan een afweging gemaakt worden voor ecologische voorzieningen in het natuurgebied Bolgerijen/Autena.' Onteigening voor compensatie is mogelijk na inpassing hiervan in een bestemmingsplan. In de praktijk is echter gebleken dat onteigening voor compensatie lastig is in verband met het aantonen van de noodzaak en urgentie hiertoe. Het inrichten van gebieden (veelal landbouwgronden) ten bate van natuurcompensatie geschiedt altijd op basis van vrijwilligheid.

Volgnummer: 12 Kenmerk: 99520-jr.jr Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gelderse Milieufederatie (mede namens Staatsbosbeheer Regio Gelderland) (drs J. Reijnen) Jansbuitensingel 14 6811 AB Arnhem
Kernpunt(en) van de inspraak : Hoewel de Startnotitie spreekt over het streven naar een soepele verkeersdoorstroming en een verbetering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid, lijkt de studie zich vooral te richten op uitbreiding van de wegcapaciteit en verlaging van de congestiekans. In het SVV-II zijn echter ook andere doelstellingen opgenomen. Zo moet de groei van de automobiliteit beperkt blijven tot 35%. Aan deze doelstelling zal niet worden voldaan indien de wegcapaciteit wordt uitgebreid. Toetsing aan de 2%-congestienorm - welke norm in het kader van het NVVP overigens ter discussie staat - legt een onevenredige nadruk op alléén de wegverkeersaspecten. Dit staat op gespannen voet met het verkeers- en milieu-beleid. Een discussie over fysieke uitbreiding die verder gaat dan verbreding naar 2x3 rijstroken is op dit moment niet aan de orde en in tegenspraak met het nog te nemen Tracébesluit Everdingen - Deil/ Zaltbommel - Empel. De studie dient zich te beperken tot alternatieven binnen de fysieke capaciteitsruimte (2x3 rijstroken) zoals omschreven in het Ontwerp-Tracébesluit.	Reactie van Bevoegd Gezag: Uitgangspunt voor de studie vormt het vastgestelde beleid, dat is weergegeven in het SVV2/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. De startnotities zijn uitgebracht vanuit de achtergrond van een probleem dat zich afspeelt op het gebied van verkeer en vervoer. De initiatiefnemer wil voor dat probleem een oplossing vinden. Zij is zich ervan bewust dat er ook andere problemen zijn die hiermee verband houden. 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. De in het SVV-II gestelde norm van 35% mobiliteitsgroei is een landelijke norm die niet per wegvak mag worden toegepast. Zo kennen autosnelwegen de laatste jaren gemiddeld een grotere groei dan gemeentelijke en provinciale wegen. De verdere capaciteitsuitbreiding van de A2 zal als eerste gezocht worden in het aanwezige dwarsprofiel (2*3 rijstroken met een ruimtelijke reservering voor een 4^e rijstrook op basis van het tracébesluit Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel van 28 februari 2000). Op voorhand kan niet gesteld worden dat alle alternatieven binnen dit dwarsprofiel passen. Alle effecten – ook van alternatieven die mogelijk leiden tot opnieuw een fysieke uitbreiding zullen bestudeerd worden. Uit een vergelijking (op milieueffecten zoals lucht, geluid, veiligheid, flora, fauna, ecologie, landschap, bodem en water en sociale aspecten) zal blijken welke oplossing de voorkeur geniet.

Volgnummer: 12 (vervolg) Kenmerk: 99520-jr.jr Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gelderse Milieufederatie (mede namens Staatsbosbeheer Regio Gelderland) (drs J. Reijnen) Jans buitensingel 14 6811 AB Arnhem
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het benuttingsalternatief moet een variant worden opgenomen welke is gericht op het optimaal weren van sociaal/recreatief verkeer in de spits. Tevens moet deze variant voorzien in een substitutie van het woon-werkverkeer naar alternatieve modaliteiten, bijvoorbeeld collectief vervoer. Prijsbeleid in de vorm van 'rekening-rijden' kan een goed instrument zijn. Onderzoek dient te worden verricht naar de mogelijkheid het fileprobleem op de A2 op te lossen door het verbeteren van het openbaar vervoer, het aanscherpen van het parkeerbeleid, het ABC-beleid etc. Het goederenvervoer per schip moet sterk worden verbeterd. De verbredingsalternatieven kunnen worden geschrapt; na verbreding naar 2x3 rijstroken beschikt de A2 Oudenrijn - Deil over voldoende capaciteit. Het benuttingsalternatief en het openbaar vervoeralternatief bieden voor de lange termijn voldoende ruimte.	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 het spitstarief (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 in het etmaal. Op het gebied van het spitstarief (rekening rijden) worden de ontwikkelingen nauwlettend in de gaten gehouden. Wanneer tijdens de studie meer inzicht ontstaat in het spitstarief zal dit in de resultaten worden betrokken. Het openbaar vervoer, inclusief alle voorgenomen uitbreidingen, worden integraal meegenomen in de Trajectnota/MER. Voor alle alternatieven is in het verkeersmodel uitgegaan van een forse uitbreiding van het openbaar vervoer en andere flankerende maatregelen. De effecten hiervan worden in de studie meegenomen. Zoals blijkt uit de startnotitie zijn de congestiekansen in 2010 (ook na verbreding naar 2x3 rijstroken) ten noorden van Culemborg hoger dan 10%. Zoals blijkt uit het eerste antwoord van deze inspraakreactie is gekozen voor een benadering van de 2% norm voor wat betreft de congestiekans.

Volgnummer: 12 (vervolg) Kenmerk: 99520-jr.jr Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Gelderse Milieufederatie (mede namens Staatsbosbeheer Regio Gelderland) (drs J. Reijnen) Jansbuitensingel 14 6811 AB Arnhem
Kernpunt(en) van de inspraak : Aanbrengen van wegverlichting op trajecten in de EHS is ongewenst. De effecten van verlichting op de onderhavige trajecten moeten worden onderzocht. In dit verband wordt gewezen op de Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden. In de Trajectnota/MER moet duidelijk zijn aangegeven wat de nadelige gevolgen zijn voor de dieren- en plantensoorten, in welk verband extra aandacht moet worden gegeven aan de 'rode lijst'-soorten en (andere) beschermde soorten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de bestaande natuurwaarden en de toekomstige potentiële waarden. Tenslotte moet per alternatief worden aangegeven wat de mitigerende en compenserende maatregelen zijn. Voorzover de Nieuwe Hollandse Waterlinie raakvlakken heeft met het tracé van de A2, moet rekening worden gehouden met de landschappelijke kenmerken van genoemd project dat is vermeld in de nota <i>Belvédère</i>. Als gevolg van de verbreding van de A2 en de aanleg van nieuwe wegen zullen mensen kiezen voor vervoer per auto in plaats van per trein. De gevolgen hiervan op de exploitatie van het openbaar vervoer moeten worden onderzocht.	Reactie van Bevoegd Gezag: Bij alle verlichtingsplannen voor rijkswegen is de Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden van toepassing. Nieuwe onderzoeken over de effecten van openbare verlichting in natuurgebieden die tijdens de studie worden afgerond -- worden meegenomen. Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat er voldoende inventarisatiegegevens zijn om een verantwoorde beoordeling van effecten op de natuur mogelijk te maken. Per alternatief zal worden aangegeven welke mitigerende maatregelen getroffen zullen worden. Er zal een indicatie worden gegeven van de uit te voeren compensatie voor de natuur. De nota <i>Belvédère</i> is een leidraad bij de landschappelijke inpassing. Op basis van het SVV-2 beleid is een forse investering in het openbaar vervoer uitgangspunt. Ook de capaciteit van de treinen tussen Utrecht en Den Bosch wordt de komende jaren fors uitgebreid. Dit vertaalt zich in extra reizigerskilometers in het openbaar vervoer. Overigens is in het kader van de verbreding van de tracé MER studie onderzocht dat het aantal reizigerskilometers per openbaar vervoer niet aantoonbaar daalt indien alleen maatregelen aan de weginfrastructuur worden getroffen (zoals verbreding van de A2). Het onderzoeken van de effecten op de exploitatie van het openbaar vervoer valt buiten het kader van deze studie.

Volgnummer: 13 Kenmerk: 137/MJR/209.4 Gedateerd: 27 september 1999	Afzender: Stichtse Milieufederatie (drs N. Salm) Emmalaan 41 3581 HP Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak : De aanpak van de Startnotitie - verbreding van de A2 Oudenrijn - Deil - sluit niet aan bij een duurzaam mobiliteitsbeleid en de Perspectieven-nota Verkeer en Vervoer. Toetsing aan de 2%-congestienorm - welke norm in het kader van het NVVP overigens ter discussie staat - legt een onevenredige nadruk op alléén de wegverkeers-aspecten. Dit staat op gespannen voet met het verkeers- en milieubeleid. Openbaar vervoer alleen is geen probleemoplossend alternatief, wel stellen wij voor een alternatief te ontwikkelen met allerlei maatregelen (parkeerbeleid, openbaar vervoer etc).	Reactie van Bevoegd Gezag: Uitgangspunt voor de studie vormt het vastgestelde beleid, dat is weergegeven in het SVV2/SWAB. Nieuw beleid is in ontwikkeling en in de loop van 2000 zal het NVVP (deel 1) verschijnen. Op het 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. 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. 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-2 beleid (inclusief OV 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 zijn niet toereikend (zie hoofdstuk 3 van de richtlijnen). 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. Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld uit het MMA) worden als zodanig omschreven dat ook zelfstandig over de toepassing kan worden beslist.

Volgnummer: 13 Kenmerk: 137/MJR/209.4 Gedateerd: 27 september 1999	Afzender: Stichtse Milieufederatie (drs N. Salm) Emmalaan 41 3581 HP Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Onderzocht moet worden of de effecten op natuur en landschap worden verzacht door een verdiepte ligging van de A2 en hoe groot deze effecten zijn in relatie tot een niet-verdiepte ligging.	In hoofdstuk 6 van de richtlijnen wordt ook op gebied van natuur en landschap aangegeven welke informatie per alternatief beschikbaar moet zijn in de Trajectnota/MER. Op het traject Oudenrijn-Deil worden diverse SGR gebieden doorsneden. In hoofdstuk 3 van de richtlijnen is beschreven op welke manier de geselecteerde alternatieven opnieuw kunnen worden gezien. Indien uit dit effectenonderzoek blijkt dat de gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, dienen verdergaande mitigerende maatregelen te worden onderzocht.
In het benuttingsalternatief moet een variant worden opgenomen welke is gericht op het optimaal weren van sociaal/recreatief verkeer in de spits. Tevens moet deze variant voorzien in een substitutie van het woon-werkverkeer naar alternatieve modaliteiten, bijvoorbeeld collectief vervoer. Prijsbeleid in de vorm van 'rekening-rijden' kan in dit verband een goed instrument zijn.	Maatregelen ter stimulering van de overstap naar andere modaliteiten dan de auto zijn eveneens van toepassing op het sociaal-recreatief verkeer. Verwacht wordt dat een deel van het sociaal-recreatief verkeer gevoelig zal zijn voor het spitstarief (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.
Het verbredingsalternatief komt pas aan de orde nadat andere maatregelen in het kader van flankerend beleid zijn toegepast. Het verbredingsalternatief 2-standaard kan überhaupt worden geschrapt, omdat de verbredingsalternatieven 1 en 2-substandaard al voldoende capaciteit bieden. Verdere verhoging van de capaciteit leidt tot verschuiving van de problematiek op het aansluitende of onderliggende wegennet.	In TN worden de effecten van de verschillende alternatieven vergeleken. De effecten van de verbredingsalternatieven worden als gevolg daarvan ook vergeleken met de referentiesituatie.
Het verbredingsalternatief komt pas aan de orde nadat andere maatregelen in het kader van flankerend beleid zijn toegepast. Het verbredingsalternatief 2-standaard kan überhaupt worden geschrapt, omdat de verbredingsalternatieven 1 en 2-substandaard al voldoende capaciteit bieden. Verdere verhoging van de capaciteit leidt tot verschuiving van de problematiek op het aansluitende of onderliggende wegennet.	De effecten van een capaciteitsverhoging op het aansluitende en onderliggende wegennet worden in de Trajectnota beschreven.
Onderzoek dient te worden verricht naar de mogelijkheid het fileprobleem op de A2 op te lossen door het verbeteren van het openbaar vervoer, het aanscherpen van het parkeerbeleid, het ABC-beleid etc. Het goederenvervoer per schip moet sterk worden verbeterd.	Het openbaar vervoer heeft weliswaar een belangrijke betekenis voor de reductie van de groei van het autoverkeer maar uitsluitend openbaar vervoer is niet toereikend (zie hoofdstuk 3 van de richtlijnen). Dit geldt temeer nu op grond van het SVV-2 beleid al een forse investering in het openbaar vervoer uitgangspunt voor deze studie is. Uiteraard zal het openbaar vervoer wel aan de orde komen bij de afzonderlijke alternatieven voor zover dit OV direct samenhangt met het gebruik van de weg. Indien er in het nieuwe NVVP nieuwe kansrijke ontwikkelingen worden voorgesteld kan er in overleg met de initiatiefnemer aandacht worden besteed (bijvoorbeeld in de vorm van een gevoeligheidsanalyse). Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld uit het MMA) worden als zodanig beschreven dat ook zelfstandig over de toepassing kan worden beslist. In het MIT 2000-2004 zijn diverse studies en realisaties daarvan opgenomen waardoor het goederenvervoer per schip wordt gestimuleerd.
De invulling van het MMA moet concreter, namelijk een combinatie van flankerend beleid voor de auto, oplossen knelpunten voor natuur, landschap en water etc.	Een MMA dient realistisch te zijn en het doel te kunnen benaderen. In dit stadium kunnen voor het MMA slechts algemene uitgangspunten worden geformuleerd. Het MMA kan pas concreet worden als er meer kennis is over de mate waarin alternatieven probleemoplossend zijn en over de te verwachten effecten op het milieu.

Volgnummer: 13 (vervolg) Kenmerk: 137/MJR/209.4 Gedateerd: 27 september 1999	Afzender: Stichtse Milieufederatie (drs N. Salm) Emmalaan 41 3581 HP Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak : Aanbrengen van wegverlichting op trajecten in de EHS is ongewenst. De effecten van verlichting op de onderhavige trajecten moeten worden onderzocht. In dit verband wordt gewezen op de Richtlijn openbare verlichting natuurgebieden. Onderzocht moet worden in hoeverre het verkeer op het onderliggende wegennet afneemt bij verbreding en betere benutting van de A2 en welke maatregelen moeten worden genomen om sluipverkeer en niet-bestemmingsverkeer op het onderliggende wegennet te minimaliseren. In de Trajectnota/MER moet duidelijk zijn aangegeven wat de nadelige gevolgen zijn voor de dieren- en plantensoorten, in welk verband extra aandacht moet worden gegeven aan de 'rode lijst'-soorten en (andere) beschermde soorten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de bestaande natuurwaarden en de toekomstige potentiële waarden. Tenslotte moet per alternatief worden aangegeven wat de mitigerende en compenserende maatregelen zijn. Als gevolg van de verbreding en de aanleg van nieuwe wegen zullen mensen kiezen voor vervoer per auto in plaats van per trein. De gevolgen hiervan op de exploitatie van het openbaar vervoer moeten worden onderzocht.	Reactie van Bevoegd Gezag: De effecten van wegverlichting wordt als één van de aspecten in het MER kwalitatief beschreven. Tevens wordt bij alle verlichtingsplannen voor rijkswegen de Richtlijn Openbare verlichting natuurgebieden toegepast. 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 getoetst worden. Daarnaast zullen gemeenten en provincies, als beheerder van het onderliggend wegennet, indien noodzakelijk maatregelen treffen om het sluipverkeer te ontmoedigen. Hierover zal gedurende de planstudie overleg plaatsvinden tussen Rijk en de direct betrokken lokale besturen. In de milieueffectrapportage worden de milieueffecten voor de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de verschillende alternatieven in beeld gebracht (zie Richtlijnen paragraaf 6.4). Van eventuele mitigerende en compenserende maatregelen wordt per alternatief een globale indicatie gegeven. In de zogeheten OTB-fase (ontwerp-tracébesluit) worden de maatregelen uitgewerkt. Bij de beschrijving van effecten zal gebruik worden gemaakt van de gebiedenbenadering zoals beschreven in het Structuurschema Groene Ruimte. Dit wordt aangevuld met een aansprekende soorten-benadering, toegespitst op het studiegebied. Op basis van het SVV-2 beleid is een forse investering in het openbaar vervoer uitgangspunt. Ook de capaciteit van de treinen tussen Utrecht en Den Bosch wordt de komende jaren fors uitgebreid. Dit vertaalt zich in extra reizigerskilometers in het openbaar vervoer. Overigens is in het kader van de tracé MER studie Vianen 's Hertogenbosch onderzocht dat het aantal reizigerskilometers per openbaar vervoer niet aantoonbaar daalt indien alleen maatregelen aan de weginfrastructuur worden getroffen (zoals verbreding van de A2). Het onderzoeken van de effecten op de exploitatie van het openbaar vervoer valt buiten het kader van deze studie.

Volgnummer: 14 Kenmerk: RO/4434 Gedateerd: 30 september 1999	Afzender: Gemeente Geldermalsen (College van B&W) Postbus 112 4190 CC Geldermalsen
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Als referentiesituatie geldt de situatie waarbij de A2 tussen aansluiting Nieuwegein en knooppunt Deil is verbreed naar 2x3 rijstroken. Hiertoe wordt thans een Tracéwetprocedure doorlopen. Eventuele wijzigingen ten gevolge van deze procedure moeten worden meegenomen binnen de referentiesituatie.	Het tracébesluit A2 van 28 februari 2000, gedeelte Everdingen-Deil, inclusief de hierin opgenomen aanpassingen, is uitgangspunt voor de nieuwe tracéwetprocedure
Als uitgangspunt voor de Startnotitie wordt het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) gehanteerd. Het is evenwel zinvoller de gegevens van het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan te hanteren. Deze reactie van de gemeente is tijdens voorgaande gelegenheden naar voren gebracht.	Op dit moment vormt het SVV-II nog het landelijke vigerende beleid voor het verkeer en vervoer. Op het moment dat het NVVP is vastgesteld, zal dit vigerend beleid worden. Het spreekt vanzelf dat wij hier bij de te bepalen verkeersprognoses dan rekening mee houden. De reacties van de gemeente op andere studies zijn beantwoord in het kader van deze voorgaande studies.
De invulling van de reservering in de middenberm dient wat de gemeente betreft plaats te vinden bij de uitvoering van het TB A2 Everdingen-Deil/Zaltbommel-Empel. Om overlast op het onderliggende wegennet te voorkomen, moeten de verschillende fasen van de uitvoering op elkaar worden afgestemd en zoveel mogelijk tegelijkertijd plaatsvinden.	Voor de verbreding naar 2*3 rijstroken zijn, conform het MIT 2000-2004, financiën voorzien. De start van de realisatie is in 2005 voorzien. Bij de uitwerking van een aantal varianten (waarbij gebruik wordt gemaakt van de reservering in de middenberm) kan de verdere uitbreiding van de wegcapaciteit op een relatief eenvoudige wijze plaatsvinden; hierdoor zal de overlast voor de omgeving beperkt kunnen worden. In het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) is versnelling van de uitvoering van Oudenrijn-Deil voorzien, waardoor de afstemming verder kan verbeteren.
Bij het verbredingsalternatief 2-standaard dienen de volgende aspecten op goede wijze te worden onderzocht: • aantasting van de ecologische structuur • aantasting van de landschapsstructuur • invloed op de landbouw.	De genoemde aspecten worden onderzocht. Daarnaast worden vele andere aspecten onderzocht, deze zijn in de Richtlijnen A2 Oudenrijn-Deil beschreven.
Voor alle alternatieven geldt dat de invloed op het onderliggende wegennet en de kosten van de aanvullende maatregelen ten gevolge van negatieve effecten, in beeld moeten worden gebracht.	De gevolgen van alternatieven op het onderliggend wegennet worden bestudeerd in de gevallen waarin de intensiteiten ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Bij deze bestudering worden de mogelijkheden voor aanpassing van het onderliggend wegennet in beeld gebracht.
In de Trajectnota/MER moeten ook de negatieve gevolgen van een combinatie van verschillende alternatieven helder worden beschreven.	De mogelijke combinatiealternatieven worden in de Trajectnota vergeleken met andere alternatieven. De effecten van deze combinaties worden in de TN beschreven.
De kaart 2.2, waarnaar op bladzijde 12 van de Startnotitie wordt verwezen, ontbreekt.	De opmerking op pagina 12 heeft betrekking op kaart 2.1. Van een aparte kaart met een beschrijving van het onderliggende wegennet is geen sprake geweest. De overzichtskaart 2.1. 'Situatie inclusief geplande verbreding' geeft wat ons betreft voldoende het onderliggende wegennet weer. Helaas is in de Startnotitie kaart 2.2. vermeld in plaats van kaart 2.1.

Volgnummer: 14 (vervolg)		Afzender: Gemeente Geldermalsen (College van B&W) Postbus 112 4190 CC Geldermalsen	
Kenmerk: RO/4434			
Gedateerd: 30 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Onderzoek dient plaats te vinden naar de invloeden van de A2 op de woonkernen van Beesd en Enspijk.		Inderdaad vormen effecten van de A2 op de woonkernen die direct aan de A2 zijn gelegen, onder andere Beesd en Enspijk, onderdeel van de studie.	
Houd rekening met de gewijzigde uitvoeringsplanning van het project Randstadspoor en de mogelijke invloed daarvan op de verkeersintensiteiten op de A2.		Bij de berekening van de verkeersintensiteiten wordt uitgegaan van autonoom beleid. De gevolgen van de gewijzigde planning van het project Randstadspoor maken daarvan deel uit.	

Volgnummer: 15 Kenmerk: OW/9910249 Gedateerd: 30 september 1999	Afzender: Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden ir W.G. Werumeus Buning) Postbus 469 3300 AL Dordrecht
Kernpunt(en) van de inspraak : Binnen het gebied van verbreding van de A2 tussen Oudenrijn en Deil bevinden zich twee afvalwaterpersleidingen van het zuiveringsschap: • 12/6549, de leiding van rioolgemaal Zijderveld naar rioolgemaal Everdingen; • G8267-43-275 C0006 wijz. D en C0013 wijz. E, de nog aan te leggen leiding van riool- gemaal Schoonrewoerd naar rioolgemaal Everdingen. Na uitvoering van bepaalde werkzaamheden voldoen beide leidingen aan de vergunningsvoorschriften van RVS (nummer vergunning GO-99012 d.d. 25 mei 1999). Bij verbreding van de A2 dient het waterhuishoudingssysteem in stand te blijven. Bij de waarschijnlijk noodzakelijke verlegging van watergangen zijn de volgende inrichtingseisen van belang: • voorkom doodlopende sloten; • aanleg hoofdwatgangen > 1 meter waterdiepte bij zomerpeil; • aanleg overige watergangen > 0,5 meter bij zomerpeil; • talud niet beschoeid en zo mogelijk flauwe oeverhelling aanleggen; • voldoende waterdiepte creëren bij de inrichting van overhoeken als moeraszone en natte stroken.	Reactie van Bevoegd Gezag: Natuurlijk wordt er rekening gehouden met diverse leidingen (inclusief afvalwaterpersleidingen) in het studiegebied. In de TN wordt een eerste inventarisatie gemaakt. Bij de uitwerking van het standpunt in een Ontwerp Tracé Besluit (OTB) zijn bij het maken van een ontwerp de wettelijke waterkwaliteitseisen van toepassing. Bij de realisatie zal Rijkswaterstaat zal voldoen aan de eisen gesteld in de Legger. In de Keur staan eisen omschreven waaraan voldaan moet worden bij de uitvoering.

Volgnummer: 16 Kenmerk: jt/99.402 Gedateerd: 28 september 1999	Afzender: Transport en Logistiek Nederland (J. Tjarks) 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 verdient instemming.	Dank voor deze ondersteuning.
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.	Uitgangspunt voor deze studie is het SVV2 en de daarin opgenomen achterlandverbindingen. De A16 heeft deel uitgemaakt van de verkenning A4/A16 (1997). De A4-Zuid komt niet als achterlandverbinding voor in het SVV2. De A12 (ten oosten 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 overigens aan bij.
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.	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 vóór 2010 geen financiële middelen beschikbaar zijn voor de realisatie. De reeds eerder gestarte delen van de achterlandverbindingen volgen de planning zoals aangegeven in het MIT. Voor Oudenrijn-Deil is in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) nu wel een eerdere uitvoering voorzien.
Vermeden moet worden dat verwarring ontstaat over (de redenen voor) de gefaseerde aanpak van sommige weggedeeltes. In de bekendmaking van de inspraak op de Startnotities werd hierover niet geheel helder gecommuniceerd.	Uw reactie onderstreept het belang van een heldere communicatie. Hieraan zal veel aandacht besteed worden.
De aandacht voor doelgroepen mag niet beperkt blijven tot een inhaalverbod voor vrachtauto's, dat in het benuttingsalternatief is opgenomen. In dit alternatief, maar ook in het verbredings-alternatief en het MMA dient - mede met het oog op het politiek gedragen doelgroepenbeleid - serieus werk te worden gemaakt van meer positief uitwerkende maatregelen voor specifieke doelgroepen.	Toepassing van een hoofd- en parallelbanensysteem is, indien de verkeerskundige situatie daartoe aanleiding geeft, een mogelijkheid bij 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 informatie te bevatten die nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken.
Bezien moet worden in hoeverre de voorgestelde maatregelen ten behoeve van de achterlandverbindingen ongewenste effecten hebben op de bereikbaarheid van de omliggende gebieden en het onderliggend wegennet. Alsdan moeten oplossende maatregelen worden voorgesteld.	De effecten van de alternatieven op de aangrenzende wegvakken en op het onderliggend wegennet worden onderzocht in de gevallen waarin de intensiteiten met ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Verbetering van het onderliggend wegennet is de verantwoordelijkheid van de gemeenten en provincies, die daarvoor subsidie bij het Rijk kunnen aanvragen.

Volgnummer: 17		Afzender: Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (drs J.P. ter Brugge) Postbus 1600 3800 BP Amersfoort	
Kenmerk: u.99-1535			
Gedateerd: 2 augustus 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De archeologie moet in de beschrijving van de bestaande toestand evenwichtiger worden verwoord. Naast de archeologische monumenten moeten ook andere gewaardeerde terreinen en archeologische verwachtingen in de beschrijving worden opgenomen.		Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat in de Trajectnota/MER een archeologische effectbeschrijving zal worden gepresenteerd die is gebaseerd op een Standaard Archeologische Inventarisatie van het ROB. Als er aanleiding voor is kan in overleg met de ROB een verdergaand onderzoek worden uitgevoerd. Bij een aantal varianten die in de Trajectnota worden uitgewerkt is sprake van het (gedeeltelijk) gebruik maken van een reservering in de middenberm. Bij deze varianten worden bestaande Rijksgrenzen niet worden overschreden, en is nieuw archeologisch onderzoek dan ook niet nodig.	
De voorgenomen inventarisatie van archeologische waarden moet in het kader van de MER nader worden gespecificeerd (bureaustudies, karteringen, proefonderzoek etc.).		In de Richtlijnen is een nadere uitwerking van de te onderzoeken aspecten in het kader van archeologische effectbeschrijving verwoord.	

Volgnummer: 18 Kenmerk: bl990495 Gedateerd: 30 september 1999	Afzender: Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken (mede namens de Kamers van Koophandel Amsterdam, Utrecht, Rivierenland, Oost-Brabant, Noord- en Midden-Limburg en Zuid-Limburg) (drs H.J.G. Lemmens) Postbus 48 3500 AA Utrecht
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
De bij de huidige uitbreidingsplannen betrokken partijen moeten keiharde afspraken maken over de daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen. 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 hoofd- en onderliggend wegennet moeten als één geheel worden beschouwd. Indien de problemen op het wegennet niet in voldoende samenhang worden gezien, zal een politiek ontstaan van slechts het oplossen van knelpunten, terwijl een duurzame lange-termijnontwikkeling noodzakelijk is. Tevens is het voor een optimale afwikkeling van het verkeer van belang de ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening en de economie te betrekken. Rekeningrijden biedt geen oplossing voor het verkeersprobleem op de wegen; de argumenten zijn genoegzaam bekend. Opheffing van aansluitingen op het rijkswegennet (bijvoorbeeld de aansluiting Abcoude) is geen reële optie. Gekeken moet worden naar de mogelijkheden van ontvlechting van het doorgaande en het regionale verkeer. Teveel benutting kan leiden tot een verkeers- en vervoerssysteem met een grote mate van onbetrouwbaarheid. Gebruik nieuwe computerprogramma's die uitgaan van simulatie in de plaats van berekeningen per wegvak, omdat deze een meer betrouwbaar beeld geven van de knelpunten op het wegennet.	Het MIT 2000-2004 is gebaseerd op afspraken met onder andere bestuurders uit diverse regio's. De afspraken die met hen zijn gemaakt liggen vast en zijn opgenomen in het MIT. Voor wat betreft de A2 Oudenrijn-Deil is in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad een eerdere uitvoering voorzien. In het MIT 2000-2004 is tevens de verbreding van de A2 tussen Everdingen-Deil en Zaltbommel-Empel opgenomen. De visie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het Nederlandse wegennet staat verwoord in het SVV2. 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. In de Richtlijnen wordt voorgeschreven op welke manier rekening wordt gehouden met dit onderliggende wegennet. Het spitstarief (rekeningrijden) is in voorbereiding. Indien meer bekend is over de effecten van het spitstarief zullen deze worden meegenomen in de studie. In de planstudie A2 Oudenrijn-Deil wordt vooralsnog geen voorstel gedaan voor het afsluiten van een aansluiting. Ook in de Richtlijnen zijn daarvoor geen aanwijzingen. Om een goede vulling van doelgroepstroken (bijvoorbeeld scheiding doorgaand en regionaal verkeer) mogelijk te maken zal over grotere afstanden de samenstelling van de doelgroep wisselend moeten zijn om capaciteitsverlies tot een minimum te beperken. In hoofdstuk 3 van de richtlijnen is beschreven dat de Trajectnota/MER informatie dient te bevatten die nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken. Indien benuttingsmaatregelen leiden tot een onbetrouwbarder verkeerssysteem, wordt dat gegeven in de afweging tussen de alternatieven meegenomen. Simulatieprogramma's geven een goed beeld van de knelpunten die op het wegennet optreden. Deze simulatieprogramma's hebben herkomst- en bestemmingsgegevens nodig van zowel de huidige als de toekomstige situatie. Deze herkomst en bestemmingsgegevens kunnen uitsluitend worden verkregen uit een statisch prognosemodel.

Volgnummer:	19	Afzender:	Gemeente Culemborg (College van B&W) Postbus 136 4100 AC Culemborg
Kenmerk:	993017		
Gedateerd:	1 oktober 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het feit dat de Tracéwetprocedure Oudenrijn - Deil tegelijkertijd plaatsvindt met de Tracéwet-procedure Everdingen - Deil/Zaltbommel - Empel, vormt een nadeel. Voorkomen moet worden dat voorzieningen die in verband met de verbreding naar 2x3 rijstroken moeten worden gerealiseerd, opnieuw moeten worden gereconstrueerd bij een eventuele verdere verbreding.		De procedure loopt slechts kortstondig parallel. Op 28 februari 2000 is het Tracébesluit genomen voor Everdingen-Deil/Zaltbommel-Empel. Daarmee is deze tracéwetprocedure afgerond. De publicatie van de Trajectnota Oudenrijn-Deil is in 2002 voorzien. Voor alle duidelijkheid is vastgelegd in de startnotitie dat als uitgangspunt het standpunt van de Minister geldt waarbij een verbreding tussen Oudenrijn-Deil naar 2x3 rijstroken (inclusief reservering vierde rijstrook) is voorzien. Het risico van het moeten afbreken van net gerealiseerde 2x3-geluidafschermende voorzieningen ten gevolge van de vervoluitbreiding is alleen van toepassing als het verbredingsalternatief 2-standaard (uit de startnotitie) uitgevoerd wordt. De overige varianten passen in het gereserveerde ruimtebeslag van de 2x3-situatie. In de TN/MER-studie zal met dit gegeven dan ook rekening gehouden moeten worden.	
Onderzoek dient plaats te vinden naar de mogelijkheid van combinatiealternatieven naast de reeds in de Startnotitie geformuleerde onderzoeksvarianten.		Indien de beschrijving van de varianten in de TN daartoe aanleiding geeft zal er gebruik worden gemaakt van combinatiealternatieven.	
In verband met de aanwezigheid van sluipverkeer als gevolg van congestie op het hoofdwegennet dient onderzoek plaats te vinden naar de effecten van de alternatieven voor het onderliggende wegennet.		Rijkswaterstaat is de beheerder van het Rijkswegennet en niet het onderliggende wegennet. Het te onderzoeken probleem betreft dan ook de doorstroming op de Rijksweg A2. Uiteraard zal in het effectenonderzoek ook worden gekeken naar de effecten van de alternatieven op het onderliggend wegennet en het sluipverkeer. In de Trajectnota worden per alternatief de effecten op het onderliggende wegennet (in de gevallen waarin de intensiteiten met ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen) inzichtelijk gemaakt. Ook het effect van de mogelijke verbreding van de A2 op de parallelle verbinding tussen Geldermalsen en Culemborg wordt onderzocht.	
In de Startnotitie ontbreekt kaart 2.2.		De verwijzing op pagina 12 heeft betrekking op kaart 2.1. Van een aparte kaart met een beschrijving van het onderliggende wegennet is geen sprake geweest. De overzichtskaart 2.1. 'Situatie inclusief geplande verbreding' geeft wat ons betreft voldoende het onderliggende wegennet weer. Helaas is in de Startnotitie kaart 2.2. vermeld in plaats van kaart 2.1.	
De norm voor de kans op filevorming (2%) zoals vastgesteld in het SVV-II is aan herziening toe. Voor de bedrijven in Culemborg is afname van de congestie van groot belang. De verbreding van de A2 moet tegelijkertijd voorzien in een verbetering van de aansluiting van Culemborg op de A2.		De norm voor filevorming van 2% maakt deel uit van het SVV2. De opvolger van het SVV 2 het NVVP is vooralsnog niet vastgesteld. Naar verwachting zal in 2000 het kabinetsvoornemen worden gepubliceerd. Daarmee zal waar mogelijk en nodig in de studie wel rekening gehouden worden.	

Volgnummer:	20	Afzender:	Provincie Utrecht (College van Gedeputeerde Staten) Postbus 80300 3508 TH Utrecht
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	30 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het is zorgelijk dat oude gegevens van het SVV-II het uitgangspunt vormen voor de MER/Tracéwet-procedure. Op grond van het SVV-II moet de groei van de automobilitéit beperkt worden tot 35% terwijl de Beleidseffectrapportage Verkeer en Vervoer Utrecht 1998 op het traject Oudenrijn - Deil een groei van meer dan 50% aantoonst. Het gebruik van oude gegevens maakt de studie niet toekomstvast. Het verdient in dit verband aanbeveling het toekomstige NVVP als uitgangspunt te hanteren.		Uitgangspunt voor deze studie is het vastgestelde beleid, dat is weergegeven in het Structuurschema Verkeer en Vervoer / Nota Samenwerken aan Bereikbaarheid. Nieuw beleid is in ontwikkeling en in de loop van 2000 zal het NVVP deel 1 verschijnen. Op het NVVP deel 1 is inspraak mogelijk. Mocht tijdens de studie een nieuw beleidskader worden vastgesteld dan zullen de uitgangspunten van de studie zo nodig worden aangepast. De in de startnotities gebruikte prognoses zijn afkomstig uit de verkenningen. Tijdens de Tracéstudie/MER zullen de verkeerscijfers worden gepresenteerd 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. Daarnaast vindt een doorkijk tot 2020 plaats. Deze in de startnotities ook al uitgevoerde doorkijk zal tijdens de studie nadrukkelijker onderzocht en onderbouwd worden, aangezien 2020 het uitgangsjaar voor de besluitvorming vormt. De in het SVV2 gestelde norm van 35% mobiliteitsgroei is een landelijke norm die niet per wegvak mag worden toegepast. Zo kennen autosnelwegen de laatste jaren gemiddeld een grotere groei dan gemeentelijke en provinciale wegen.	
De provincie Utrecht is tegen de invoering van rekeningrijden. In het kader van de procedure inzake de A2 Oudenrijn - Deil mag geen rekening worden gehouden met de effecten van rekening-rijden.		Ten aanzien van het spitstarief (rekening rijden) wordt verwezen naar de afspraken die in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) zijn gemaakt. De effecten van het spitstarief zijn in deze studie onderdeel van de autonome ontwikkeling.	
Het valt te betreuren dat de Startnotitie zich vooral richt op een benuttingsalternatief en een aantal verbredingsalternatieven.		In de startnotitie is omschreven dat wordt uitgegaan van hetzelfde tracé en dat de hoogteligging niet wijzigt. Indien uit dit effectenonderzoek blijkt dat de gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, dienen verdergaande maatregelen te worden onderzocht..	

Volgnummer: 21 Kenmerk: WV1999.40155 Gedateerd: 30 september 1999	Afzender: Provincie Gelderland (College van Gedeputeerde Staten) Postbus 9090 6800 GX Arnhem
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het bevreemdt de provincie dat er een startnotitie wordt uitgebracht voor een trajectdeel waarvoor de Tracéwetprocedure nog niet volledig is afgerond.	In het standpunt van de Ministers van V&W en VROM over de verbreding van de A2 Everdingen-Deil/Zaltbommel-Empel van 2x2 naar 2x3 rijstroken is expliciet melding gemaakt van gefaseerde besluitvorming. Bij deze fasering is vastgelegd dat de oplossingen op Everdingen-Deil in samenhang met aansluitende wegvakken moet worden bekeken.
De inleiding van de Startnotitie refereert kort aan bestaand beleid. De verwijzing naar de nota Transport in Balans (TIB) ontbreekt evenwel, terwijl het Rijk hierin diverse streefbeeld en opgenomen over de vermindering van het wegvervoer en de verschuiving van de modal-shift in het goederenvervoer naar water en weg.	Een verwijzing naar de nota TIB is in de startnotitie opgenomen op pagina 9 en 10 en is daarmee onderdeel van het nationale beleidskader van de op te stellen Trajectnota en m.e.r.
In de inleiding van de startnotitie wordt verwezen naar de versnelling van beleidsmaatregelen in het kader van SWAB. De provincie merkt op dat deze versnellingen geprojecteerd zijn voor periode tot 2010, terwijl de startnotitie oplossingen zal bieden voor de periode daarna.	Met de verbreding van de A2 Everdingen-Deil/Zaltbommel-Empel naar 2x3 rijstroken – waarvan de realisatie is voorzien tussen 2005 en 2010 – is het belangrijkste knelpunt op de A2 tussen Utrecht en Den Bosch opgelost. Dat betekent echter niet dat hiermee de bereikbaarheid op de langere termijn gewaarborgd is. Ten aanzien van de versnelde uitvoering van Oudenrijn-Deil wordt verwezen naar de afspraken die in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) zijn gemaakt.
In de beschrijving van de te onderzoeken alternatieven wordt niet meer teruggekomen op de andere vier Startnotities voor de A2. De functie van de A2 moet echter in zijn geheel worden gezien.	Voor de gehele achterlandverbinding is een verkenning opgesteld. Hieruit bleek dat op 5 wegvakken in het jaar 2010 de congestiekans ruim boven de 2% uitkomt wanneer maatregelen achterwege blijven. Het zijn deze 5 wegvakken – waaronder het onderhavige gedeelte tussen Oudenrijn en Deil – waarvoor een tracéwetprocedure wordt doorlopen. In het Gelderse deel tussen Deil en 's-Hertogenbosch wordt – na realisatie van de 2x3 rijstroken – geen omvangrijke congestie verwacht, waardoor er geen aanleiding bestaat om ook dit deel in studie te nemen.
In het kader van de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en het NVVP worden naar verwachting uitspraken gedaan over de toekomst van de achterlandverbindingen met betrekking tot het ruimtelijk gebruik, de relatie met economische en natuur- en landschapsontwikkelingen en de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer.	Zoals in de Richtlijnen is verwoord zullen de nationale beleidsontwikkelingen, waarbij expliciet het NVVP wordt genoemd, in de trajectstudie gevolgd worden. Dit geldt echter alleen voor de 5 wegvakken op de A2 waarvoor nu de tracéwetprocedure gestart wordt. Er is geen aanleiding om andere wegvakken in studie te nemen.
De provincie Gelderland stelt thans tezamen met de provincie Overijssel een Regiocontract Oost op waarin afspraken worden opgenomen tussen het Kabinet en de twee provincies over samenhangende uitvoering van ontwikkelingen en investeringen. De inzet van de provincie Gelderland is een bundeling van het internationale goederenverkeer in oost-westrichting op de A15, de Betuweroute en de Waal, waardoor de belasting op onder meer de A12 wordt	Indien tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER tijdig sprake is van vastgesteld provinciaal beleid op het gebied van goederenstromen in Oost-Nederland dan kunnen deze ontwikkelingen worden meegenomen in de op te stellen Trajectnota. Overigens is in de huidige situatie reeds sprake van een belangrijke uitwisseling van personen- en goederenvervoerstromen van de A2 naar de A15 bij knooppunt Deil.

Volgnummer:	21 (vervolg)	Afzender:	Provincie Gelderland (College van Gedeputeerde Staten) Postbus 9090 6800 GX Arnhem
Kenmerk:	WV1999.40155		
Gedateerd:	30 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
beperkt. Dit kan een toename van het verkeer op de A12 tot gevolg hebben omdat een deel van het goederenvervoer, met als herkomst of bestemming de noordelijke randstad, bij realisatie van deze visie gebruik zal maken van de A2 en het knooppunt Deil. De Startnotitie houdt ten onrechte geen rekening met deze toename van goederenvervoer.			

Volgnummer:	21 (vervolg)	Afzender:	Provincie Gelderland (College van Gedeputeerde Staten) Postbus 9090 6800 GX Arnhem
Kenmerk:	WV1999.40155		
Gedateerd:	30 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het is vreemd dat in de Startnotitie uitgegaan wordt van de prognoses zoals gehanteerd bij het Ontwerp-Tracébesluit Everdingen - Deil/Zaltbommel - Empel. Deze prognoses gaan namelijk uit van de invoering van het rekeningrijden en de gevolgen hiervan voor de te verwachten verkeersintensiteiten, terwijl de invoering van rekeningrijden uiterst onzeker is. Rijkswaterstaat moet uitgaan van het planjaar 2020 voor de te verwachten verkeersintensiteiten. Bij de beschrijving van het regionale beleid ontbreekt het Gelderse verkeers- en vervoers-beleid zoals vastgesteld in het PVVP Gelderland 1997, waarin wordt ingezet op flankerend beleid en openbaar vervoer. De in de Startnotitie opgenomen analyse van de verkeersproblematiek valt slechts gedeeltelijk te onderschrijven. In dit verband wordt verwezen naar de onlangs uitgevoerde tracé/MER-nota voor de A2 waarin naar varianten is gezocht die een oplossing bieden voor de groeiende verkeers-intensiteit. Op basis daarvan is besloten tot verbreding naar 2x3 rijstroken op het traject Everdingen - Deil. Met de komst van deze Startnotitie wordt feitelijk aan de uitkomst van het de Trajectnota A2 Vianen - 's-Hertogenbosch en het daarop gebaseerde Ontwerp-Tracébesluit A2 Everdingen - Deil/Zaltbommel - Empel getwijfeld. Een eventuele verslechtering van de leefbaarheid en de veiligheid als gevolg van de keuze voor optimale bereikbaarheid, is bezwaarlijk, mede gelet op het beleid zoals verwoord in het PVVP Gelderland 1997.		Met het verkeersmodel is een zo goed mogelijke verkeersprognose gemaakt, rekening houdend met de geldende (beleids-) inzichten tot 2010, zoals het SVV2 en de VINEX. Ook de invoering van een systeem van het spitstarief (rekening rijden) is daarbij vigerend rijksbeleid. In de op te stellen Trajectnota/MER zal inderdaad het jaar 2020 worden gehanteerd voor de op te stellen verkeersprognoses. Het PVVP voor de provincie Gelderland zal als onderdeel van het regionale verkeer- en vervoerbeleid in de Trajectnota/MER worden meegenomen. Overeenkomstig de startnotitie geldt dat extra verbetering van het openbaar vervoer niet als zelfstandig alternatief wordt uitgewerkt. Een forse verbetering van het openbaar vervoer op grond van het SVV II-beleid is uitgangspunt voor deze studie. Bij de ontwikkeling van het MMA worden reële, kansrijke opties waar het gaat om extra verbetering van het (met name regionale) openbaar vervoer onderzocht. Zie ook hoofdstuk 3 van de richtlijnen. Er wordt niet getwijfeld aan de uitkomsten van de besluitvorming over de in 1997 uitgebrachte Trajectnota/MER A2 Everdingen-Deil/Zaltbommel-Empel. In deze besluitvorming is expliciet aangegeven dat er een gefaseerde uitbreiding van de A2 op het wegvak Everdingen-Deil dient plaats te vinden: in eerste fase 2x3 rijstroken als niet-probleemoplossend alternatief waarbij in een tweede fase verdere capaciteitsuitbreiding in samenhang met aansluitende wegvakken dient plaats te vinden. Een studie naar die tweede fase is gestart met de uitgebrachte startnotitie. Alle gevolgen op het gebied van leefbaarheid en veiligheid van de in de studie opgenomen verbredingsalternatieven zullen in de Trajectnota/MER bestudeerd worden, conform vastgestelde Richtlijnen.	

Volgnummer: 21 (vervolg) Kenmerk: WV1999.40155 Gedateerd: 30 september 1999	Afzender: Provincie Gelderland (College van Gedeputeerde Staten) Postbus 9090 6800 GX Arnhem
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De landschappelijke inpassing van de A2, die op diverse punten de ecologische hoofdstructuur doorsnijdt, moet bij alle alternatieven nadrukkelijker in beeld worden gebracht. De maatregelen die hiervoor genomen worden, moeten een duurzaam karakter dragen. Afwegingen waarbij het ruimtelijk beslag in horizontale zin plaatsvindt ten opzichte van oplossingen in verticale zin, moeten in de alternatieven worden meegenomen. Het openbaar vervoer moet volwaardig in de te onderzoeken alternatieven worden meegenomen. De stelling in de Startnotitie dat het openbaar vervoer beperkte mogelijkheden biedt, is onjuist. Verbeteringsvoorstellen voor het openbaar vervoer moeten (derhalve) een prominente plaats krijgen. Gezien de uitkomsten van de tracé/MER-studie A2 zijn de te onderzoeken varianten in de Startnotitie twijfelachtig. De beschrijving van de afzonderlijke Trajectnota's /MER-en voor de verschillende A2-tracédelen moeten zodanig op elkaar worden afgestemd dat recht wordt gedaan aan het uitgangspunt van de studie, namelijk verbetering van de achterland-verbinding. De voorgenomen maatregelen op basis van het Ontwerp-Tracébesluit dan wel in het kader van de verkeersveiligheid, mogen door de Tracéwet-procedure inzake de A2 Oudenrijn – Deil niet naar achteren worden geschoven. De provincie wil graag ambtelijk en bestuurlijk deel uit maken van de begeleiding van het proces om te komen tot de voorgenomen tracé/MER studie.	In de Trajectnota/MER zal aandacht worden gegeven voor een verantwoorde landschappelijke inpassing met een duurzaam karakter. Op het traject Oudenrijn-Deil worden diverse SGR gebieden doorsneden. In hoofdstuk 3 van de richtlijnen is beschreven op welke manier de geselecteerde alternatieven opnieuw worden gezien. De betekenis die het openbaar vervoer kan hebben in de modal-split op de relaties Utrecht-Den Bosch wordt volwaardig meegenomen, inclusief alle nu voorgenomen plannen om het openbaar vervoer te bevorderen, zoals randstadspoor – partiële spoorverdubbeling – op het baanvak Utrecht-Geldermalsen. In de vervoerwaardestudie – die als onderdeel van de Trajectnota A2 Everdingen-Deil/Zaltbommel-Empel is opgesteld – is wel gebleken dat de bijdrage van het openbaar vervoer aan het verminderen van de bereikbaarheidsproblemen op de A2 niet overschat moet worden. Waarvan akte. In de Trajectnota A2 Everdingen-Deil/Zaltbommel-Empel is inderdaad reeds eerder het alternatief 4x2 rijstroken bestudeerd, maar dan enkel voor het wegvak tussen de knooppunten Everdingen en Deil. Het meenemen van een hoofd- en parallelbanenalternatief wordt in een verkeerskundige analyse onderzocht. Bij deze afweging worden ook de aspecten ruimtegebruik en kosten meegenomen. Uitgangspunt voor de op te stellen Trajectnota/MER is de realisatie van de verbreding naar 2x3 rijstroken op het wegvak Everdingen-Deil. Er is nu geen aanleiding om de prioriteit, die dit wegvak in het MIT 2000-2004 heeft, te heroverwegen. Voor zowel de ambtelijke als de bestuurlijke begeleiding van de A2 wordt uw aanwezigheid op prijs gesteld.

Volgnummer:	22	Afzender:	Gemeente Vianen, Burgemeester en Wethouders
Kenmerk:	-		Postbus 46
Gedateerd:	14 september 1999		4130 EA Vianen
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Startnotitie is vooralsnog voor kennisgeving aangenomen. Over de verdere uitwerking van de startnotitie resulterende in een Trajectnota behoudt de gemeente haar standpunt voor.		Wij zien uw reactie in het vervolgtraject tegemoet	

Volgnummer:	23	Afzender:	Gemeente IJsselstein, Burgemeester en Wethouders
Kenmerk:	-		Postbus 26
Gedateerd:	28 september 1999		3400 AA IJsselstein
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De startnotitie is ter kennisgeving aangenomen. Men ziet het als een goede zaak dat de bereikbaarheid van de regio Utrecht vanaf het zuiden aanzienlijk zal verbeteren.		Dank voor de ondersteuning.	
De gemeente constateert dat de aansluitingen op de A2 (nog) geen onderdeel uitmaken van de startnotitie, men wil graag een verbetering van de aansluiting IJsselstein en Nieuwegein op de A2.		De vormgeving van de aansluitingen komen in de Trajectnota en het Ontwerp Tracébesluit aan de orde. Vooralsnog is het uitgangspunt geen afsluitingen/opheffing van aansluitingen.	

