

1046-
77^(2e)

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A2 Grathem - Urmond



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

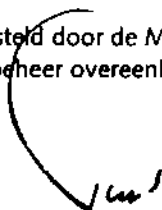
Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A2 Grathem - Urmond

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



Den Haag, juli 2000

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



Den Haag, juli 2000

Inhoudsopgave

.....

1 INLEIDING.....	1
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	3
2.1 INLEIDING.....	3
2.2 PROBLEEMSTELLING.....	3
2.3 DOEL	3
2.4 OMGAAN MET HET NVVP.....	4
3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	5
4 VERKEER EN VERVOER.....	8
4.1 INLEIDING.....	8
4.2 TE ONDERZOEKEN ASPECTEN.....	8
5 BESTAANDE TOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING	10
5.1 ALGEMEEN	10
5.2 STAND VAN DE TECHNIEK	10
6 MILIEU-EFFECTEN	11
6.1 LUCHT	11
6.2 GELUID	12
6.3 VEILIGHEID.....	16
6.4 FLORA, FAUNA, ECOLOGIE.....	18
6.4.1 Mitigerende en compenserende maatregelen	19
6.5 LANDSCHAP	19
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-Oudenberg, Oudenberg-Deil, 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem- Urmond). Het trajectgedeelte waar deze richtlijnen betrekking op hebben ligt tussen Grathem en Urmond.

De Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat directie Limburg treedt als Initiatiefnemer op voor de trajectstudie naar de problemen op 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).

Plangebied

Het plangebied betreft het gedeelte A2 vanaf Grathem (aansluiting Napoleonsbaan, rijksweg 273, km 213.2) tot Urmond (aansluiting Urmondsebaan N294, km. 238.7).

Studiegebied

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

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

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

2.1 Inleiding

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

2.2 Probleemstelling

De startnotitie geeft aan dat de A2 steeds drukker is geworden. In de toekomst zal het verkeer verder groeien, ondanks allerlei maatregelen om deze groei af te remmen (het maatregelenpakket uit het SVV-II). Verschillende wegvakken tussen Grathem en Urmond zullen op termijn 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 het 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 Grathem en Urmond. 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 huidige hoogteligging is uitgangspunt bij verbreding.
- 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.
- De Trajectnota/MER dient 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) en de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (binnen het invloedsgebied van de A2 Grathem-Urmond bevindt zich de Grasbroek, een zogenaamd potentiegebied in het kader van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn). 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.

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;
- verbredingsalternatief;
- combinatiealternatief (2x2 rijstroken plus benuttingsmaatregelen tussen Grathem en St. Joost, 2x3 rijstroken tussen St. Joost en Urmond);
- 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 in geval 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 huidige hoogteligging.
Per alternatief dienen de effecten te worden aangegeven van de mogelijke opheffing van de aansluitingen bij Wessems en Maasbracht.

4 Verkeer en vervoer

4.1 Inleiding

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

4.2 Te onderzoeken aspecten

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

Aanvullend geldt het volgende:

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

en het risicocijfer van de autonome ontwikkeling.

NB. Het risicocijfer is het aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers op het betreffende wegvak. Vooral bij het benuttingsalternatief zal verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt worden;

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

5 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

5.1 Algemeen

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

Er zijn vele onzekerheden zowel ten aanzien van het beleid (o.a. NVVP en Vijfde Nota RO) als ten aanzien van ontwikkelingen. In de Trajectnota/MER dient afzonderlijk ingegaan te worden op het totaal aan relevante ontwikkelingen en de gevoeligheid van de alternatieven en effecten daarvoor.

Naast onzekerheden ten aanzien van beleid en sociaal-economische ontwikkelingen dient een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd te worden voor (ruimtelijke) ontwikkelingen in de regio, waarvoor plannen in voorbereiding zijn. Indien mogelijk zijn dit kwalitatieve analyses, indien nodig kwantitatieve analyses.

Voor de A2 Grathem-Urmond dient o.a. te worden uitgegaan van de ontwikkelingen, genoemd op blz. 14 en 19 van de Startnotitie.

Verder gaat het voor de A2 Grathem-Urmond hierbij o.a. om ontwikkelingen, genoemd in de volgende vigerende streekplannen:

- Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)
- Het Streekplan Westelijke Mijnstreek
- Het Streekplan Zuid-Limburg.

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

5.2 Stand van de techniek

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

6 Milieu-effecten

Algemeen:

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

6.1 Lucht

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

Voor het onderwerp totale luchtemissies gaat het daarbij om:

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

Voor het onderwerp lokale luchtkwaliteit gaat het om:

- * aangeven per alternatief van de luchtverontreiniging concentraties voor NO₂, B(a)P en fijn stof voor het hele tracé;
- * aangeven per alternatief van de verandering (toe- of afname) van luchtkwaliteit concentraties voor NO₂, B(a)P en fijn stof;
- * aangeven waar normoverschrijding plaatsvindt en tevens bebouwingsconcentraties aanwezig zijn en voor deze knelpunten de normoverschrijdingsafstand tot de wegas aangeven. Daarnaast dient te worden aangegeven het aantal inwoners dat in het gebied woont waar normoverschrijding plaatsvindt.

Besteed indien sprake is van overkapte tracédelen extra aandacht aan de luchtverontreiniging concentraties bij ventilatiepunten en aan de uiteinden van de tunnel.

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

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					
NO _x					
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:

- het geluidbelast oppervlakte: door middel van contouren en hectaren dient het geluidbelast oppervlak 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 - waaronder 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 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, waaronder 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, waaronder 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.

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 standstill 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 (mogelijk) andere verhardingssoorten.

Presentatie

ad a) geluidbelast oppervlak:

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

	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
akoestisch ruimtebeslag stiltegebieden / overige gebieden				
SGR/recreatie				
SGR/natuur				
40 - 45 dB(A)				
45 - 50 dB(A)				
50 - 55 dB(A)				
55 - 60 dB(A)				
60 - 65 dB(A)				
geluidbelaste woningen				
50 - 55 dB(A)				
55 - 60 dB(A)				
60 - 65 dB(A)				
65 - 70 dB(A)				
> 70 dB(A)				
(ernstig) geluidgehinderden				
- 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...in dB(A)				
meer minder gelijk				
van...tot...in dB(A)				
meer minder gelijk				

Aandachtspunten

Bij de berekening van geluidseffecten dienen effecten van overkluizing en middenbarrière (betonnen middenbarrier) en afstraling van viaducten meegenomen te worden.

Tevens dient - daar waar dat voorkomt - cumulatie van effecten door verschillende bronnen bekeken te worden. Cumulatie kan geschieden aan de hand van de berekening van de Milieukwaliteitsmaat (MKM) uit het ontwerp Algemene Maatregel van Bestuur inzake cumulatie.

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

6.3 Veiligheid

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

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

Voor externe veiligheid geldt dat het leeuwendeel van het gevaarlijke stoffenvervoer brandstofvervoer betreft. De toename van het autoverkeer in het algemeen heeft tot gevolg dat er meer brandstof vervoerd gaat worden. Aan de hand van prognoses dient te worden aangegeven of de externe veiligheid in 2020 voldoet aan de beleidsdoelstellingen. In die

situaties waar externe veiligheid nader onderzocht dient te worden, geldt het volgende:

Externe veiligheid heeft betrekking op risico's voor de omgeving en kan worden onderscheiden in individueel risico en groepsrisico. De belangrijkste aspecten voor de externe veiligheid, als gevolg van het voornemen, waaraan aandacht moet worden besteed bij de beschrijving van de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling en de effecten van de alternatieven zijn:

Individueel risico:

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

Groepsrisico:

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

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

Presentatie

Individueel risico, externe veiligheid

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

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

Groepsrisico, externe veiligheid

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

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

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

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

6.4 Flora, fauna, ecologie

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

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

- de vernietiging en verstoring van leefgebieden (ruimtebeslag), waarbij aandacht voor waardevolle gebieden en kenmerkende soorten/elementen;
- invloed op versnippering van ecologische verbindingzones;
- versnipperingsknelpunten, waarbij zowel aandacht voor 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 en gebieden welke onder de Vogel- en Habitatrichtlijn vallen.

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

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

Presentatie

Vernietiging van leefgebieden (soortenbeleid en gebiedenbeleid)

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

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

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

Verstoring van leefgebieden (verstoring van fauna)

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

Versnippering van leefgebieden

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

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

I = nieuw knelpunt: bestaande ontsnipperingsmaatregelen verliezen effectiviteit

II = bestaand knelpunt

6.4.1 Mitigerende en compenserende maatregelen

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

Presentatie

Mitigerende maatregelen

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

Compenserende maatregelen

Maak de informatie met betrekking tot compensatie inzichtelijk middels een tabel waarin informatie is opgenomen over de aard en het oppervlak van het verlies/de aantasting van compensatieplichtige gebieden (de 5 beleidscategorieën). Tevens vermelden de aard en oppervlakte van gebieden voor compensatie, alsmede een indicatie van de haalbaarheid. Visualiseer daarbij op een kaart 1:50.000 de aard en oppervlakte van de te compenseren gebieden.

6.5 Landschap

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

- Cultuurhistorie alleen bij verbreding, vergraving van de aardebaan of (tijdelijke) grondwaterstandsverlaging. Hieronder vallen historische geografie, historische bouwkunde en archeologie.
- Aardkundige waarden alleen bij verbreding of vergraving van de aardebaan. Hieronder vallen geologie, geomorfologie en bodem.
- Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden. Aan landschappelijke inpassing/ontwerp dient in de OTB-fase aandacht te

worden geschonken, waarbij wordt gerefereerd aan het huidige kwaliteitsniveau.

Ook zal aandacht besteed worden aan de ruimtelijke barrièrewerking /visuele hinder van de weg. Aangezien de toekomstige hoogteligging uitgangspunt is gaat het hier met name om nieuwe en aanvullende geluidwerende voorzieningen.

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

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

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

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

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

Presentatie

Cultuurhistorie

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

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

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

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

Aardkundige waarden (indien van toepassing)

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

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

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

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

Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden (indien van toepassing)

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

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

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

6.6 Bodem en water

De aspecten bodem en water spelen een rol in het ontwerpproces en krijgen aandacht in de OTB-fase. Bij de effecten komen de aspecten terug bij de eventuele toename/ afname van kwelsituaties en - indirect - bij kosten en ruimtebeslag. Voor die situaties, waar verdroging en/of 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-, ruiterpaden en kanoroutes).

8 Vergelijking van de alternatieven

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

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

9 Leemten in informatie

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

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

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

Beschreven moet worden:

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

10 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

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

De minister van V&W en de minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie wordt pas opgesteld na openstelling weg.

11 Vorm en presentatie

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

Ten aanzien van de presentatie bevelen we aan:

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

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

12 Samenvatting van het MER

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

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

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

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

BIJLAGE

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

Inhoud

Inleiding

Reacties n.a.v. advies en inspraak

1. Commissie voor de milieueffectrapportage
2. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, directie Noordwest
3. Ministerie van VROM, Inspectie Milieuhygiëne Noord-West
4. Kamer van Koophandel Zuid-Limburg, Maastricht
5. Zuiveringschap Limburg, Roermond
6. R.L. van Neer en mw. W.J.C.M. van Neer - de Moel, Nieuwstadt
7. Stichting Milieufederatie Limburg, Sittard
8. DSM Transport Maatschappij BV, Geleen
9. Limburgse Organisatie van Zelfstandige Ondernemers, Born
10. Staatsbosbeheer Regio Limburg - Oost-Brabant, Roermond
11. Platform van natuur- en milieuorganisaties Vleuten-De Meern, Vleuten
12. Gemeente Sittard
13. Gemeente Maasbracht
14. Gemeente Heythuysen
15. Gemeente Thorn
16. Gemeente Hunsel
17. Waterschap Roer en Overmaas, Sittard
18. Nederlandse Gasunie NV, Groningen
19. DSM Bestuurseenheid Arbo & Omgeving, Geleen
20. Gemeente Echt
21. Gemeente Born
22. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Eindhoven
23. Fractie Kernenbelangen, Maasbracht
24. G.J. de Werdt, Leende
25. Transport en Logistiek Nederland, Breda
26. H.F.B. Hoeks, Maarheeze
27. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken, Utrecht
28. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort
29. Gemeente Susteren
30. Gemeente Heel
31. Gemeente Stein

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 Grathem-Urmond. 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-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
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.	

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-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het MER dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen van (een aanpassing van) de capaciteit van de achterlandverbinding voor de potentiële verkeersbelasting van het onderliggend wegennet in de regio. Tevens dient nagegaan te worden of knelpunten op het onderliggend wegennet, die een directe relatie hebben met de hoofdweg, aanleiding geven voor aanpassingen aan de hoofdweg. Speciale aandacht moet worden gegeven aan: De bereikbaarheidsproblemen van Wessem en Maasbracht; de aansluitings- en congestieproblematiek bij de aansluiting Born (N297) in relatie tot de aanleg van de N297n en bij de aan te passen aansluiting Roosteren in verband met de aanleg van de N296nieuw. De probleemstelling moet uitgaan van het gereed zijn van de vele reconstructie- en saneringsprojecten. Het verdient aanbeveling in het MER duidelijk te maken, aan de hand van een analyse op wegvakniveau, door welke knelpunten de congestieproblemen worden veroorzaakt.	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 zo nodig overleg worden gepleegd met bestuurders en wegbeheerders. Het doel van de studie is de doorstroming op de A2 als achterlandverbinding te verbeteren. Het verbeteren van de bereikbaarheid van woon- en industriegebieden is hieraan ondergeschikt.. Mocht echter het verkeersbeeld op het onderliggend wegennet significant wijzigen, dan wordt dit in de studie meegenomen. De gevraagde analyse dient te worden uitgevoerd en is opgenomen in paragraaf 4.2 van de richtlijnen.
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. Ook het waterbeleid is in ontwikkeling (geactualiseerd waterbeleid voor Limburg wordt vastgesteld in het nieuwe Provinciaal Omgevingsplan Limburg en in 2000 wordt ook een nieuw integraal waterbeheersplan opgesteld).	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. Waar actualisatie van het beleid significante aanpassingen bevat op de te onderzoeken aspecten zal dit in de studie worden meegenomen.

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-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Doel Het verdient aanbeveling in het MER te motiveren welke functionaliteit met daaraan verbonden kwaliteiten en ontwerpcriteria voor de achterlandverbinding wordt nagestreefd. Bij deze motivering dient de mate waarin het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich ten doel stelt de huidige en toekomstige verkeersvraag (uitgesplitst naar doelgroepen) te faciliteren betrokken te worden. In het MER dient duidelijk te worden gemaakt aan de hand van welk criterium of welke criteria (geoperationaliseerd) de alternatieven worden beoordeeld. Naast de bereikbaarheidsdoelstellingen dient ook getoetst te worden aan leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen die kunnen worden afgeleid uit het verkeers- en vervoers-, ruimtelijk en natuur- en milieubeleid (zoals SVV-II, SGR, NMP3). Voorgenomen activiteit In het MER dient inzicht te worden gegeven in de wijze waarop de te onderzoeken alternatieven zijn samengesteld en geselecteerd.	De 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 voor later besluitvorming om 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. 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.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
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.		De studie en de daarmee samenhangende inperking van alternatieven en varianten vloeit voort uit de beleidsnota SWAB, die een integraal pakket omvat.	
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.		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.	
Aangezien onderdelen van het traject A2 Grathem-Urmond zijn aangeduid als ecologisch kerngebied in het SGR, dient de beschermingsformule van het SGR te worden doorlopen.		Toetsing aan de beschermingsformule van het SGR dient plaats te vinden zoals vermeld in hoofdstuk 3 van de richtlijnen. Indien op grond van de bevindingen aanleiding bestaat de alternatieven opnieuw te bezien dient de Initiatiefnemer contact op te nemen met het Bevoegd Gezag dat verantwoordelijk is voor de onderbouwing van de uiteindelijke besluitvorming.	
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.		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) 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-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
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. 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. Hierbij kan worden gedacht aan: De ontwikkelingen zoals genoemd op blz. 14 en 19 van de Startnotitie; plannen Zandmaas/Maasroute; plannen Natuurpark Susteren en Landschapspark de Graven; Clauscentrale Maasbracht; plannen A76. In het MER moet worden aangegeven of een nulplusalternatief voldoende oplossingen biedt voor de gestelde problemen.	De Wet milieubeheer geeft niet aan dat leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen in het MMA gelijkwaardig dienen te zijn aan bereikbaarheidsdoelen. Wel geeft artikel 7.10, lid 3 in hoofdlijnen de oplossingsrichting van het MMA aan, te weten een verdere optimalisatie ten behoeve van de natuur en/of het leefmilieu. De richtlijnen vermelden in het verlengde hiervan in hoofdstuk 3, welke eisen aan de ontwikkeling van het MMA worden gesteld. Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld) uit het MMA dienen apart gepresenteerd te worden opdat zelfstandig over de toepassing ervan kan worden beslist. De probleemstelling en het doel zijn verwerkt in de startnotitie en nog eens samengevat in hoofdstuk 2 van de richtlijnen. Gelet op de doelstellingen uit het SVV-II is de bereikbaarheidsproblematiek als gevolg van de autonome ontwikkeling op de in de trajectstudie betrokken wegvakken niet acceptabel. Dat het Bevoegd Gezag uiteindelijk desondanks bij de integrale afweging zou kunnen besluiten (eventueel op deeltrajecten) geen capaciteitsvergroting te realiseren doet daaraan niets af. Indien uit het NVVP andere criteria volgen zullen de probleemstelling en het doel daarop aangepast worden. De trajectstudie kent geen nulplusalternatief aangezien met beperkte maatregelen en verbeterd openbaar vervoer de bereikbaarheidsproblemen niet kunnen worden opgelost (zie ook de startnotitie). Wel is opgenomen een benuttingsalternatief dat nadrukkelijk verder gaat dan het gebruikelijke nulplusalternatief.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Geadviseerd wordt niet uit te gaan van verbredingen bij een gelijkblijvende hoogteligging indien dit strijdig blijkt te zijn met de eisen van het SGR en indien blijkt dat de restcapaciteit net voor, tijdens, of vlak na de uitvoering onvoldoende is. Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke mitigerende maatregelen worden getroffen. Geadviseerd wordt bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijk alternatief uit te gaan van toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief. De leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelstellingen dienen gelijkwaardig te zijn aan de bereikbaarheidsdoelstellingen. 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.		Toetsing aan de beschermingsformule van het SGR zal plaatsvinden zoals vermeld in hoofdstuk 3 van de richtlijnen. Indien blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende soelaas bieden komen verdergaande maatregelen 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 duurzaamheidsdoelstellingen 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 toepassing ervan kan worden beslist. 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.	

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-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
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. Geadviseerd wordt om op enkele representatieve punten het verloop van het geluidsniveau 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 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. Paragraaf 6.2 van de richtlijnen beschrijft de gewenste aanpak en weergave. De beschrijving van de toe- of afname van het aantal (ernstig) geluidgehinderden zal kwalitatief plaatsvinden (richtlijnen hoofdstuk 6). De geluideffecten op het onderliggende wegennet zullen worden meegenomen indien sprake is van een 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.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bij het bepalen van het aantal geluidgehinderden dient onderscheid te worden gemaakt tussen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.		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.	
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.		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.	
Bij de berekening van geluideffecten moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van schermen. Reflecties van tweezijdige schermen dienen te worden meegenomen.		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 berekening van de effecten dient rekening te worden gehouden met de effecten van een middenbermbarrière en afstraling van viaducten.		Bij de aandachtspunten onder paragraaf 6.2 van de richtlijnen is dit nadrukkelijk vermeld.	
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.		Bij de aandachtspunten onder paragraaf 6.2 van de richtlijnen is dit nadrukkelijk vermeld.	
Geadviseerd wordt de toe/afname van trillingshinder en of -schade kwalitatief te beschrijven.		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.	

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<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.		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.	
<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.		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.	
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.		De bepaling van immissies voor het onderliggende wegennet is met name in stedelijke gebieden problematisch gelet op de verscheidenheid in bebouwingsconcentraties. Een kwalitatieve benadering van immissies gerelateerd aan het onderliggend wegennet is daarom niet betrouwbaar. Wel is het mogelijk emissies te bepalen voor die delen van het onderliggende wegennet.	
<u>Flora, fauna, ecologie</u>			
De bestaande kwaliteiten en natuurbeleidsstatus dienen zo precies mogelijk benoemd te worden.		Paragraaf 6.4 van de richtlijnen voorzien hierin.	
<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.		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.	

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-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het MER dient het volgende te worden beschreven voor: - Maasbracht/Wessem: Mogelijkheden voor landschappelijke inpassing bij eventuele opheffing halve aansluitingen; - Roosteren/Born: Mogelijkheden landschappelijke inpassing in relatie tot de ontwikkeling van landschapspark Susteren en de nieuwe/vernieuwde aansluitingen N296 en N297. Geadviseerd wordt een Aanvullende Archeologische inventarisatie (AAI) te laten plaatsvinden zodat de archeologische waarden goed in beeld worden gebracht <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.	Indien het noodzakelijk is nieuwe infrastructuur in het landschap in te passen zal hierover in de studie een visie worden gegeven. De archeologische verwachtingswaarde langs de A2 is hoog. Zo mogelijk zal een aanvullende archeologische inventarisatie deel uit maken van de studie. 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.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het wordt noodzakelijk geacht om bij de toepassing van een multicriteria-analyse een gevoeligheidsanalyse uit te voeren.		De wijze van vergelijking zal nader worden gezien. Indien een multicriteria-analyse wordt uitgevoerd behoort een gevoeligheidsanalyse daartoe.	
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 Trajectnota beschreven.	

Volgnummer: 2 Kenmerk: DNW/993406 Gedateerd: 13 oktober 1999	Afzender: Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noordwest
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. 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. 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.	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 invalshoek om de verkeersproblemen op (inter) nationaal niveau te bezien, heeft er toe geleid de verkeersstromen op diverse wegvakken van een 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. 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 als aanvulling op het MMA meegenomen (richtlijnen paragraaf 6.2). Het MMA wordt zo omschreven dat afzonderlijke technisch haalbare maatregelen toepasbaar zijn bij andere alternatieven en varianten.
Cumulatie van geluidhinder bij de beschrijving van effecten dient te worden betrokken bij zowel het afwegen van alternatieven als bij het uitwerken van maatregelen in het kader van het OTB.	Cumulatie van effecten door verschillende bronnen wordt – daar waar dat voorkomt – in beeld gebracht. Leidraad hierbij is de AmvB inzake cumulatie (zie paragraaf 6.2. van de richtlijnen).
Aandacht wordt gevraagd voor lokale luchtverontreiniging en de ontwikkelingen die verwacht worden als gevolg van toepassing van schonere motoren en de toename van verkeer aangezien de startnotities elkaar soms tegen spreken op dit punt. Daarnaast is het soms niet duidelijk of het gaat om emissies of immissies.	Aan de luchtkwaliteit wordt aandacht besteed conform paragraaf 6.1. van de richtlijnen. De luchtkwaliteit wordt berekend door gebruik te maken van het TNO-verkeersmodel. De lokale luchtkwaliteit wordt voor een meer gedetailleerd inzicht bij knelpunten aan de hand van de dwarsdoorsnede-benadering berekend. Ontwikkelingen in het kader van toepassing van schonere motoren worden meegenomen. Bij het hoofdwegennet gaat het nadrukkelijk om immissies (concentraties langs de weg). In bebouwde gebieden nabij het onderliggende wegennet is dit vanwege afschermende werking zeer complex en zal vergelijking op basis van emissies plaatsvinden.
Mogelijke milieu- en andere effecten op het onderliggend wegennet, als gevolg van maatregelen op de hoofdinfrastructuur, dienen in beeld te worden gebracht.	De effecten op het onderliggende wegennet in de gevallen waarin de intensiteiten met ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling worden inzichtelijk gemaakt in de Trajectnota.
Toepassing van doelgroepstroken voor het openbaar vervoer mogen niet ontbreken in de varianten.	Pas op basis van informatie die uit de studie naar voren komt zal worden gezien of toepassing van doelgroepstroken reëel is en zo ja, welke selectie van doelgroepen dan zinvol is.

Volgnummer:	4	Afzender:	Kamer van Koophandel Zuid-Limburg drs H.H.M. Schreuders Postbus 1920 6201 BX Maastricht
Kenmerk:	ES/TT 1233.99		
Gedateerd:	13.09.99		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
koppeling van de studie Grathem -Urmond met de A2-Passage (stadstraverse).		Een koppeling met de problematiek op de A2 Stadstraverse wordt niet gemaakt omdat dit gedeelte van de A2 geen onderdeel vormt van de achterlandverbinding A2/A76.	
Relatie met de startnotitie A2/A76 in het algemeen en in het bijzonder met de aansluiting A2 en A76 (klaverblad Kerensheide).		De relatie met de A76 is wel aanwezig. Dit staat aangegeven in de startnotitie onder paragraaf 2.3.1 "overzicht van ontwikkelingen".	
Waarom wordt verbetering Openbaar Vervoer meegenomen in combinatie-alternatief?		Hoewel het openbaar vervoer een belangrijke betekenis voor de reductie van de groei van het autoverkeer heeft is uitsluitend extra OV niet toereikend. Derhalve wordt een extra verbetering van het openbaar vervoer niet als zelfstandig alternatief uitgewerkt. Wel worden reële, kansrijke opties waar het gaat om extra verbetering van (met name regionaal) openbaar vervoer bij de ontwikkeling van het MMA onderzocht (zie richtlijnen hoofdstuk 3).	
Betrekken kamer van Koophandel bij opstellen Trajectnota/MER.		Er verschijnt een nieuwsbrief over de ontwikkelingen in het project. De trajectstudie zal volgens een "open planproces" worden opgesteld. Dit houdt in dat er momenten van terugkoppeling zijn naar o.a. organisaties en belangengroepen.	
Niet meenemen flankerende maatregelen binnen combinatie-alternatief.		Onderzoek dient uit te wijzen of flankerende maatregelen binnen het combinatie-alternatief een oplossing bieden.	

Volgnummer: 5	Afzender: Zuiveringschap Limburg ing. N.J.H.C. Theunissen Postbus 314 6040 AH Roermond
Kenmerk: V&H/Tn/1999.15485	
Gedateerd: 17.09.99	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Zuiveringschap wil aangemerkt worden als mede-bevoegd Gezag.	De Wet Milieubeheer geeft in artikel 7.8b lid 3 aan wie in een bepaalde situatie tot het Bevoegd Gezag gerekend kan worden. Het Zuiveringschap behoort daar niet toe.
Onderzocht moet worden op welke wijze het afstromend regenwater milieuverantwoord kan worden beheerst .	In de tracé/MER-studie zal onderzocht worden op welke wijze het afstromend regenwater milieuverantwoord kan worden beheerst.
Rekening houden met ecologische ontwikkelingen bij kruising/verlegging waterlossingen.	Alle beken, maar zeker de beken c.q. waterlossingen met een specifiek ecologische functie zullen worden heringericht met het oog op het ecologisch functioneren.

Volgnummer:	6	Afzender:	R.L. van Neer en mw W.J.C.M. van Neer-de Moel Halfeweg 4 6118 DC Nieuwstadt
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	20.09.99		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Betrekken A2/A76 bij studie.		De relatie met de A76 is aanwezig. Dit staat aangegeven in de startnotitie onder paragraaf 2.3.1 "overzicht van ontwikkelingen".	
Rekening houden met capaciteit op de A2 in verband met aanleg van de N297n.		Met het project Bottleneck, waarvan de aanleg van de N297n deel uitmaakt, wordt wel degelijk rekening gehouden. In de startnotitie staat dit aangegeven onder paragraaf 2.3.1 "overzicht van ontwikkelingen".	
In verband met slecht geregeld openbaar vervoer in kleine kernen en het toenemend sluipverkeer in deze kernen is er spoed bij capaciteitsuitbreiding van de A2.		Volgens de huidige inzichten is de mogelijke uitvoering van maatregelen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) gepland voor uitvoer na 2010. Voor alsnog is er geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden.	

Volgnummer: 7		Afzender: Stichting Milieufederatie Limburg ir H.K. Vijverberg Wilhelminastraat 36 6131 KR Sittard	
Kenmerk: 99.0211/EV			
Gedateerd: 20.09.99			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Consequenties snelheidsbeperking tot 100 km/uur op doorstroming, verkeersveiligheid, geluid, brandstofverbruik en emissies.		(Dynamische) snelheidsverlaging zal in het kader van het benuttingsalternatief onderzocht worden. Indien daartoe nadrukkelijk aanleiding bestaat kan ook in het MMA snelheidsverlaging worden onderzocht.	
Consequenties instellen inhaalverbod vrachtwagens.		Een inhaalverbod voor vrachtauto's dient als een benuttingsmaatregel te worden aangemerkt. In de uitwerking van het benuttingsalternatief zullen de consequenties van een dergelijke maatregel verder worden onderzocht.	

Volgnummer: 8		Afzender: DSM Transport Maatschappij BV A. van Kooi / M.H.A. Schalkx Postbus 1163 6160 BD Geleen	
Kenmerk: 6063/99 DTM			
Gedateerd: 20.09.99			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Rekening houden met ongestoorde ligging van de DSM-leidingen.		In de Trajectstudie wordt rekening gehouden met alle betrokken belangen, dus ook met het belang van DSM. Mocht blijken dat de ligging van de genoemde leiding beïnvloed kan worden door het project, dan zal hierover overleg worden gevoerd.	
Handhaven leidingstroken in de nabijheid van de A2.		De leidingstroken worden meegenomen in de verdere studie. Indien blijkt dat leidingstroken in het gedrang komen, zal in overleg met de beheerder een oplossing worden gezocht.	
Kosten van wijziging leidingstrook worden verrekend op basis van ter zake gesloten convenanten.		Verrekening van een eventuele verlegging van een buisleiding vindt plaats volgens de "Nadeelcompensatieregeling 1999".	
DSM wil betrokken blijven bij verdere planuitwerking en verzoekt om relevante informatie.		Er verschijnt een nieuwsbrief over de ontwikkelingen in het project. De Trajectstudie zal volgens een "open planproces" worden opgesteld. Dit houdt in dat er momenten van terugkoppeling zijn naar o.a. organisaties en belangengroepen.	

Volgnummer: 9 Kenmerk: Gedateerd: 21.09.99	Afzender: Limburgse Organisatie van Zelfstandige Ondernemers A. Salden Postbus 14 6120 AA Born
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Voorkeur wordt uitgesproken voor 2x3 rijstroken voor het traject bij Born. Uiterste inspanning om belasting voor milieu en woonomgeving tot minimum beperken. Betrek het bedrijfsleven bij voorlichting omtrent wegwerkzaamheden.	Het verbredingsalternatief (2x3 rijstroken) is in de startnotitie opgenomen als een van de te onderzoeken alternatieven. Onderzocht zal worden hoe de verkeersproblemen kunnen worden opgelost met de minste belasting voor milieu en woonomgeving. Iedere weggebruiker, maar zeker het bedrijfsleven zal tijdig in kennis worden gesteld van werkzaamheden die aan de weg zullen worden uitgevoerd.

Volgnummer: 10		Afzender: Staatsbosbeheer Regio Limburg - Oost-Brabant Jhr ir W.H.J. de Beaufort Postbus 103 6040 AC Roermond	
Kenmerk: Boss 991611			
Gedateerd: 23.09.99			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In de Trajectnota/MER aandacht besteden aan het aspect lichtverstoring.		Er is onderzoek gaande naar de invloed van lichtverstoring op natuur. Vooruitlopend op de resultaten is er een voorlopige richtlijn wegverlichting in natuurgebieden. Deze wordt gehanteerd bij het ontwerp van de alternatieven. De effecten van wegverlichting worden in de milieueffectrapportage behandeld bij het onderwerp verstoring.	
Aandacht besteden aan effecten van verontreinigde stoffen.		Van luchtverontreinigende stoffen wordt aangegeven waar zij de norm overschrijden.	
Staatsbosbeheer wil geïnformeerd blijven.		Het adres wordt opgenomen in het databestand. Eventuele nieuwsbrieven etc. worden toegezonden.	

Volgnummer: 11 Kenmerk: Gedateerd:	Afzender: Platform van natuur- en milieuorganisaties Vleuten-De Meern C.E. Voogd Albert Schweitzerlaan 14 3451 EC Vleuten
Kerpunt(en) van de inspraak : Niet bestemd voor A2 Grathem-Urmond zie Holendrecht - Oudenrijn.	Reactie van Bevoegd Gezag: Zie Holendrecht - Oudenrijn.

Volgnummer: 12		Afzender: Gemeente Sittard het College van B&W Postbus 18 6130 AA Sittard	
Kenmerk: 111196			
Gedateerd: 24.09.99, verzonden 27.09.99			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Op het traject Sittard - Echt rijdt niet alleen een lijntaxi. Tijdens de spitsuren rijdt op dit traject ook een lijnbus.		Lijn 70 is inderdaad een lijstdienst die slechts tijdens de spitsen op het traject Sittard - Echt rijdt. Over de gehele dag gezien rijden er echter aanmerkelijk minder lijntaxi's. Dat is dan ook de reden waarom in de startnotitie alleen maar over lijntaxi's wordt gesproken.	
Kantorenpark Bergerweg en bedrijventerrein Bergerweg-Noord toevoegen op kaart 3.3.		De opmerking is terecht dat op kaart 3.3, Situatie 2010 een aantal bestaande gebieden, waaronder de bedrijventerreinen Bergerweg-Noord en het Kantorenpark Bergerweg niet is aangegeven. Dit is een omissie.	
Faunapassage ter hoogte Bergerweg opnemen.		Ook deze passage zal in de beschrijving van de effecten voor de natuur worden betrokken.	

Volgnummer: 13 Kenmerk: RB/HAH-902225 Gedateerd: 27.09.99	Afzender: Gemeente Maasbracht College van B&W Postbus 7000 6050 AA Maasbracht
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Maatregelen om knelpunten op te lossen op de A2 gedeelte Grathem - Urmond.	Volgens de huidige inzichten is de mogelijke uitvoering van maatregelen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) gepland voor uitvoer na 2010. Voor alsnog is er geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden. Ook voor structurele andersoortige maatregelen om de belangrijkste problemen door beperktere maatregelen eerder aan te pakken zijn naar verwachting geen financiën beschikbaar. Mochten deze middelen eerder beschikbaar komen dan kan bezien worden of maatregelen eerder uitgevoerd kunnen worden. Hierbij kan met name aan benuttingsmaatregelen gedacht worden.
Welke maatregelen kunnen voor 2010 worden uitgevoerd en wat is het effect als maatregelen pas na 2010 worden uitgevoerd.	Vooruitlopend op maatregelen voor de lange termijn zouden op korte termijn reeds maatregelen aan de Rijksweg getroffen kunnen worden. Deze zouden dan kunnen worden ingepast in de programmering van het reguliere wegenonderhoud of van benuttingsmaatregelen. Tot 2010 ontbreekt echter (vooralsnog) het benodigde budget. De beschrijving van de referentiesituatie, zoals opgenomen in de startnotitie onder paragraaf 7.2.1, zal zicht moeten brengen op de verkeersproblemen indien geen specifieke nieuwe maatregelen worden uitgevoerd.
Aansluitingen N271 en N273 betrekken bij onderzoek.	In paragraaf 2.2.4 wordt een aantal wegen genoemd op het onderliggend wegennet. De N271 en N273 behoren tot het hoofdwegennet. Beide wegen worden slechts in studie betrokken indien zich ter plekke significante wijzigingen in het verkeersbeeld voordoen.
Tegen opheffen van de aansluitingen Maasbracht en Wessem, i.v.m. bereikbaarheid bedrijventerrein Koeweide.	In de studie zal worden onderzocht welke effecten het opheffen van de aansluitingen Wessem en Maasbracht zal hebben op de bereikbaarheid van de genoemde woonkernen als op de verkeersveiligheid van zowel de A2 als het onderliggend wegennet
Bekijken welke alternatieven er zijn bij opheffing van de aansluiting Maasbracht. Is men bereid lokale alternatieven te onderzoeken en te financieren.	Afhankelijk van de onderzoeksresultaten zal worden bezien wat verder mogelijk is.

Volgnummer:	14	Afzender:	Gemeente Heythuysen College van B&W Postbus 3008 6093 ZG Heythuysen
Kenmerk:	99-1048/LRO		
Gedateerd:	27.09.99		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Welke gevolgen heeft het opheffen van de aansluiting Wesseem op de verkeersdrukte en de verslechterde doorstroming op de Napoleonsbaan.		In de verdere studie zullen de effecten van een mogelijke opheffing van de aansluiting Wesseem in een zo breed mogelijk perspectief worden onderzocht	

Volgnummer: 15 Kenmerk: AZ/MTV Gedateerd: 28.09.99	Afzender: Gemeente Thorn College van B&W Postbus 3590 6017 ZH Thorn
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
De effecten van recreatieve projecten van de gemeente meenemen in studie.	In paragraaf 2.3 van de startnotitie staat aangegeven dat recreatieve ontwikkelingen c.q. uitbreidingen in de verdere studie zullen worden meegenomen. Voorwaarde betreft evenwel het gegeven, dat deze ontwikkelingen een significante wijziging van het verkeersbeeld teweeg moeten brengen.
Gevolgen opheffing aansluiting Wessems m.b.t. de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de kernen Wessems en Thorn.	In de verdere studie zullen de effecten van een mogelijke opheffing van de aansluiting Wessems in een zo breed mogelijk perspectief worden onderzocht.
Vanwege de natuurlijke barrière van de Maas verdient het aanbeveling de halve aansluitingen Wessems en Maasbracht te vervangen door volwaardige aansluitingen.	Het doel van de studie is de doorstroming op de A2 als achterlandverbinding te verbeteren. Het verbeteren van de bereikbaarheid van woon- of industriegebieden is aan deze doelstelling ondergeschikt.

Volgnummer:	16	Afzender:	Gemeente Hunsel College van B&W Postbus 2449 6013 ZG Hunsel
Kenmerk:	EB/		
Gedateerd:	28.09.99		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bij opheffing aansluiting Wessem de effecten op de Napoleonsbaan nadrukkelijk in de onderzoeksopdracht meenemen.		In de verdere studie zal onder andere onderzocht worden welke effecten het opheffen van de aansluitingen Wessem en Maasbracht op de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling op zowel de A2 als ook op het onderliggend wegennet zal hebben.	

Volgnummer:	17	Afzender:	Waterschap Roer en Overmaas Dagelijks Bestuur Postbus 185 6130 AD Sittard
Kenmerk:	4218/v8u		
Gedateerd:	28.09.99		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Opnemen geactualiseerd waterbeleid volgens Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL).		Waar actualisatie van het beleid significante aanpassingen bevat op te onderzoeken aspecten zal dit worden meegenomen.	
Effectbeschrijving milieu kwantitatief uitvoeren en aangeven welke methoden worden gebruikt.		In de richtlijnen wordt aangegeven welke milieueffecten op welke wijze onderzocht dienen te worden.	

Volgnummer:	18	Afzender:	Nederlandse Gasunie NV ing. W.J. Kolff Postbus 19 9700 MA Groningen
Kenmerk:	TN/G 99.363		
Gedateerd:	28.09.99		
Kerpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Gasunie attendeert op ligging landelijke leidingenstrook direct ten noorden van de A2.		Indien uitvoering van het project consequenties heeft voor het langs de A2 gelegen gastransportsysteem, zal ter zake met de Gasunie contact worden opgenomen.	

Volgnummer: 19		Afzender: DSM Bestuurseenheid Arbo & Omgeving ir J.A.M.J. Franssen Postbus 601 6160 AP Geleen	
Kenmerk: 1094 P/WE024			
Gedateerd: 28.09.99			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Relatie met de startnotitie A2/A76 in het algemeen en in het bijzonder met de aansluiting A2 en A76 (klaverblad Kerensheide).		De relatie met de A76 is wel aanwezig. Dit staat aangegeven in de startnotitie onder paragraaf 2.3.1 "overzicht van ontwikkelingen".	
Geen consistente benadering van de problematiek met betrekking tot het Openbaar vervoer.		In de studie zal worden bekeken of er, aanvullend op de geplande beleidsmaatregelen ten aanzien van het openbaar vervoer, nog aanvullende maatregelen te bedenken zijn die een bijdrage aan de oplossing van de problemen kunnen leveren. Indien deze er zijn zullen ze beschreven worden bij het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.	
DSM wil betrokken worden bij de verdere uitwerking van de Trajectnota/MER.		Er verschijnt een nieuwsbrief over de ontwikkelingen in het project. De Trajectstudie zal volgens een "open planproces" worden opgesteld. Dit houdt in dat er momenten van terugkoppeling zijn naar o.a. organisaties en belangengroepen.	

Volgnummer: 20	Afzender: Gemeente Echt College van B&W Postbus 450 6100 AL Echt
Kenmerk: VROM/ag	
Gedateerd: 29.09.2009	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Vragen aandacht voor tussentijdse maatregelen m.b.t. bestaande problematiek van congestie rond het gebied van deze gemeente.	Het is niet uitgesloten dat in het kader van het reguliere wegenonderhoud een aantal benuttingsmaatregelen zal worden getroffen. Voor uitvoering van een compleet benuttingsalternatief ontbreekt vooralsnog het benodigde budget.
Is het zoekgebied "grootschalig bedrijventerrein Midden-Limburg" in de planontwikkeling betrokken.	Het plan voor het desbetreffende bedrijventerrein is pas na de ter inzage legging van de startnotitie A2 gepubliceerd. Niettemin zullen economische ontwikkelingen in de te hanteren verkeersmodellen worden opgenomen.
Toeritdosering spoort niet met gemeentelijke ontwikkelingen om verkeersfuncties van wegen in de woonkernen ondergeschikt te maken aan woonfuncties.	Bij toeritdosering gaat het niet om het tijdelijk afsluiten van een aansluiting, maar om het regelen van de toegang tot de autosnelweg door middel van verkeerslichten. Toeritdosering betreft derhalve een instrument waarmee de kans op congestievorming kan worden gereduceerd. De aansluitingen die hiervoor in aanmerking zouden kunnen komen zijn nog niet bekend. In het benuttingsalternatief zal dit worden onderzocht..

Volgnummer: 21	Afzender: Gemeente Born College van B&W Postbus 100 6120 AC Born
Kenmerk:	
Gedateerd: 29.09.99	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Onderzoek externe veiligheid/transport gevaarlijke stoffen ook uitvoeren in de naast de A2 gelegen Bornse woonkernen.	Gezien de ligging van Born, Buchten en Holtum ten opzichte van de A2 wordt het niet onverstandig geacht ook deze kernen in de te verrichten studie naar de externe veiligheid op te nemen. De situering van deze kernen verschilt nauwelijks van de wel in de startnotitie genoemde plaatsen. Het niet vermelden van Born c.s. dient als een omissie te worden aangemerkt.
Honds-/Venkebeek kruist 2 keer de A2 in plaats van 1 keer. Niet slechts bij de woonkern Born, maar ook bij de kern Holtum.	De ecologische betekenis van de Honds/Venkebeek wordt in de studie meegenomen.
Hoe wordt omgegaan met de A2 als barrière tussen de ecologische verbindingzones zoals het grensmaasproject, Landschapspark de Graven en DSM op Graetheide.	De noodzaak om ter plaatse van de kernen Born en Holtum te realiseren wordt in de studie verder uitgezocht.
Rekening houden met landschapspark Susteren.	In geval Landschapspark Susteren een vastgesteld natuurcompensatieplan is, zal daar zeker rekening mee worden gehouden.
Rekening houden met Woningbouwontwikkeling tussen de woonkern Buchten en de Verloren van Themaatweg.	De aangegeven structuurvisie van Born is bij ons niet bekend. Ten behoeve van de studie zal bij de gemeenten geplande ontwikkelingen worden geïnventariseerd. Hierbij worden vigerende bestemmingen als randvoorwaarden meegenomen.
Ontwerp-streekplan Nedcar en omgeving meenemen in verdere studie.	De recente ontwikkelingen zoals verwoord in het ontwerpstreekplan NedCar en omgeving zullen worden meegenomen. Een verbreding van de weg heeft, gezien het schaalniveau van het streekplan, geen ruimtelijke consequenties voor de ontwikkelingen zoals verwoord in eerder genoemd Streekplan.
Plannen van provincie m.b.t. N297 en aansluiting Born meenemen in studie.	In de startnotitie staat op bladzijde 14, paragraaf 2.3.1 expliciet de relatie met het provinciaal project N297n beschreven.
Rekening houden met gemeentelijk Groenstructuurplan 1999 Born.	Niet alleen met reeds vastgesteld beleid, maar ook met nog tijdens de planstudie vast te stellen beleidsnota's zal zo mogelijk rekening worden gehouden. Over de wijze waarop nieuw beleid kan worden geïmplementeerd, zal te zijner tijd met de betrokken partijen overleg worden gevoerd.

Volgnummer:	22	Afzender:	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij dr ir M.C.H. Wagemans Postbus 6111 5600 HC Eindhoven
Kenmerk:	DZ-994222		
Gedateerd:	29.09.99		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Aandacht voor het verminderen van de oost-west barrièrewerking.		De barrièrewerking tussen ecologische verbindingzones zal daar waar mogelijk worden teruggebracht. In ieder geval maakt dit onderwerp deel uit van de verdere studie.	
In samenwerking met relevante partijen de mogelijkheden van realisering van milieuvoorzieningen onderzoeken.		Wanneer de landschappelijke inpassing verder gaat dan alleen een zone direct langs de weg is samenwerking nodig met andere partijen in het gebied.	

Volgnummer: 23		Afzender: Fractie Kernenbelangen mw O.H.M. van der Goot-Wilms Rector Hendrixstraat 29 6051 JK Maasbracht	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 29.09.99			
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Onderzoek naar welke maatregelen vóór 2010.		Volgens de huidige inzichten is de mogelijke uitvoering van maatregelen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) gepland voor uitvoer na 2010. Voor alsnog is er geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden. Ook voor structurele andersoortige maatregelen om de belangrijkste problemen door beperktere maatregelen eerder aan te pakken zijn naar verwachting geen financiën beschikbaar. Mochten deze middelen eerder beschikbaar komen dan kan bezien worden of maatregelen eerder uitgevoerd kunnen worden. Hierbij kan met name aan benuttingsmaatregelen gedacht worden.	
Voor Maasbracht moet de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid in kwantitatieve zin weergegeven worden.		De verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet wordt weergegeven als intensiteits/capaciteits- verhouding (startnotitie blz. 36). Deze maat is kwantitatief. In de startnotitie wordt ook vermeld dat verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet alleen wordt meegenomen voor zover deze problematiek een afgeleide is van de congestie op de A2 Grathem-Urmond. Indien maatregelen aan de A2 tot significante wijzigingen leiden (toename >30% dan wel afname >20%) dan wordt dit aangegeven.	

Volgnummer: 24	Afzender: G.J. de Werdt Dorpstraat 108 5595 CK Leende
Kenmerk: -	
Gedateerd: 25.09.99	
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Er moet meer aandacht gegeven worden aan de verbinding Eindhoven - Venlo - Ruhrgebied.	Het meer aandacht geven aan de route Eindhoven - Venlo - Ruhrgebied wordt ingegeven door de constatering dat dit traject rustiger is. Eenzelfde situatie creëren op de A2 kan slechts door de capaciteit te vergroten of door benuttingsmaatregelen te treffen of het verbreden van de A2. Onderzoek naar de effecten van de diverse alternatieven zal duidelijk moeten maken welke maatregelen uiteindelijk genomen moeten worden.
Is een inhaalverbod voor vrachtverkeer en een aparte strook voor dit verkeer een reëel idee.	Uw voorstel een rijstrook exclusief voor het vrachtverkeer ter beschikking te stellen en/of een inhaalverbod voor vrachtauto's in te stellen wordt meegenomen in het benuttingsalternatief.
Mogelijkheden extra goederenvervoer over spoor moet bij het onderzoek betrokken worden.	Het alternatief met extra verbetering van het openbaar vervoer voor zowel het personenvervoer als ook het goederenvervoer is onderzocht, maar blijkt geen probleemoplossend alternatief te zijn (zie startnotitie blz. 31).
Is het zinvol om een gedeelte van het traject te verbreden naar 2x3.	Uit de studie zal moeten blijken of dit een reële oplossingsmogelijkheid is.
Zorgt een groter aanbod van wegen voor meer autoverkeer?	Een mogelijke verkeersaanzuigende werking bij een grotere wegcapaciteit zal in de studie worden meegenomen.
Welke rol speelt de vergrijzing en de economie bij het mobiliteitsvraagstuk.	In onze prognose is onder andere rekening gehouden met de economische groei, de demografische -(onder andere vergrijzing) en de ruimtelijke ontwikkelingen. Deze en andere ontwikkelingen meenemend blijkt, dat de totale mobiliteitsvraag toch blijft toenemen.

Volgnummer:	25	Afzender:	Transport en Logistiek Nederland drs E.M. van de Meerendonk Postbus 9350 4801 LJ Breda
Kenmerk:	99.042/EM		
Gedateerd:	29.09.99		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Verwarring tussen bestaande en nieuwe studies op het traject voorkomen.		Bij de directie Limburg zijn geen andere procedures in gang op dit traject. Wel wordt overleg gevoerd met aan dit project gerelateerde projecten zoals de A73-Zuid en de A76.	
Capaciteit van het onderliggend wegennet in relatie tot een achterlandverbinding moet in de studie worden meegenomen.		In de studie zal onder andere worden onderzocht welke effecten het opheffen van de aansluitingen Wessem en Maasbracht op de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling op zowel de A2 als ook op het onderliggend wegennet zal hebben. De restrictie m.b.t. het onderliggend wegennet betreft het gegeven, dat zich alsdan een significante wijziging in het verkeersbeeld moet voordoen. Verbetering van het onderliggend wegennet is de verantwoordelijkheid van gemeenten en provincies.	
Bij benuttings- en combinatie-alternatief doelgroepmaatregelen betrekken.		Pas op basis van informatie die uit de studie naar voren komt zal worden gezien of scheiding van doelgroepen reëel is en zo ja, welke selectie van doelgroepen dan zinvol is.	
Het verdient aanbeveling de verkenningen voor alle achterlandverbindingen uit het SWAB uit te voeren.		Dit valt buiten het kader van deze studie.	
Plannen moeten zo snel mogelijk uitvoeringsgereed zijn Doel van SWAB, namelijk de versnelling van de procedures moet voorop blijven staan. De plannen moeten met het oog op investeringsimpulsen zo snel mogelijk uitvoeringsgereed zijn.		Dit valt buiten het kader van deze studie. In het MIT 1999-2003 zijn prioriteiten gesteld. De achterlandverbindingen A1, A2 en A4 zijn daarbij in categorie 2 terechtgekomen, hetgeen betekent dat op grond van de inzichten van dat moment vóór 2010 geen middelen beschikbaar zijn voor de realisatie. De reeds gestarte delen van de achterlandverbindingen volgen de planning zoals aangegeven in het MIT.	

Volgnummer:	26	Afzender:	H.F.B. Hoeks Moonslaan 22B 6026 EJ Maarheeze
Kenmerk:			
Gedateerd:	27.09.99		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Reactie richt zich hoofdzakelijk op de startnotities A2 Den Bosch-Eindhoven en A2 Leenderheide-Budel.		Zie inspraakreacties nr. 51 op de startnotitie A2 Den Bosch-Eindhoven en nr. 34 op de startnotitie Leenderheide-Budel.	

Volgnummer: 27	Afzender: Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken drs H.J.G. Lemmens Postbus 48 3500 AA Utrecht
Kenmerk: bl990495	
Gedateerd: 30.09.99	
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.	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 Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Voor wat betreft de A2 Leenderheide - Budel is in het MIT opgenomen dat uitvoering is voorzien na 2010.
De visie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat op het Nederlandse wegensysteem 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 knelpunt, 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.	In het Structuurschema Verkeer en Vervoer deel 2 is de visie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat op het Nederlandse wegennet verwoord. In dit Structuurschema 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.
Rekening rijden biedt geen oplossing voor het probleem op de wegen; de argumenten zijn genoegzaam bekend.	Spitstarief (rekening rijden) zal, zoals afgesproken in het regeerakkoord, worden ingevoerd. In de Startnotitie is aangegeven dat de praktijkervaringen met spitstarieven worden afgewacht. Indien meer bekend is over de effecten van spitstarieven zullen deze worden meegenomen in de studie. Het is mogelijk dat evaluatie van de proef met het spitstarief leidt tot een aanpassing van alternatieven en varianten.
Opheffing van aansluitingen op het rijkswegennet is geen reële optie. Gekeken moet worden naar de mogelijkheden van ontvlechting van het doorgaande en het regionale verkeer.	De afsluiting van aansluiting Leende is een optie die apart onderzocht zal worden. Bestudeerd zal worden of het instellen van (electronische) doelgroepenstroken effectief zal zijn.
Teveel benutting kan leiden tot een verkeers- en vervoerssysteem met een grote mate van onbetrouwbaarheid.	Indien benuttingsmaatregelen leiden tot een onbetrouwbaarder verkeerssysteem, wordt dat in de afweging tussen de alternatieven meegenomen.

Volgnummer:	27 (vervolg)	Afzender:	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken drs H.J.G. Lemmens Postbus 48 3500 AA Utrecht
Kenmerk:	bl990495		
Gedateerd:	30.09.99		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
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.		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. Waar dit zinvol is zullen simulatiemodellen ingezet worden.	

Volgnummer:	28	Afzender:	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek drs A. Mennens-van Zeist Postbus 1600 3800 BP Amersfoort
Kenmerk:	U99-1536/AM		
Gedateerd:	29.09.99		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Aanbeveling inventariserend onderzoek laten uitvoeren naar Archeologische waarden (SAI, standaard archeologische inventarisatie).		Waar het relevant en nodig wordt geacht om aanvullend archeologisch te laten plaatsvinden zal contact worden opgenomen met het ROB.	

Volgnummer:	29	Afzender:	Gemeente Susteren College van B&W Postbus 12 6114 ZG Susteren
Kenmerk:	GGZ/RAAD/2981		
Gedateerd:	28.09.99 verzonden 29.09.99		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De barrièrewerking Roosteren - Oud Roosteren moet worden meegenomen in de studie.		In de startnotitie is op pagina 22 aangegeven dat de barrièrewerking van de A2 bij onder andere Roosteren wordt meegenomen.	
Het Landschapspark Susteren moet betrokken worden bij de studie, evenals de noodzaak van een ecologische verbinding onder de A2 tussen Echt en Susteren en de versterking van de beekdalen bij Susteren.		Landschapspark Susteren dient voorzover vastgesteld als basis voor de tracé/MER-studie.	
Industriepark Swentibold meenemen in ontwikkelingen Operatie Bottleneck.		Het industriepark Swentibold maakt deel uitgangspunten van dit project gelden voor deze planstudie als harde randvoorwaarden.	
Aandacht besteden aan Oud Roosteren.		De effecten van de maatregelen op de leefbaarheid in de woonkernen zullen in de Trajectstudie worden meegenomen.	

Volgnummer: 30 Kenmerk: 9432 Gedateerd: 20.09.99 verzonden 23.09.99	Afzender: Gemeente Heel College van B&W Postbus 5000 6097 ZG Heel
Kernpunt(en) van de inspraak :	Reactie van Bevoegd Gezag:
Snowcity en Boschmolenplas betrekken bij effecten van afsluiting afritten Wessem en Maasbracht. Industrieterrein Wessem betrekken bij effecten van afsluiting afritten Wessem. Kaart 3.3 gaat uit van waterontwikkeling tussen Heel en Horn terwijl discussie hierover nog maar net gestart is.	Recreatieve ontwikkelingen zullen in het nog op te stellen verkeersmodel worden meegenomen. In de verdere studie zal onder andere onderzocht worden welke effecten het afsluiten van de aansluitingen Wessem en Maasbracht op de verkeersveiligheid, de verkeersafwikkeling en ook op het woon- en leefmilieu, de natuur, landschap en bodem en water hebben. Het op de kaart aangegeven gebied wordt in het project Zandmaas - Maasroute in het combinatie-alternatief aangegeven als retentiegebied. Het definitieve besluit omtrent het gebruik van het aangegeven gebied is nog niet genomen.

Volgnummer:	31	Afzender:	Gemeente Stein College van B&W Postbus 15 6170 AA Stein
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	23.09.99		
Kernpunt(en) van de inspraak :		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Gemeente Stein heeft geen opmerkingen op de startnotitie.		Waarvan akte.	