1047-77 (2e)

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven

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, Ruimtelijk Ordening en Milieubeheer overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

Den Haag, juli 2000

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 1

2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING 3

2.1 INLEIDING 3
2.2 PROBLEEMSTELLING 3
2.3 DOEL 3
2.4 OMGAAN MET HET NVVP 4

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN 5

4 VERKEER EN VERVOER 8

4.1 INLEIDING 8
4.2 TE ONDERZOEKEN ASPECTEN 8

5 BESTAANDE TOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING 10

5.1 ALGEMEEN 10
5.2 STAND VAN DE TECHNIEK 10

6 MILIEU-EFFECTEN 11

6.1 LUCHT 11
6.2 GELUID 13
6.3 VEILIGHEID 16
6.4 FLORA, FAUNA, ECOLOGIE 18
6.4.1 Mitigerende en compenserende maatregelen *20*
6.5 LANDSCHAP 20
6.6 BODEM EN WATER 23
6.7 SOCIALE ASPECTEN 23

7 RUIMTEGEBRUIK, ECONOMIE EN RECREATIE 24

7.1 RUIMTEGEBRUIK 24
7.2 ECONOMIE 25
7.3 RECREATIE 26

8 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN 27

9 LEEMTEN IN INFORMATIE 28

10 EVALUATIEPROGRAMMA 29

11 VORM EN PRESENTATIE 30

12 SAMENVATTING VAN HET MER 31

BIJLAGE

1 Inleiding

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

De Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant 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 knooppunt Vught tot knooppunt Ekkersweijer. De beide knooppunten behoren tot het studiegebied.

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 's-Hertogenbosch en Eindhoven 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 's-Hertogenbosch en Eindhoven. 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. Dit betekent dat een extra aansluiting ter hoogte van Boxtel ter plaatse van de Schijndelse Dijk geen onderdeel van de te bestuderen alternatieven uitmaakt. Wel dienen de verkeerskundige effecten (en hiervan afgeleid een indicatie van de relevante milieu-effecten voor het onderliggend wegennet) in de vorm van een gevoeligheidsanalyse in beeld te worden gebracht.
- De huidige hoogteligging is uitgangspunt bij een eventuele verbreding, evenals een verbreding aansluitend aan de huidige weg. In verband met de beperkte fysieke ruimte en de aanwezige waarden in de omgeving dient ook een verbredingsvariant te worden uitgewerkt binnen het huidige ruimtegebruik van de A2. In een aantal inspraakreacties is verzocht om alternatieve tracé's te onderzoeken. Aanleg van nieuwe autosnelwegen past niet binnen het ruimtelijke- en verkeers- en vervoersbeleid en dient derhalve niet te worden onderzocht.
- 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). Deze geven aan dat een eventuele keuze voor een alternatief dat zich binnen een dergelijk gebied bevindt op grond van de beschermingsformules gemotiveerd dient te worden aan de hand van het SGR-stappenplan (het zogenaamde "nee, tenzij"-beginsel waarbij uitsluitend op grond van zwaarwegende belangen een ingreep mogelijk is). Het MER dient bouwstenen voor de daarvoor noodzakelijke informatie te verschaffen. Indien uit deze informatie blijkt dat het gewenst is om de geselecteerde alternatieven opnieuw te bezien dient daarvoor contact te worden opgenomen met het Bevoegd Gezag. De onderbouwing daarvan in de uiteindelijke besluitvorming zelf is een verantwoordelijkheid van het Bevoegd Gezag.

Binnen het invloedsgebied van de A2 's-Hertogenbosch en Eindhoven bevinden zich geen gebieden waarop de Vogel- en/of Habitatrichtlijn van toepassing zijn.

De volgende alternatieven worden uitgewerkt (mede) op basis van de beschrijving en motivering in de startnotitie:
- autonome ontwikkeling (in startnotitie benoemd onder de referentiesituatie);
- benuttingsalternatief;
- verbredingsalternatief;
- 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.

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 's-Hertogenbosch - Eindhoven dient o.a. te worden uitgegaan van de ontwikkelingen, genoemd op blz. 15,16 en 22 van de Startnotitie. 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, NOx en CxHy 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 èn 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, NOx en CxHy 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
CO2					
NOx					
CxHy					

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

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

Locatie waar zich het knelpunt bevindt *	normoverschrijdingsafstand (m)

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

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

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

6.2 Geluid

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

a) 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 inachtname 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 stand-still beginsel zoals verwoord onder a. akoestisch ruimtebeslag. Rekening houdend met deze uitgangspunten dient een eventueel reconstructie-effect van +2 dB (afgerond) in principe (rekening houdend met doelmatigheidscriteria) te worden weggenomen.

ad d) het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat ook die delen van de achterlandverbinding die niet in de studie zijn betrokken maar wel beïnvloed worden ten gevolge van een significante verandering in de verkeersintensiteit en/of -samenstelling. Een significante verandering in de intensiteit kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van tenminste 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 mogelijk significante effecten van overkluizing en middenbarrière (betonnen middenbermbarrier) en afstraling van viaducten meegenomen te worden.
Tevens dient - daar waar dat voorkomt - cumulatie van effecten door verschillende bronnen bekeken te worden. Cumulatie kan geschieden aan de hand van de berekening van de Milieukwaliteitsmaat (MKM) uit het ontwerp Algemene Maatregel van Bestuur inzake cumulatie.

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

- 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 ontsnipperings-knelpunten 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.
Bijzondere aandacht dient besteed te worden aan de onttrekking van grondwater ter plaatse van de verdiepte liggingen bij Vught en Best.

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 's-Hertogenbosch-Eindhoven

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. H.J.M. van Kessel, Best
5. Buurtvereniging Den Berg, Liempde
6. Gemeente 's-Hertogenbosch
7. Gemeente Vught
8. G.M.A. van Kessel, Best
9. J.F.B. van Hasselt, Vught
10. Dorpsraad Liempde, Boxtel
11. Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Eindhoven
12. Staatsbosbeheer Regio Limburg - Oost-Brabant, Roermond
13. Gemeente Sint-Oedenrode
14. Gemeente Boxtel
15. ir. J. Padt, Vught
16. Stichting Overlast A2 Vught e.o./L. Bier, Vught
17. M. Galjart en mw. M. van Elderen, Vught
18. Bewonersvereniging Eikenburg-de Roosten, Eindhoven
19. Actie Stichting Overlast A2 Vught e.o., Vught
20. mw. Y. Piels, Vught
21. J.Th. Spitters, Vught
22. A.G.A.M. van Beugen, Boxtel
23. Platform van natuur- en milieuorganisaties Vleuten-De Meern, Vleuten
24. mw. H. Koenraad en mw. C.A. Koenraad-van Wanrooy, Vught
25. G.P.C. t'Sas en mw. A.W.M. t'Sas-Versteegh, Vught
26. Wijkorgaan Boxtel-Oost/G. Brouwer, Boxtel
27. Buurtvereniging OVS, Best
28. H.A.J. Henket, Esch
29. drs. H.P.M. van Aken, Son en Breugel
30. Stichting en landgoed Bleijendijk, Vught
31. Vughtse Verkeersgroep, Vught
32. K. Wevers en mw. M. Abrahams, Best
33. Th.C. Briels en mw. M.J. Briels-Loermans, Vught
34. Nederlandse Gasunie NV, Groningen
35. H.G. van Middelkoop, Vught
36. mr. E.Q.M. Smits van Oyen, Vught
37. J. Juffermans, Boxtel
38. F.H.D. van Schagen, Son
39. L.K. Becking, Son en Breugel
40. Gemeente Schijndel
41. E.T. Visser, Boxtel
42. Fietsersbond ENFB Afdeling 's-Hertogenbosch, 's-Hertogenbosch
43. Fietsersbond ENFB Afdeling Boxtel, Boxtel
44. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, directie Zuid, Eindhoven
45. Vereniging Verkeers Platform Boxtel, Boxtel
46. 't Schoutenhuis BV, Woudenberg
47. Gemeente Sint-Michielsgestel
48. Brabantse Milieufederatie, Tilburg
49. D. Van Waning, Vught
50. Fam. T. Kievits, Vught
51. H.F.B. Hoeks, Maarheeze

52. Transport en Logistiek Nederland, Breda
53. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken, Utrecht
54. ZIN in werk, Vught
55. Vereniging voor natuurbehoud en milieubeheer in Midden-en Noordoost-Brabant, Dungen
56. mr. C.O.I.R. Tilman, Vught
57. A.M.A. Stensen, Vught
58. W. Van Hooff, Vught
59. M.W.C.A. Vervaart, Best
60. P.J.C.W. van der Made, Esch
61. Waterschap de Maaskant
62. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort
63. Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch
64. Waterschap De Aa, Boxtel
65. Natuurwerkgroep Liempde, Liempde
66. Gemeente Eindhoven, Dienst Stadsontwikkeling
67. Waterschap de Dommel, Boxtel

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 's-Hertogenbosch-Eindhoven. 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)	**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/1041/1042/1043-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		

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.	In paragraaf 4.2 van de richtlijnen is vermeld dat inzicht gegeven moet worden in de effecten van de alternatieven op het onderliggende wegennet, voorzover de intensiteiten met ten minste 30% toenemen of 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Aangenomen mag worden dat bij capaciteitsvergroting van de A2 de intensiteiten op het onderliggende wegennet afnemen. Over resterende problemen zal zonodig overleg worden gepleegd met bestuurders en wegbeheerders.
Speciale aandacht moet worden gegeven aan: De problematiek bij Vught en St. Michielsgestel, in relatie tot de gedane toezeggingen en tot een mogelijk alternatief in de vorm van een verbeterde N266-A50; een oplossing voor de doorgaande verkeersproblematiek in Boxtel, zeker voor zover het de relatie met Schijndel betreft; de problematiek van het onjuist of te hoog gebruik van parallelwegen tussen Vught en Best.	Voor deze studie is het verkeer en vervoerbeleid zoals dat is weergegeven in het "Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II)" het beleidsuitgangspunt. Daarnaast vormen de besluiten die in het kader van de tracéwetprocedures zijn genomen het uitgangspunt. Over de aanleg van de A50 is de besluitvorming reeds afgerond. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) is aangegeven dat de bestaande tangenten rond Eindhoven verruimd zullen gaan worden en dat de aanleg van een oosttangent niet aan de orde is. De N266 komt in het SVV-II niet als autosnelweg voor en wordt ook voor de toekomst niet overwogen. Daarnaast leidt een ombouw van de N266 tot doorgaande route tot het ontstaan van een parallelle wegenstructuur. Dit is zowel in het verkeersbeleid als in het ruimtelijk beleid ongewenst. Om deze reden is een dergelijke variant ook in de trajectstudie van de huidige A2 reeds afgeschreven. Naar verwachting kan een aangepaste A2, tezamen met de nieuwe A50 het doorgaande verkeer in de regio afdoende afwikkelen. Er zal in ieder geval een verbredingsvariant worden uitgewerkt die volledig past binnen het huidige ruimtebeslag van de A2. Indien uit effectenonderzoek blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, dienen verdergaande mitigerende maatregelen te worden onderzocht
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.	De gevraagde analyse dient te worden uitgevoerd en is opgenomen in paragraaf 4.2 van de richtlijnen.

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/1041/1042/1043-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		

Kernpunt(en) van het advies:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Besluitvorming	
Aangezien het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening naar verwachting informatie zullen bevatten die essentieel is voor de besluitvorming over de SWAB-projecten, dienen de hoofdpunten van het beleid en de consequenties hiervan voor de alternatieven in het MER te worden beschreven.	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.
Doel	
Het verdient aanbeveling in het MER te motiveren welke functionaliteit met daaraan verbonden kwaliteiten en ontwerpcriteria voor de achterlandverbinding wordt nagestreefd. Bij deze motivering dient de mate waarin het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich ten doel stelt de huidige en toekomstige verkeersvraag (uitgesplitst naar doelgroepen) te faciliteren betrokken te worden.	De alternatieven moeten een oplossing bieden voor de bereikbaarheidsproblemen op de A2 conform het gestelde in paragraaf 2.3 van de richtlijnen. Het congestiecriterium 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.
In het MER dient duidelijk te worden gemaakt aan de hand van welk criterium of welke criteria (geoperationaliseerd) de alternatieven worden beoordeeld.	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.
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).	Toetsing aan leefbaarheidsdoelstellingen ten behoeve van een duurzame samenleving is nadrukkelijk opgenomen in paragraaf 2.3 van de richtlijnen. Daarnaast is aldaar vermeld, dat de oplossingen duurzaam moeten zijn in de betekenis van voldoende bereikbaarheid tot ten minste 2020.

Volgnummer:	1 (vervolg)	**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/1041/1042/1043-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		

Kernpunt(en) van het advies:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Voorgenomen activiteit	
In het MER dient inzicht te worden gegeven in de wijze waarop de te onderzoeken alternatieven zijn samengesteld en geselecteerd.	De startnotitie bevat een gemotiveerd voorstel voor wel en niet uit te werken alternatieven en varianten. In hoofdstuk 3 van de richtlijnen zijn enkele aanvullingen opgenomen. Een korte verantwoording dient in de Trajectnota/MER te worden opgenomen. Daarnaast dienen de te onderzoeken alternatieven zodanig te worden omschreven dat de kern van het betreffende alternatief voldoende duidelijk is.
De 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.
Specifieke aandacht moet worden besteed in het MER aan de aansluiting op de wegvakken die in procedure zijn voor verbreding rond Eindhoven en Den Bosch.	In de Trajectnota/MER zal aandacht worden besteed aan de aansluiting van wegvakken in het kader van de verbreding rond Eindhoven en Den Bosch.
Aangezien onderdelen van het traject A2 Den Bosch-Eindhoven zijn aangeduid als ecologisch kerngebied in het SGR, dient de beschermingsformule van het SGR te worden doorlopen.	Toetsing aan de beschermingsformule van het SGR dient plaats te vinden zoals vermeld in hoofdstuk 3 van de richtlijnen. Indien op grond van de bevindingen aanleiding bestaat de alternatieven opnieuw te bezien dient de Initiatiefnemer contact op te nemen met het Bevoegd Gezag dat verantwoordelijk is voor de onderbouwing van de uiteindelijke besluitvorming.

Volgnummer:	1 (vervolg)	**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/1041/1042/1043-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		

Kernpunt(en) van het advies:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Bij de ontwikkeling van alternatieven dient allereerst nagegaan te worden of en in welke mate benuttingsmaatregelen een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van het capaciteitsprobleem. Wanneer deze bijdrage onvoldoende is zullen verbredingsalternatieven ontwikkeld moeten worden naar optimale combinaties van verbreding met benuttingsmaatregelen.	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.
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 infrastructuuraanpassingen.	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.
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. 15, 16 en 22 van de startnotitie.	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.

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/1041/1042/1043-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		

Kernpunt(en) van het advies:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
In het MER moet worden aangegeven of een nulplusalternatief voldoende oplossingen biedt voor de gestelde problemen.	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.
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.	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.
Geadviseerd wordt de mogelijkheden voor combinatiealternatieven, zoals bij Grathem-Urmond, ook bij Den Bosch-Eindhoven te onderzoeken.	In de richtlijnen (paragraaf 2.3.) is de mogelijkheid van combinaties van alternatieven opgenomen.
Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke mitigerende maatregelen worden getroffen.	De Trajectnota/MER dient per alternatief de mitigerende maatregelen te vermelden.
Geadviseerd wordt bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijk alternatief uit te gaan van toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief. De leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelstellingen dienen gelijkwaardig te zijn aan de bereikbaarheidsdoelstellingen.	De 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.
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.	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.

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/1041/1042/1043-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		

Kernpunt(en) van het advies:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
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.	In paragraaf 5.1 van de richtlijnen is hierin voorzien.
De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.	De richtlijnen schrijven dit voor in hoofdstuk 1.
Op kaart dient een overzicht te worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten.	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.
<u>Geluid</u>	
De geluideffecten dienen te worden weergegeven aan de hand van het akoestisch ruimtebeslag en het aantal gehinderden.	Volgens paragraaf 6.2 van de richtlijnen dienen deze aandachtsgebieden in de Trajectnota/MER weergegeven te worden.
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.	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.
Geadviseerd wordt om op enkele representatieve punten het verloop van het geluidniveau over de 24 uur te geven.	Paragraaf 6.2 van de richtlijnen beschrijft de gewenste aanpak en weergave.

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/1041/1042/1043-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		

Kernpunt(en) van het advies:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
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.	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.
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/1041/1042/1043-61		
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 voorziet 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)	**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/1041/1042/1043-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		

Kernpunt(en) van het advies:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
In het MER dient het volgende te worden beschreven voor Vught en omgeving: - Landgoederen en cultuurhistorie, monumentale bomen en lanen (ook verdrogingseffecten beschrijven); - relatie verbreding en beeld van na ombouw aangebrachte laanbeplanting langs de snelweg; - aardkundige of cultuurhistorische waarden.	In de richtlijnen in paragraaf 6.5. opgenomen welke aspecten vanuit cultuurhistorie worden beschreven. Diverse landschappelijke waarden worden expliciet genoemd. Een voorbeeld daarvan zijn aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden etc. In paragraaf 6.6. in de richtlijnen wordt beschreven op welke manier wordt omgegaan met de onttrekking van grondwater ter plaatse van de verdiepte liggingen bij Vught en Best.
Geadviseerd wordt een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) te laten plaatsvinden zodat de archeologische waarden goed in beeld worden gebracht.	Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat in de Trajectnota/MER een archeologische effectbeschrijving zal worden gepresenteerd die gebaseerd is op een Standaard Archeologische Inventarisatie van het ROB. Als er aanleiding voor is kan in overleg met de ROB een verdergaand onderzoek worden uitgevoerd.
In het MER dient aangegeven te worden de tijdelijke effecten van bemaling bij profielverbreding in de verdiepte liggingen bij Best en Vught met mogelijke consequenties voor monumentale bomen in de omgeving en maatregelen om dit te voorkomen.	
Het MER dient aan te geven of er sprake is van doorsnijding/aansnijding van bodemverontreinigingslocaties met risico's van verspreiding daarvan (bijvoorbeeld bij Best).	In het MER zal een mogelijke doorsnijding/aansnijding van bodemverontreininigingslocaties in beeld worden gebracht. In het vervolg van de studie zal in een OTB worden aangegeven wat de consequenties daarvan zullen zijn.
<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.	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.

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/1041/1042/1043-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		

Kernpunt(en) van het advies:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
<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.	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.
Vergelijking van de alternatieven	
De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken.	De richtlijnen geven in hoofdstuk 8 aan dat vergelijking onderling en met de autonome ontwikkeling (=referentiesituatie) moet plaatsvinden.
Het wordt noodzakelijk geacht om bij de toepassing van een multicriteria-analyse een gevoeligheidsanalyse uit te voeren.	De wijze van vergelijking zal nader worden bezien. 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.

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/1041/1042/1043-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		

Kernpunt(en) van het advies:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
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	**Afzender:**	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noordwest
Kenmerk:	DNW/993406		
Gedateerd:	13 oktober 1999		

Kernpunt(en) van het advies:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het is niet geheel reëel het SVV-II als uitgangspunt voor de uit te voeren milieueffectrapportages te nemen. In plaats van doorgaan op de oude weg zouden ook de effecten van beter openbaar vervoer en het beperken van de mobiliteit bij het onderzoek kunnen worden betrokken. Ook moeten andere (internationale) vervoersassen bij de studie betrokken worden.	In de richtlijnen is opgenomen dat er dient te worden uitgegaan van een maatregelen pakket dat behoort bij het SVV-II. Wanneer duidelijkheid ontstaat over het NVVP, zullen de consequenties daarvan in beeld worden gebracht. In het kader van het MMA-alternatief worden kansrijke opties op gebied van openbaar vervoer onderzocht. Er wordt niet voor gekozen om alle internationale vervoersassen in een studie onder te brengen. Wel is de keuze gemaakt om informatie van aansluitende wegvakken beschikbaar te stellen in de TN.
De milieueffectrapportages kunnen meer ingaan op een gebiedsgerichte benadering dan nu het geval is, waardoor bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen door diverse partijen integraal aangepakt kunnen worden.	De invalshoek om de verkeersproblemen op (inter)nationaal niveau te bezien, heeft er toe geleid de verkeersstromen op de diverse wegvakken van 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.
Niet alleen voor de verbredingsalternatieven maar ook voor de benuttingsalternatieven zal gecompenseerd moeten worden in verband met het toenemende geluid en andere vormen van milieuverontreiniging.	Voor wat betreft geluid en andere vormen van milieuverontreiniging zal de bestaande wetgeving voor alle alternatieven worden gehanteerd.

Volgnummer:	3	**Afzender:**	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Inspectie Milieuhygiëne Noord-West
Kenmerk:	191099019S/SCHO/L		
Gedateerd:	19 oktober 1999		

Kernpunt(en) van het advies:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
In de procedure moet een ijkmoment worden opgenomen waarop wordt afgesproken hoe met de gevolgen van nieuwe gezichtspunten (NVVP, rekeningrijden) wordt omgegaan.	Ten tijde van de publicatie van de Trajectnota/MER is het NVVP (naar verwachting) van kracht. Besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De nota zal hiertoe de relevante informatie moeten bevatten. Indien het NVVP daartoe aanleiding geeft zal er een aanvulling op de richtlijnen worden vastgesteld.
Dubbel ZOAB moet in de studies worden meegenomen als een van de mogelijke maatregelen.	De effecten van dubbellaags ZOAB worden in het MMA meegenomen (richtlijnen paragraaf 6.2). Het MMA wordt zo omschreven dat afzonderlijke maatregelen toepasbaar zijn bij andere alternatieven en varianten.
Cumulatie van geluidhinder bij de beschrijving van effecten dient te worden betrokken bij zowel het afwegen van alternatieven als bij het uitwerken van maatregelen in het kader van het OTB.	Cumulatie van effecten door verschillende bronnen wordt – daar waar dat voorkomt – in beeld gebracht. Leidraad hierbij is de 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 bezien of toepassing van doelgroepstroken reëel is en zo ja, welke selectie van doelgroepen dan zinvol is.

Volgnummer:	4	**Afzender:**	H.J.M. van Kessel Eindhovenseweg-Zuid 73a 5683 PW Best
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	11 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Met het oog op het terugdringen van congestie op de A2 dient zowel het kanaalviaduct Best als het spoorviaduct Batadorp te worden verbreed van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Het door Rijkswaterstaat gehanteerde argument dat een oplossing van de verkeersproblemen van het spoorviaduct Batadorp en het kanaalviaduct Best om financiële redenen geen doorgang kan vinden, van de gekke. Alvorens over te gaan tot aanleg van nieuwe viaducten dienen bestaande/ genoemde viaducten eerst te worden verbreed.	Naar aanleiding van de studie over de Tangenten Eindhoven heeft de minister in het MIT 1999-2004 aangekondigd dat de Tangenten Eindhoven verbreed zullen worden. Ook de door u gesignaleerde knelpunten zullen bij deze verbreding opgelost worden, waardoor filevorming in de toekomst tot het verleden behoort.

Volgnummer:	5	**Afzender:**	Buurtvereniging Den Berg (A. de Rooij) p/a Dennendreef 11 5298 WH Liempde
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	13 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Ten aanzien van het onderliggend wegennet en alternatieve routes (Startnotitie, paragraaf 2.2.4) maakt de Startnotitie geen melding van de route van de A2 naar Schijndel vanaf de afslag Boxtel-Liempde via Kasteren en Olland, terwijl deze route door velen (ook door vrachtverkeer) wordt gebruikt sinds de afslag Petershoek is opgeheven. Bedoelde route ontbreekt ook op kaart 2.2b (Startnotitie, pagina 14).	Hierbij is geen sprake van verkeer dat het onderliggend wegennet gebruikt om files op de A2 te ontlopen (ook wel sluipverkeer genoemd) maar van verkeer dat het onderliggend wegennet gebruikt om op de A2 te komen. Indien dit verkeer problemen oplevert is dit een probleem van het onderliggend wegennet wat los staat van het functioneren van de A2 zelf. Oplossingen moeten gezocht worden binnen het onderliggend wegennet; maatregelen aan de A2 anders dan het aanleggen van een extra aansluiting, zullen dit probleem niet oplossen. Aanleg van extra aansluitingen strookt niet met rijksbeleid ten aanzien van aansluitingen en zal conform de richtlijnen in de studie niet onderzocht worden.
Met betrekking tot geluid(hinder) (Startnotitie, pagina 25; paragraaf 4.2) en leefbaarheid (Startnotitie pagina 31; paragraaf 6.1.2) maakt de Startnotitie geen melding van de huidige door de A2 veroorzaakte geluidhinder ter hoogte van de woonwijk Heidonk in Liempde. Wellicht omdat er ruimte zit in de overgang tussen de ter plaatse aangebrachte geluidsschermen (die met de afrit mee steeds lager worden) en de wal (die, oplopend met het viaduct, op datzelfde punt nog moet starten) voldoen de geluidsschermen en -wallen niet.	In de startnotitie zijn de huidige situatie en de toekomstige situatie, voor o.a. het aspect geluidhinder, slechts globaal in beeld gebracht. Ten behoeve van het opstellen van de Trajectnota/MER zal geluidhinder gedetailleerder onderzocht worden.
Kaart 4.2 (Startnotitie, pagina 24) geeft door middel van een rode streep aan de oostzijde van de A2 aan dat ter plaatse sprake is van woningen met een geluidbelasting, groter dan 55 dB(A). Dit staat in contrast met het (op pagina 31) onvermeld laten van de locatie Liempde, waar nu reeds sprake is van geluidhinder. Rijkswaterstaat dient hier nu aandacht aan te besteden.	Bij reconstructie van een weg zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidhinder stelt: In deze wet zijn de volgende regels vastgelegd: Op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een rijksweg, wordt de geluidsbelasting van 10 jaar na reconstructie getoetst aan de geluidsbelasting 1 jaar voor reconstructie of aan een eerder vastgestelde geluidsbelasting. (De laagste waarde is bepalend.) Indien er na de toetsing blijkt dat er sprake is van een stijging van de geluidsbelasting met 2 dB(A) of meer dan moet Rijkswaterstaat maatregelen treffen om die toename weg te nemen, bijvoorbeeld door middel van geluidsafschermende voorzieningen of maatregelen aan de woning. In de Trajectnota/MER zal zowel de huidige situatie m.b.t. geluidshinder, de toekomstige ontwikkelingen als er geen maatregelen genomen zijn als de effecten van de diverse alternatieven in beeld worden gebracht, maatregelen voor het verzachten van negatieve effecten worden hierbij aangegeven. De wet geluidshinder is hierbij uitgangspunt.

Volgnummer:	6	**Afzender:**	Gemeente 's-Hertogenbosch (College van B&W) Postbus 12345 5200 GZ 's-Hertogenbosch
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	1 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Startnotitie gaat uit van een volledige en succesvolle uitvoering van het vigerende beleid. Dat wil zeggen dat de totale automobiliteit tussen 1986 en 2010 (slechts) met 35% stijgt. In eerdere publikaties van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is echter de verwachting uitgesproken dat deze stijging tenminste 45 % zal bedragen. Op autosnelwegen is de groei in de afgelopen jaren nog hoger geweest dan op andere wegen. Voor de prognose voor de periode tot 2020 wordt de groei uit de voorgaande periode doorgetrokken. Hoe reëel zijn deze prognoses?	Voor de trajectnotafase zal een verkeersmodel voor 2020 ontwikkelt worden waarbij uitgegaan wordt van een scenario van het centraal planbureau voor 2020.
De Startnotitie vermeldt op pagina 33 dat de alternatieven naar verwachting tot 2020 probleemoplossend zijn, doch verzuimt vervolgens aan te geven wat de oplossende waarde na 2020 is. Mede gelet op de in de Startnotitie genoemde realisatietermijn (aanvang werkzaamheden na 2010) lijkt een doorkijk naar 2030 wenselijk.	In de trajectstudie zullen de alternatieven ontworpen worden op basis van verkeersprognose 2020. Van de alternatieven wordt aangegeven wat de rest capaciteit na 2020 is. Tevens wordt in de vorm van een doorkijk verkeersprognose voor na 2020 gegeven.
Rijkswaterstaat dient voor de periode tot 2010 aan te geven of, en zo ja welke, mogelijkheden bestaan om reeds delen van de uiteindelijk te kiezen oplossing uit te voeren.	Volgens de huidige inzichten is geen budget beschikbaar voor een eerdere start van de werkzaamheden. De mogelijke uitvoering van maatregelen is in het meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) gepland voor uitvoer na 2010. 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.
Normen dienen op een achterlandverbinding met het belang van de A2 hard te zijn. De doelstelling dat de congestiekans op de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven moet voldoen aan de 2%, dient daarom gevrijwaard te zijn van de nuancering 'of deze zo dicht mogelijk benadert'. Uit de Startnotitie is bovendien niet op te maken welke afwijking van de norm voor Rijkswaterstaat acceptabel is.	Een congestiekans van 2% is een van de toetsingsnormen waaraan de alternatieven getoetst zullen worden. Bij de samenstelling en uiteindelijke beoordeling van alternatieven zal gekeken worden naar een optimum tussen oplossing van fileproblemen, overige problemen en kosten.

Volgnummer:	7	**Afzender:**	Gemeente Vught (College van B&W) Postbus 10100 5260 GA Vught
Kenmerk:	afd. 7.1/MP / 99.3591		
Gedateerd:	30 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Onderzoek heeft uitgewezen dat de etmaalintensiteit op het knooppunt Vught in 1998 (69.144 motorvoertuigen per etmaal) bijna een verdubbeling laat zien ten opzichte van de in 1985 geprognotiseerde intensiteit voor 1995 (35.500 motorvoertuigen per etmaal). De hoogte van de etmaalintensiteit beïnvloedt in sterke mate de leefbaarheid in de directe (Vughtse) omgeving van de A2. Voordat überhaupt kan worden gesproken over een facilitering van een verdere toename van de intensiteiten dient Rijkswaterstaat ervoor zorg te dragen dat de huidige leefbaarheid rondom de A2 binnen de thans geldende (geluids)normen wordt gebracht.	Bij reconstructie van een weg zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidhinder stelt: In deze wet zijn de volgende regels vastgelegd: Op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een rijksweg, wordt de geluidsbelasting van 10 jaar na reconstructie getoetst aan de geluidsbelasting 1 jaar voor reconstructie of aan een eerder vastgestelde geluidsbelasting. (De laagste waarde is bepalend.) Indien er na de toetsing blijkt dat er sprake is van een stijging van de geluidsbelasting met 2 dB(A) of meer dan moet Rijkswaterstaat maatregelen treffen om die toename weg te nemen, bijvoorbeeld door middel van geluidafschermende voorzieningen of maatregelen aan de woning.
Aandacht dient uit te gaan naar de discrepantie tussen het beoogde doel en de gestelde uitgangspunten/alternatieven. Dat - indien verbreding noodzakelijk blijkt - uit financieel en ruimtelijk oogpunt op voorhand wordt uitgegaan van een verbreding van de A2 op de huidige hoogte, sluit thans oplossingen uit die wellicht juist het meest wenselijk blijken te zijn uit het oogpunt van bereikbaarheid, het voorkomen van nieuwe en het terugdringen van bestaande en verkeersveiligheids- en leefbaarheidproblemen	Verdiepte ligging komt niet als eerste oplossingsrichting in aanmerking om de gevolgen voor de omgeving te beperken en de natuur het best te beschermen aangezien verdiepte ligging een aantal belangrijke nadelen met zich meebrengt. Daarom wordt in de trajectstudie uitgegaan van de huidige hoogteligging van de weg. Op basis van dit uitgangspunt dienen de milieueffecten van de diverse alternatieven 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. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan overkapping of verdiepte ligging.
Wellicht kan (juist) realisatie van niveauverschillen doorstroming garanderen, zonder een zware wissel te trekken op de ruimtelijke inpassing. Ook voor omwonenden kan een dergelijke oplossing leiden tot een verbetering van het woon- en leefmilieu en daarmee tot het vergroten van draagvlak. Door verdiepte/ondergrondse routering van de doorgaande verkeersstroom kan de geluidhinder in de omgeving sterk worden gereduceerd.	Voor de geluidshinder zijn minder vergaande en minder kostbare maatregelen mogelijk dan het aanleggen van een verdiepte A2. Ook hier geldt dat, indien uit het effectenonderzoek blijkt dat de gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, verdergaande mitigerende maatregelen onderzocht zullen worden.

Volgnummer:	7 (vervolg)	**Afzender:**	Gemeente Vught (College van B&W) Postbus 10100 5260 GA Vught
Kenmerk:	afd. 7.1/MP / 99.3591		
Gedateerd:	30 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Aandacht dient uit te gaan naar mogelijkheden verkeersstromen via andere wegen om te leiden. De variant '40', die het verkeer tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven via Veghel omleidt en die bij de aanleg van de A2 als alternatief is genoemd, kan nu wellicht een rol spelen bij het vinden van een structurele oplossing voor de lange termijn. Vanwege de strikt geformuleerde uitgangspunten wordt een dergelijke oplossing nu echter ten onrechte op voorhand uitgesloten.	Nieuwe tracés zorgen voor nieuwe doorsnijdingen en versnippering, en rigoureuze aanpassingen van het regionale wegenstelsel en hoge kosten. Daarom wordt aanleg van nieuwe tracés zoveel mogelijk voorkomen, zeker indien er mogelijkheden zijn om aanliggend te verbreden. In de richtlijnen wordt het onderzoeken van nieuwe tracés uitgesloten.
Terecht is bij de aanleg van de A2 in de discussie over 2x2 dan wel 2x3 rijstroken doorslaggevend belang gehecht aan het behoud van landgoederen. Met betrekking tot de in de Startnotitie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven beschreven verkeersproblematiek is geen sprake van gewijzigde omstandigheden; aantasting van de (waarden van de) landgoederen is dan ook niet bespreekbaar.	Naar verwachting kunnen de alternatieven vrijwel geheel ontworpen worden binnen het huidige ruimtebeslag van de weg en bermen. Hierdoor kan de huidige landschappelijke inpassing, die zorgvuldig afgestemd is op het karakter van de landgoederen, waarschijnlijk intact blijven. Er zal in ieder geval een verbredingsalternatief uitgewerkt worden dat volledig past binnen het huidige ruimtebeslag van de A2.
Aangezien de uitvoering van de in de Startnotitie aangegeven aanpassingen aan het wegvak "s-Hertogenbosch - Eindhoven pas gepland zijn na 2010, dient de planhorizon minimaal te verruimd tot 2030. Een dergelijke verruiming getuigt van een visie voor de lange termijn.	Oplossingen moeten voldoende duurzaam zijn. Daarom wordt in de studie gekozen voor een planhorizon 2020. Voor dit jaar zijn reeds sociaal/economische gegevens beschikbaar. Deze zijn een belangrijke input voor verkeersprognoses. Daarnaast zal in de vorm van een gevoeligheidsanalyse gekeken worden naar de periode daarna.
Verkeersintensiteitsprognoses geven structureel te lage inschattingen van de praktijksituatie. Het is daarom essentieel dat het Rijk reële prognoses presenteert op basis van realistische inschattingen van de effecten van maatregelen die deze intensiteiten moeten beïnvloeden.	Verkeersprognoses worden voor circa 80% beïnvloed door sociaal-economische ontwikkelingen. Deze zullen in het verkeersmodel voor 2020 zo reëel mogelijk worden ingeschat. Op basis van gegevens van het centraal planbureau.

Volgnummer:	7 (vervolg)	**Afzender:**	Gemeente Vught (College van B&W) Postbus 10100 5260 GA Vught
Kenmerk:	afd. 7.1/MP / 99.3591		
Gedateerd:	30 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Anders dan de Startnotitie aangeeft kunnen het openbaar vervoer en het fietsverkeer, binnen een breder pakket van maatregelen, wel degelijk een bijdrage aan de totale oplossing leveren. In dit verband moeten mogelijkheden tot verbetering van het fiets- en openbaar vervoernetwerk nader worden bezien.	In de studie wordt uitgegaan van het uitvoeren van een breed pakket aan openbaar vervoermaatregelen, zoals opgenomen in het SVV II en uitgewerkt in het 2e tactisch pakket. Bij de ontwikkeling van het MMA worden reële, kansrijke opties waar het gaat om extra verbetering van het (met name regionale) openbaar vervoer onderzocht. Verbetering van de fietsverbindingen zal nauwelijks invloed hebben op congestie op de A2. Een basisnet van fietsverbinding is reeds aanwezig. Indien alle automobilisten welke een afstand afleggen kleiner dan 7,5 kilometer (de gemiddelde fietsafstand) over zouden stappen van de auto naar de fiets, dan zal dit de congestie op de A2 nauwelijks beïnvloeden.
De Startnotitie spreekt - al dan niet indicatief - over afsluiting van verschillende op- en afritten op zowel de N65 als op de A2. Afsluiting van enkele op- en afritten op de N65 zijn uit het oogpunt van de verkeersveiligheid en het tegengaan van sluipverkeer acceptabel; het - tijdelijk - afsluiten van een op- en afrit van de A2 is daarentegen onaanvaardbaar. Datzelfde geldt ook voor de in de Startnotitie geopperde toeritdosering. Dergelijke oplossingen leiden tot extra verkeer op het onderliggende wegennet en tot files op de toevoerwegen naar de A2.	In de trajectstudie /MER zullen maatregelen onderzocht worden om de congestie op de A2 te beperken. Toeritdosering op de A2 dan wel het tijdens de spits afsluiten van aansluitingen zou een van deze maatregelen kunnen zijn. Zowel de effectiviteit hiervan voor het oplossen van de congestie als de effecten die dit heeft voor de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet en milieu, natuur en landschap zullen in beeld worden gebracht. Overigens wordt in de startnotitie niet gesproken van het afsluiten van aansluitingen op de N65.
De ontwikkeling van de A2 rondweg ''s-Hertogenbosch (inclusief de planvorming ten aanzien van de zuidwesttangent, die de rondweg zal completeren) dient nadrukkelijk te worden betrokken in de berekeningen inzake de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven. Immers, veel verkeer vanaf de Maasroute zal de nieuwe verbinding benutten, in plaats van de rondweg A2 's-Hertogenbosch voor driekwart af te rijden.	Het verbreden van de rondweg 's-Hertogenbosch en de rondweg Eindhoven wordt als uitgangspunt meegenomen in de studie. De zuidtangent wordt afhankelijk van de ontwikkeling meegenomen. Zo niet , dan zal het in een gevoeligheidsanalyse worden beschreven.

Volgnummer:	7 (vervolg)	**Afzender:**	Gemeente Vught (College van B&W) Postbus 10100 5260 GA Vught
Kenmerk:	afd. 7.1/MP / 99.3591		
Gedateerd:	30 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Nader onderzoek dient te worden verricht naar het met de verkeersafwikkeling op de A2 samenhangende sluipverkeer en alle bijbehorende effecten. De effecten voor het sluipverkeer, zowel in omvang als in routering, van onder andere het (tijdelijk) afsluiten van op- en afritten en toeritdosering dienen in kaart te worden gebracht en in de afweging te worden meegenomen. Dit geldt ook voor de neveneffecten, zoals geluidhinder, verkeersveiligheid en congestie op het onderliggende wegennet. Eventuele maatregelen ter reductie van de verwachte hinder moeten in de kostenberekening van de verschillende alternatieven worden meegenomen.	De effecten van sluipverkeer en toeritdosering worden voor het onderliggend wegennet (OWN) in beeld gebracht. Indien maatregelen aan de A2 tot significante wijzigingen van de intensiteiten op het onderliggend wegennet leiden (toename> 30%dan wel afname > 20 %) dan worden de hiernaast genoemde aspecten tevens voor het OWN onderzocht en worden effectbeperkende maatregelen aangegeven.
Onderzoek dient plaats te vinden naar verbetering van de aansluiting Vught-Zuid. Voor zowel de omslachtige verbinding naar de zuidelijk gelegen terreinen van Reinier van Arckel als voor de doorsnijding van de Boxtelseweg door de Haldersebaan moet een andere verkeerskundige oplossing worden gevonden. Oplossing van dit knelpunt maakt deel uit van een integrale aanpak, waarbij ook de direct aan de A2 gerelateerde knelpunten op het onderliggende wegennet worden meegenomen.	De huidige verkeerskundige oplossing aan de westzijde van aansluiting Vught-Zuid is in overleg en conform afspraak met Reinier van Arckel (verplaatsing hoofdingang naar westzijde van de terreinen) en de gemeente Vught verwezenlijkt. Mogelijke problemen over het functioneren van het OWN maken geen onderdeel uit van deze studie en kunnen dan ook niet in dit verband worden aangepakt. Het onderliggend wegennet is een verantwoordelijkheid van de gemeente Vught. Sluipverkeer kan worden ontmoedigt van de parallelweg gebruik te maken. Overigens zullen maatregelen aan de A2 waardoor files minder voorkomen wel een oplossing bieden voor sluipverkeer.

Volgnummer:	8	**Afzender:**	G.M.A. van Kessel Eindhovenseweg-Zuid 77 5683 PW Best
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	20 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Om congestie aan te pakken moeten eerst de viaducten over het kanaal en de spoorbaan met 2 of 3 rijstroken worden verbreed. Deze zijn namelijk de oorzaak van de problemen. Dan kunnen er 2 banen beschikbaar gesteld worden voor verkeer richting Poot van Metz. Vanuit zuidelijke richting is de bewegwijzering duidelijk aangegeven. Tevens moet de bewegwijzering in de huidige situatie aangepast worden. De huidige bewegwijzering/verdeling van het verkeer over de rijstroken zorgt ervoor dat rijstroken onvolledig benut worden en invoegen voor problemen zorgt.	Tijdens het ontwerpproces is aandacht besteed aan de benodigde capaciteit voor de diverse richtingen. De bewegwijzering zal t.z.t. hieraan aangepast worden.
Grondverwerving ten behoeve van verbreding van de A2 ter hoogte van het pand Eindhovenseweg-Zuid 77 te Best is onacceptabel. Achter ons eigendom is voldoende grond aanwezig die daarvoor gebruikt zou kunnen worden.	Waarvan akte.

Volgnummer:	9	**Afzender:**	J.F.B. van Hasselt Taalstraat 177 5261 BD Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	21 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het is onzinnig thans een uitbreiding van de A2 te beogen en deze pas te realiseren na 2010/2015, gebaseerd op gegevens van nu.	Het is van belang voor de planning van de inzet van overheidsgelden in de toekomst, en om tijdig maatregelen te kunnen nemen (uitvoer van infraprojecten heeft een lange doorlooptijd), om zicht te hebben op toekomstige problemen en mogelijke oplossingen. Oplossingen moeten voldoende duurzaam zijn. Daarom wordt in de studie gekozen voor een planhorizon 2020. Voor dit jaar zijn reeds sociaal/economische gegevens beschikbaar. Deze zijn een belangrijke input voor verkeersprognoses. Daarnaast zal in de vorm van een gevoeligheidsanalyse gekeken worden naar de periode daarna. Mocht gedurende de studie of voorafgaande aan uitvoer nieuwe ontwikkelingen/nieuwe informatie door aanleiding toe geven, dan zullen deze meegenomen worden in de besluitvorming.
De Startnotitie gaat ten onrechte voorbij aan toezeggingen uit 1979, dat de A2 niet verder wordt verbreed en dat hiertoe alternatieven zullen worden onderzocht.	Er zal in ieder geval een verbredingsvariant worden uitgewerkt die volledig past binnen het huidige ruimtebeslag van de A2. Indien uit effectenonderzoek blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, dienen verdergaande mitigerende maatregelen te worden onderzocht
De Startnotitie houdt ten onrechte geen rekening met het thans veelvuldig aan te treffen sluip-verkeer in de Taalstraat te Vught.	De effecten van sluipverkeer en toeritdosering worden voor het onderliggend wegennet (OWN) in beeld gebracht. Indien maatregelen aan de A2 tot significante wijzigingen van de intensiteiten op het onderliggend wegennet leiden (toename> 30%dan wel afname > 20 %) dan worden de hiernaast genoemde aspecten tevens voor het OWN onderzocht en worden effectbeperkende maatregelen aangegeven.
De beoogde uitbreiding van de A2 mag er niet toe leiden dat de zich aan de Maurickzijde van de A2 bevindende unieke reigerkolonie verder in het gedrang komt.	De reigerkolonie wordt in het ontwerpproces als 'te ontzien element' beschouwd.
Vught wordt nu reeds volledig doorsneden door autosnelwegen en spoorverbindingen. Het is zo wel genoeg.	Effecten van de mogelijke alternatieven worden in beeld gebracht. Hierbij zal aandacht besteed worden aan barrièrewerking. Verder is een uitgangspunt bij de verder uitwerking van alternatieven dat de huidige lokale verbindingen gehandhaafd blijven.

Volgnummer:	10	**Afzender:**	Dorpsraad Liempde (College van B&W) Postbus 10000 5280 DA Boxtel
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	20 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De aanleg van een parallelweg naast de A2 tussen de Schijndelseweg en de afrit Liempde-Boxtel dient te worden bespoedigd. Door deze parallelweg kan het gemotoriseerde verkeer uit Schijndel een aanvaardbare positie op de A2 krijgen, waarbij negatieve verkeersstromen in de bebouwde kom of het buitengebied worden voorkomen.	Het functioneren van het onderliggend wegennet is een taak van de gemeenten. Maatregelen aan dit wegennet maken dan ook geen onderdeel uit van de studie naar de problemen van de A2. Deze kunnen in de studie meeliften als de regio in belangrijke mate participeert in deze ontwikkeling en zelf de kosten hiervoor draagt.

Volgnummer:	11	**Afzender:**	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (secretaris mr S.J.L.E. Nagelkerke) Postbus 985 5600 AZ Eindhoven
Kenmerk:	99/2667aRP/BdJ/CvK		
Gedateerd:	22 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De in de Startnotitie beschreven probleem- en doelstelling is ten onrechte uitsluitend gericht op de situatie op en nabij het hoofdwegennet. Problemen die het verder uitblijven van adequate maatregelen op het hoofdwegennet veroorzaakt op het onderliggende wegennet, moeten (evenzeer) in de probleemstelling worden opgenomen. Immers, congestie op de A2 leidt tot het gebruik van alternatieve routes. Verkeer dat de A2 verlaat om files te omzeilen en verkeer dat niet de meest geschikte route naar het hoofdwegennet kiest omdat de doorstroming van het verkeer daar stagneert, is op het onderliggende wegennet mede de veroorzaker van opstoppingen, verkeersongevallen en aantasting van de leefbaarheid. In dit verband dient in het bijzonder aandacht uit te gaan naar het gebruik door sluipverkeer van de door fietsers intensief gebruikte parallelwegen van de A2 en het gebruik van het lokale wegennet in Best.	Inderdaad neemt het verkeer op het onderliggende wegennet momenteel tijdens piekbelastingen van de A2 toe. Wanneer de doorstroming op de A2 verbetert, zal ook het verkeer door de dorpskernen afnemen, hetgeen een gunstig effect zal hebben op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Effecten van congestie (sluipverkeer) en van maatregelen op de A2 voor het onderliggend wegennet worden in beeld gebracht. Indien maatregelen aan de A2 tot significante wijzigingen van de intensiteiten op het onderliggend wegennet leiden (toename> 30%dan wel afname > 20 %) dan worden de hiernaast genoemde aspecten tevens voor het onderliggend wegennet onderzocht en worden effectbeperkende maatregelen aangegeven.
Het verdient aanbeveling elk gedeelte van het onderliggende wegennet waar ten opzichte van de huidige situatie het verkeersaanbod bij tenminste één alternatief of variant substantieel wijzigt, mee te nemen bij de beschrijving van de effecten.	Zie vorige antwoord
Het Samenwerkingsorgaan Regio Eindhoven is graag in een vroegtijdig stadium betrokken bij het opstellen van de Trajectnota A2 "s-Hertogenbosch - Eindhoven.	Afstemming met de regio zal plaatsvinden.

Volgnummer:	12	**Afzender:**	Staatsbosbeheer Regio Limburg - Oost-Brabant (jhr ir W.H.J. de Beaufort) Postbus 103 6040 AC Roermond
Kenmerk:	Boss 991610		
Gedateerd:	23 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Lichtverstoring kan het natuurlijke milieu en het leefklimaat van de woonomgeving van de mens aanzienlijk verstoren. Het MER dient in dit verband aandacht aan dit aspect te besteden, dat in de Startnotitie wordt genoemd als mogelijkheid ter verbetering van de veiligheid.	Er is nog onderzoek gaande naar de invloed van lichtverstoring. Vooruitlopend op de resultaten is er een 'richtlijn wegverlichting in natuurgebieden'. Deze wordt gehanteerd bij het ontwerp. De effecten van wegverlichting worden vervolgens in het MER behandeld onder het onderwerp verstoring. Op locaties waar verlichting een bron van hinder is voor omwonenden, wordt gekeken of de verlichting wellicht anders kan.
Aandacht dient uit te gaan naar de effecten van verontreinigende stoffen, die de Startnotitie als niet onderscheidend uitsluit indien zou blijken dat de verkeersintensiteit bij de door te rekenen alternatieven sterker toeneemt dan in de autonome situatie. In dat geval worden de verontreinigende stoffen namelijk wel degelijk onderscheidend.	Ook indien de toename van verkeer groter is dan in de referentiesituatie, zijn de lokale effecten van verzurende en verontreinigende stoffen niet onderscheidend. Bij verzurende en vermestende stoffen is de achtergrondconcentratie zo hoog dat het effect van de weg hierbij in het niet valt. Alleen in een smalle zone langs de weg (5-20 meter) kan met name van verontreinigende stoffen een verhoogde depositie plaatsvinden. Daar waar natuurgebieden binnen deze smalle zone vallen kan sprake zijn van effecten. Gezien de gevoeligheid van de vennen die vlak langs de weg liggen zal hier aandacht aan besteed worden. Mogelijke problemen kunnen naar verwachting met mitigerende maatregelen opgelost worden. Dit is onderwerp van studie.
Staatsbosbeheer Regio Limburg - Oost-Brabant blijft graag geïnformeerd over de ontwikkelingen met betrekking tot de A2.	Er zal een nieuwsbrief over de ontwikkelingen in het project verschijnen. Het tracéstudie zal volgens een 'open planproces' verlopen. Dit houdt in dat er momenten van terugkoppeling zijn naar o.a. organisaties en belangengroepen.

Volgnummer:	13	**Afzender:**	Gemeente Sint-Oedenrode (College van B&W) Postbus 44 5490 AA Sint-Oedenrode
Kenmerk:	99.3053		
Gedateerd:	21 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Met het oog op het bestaande sluipverkeer in de gemeente Sint-Oedenrode dienen behalve de in de Startnotitie genoemde Schijndelseweg en de Boskantseweg ook de iets lager in de rangorde staande wegen in het onderzoek te worden betrokken. In concreto betreft dit de wegen die de verbinding vormen tussen Sint-Oedenrode en Liempde, tussen Olland en Liempde, tussen Olland en Boxtel en tussen Olland en Schijndel. Door het (extra) verkeer op deze lagere wegen neemt de veiligheid van deze wegen af.	Door het beperken/ oplossen van congestie zal het sluipverkeer op het OWN sterk verminderen/verdwijnen. Verkeer dat het onderliggend wegennet gebruik als met een andere reden als het omzeilen van files op de A2 is primair een probleem van gemeenten en maakt dan ook geen onderdeel uit van deze studie. In de Trajectnota/MER zullen de effecten van alternatieven voor het onderliggend wegennet in beeld worden gebracht.
De gemeente Sint-Oedenrode ondersteunt het verzoek van de gemeente Boxtel) onderzoek te verrichten naar een derde aansluitpunt op de A2, ter hoogte van het vroegere 'Petershoek'. Een dergelijke aansluiting is voor het noordwestelijke deel van Sint-Oedenrode zeer wenselijk. Een goed alternatief is een parallel-verbinding tussen de beide Boxtelse aansluitpunten, dan wel een kortere parallelvoorziening vanaf 'Petershoek' naar één van de andere aansluitpunten van Boxtel.	Rijksbeleid is erop gericht het aantal aansluitingen op autosnelwegen te beperken. Ter plaatse van Boxtel zijn reeds 2 aansluitingen welke het verkeer naar en van de A2 in voldoende mate kunnen verwerken. Er bestaat vanuit dat oogpunt ook geen behoefte aan een extra aansluiting. Bovendien zou het realiseren van een extra aansluiting bij Petershoek ruimtelijk grote consequenties hebben. Het aanleggen van een parallel- verbinding is een verantwoordelijkheid van de beheerder van het onderliggend wegennet, in dit geval de gemeenten. Maatregelen aan parallelwegen kunnen op uitdrukkelijk verzoek van de gemeenten meeliften in de studie indien de gemeenten zelf participeren in deze ontwikkeling en de uitvoer voor eigen rekening nemen.

Volgnummer:	14	**Afzender:**	Gemeente Boxtel (College van B&W) Postbus 10000 5280 DA Boxtel
Kenmerk:	S. van Gorp/R. Wirtz		
Gedateerd:	21 september 1999/ 28 oktober 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Onderzoek naar openbaar vervoeralternatieven die kunnen bijdragen aan het oplossen van de problematiek op de A2 verdient aanbeveling. Ook andere alternatieve vervoerwijzen verdienen aandacht, zoals een hogesnelheidsfietspad.	Verbetering van de fietsverbindingen zal nauwelijks invloed hebben op de congestie op de A2. Een basisnet van fietsverbinding is reeds aanwezig. Indien alle automobilisten welke een afstand afleggen kleiner dan 7,5 kilometer (de gemiddelde fietsafstand) over zouden stappen van de auto naar de fiets, dan zal dit de congestie op de A2 nauwelijks beïnvloeden.
Anders dan de Startnotitie met betrekking tot het openbaar vervoer meldt, betekent de situatie waarbij vóór 2010 op de spoorverbinding 's-Hertogenbosch - Eindhoven twee stoptreinen per uur gaan rijden, geen verbetering doch een herstel van de oorspronkelijke situatie.	Ter kennisname.
De studie mag zich niet beperken tot de problematiek op de A2 zelf. Aandacht dient tevens uit te gaan naar de gevolgen voor de aansluitende wegen en het onderliggende wegennet.	Effecten van congestie (sluipverkeer) en van maatregelen op de A2 voor het onderliggend wegennet worden in beeld gebracht. Indien maatregelen aan de A2 tot significante wijzigingen van de intensiteiten op het onderliggend wegennet leiden (toename> 30%dan wel afname > 20 %) dan worden de hiernaast genoemde aspecten tevens voor het onderliggend wegennet onderzocht en worden effectbeperkende maatregelen aangegeven.
Het ontbreken van een aansluiting op de A2 ter hoogte van de Schijndelseweg te Boxtel leidt tot een slechte bereikbaarheid van met name de gemeente Schijndel en Sint-Oedenrode. Het verkeer van en naar deze gemeenten moet worden afgewikkeld via het wegennet van Boxtel. Hoewel de Startnotitie dit probleem erkent, is een vervolg op deze erkenning niet in de Startnotitie terug te vinden. Mede namens de colleges van de gemeenten Schijndel en Sint-Oedenrode dringt de gemeente Boxtel erop aan een aansluiting ter hoogte van de Schijndelseweg te onderzoeken of anderszins het lokaal ongewenste verkeer dat een relatie heeft met de A2 af te wikkelen. In dit verband kan worden gedacht aan een parallelstructuur.	Rijksbeleid is erop gericht het aantal aansluitingen op autosnelwegen te beperken. Ter plaatse van Boxtel zijn reeds 2 aansluitingen welke het verkeer naar en van de A2 in voldoende mate kunnen verwerken. Er bestaat vanuit dat oogpunt ook geen behoefte aan een extra aansluiting. Bovendien zou het realiseren van een extra aansluiting bij Petershoek ruimtelijk grote consequenties hebben. Het aanleggen van een parallel- verbinding is een verantwoordelijkheid van de beheerder van het onderliggend wegennet, in dit geval de gemeenten. Maatregelen aan parallelwegen kunnen op uitdrukkelijk verzoek van de gemeenten meeliften in de studie indien de gemeenten zelf participeren in deze ontwikkeling en de uitvoer voor eigen rekening nemen.

Volgnummer:	14 (vervolg)	**Afzender:**	Gemeente Boxtel (College van B&W) Postbus 10000 5280 DA Boxtel
Kenmerk:	S. van Gorp/R. Wirtz		
Gedateerd:	21 september 1999/ 28 oktober 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De in de Startnotitie genoemde uitgangspunten voor de selectie van alternatieven, sluiten een aantal oplossingsrichtingen ten onrechte op voorhand uit. Het is niet op zijn plaats een dergelijke beperking reeds in dit stadium van het onderzoek te maken, omdat mogelijk reële alternatieven zo niet aan bod komen. Het op voorhand uitsluiten van een aantal oplossingsrichtingen houdt bovendien het risico in dat de negatieve gevolgen van een eventuele verbreding van de A2 op het woon- en leefmilieu slechts door aanpassing van lokale bestemmingsplannen kan worden opgevangen.	In de richtlijnen zijn een aantal uitgangspunten geformuleerd die van belang zijn bij de bepaling van de te onderzoeken alternatieven. Doel hiervan is om alleen die alternatieven te onderzoeken die realistisch zijn en aansluiten bij geformuleerde beleid: • Geen nieuwe tracés; Dit vanuit het oogpunt dat nieuwe tracés grote ruimtelijke, verkeerskundige en financiële consequenties hebben. • Uitgaand van de huidige hoogteligging; dit omdat de aanleg van een verdiepte A2 grote financiële en ruimtelijke consequenties heeft. Indien uit het effectenonderzoek echter blijkt dat de gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren dienen verdergaande maatregelen te worden onderzocht. • In de studie wordt uitgegaan van het uitvoeren van een breed pakket aan openbaar vervoermaatregelen, zoals opgenomen in het SVV II en uitgewerkt in het 2e tactisch pakket. Bij de ontwikkeling van het MMA worden reële, kansrijke opties waar het gaat om extra verbetering van het (met name regionale) openbaar vervoer onderzocht. Verbetering van de fietsverbindingen zal nauwelijks invloed hebben op congestie op de A2. Een basisnet van fietsverbinding is reeds aanwezig. Indien alle automobilisten welke een afstand afleggen kleiner dan 7,5 kilometer (de gemiddelde fietsafstand) over zouden stappen van de auto naar de fiets, dan zal dit de congestie op de A2 nauwelijks beïnvloeden.
Van de gemeente Boxtel kan in redelijkheid niet worden verlangd een ingrijpende aanpassing op het bestemmingsplan *In Goede Aarde* aan te brengen die voor de gemeente grote ruimtelijke en financiële gevolgen heeft, teneinde ruimte te reserveren voor plannen van het rijk, zonder dat daarover besluitvorming heeft plaatsgevonden of enige formele zekerheid bestaat over de realiteit van die plannen. In dit verband dient bijvoorbeeld de optie van een eventuele verbreding aan de oostzijde van de huidige verharding alsmede de optie van een verdiepte ligging te worden onderzocht.	Het is juist dat ruimtelijke claims ten behoeve van verbreding pas mogelijk zijn nadat besluitvorming over een Trajectnota/MER heeft plaatsgevonden. In de Trajectnota zullen diverse verbredigsalternatieven onderzocht worden. In de richtlijnen is aangegeven dat uitgegaan wordt van de huidige hoogteligging van de A2. Dit omdat een verdiepte ligging grote financiële en ruimtelijke consequenties heeft. Dit geldt ook voor een asymmetrische verbreding van de A2.t

Volgnummer:	14 (vervolg)	**Afzender:**	Gemeente Boxtel (College van B&W) Postbus 10000 5280 DA Boxtel
Kenmerk:	S. van Gorp/R. Wirtz		
Gedateerd:	21 september 1999/ 28 oktober 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Startnotitie (paragraaf 3.3) stelt ten onrechte dat in het bestemmingsplan *In Goede Aarde* rekening is gehouden met een eventuele verbreding van de A2. De in bedoeld bestemmingsplan aangehouden afstand tussen woonbebouwing en de A2 is gebaseerd op andere argumenten. Dat de Startnotitie de door de gemeente Boxtel in acht genomen ruimte nu min of meer opeist ten behoeve van de verbreding van de A2 is niet alleen onterecht, maar tevens onmogelijk vanuit de redenering dat een obstakelvrije ruimte vanaf de verharde weg berekend minimaal 40 meter breed dient te zijn. Los van de vraag of de afstand tussen de weg en de woonbebouwing nog toelaatbaar is op grond van NOX- en veiligheidsonderzoek, is voor een dergelijke afstand dan geen ruimte meer voorhanden.	In het kader van overleg over bestemmingsplan 'in goede aarde' is door mijn dienst aangegeven dat een minimale bebouwingsvrije zone aangehouden moet worden tussen de kantverharding A2 en veiligheidsgevoelige bebouwing zoals woningbouw. Deze afstand wordt standaard aangehouden om redenen van veiligheid (verkeersveiligheid, veiligheid m.b.t. vervoer gevaarlijke stoffen) geluidbelasting, luchtkwaliteit en (technische en financiële) gevolgen voor mogelijke toekomstige reconstructies van de weg. In de trajectstudie/MER zullen de effecten van de diverse alternatieven in beeld worden gebracht.
Uit de RWS-nota *Ontsnippering Noord-Brabant* blijkt dat de A2 ter hoogte van Boxtel een zodanig obstakel voor de natuurlijke ontwikkeling van de aangrenzende natuurgebieden is, dat de zogenaamde ontsnipperingsmaatregelen, zoals de realisatie van een ecoduct, de hoogste prioriteit krijgen. De Startnotitie besteedt aan deze problematiek evenwel slechts zijdelings aandacht. De gemeente Boxtel is in dit verband van oordeel dat de problematiek een meer prominente plaats verdient.	De realisatie van ontsnipperende maatregelen is enerzijds afhankelijk van ontwikkeling van de natuur in de omgeving en anderzijds van de voor ontsnippering geprogrammeerde budgetten. De kolonisatie van het gebied door de das heeft geleid tot ontsnipperende maatregelen voor de das (realisatie in 2000). Mogelijk geven plaatselijke ontwikkelingen en beschikbaar budget aanleiding tot realisatie van een ecoduct vóór 2010. Dit wordt dan in de studie gezien als een autonome ontwikkeling. Indien voor 2010 geen ecoduct aangelegd wordt, maakt deze maatregel optioneel onderdeel uit van de alternatieven in de nota.

Volgnummer:	15	**Afzender:**	ir J. Padt Moolengraaflaan 2 5261 GA Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	23 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
Inspreker stelt zich kritisch op ten aanzien van de consequenties van de A2 voor de te verwachten lokale geluidhinder en luchtverontreiniging in Vught, afgezet naar gemeten respectievelijk geprognotiseerde verkeersintensiteiten in de periode 1985-2010. Uit eigen analyse blijkt dat de verwachting is gewettigd dat tussen 2005 en 2007 op een drietal meetpunten (Knooppunt Vught - Vught-centrum; Vught-centrum - Vught en Vught - Boxtel-Noord) tussen de 120.000 en 150.000 motorvoertuigen per etmaal zullen passeren. Hoe denkt Rijkswaterstaat de met een dergelijke toename van de verkeersintensiteiten gepaard gaande geluidhinder en lucht-verontreiniging de baas te blijven?	In de Trajectnota/MER zal de kwaliteit van het leefmilieu in de nabijheid van de weg in beeld worden gebracht voor de huidige situatie, een autonome ontwikkeling en voor de diverse alternatieven. Tevens worden maatregelen aangegeven om negatieve effecten van deze alternatieven te minimaliseren. Daarnaast zullen maatregelen aangegeven worden om bestaande leefbaarheidsknelpunten aan te pakken. Voor geluid kan hierbij bijvoorbeeld gedacht worden aan extra maatregelen zoals geluidsschermen.

Volgnummer:	16	**Afzender:**	Stichting Overlast A2 Vught e.o. / L. Bier (L. Bier) Willem van Beuningenlaan 3 5261 NG Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	22 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Aangezien de realisatie van een eventuele reconstructie van de A2 pas voorzien is na 2010, is het anno 1999 opstellen van de Startnotitie prematuur. De besluitvorming vindt dan immers plaats op grond van sterk verouderd beleid en sterk verouderde gegevens daar het op basis van de Startnotitie uit te voeren onderzoek betrekking heeft op een periode die afloopt voordat eventuele werkzaamheden - gericht op een structurele oplossing op de langere termijn - in uitvoering worden genomen. Een op basis van een dergelijk onderzoek voldoet niet aan de eis van zorgvuldige besluitvorming. Verwijzend naar de vorige reconstructie aan de A2, waarbij het moment van besluitvorming (1978-1979) en het moment van realisatie (1987-1996) ver uiteen lagen, alsook verwijzend naar de mogelijkheid de Tracéwetprocedure in circa vier jaar te doorlopen, bepleit de Stichting Overlast A2 Vught e.o. uitstel van het begin van de te doorlopen procedure.	Het is van belang voor de planning van de inzet van overheidsgelden in de toekomst en om tijdig maatregelen te kunnen nemen (uitvoer van infraprojecten heeft een lange doorlooptijd) om zicht te hebben op toekomstige problemen en mogelijke oplossingen. Oplossingen moeten voldoende duurzaam zijn. Daarom wordt in de studie gekozen voor een planhorizon 2020. Voor dit jaar zijn reeds sociaal/economische gegevens beschikbaar. Deze zijn een belangrijke input voor verkeersprognoses. Daarnaast zal in de vorm van een gevoeligheidsanalyse gekeken worden naar de periode daarna. Mocht gedurende de studie of voorafgaande aan uitvoer nieuwe ontwikkelingen/nieuwe informatie daar aanleiding toe geven, dan zullen deze meegenomen worden in de besluitvorming. Momenteel wordt uitgegaan van het vigerend beleid, het structuurschema verkeer en vervoer II (SVVII). Besluitvorming over de 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 het opstellen van het NVVP, reeds een nuancering plaatsgevonden (zie paragraaf 2.3 van de richtlijnen). Indien het NVVP hiertoe aanleiding geeft, zal een aanvulling op de richtlijnen worden vastgesteld.
De Startnotitie gaat uit van een onjuiste prognose van verkeersintensiteiten voor het jaar 2010. Op grond van de ontwikkelingen in de verkeers-intensiteiten in het verleden moet worden uitgegaan van veel hogere cijfers.	Zoals bij het vorige punt aangegeven zal een verkeersmodel ontwikkeld worden voor 2020 op basis van de meest actuele gegevens, o.a. door gebruik te maken van andere sociaal/economische gegevens van het centraal planbureau (CPB) voor 2020. Op deze wijze worden zo betrouwbaar mogelijke prognoses berekend. Daarnaast zal een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd worden voor de verkeersgroei na 2020.
Aangezien vrachtverkeer veel meer overlast veroorzaakt dan personenverkeer, dient met name aandacht uit te gaan naar de veranderende samenstelling van het verkeer. Gezien de economische groei in Noord-Brabant is er vooralsnog geen reden deze groeicijfers naar beneden bij te stellen.	De samenstelling van het verkeer wordt onderzocht waarbij het % vrachtverkeer vervolgens als input gebruikt wordt bij de effectbepaling.

Volgnummer:	16 (vervolg)	**Afzender:**	Stichting Overlast A2 Vught e.o. / L. Bier (L. Bier) Willem van Beuningenlaan 3 5261 NG Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	22 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Gezien de sterke groei van de verkeersintensiteiten op de A2 bij Vught en de in de Startnotitie vermelde wetenschap dat een autosnelweg met 2x3 rijstroken per etmaal maximaal 110.000 tot 120.000 motorvoertuigen kan verwerken, is een verbreidingsalternatief met 2x3 rijstroken in 2010 niet (meer) toereikend, omdat de maximum capaciteit van de weg dan reeds wordt benut. In dit verband moet worden onderzocht of een tweede verbinding tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven voor de langere termijn niet meer kansen biedt om het capaciteitsprobleem van de A2 op te lossen en daarboven niet meer milieurendement oplevert door terugdringing van het aantal vervoersbewegingen. Verbreding naar 2x4/4x2 rijstroken is onaanvaardbaar op basis van in het verleden gedane toezeggingen en de daarmee gepaard gaande aantasting van belangrijke landschappelijke- en natuurwaarden.	Op basis van de meest actuele verkeersprognoses (zie voorgaande punt) zullen de alternatieven samengesteld worden waarbij aangeven wordt welke restcapaciteit aanwezig is voor een verdere verkeersgroei na 2020. De verwachting is dat 2x3 voldoende is om de toekomstige groei op te vangen. Nadat de verkeersprognoses beschikbaar zijn zal dit in detail bekeken worden.
Onderzocht moet worden in hoeverre de nu in uitvoering zijnde A50 na openstelling verkeer van de A2 zal opnemen. In samenhang hiermee dient ook te worden onderzocht of aanpassingen aan het regionale wegennet tot een zodanige verdeling van de verkeersstromen kunnen leiden dat verbreding van de A2 tussen "s-Hertogenbosch en Eindhoven achterwege kan blijven. Indien een dergelijk onderzoek naar de verwachte verplaatsing van verkeersstromen uitblijft, kan zorgvuldige besluitvorming met betrekking tot dit A2-traject niet plaatsvinden op basis van de aanname dat de verkeersgroei op de A2 zal afnemen door verplaatsing van verkeer op de A50. Om bedoeld onderzoek adequaat te kunnen uitvoeren, dient het studiegebied te worden verbreed.	De aanleg aan de A50 is uitgangspunt voor de studie. In de verkeersprognoses wordt er dan ook van uitgegaan dat een deel van het verkeer dat momenteel gebruik maakt van de A2 na openstelling van de A50 hiervan gebruik zal maken. In de studie zal aangegeven worden in elke mate uitwisseling plaats zal vinden tussen de A2 en de A50. (De A50 maakt onderdeel uit van het verkeersnetwerk in het verkeersmodel.)

Volgnummer:	16 (vervolg)	**Afzender:**	Stichting Overlast A2 Vught e.o. / L. Bier (L. Bier) Willem van Beuningenlaan 3 5261 NG Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	22 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
In de studie naar reconstructie van het A2-wegvak 's-Hertogenbosch - Eindhoven van 2x2 naar 2x3 rijstroken of zelfs naar 2x4 rijstroken dient zeer uitvoerig aandacht uit te gaan naar de vraag waarom de in 1979 door de minister van Verkeer en Waterstaat gedane toezeggingen - dat nadrukkelijk wordt opengehouden dat de toenmalige rijksweg 264 na 1995 niet meer als hoofdverbinding tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven zal functioneren - en diens beweegredenen geen rekening te houden met een verbreding naar 2x3 rijstroken thans niet meer van waarde (zouden) zijn, dan wel op welke wijze aan de uitgangspunten van de beslissing van de minister uit 1979 tegemoet kan worden gekomen. In strijd met de toezeggingen van de minister is er geen alternatief onderzocht waarbij voor de huidige A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven geen functie voor doorgaand verkeer is voorzien.	In het verleden is op basis van de toen bestaande situatie en het toen vigerend beleid gekozen voor het aanleggen van de A2 als 2x2 autosnelweg in combinatie met aanleg van de A50. De A2 is in het vigerend verkeer- en vervoerbeleid (het Structuurschema Verkeer en Vervoer II) aangeven als achterlandverbinding. Bij het zoeken naar oplossingen voor de congestieproblemen op de A2 (de van start gaande trajectstudie/m.e.r.) zullen de effecten van deze oplossingen in beeld gebracht worden. Op basis van deze gegevens zal besluitvorming plaatsvinden.
Het in 1979 door de minister van Verkeer en Waterstaat opgewekte vertrouwen, dat het leefmilieu bij Vught niet verder zal worden aangetast, dient te worden gehonoreerd. De overlast waar de gemeente Vught thans mee wordt geconfronteerd overtreft inmiddels verre hetgeen waarmee de gemeente in 1979 rekening diende te houden.	In de trajectstudie/m.e.r. zal de huidige situatie m.b.t. leefbaarheid in relatie tot de A2 in beeld worden gebracht. Tevens zal aangegeven worden welke maatregelen mogelijk zijn om bestaande leefbaarheidsproblemen te verminderen, c.q. op te lossen. Indien uit effectenonderzoek blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, dienen verdergaande mitigerende maatregelen te worden onderzocht In de besluitvorming naar aanleiding van de Trajectnota zal aangegeven worden of voor uitvoer van deze maatregelen gekozen wordt. Er zal in ieder geval een verbredingsvariant worden uitgewerkt die volledig past binnen het huidige ruimtebeslag van de A2.
De Startnotitie verwijst ten onrechte naar het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Gezien de in de Perspectievennota aangekondigde beleidsherziening, ligt het niet in de rede aansluiting te zoeken bij een verouderd structuurschema dat zijn werking verloren heeft voordat de Tracéwetprocedure is afgewikkeld.	Momenteel is het structuurschema verkeer en vervoer het vigerend beleid en dus uitgangspunt. De perspectievennota is geen vastgesteld beleid maar heeft de status van discussiestuk. Besluitvorming over de 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 het opstellen van het NVVP, reeds een nuancering plaatsgevonden (zie paragraaf 2.3 van de richtlijnen). Indien het NVVP hiertoe aanleiding geeft, zal een aanvulling op de richtlijnen worden vastgesteld.

Volgnummer:	16 (vervolg)	**Afzender:**	Stichting Overlast A2 Vught e.o. / L. Bier (L. Bier) Willem van Beuningenlaan 3 5261 NG Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	22 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het - nog te verschijnen - Nationaal Verkeer en Vervoerplan (NVVP) houdt veel meer in dan prijsbeleid en benutting, zodat het onjuist is slechts deze twee aspecten in de trajectstudie te betrekken.	Zie boven
In het licht van het in de Perspectievennota aangekondigde beleid om te komen tot een efficiëntere verkeersafwikkeling, dient te worden onderzocht of het aantal vervoersbewegingen kan worden beperkt door de infrastructuur daar te leggen waar de meeste verplaatsingsbehoefte bestaat.	Zie boven
De Perspectievennota zet uiteen dat goed gelegen corridors worden gedragen door bundels doorgaande verbindingen van weg, rail en waar mogelijk water en buisleidingen. In verband met de ontwikkelingen van de Zuid-Willemsvaart dient te worden onderzocht of hier geen ideale gelegenheid is om een dergelijk beleidsvoornemen verder te ontwikkelen en te concretiseren.	Zie boven
De Perspectievennota geeft aan dat het instrument van ruimtelijke planning kansen biedt voor het beperken van vervoersafstanden. Hiertoe zullen het verkeer en vervoer en de economische en ruimtelijke ontwikkelingen op het nationale en regionale schaalniveau zo goed mogelijk op elkaar moeten worden afgestemd. Aangezien de concretisering van deze beleidsuitgangspunten dient plaats te vinden in het kader van de Tracéwetprocedure, dienen de Startnotitie, de Richtlijnen en de Trajectnota/MER hierop te zijn ingesteld.	Concretisering van het ruimtelijke beleid vindt plaats in streek- en bestemmingsplannen. De geplande ruimtelijke/economische ontwikkelingen zijn een belangrijk uitgangspunt bij de prognotisering van de verkeersintensiteiten en in het wegenontwerp. Verder zal de Trajectnota/MER aandacht besteed worden aan de ruimtelijke en economische effecten van de diverse te onderzoeken alternatieven.
Aangezien de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven thans door belangrijke natuurkerngebieden voert en deze gebieden versnippert, dient - met verwijzing naar de Perspectievennota, die pleit voor een selectief herinpassen van bestaande hoofdinfrastructuur om natuur- en landschappelijke waardevolle gebieden te ontsnipperen - te worden bezien of dit huidige A2-traject wel een achterlandverbinding dient te blijven.	Met selectief herinpassen wordt bedoeld het nemen van inpassingmaatregelen aan bepaalde (selectief) delen van de infrastructuur. Hierbij moet gedacht worden aan verdiepte liggingen, tunnels etc. Voor de A2 is er voor gekozen om de versnipperingsknelpunten op te lossen door mitigerende maatregelen in de vorm van faunavoorzieningen. Indien uit het effectenonderzoek blijkt dat de gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, zullen verdergaande mitigerende maatregelen worden onderzocht.

Volgnummer:	16 (vervolg)	**Afzender:**	Stichting Overlast A2 Vught e.o. / L. Bier (L. Bier) Willem van Beuningenlaan 3 5261 NG Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	22 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Zowel op grond van de door de minister van Verkeer en waterstaat in 1979 gedane toezeggingen als op grond van de Perspectievennota, als op grond van de huidige Tracéwet dienen in het kader van de Trajectnota/ MER ten minste twee geografische alternatieven te worden uitgewerkt. Eén van deze geografische alternatieven dient het tracé te beslaan van de vroegere optie 40.	In de richtlijnen is opgenomen dat de volgende alternatieven onderzocht zullen worden: ■ verbetering van de benutting van de huidige infrastructuur ■ verbreding aansluitend op de huidige infrastructuur en uitgaande van de huidige hoogteligging. ■ meest milieuvriendelijk alternatief. ■ Nieuwe tracés zullen niet onderzocht worden. Redenen hiervoor zijn dat nieuw tracés nieuwe doorsnijdingen tot gevolg hebben nieuwe versnippering Als gevolg. Verder kunnen nieuwe tracés grote gevolgen hebben voor het regionale wegenstelsel.
De Startnotitie constateert dat er ten aanzien van de A2 geen volwaardige parallelle verbinding is via het onderliggende wegennet voor het regionale verkeer. Ook meldt de Startnotitie dat de A2 op nationaal niveau de enige verbinding vormt tussen Utrecht en Oost-Brabant. Dit is een onwenselijke situatie daar dit extra verkeersbewegingen uitlokt (men moet eerst naar de A2) en dit zeer onhandig is bij calamiteiten op de A2 (men komt niet meer van noord naar zuid v.v.). Het ligt dan in de rede te onderzoeken in hoeverre het creëren van een volwaardige parallel verbinding niet de voorkeur verdient.	De A2 maakt onderdeel uit van een wegennetwerk waarin de diverse wegen hun eigen functie hebben. In het SVV II is gekozen voor de A2 als achterlandverbinding. De achterlandverbinding heeft primair een functie voor het doorgaande en economisch belangrijke verkeer. Het onderliggend wegennet (lokaal en regionaal) faciliteert het verkeer binnen deze regio en zorgt voor verbindingen van en naar de autosnelwegen. Dit is niet ongewenst maar onderdeel van de functie van de diverse wegen binnen het netwerk.
De N266 's-Hertogenbosch - Veghel en de bereikbaarheidsproblematiek oostzijde stadsregio Eindhoven bieden, in samenhang met de thans in uitvoering genomen A50 Eindhoven - Oss, belangrijke mogelijkheden een tweede volwaardige verbinding tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven te creëren. Onderzocht moet worden in hoeverre deze optie probleemoplossend kan zijn met betrekking tot de verkeersproblematiek op de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven.	In SVV II en in het Brabantse verkeer en vervoersplan 'Samen Over Wegen' is voor een wegenstructuur gekozen waarin de A2 de functie van achterlandverbinding heeft. Gezien de gekozen verkeersstructuur wordt een parallelle verbinding aan de A2 op het niveau van autosnelweg niet gewenst geacht. In de richtlijnen wordt dit alternatief dan ook niet opgenomen. Momenteel voert de provincie een verkennende studie uit naar de N266. De resultaten van deze studie zullen indien mogelijk en relevant in de studie worden meegenomen.
Waarom wordt de in het Meerjarenprogramma Verkeer, Vervoer en Infrastructuur 1999-2003 voorziene studie naar een weg tussen Veghel en 's-Hertogenbosch - en daarmee naar een alternatieve route voor de A2 - niet in de Startnotitie betrokken c.q. waarom wordt in dit verband geen aansluiting gezocht bij het landelijk en provinciaal beleid?	Zie boven

Volgnummer:	16 (vervolg)	**Afzender:**	Stichting Overlast A2 Vught e.o. / L. Bier (L. Bier) Willem van Beuningenlaan 3 5261 NG Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	22 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het in de Startnotitie gedefinieerde studiegebied houdt op bij Schijndel, terwijl bedoeld gebied conform de in 1979 gedane toezeggingen en de huidige ontwikkelingen het gebied waarin het oorspronkelijke alternatief 40 gelegen was. Daar in de Trajectnota/MER de resultaten van het onderzoek naar de infrastructuur tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven dient te zijn neergelegd, betekent dit dat het tracé zich qua omvang moet uitstrekken tot en met de oostzijde van Eindhoven en dan in een rechte lijn naar het noorden. Dit gebied omvat immers de mogelijkheden om van 's-Hertogenbosch naar Eindhoven (v.v.) te rijden, terwijl aan de oostzijde van Eindhoven relevante verbindingen zijn met het achterland.	In de richtlijnen is ten aanzien van de begrenzing van het studiegebied het volgende opgenomen:' de begrenzing van het studiegebied moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. In de praktijk is 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 gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de autonome situatie. Het studiegebied wordt dus met name bepaald door de effecten van de te onderzoeken alternatieven. Het zoekgebied voor de oplossingen op de A2 beperkt zich, zoals hiervoor is aangeven tot oplossingen om de A2. Alternatieve routes voor het verkeer op de A2 worden conform de richtlijnen niet onderzocht.
Waarom betrekt de Startnotitie niet nadrukkelijk de studie uit 1997 van de kamers van koophandel en Fabrieken voor Noordoost- en Zuidoost-Brabant. Hoewel deze studie in de literatuuropgave wordt vermeld, is in de Startnotitie niets van de conclusies uit deze studie - bijvoorbeeld dat de infrastructuur in Oost-Brabant met name aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch - Eindhoven moet worden versterkt - terug te vinden.	De conclusies van deze studie zijn niet verder meegenomen in de studie omdat het voorstellen bevat die ofwel buiten het plangebied vallen (Tangenten Eindhoven), ofwel een verantwoordelijkheid zijn van een andere overheid (N266 en N264). Overigens is de provincie onlangs gestart met een verkenning naar de N266 's-Hertogenbosch-Veghel. In de MER/Trajectstudie wordt met deze verkenning waar nodig rekening gehouden.
Het in de Startnotitie aangegeven uitgangspunt dat nieuwe wegen en omleggingen niet aan de orde zijn, is in strijd met de bedoeling van de Tracéwet, waarin nadrukkelijk ook de verbetering van de regionale infrastructuur is opgenomen als optie voor de oplossing van problemen.	Doelstelling voor het project is het oplossen van de congestie op de A2. Verbetering van het regionale wegennet is geen doel van deze studie en maakt hier dan ook geen onderdeel van uit. Verder is in de richtlijnen opgenomen dat uitgegaan wordt van aanliggende verbreding gezien de grote ruimtelijke en financiële consequenties van nieuwe wegen, c.q. omleggingen.

Volgnummer:	16 (vervolg)	**Afzender:**	Stichting Overlast A2 Vught e.o. / L. Bier (L. Bier) Willem van Beuningenlaan 3 5261 NG Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	22 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Een beperking van het uit te voeren onderzoek tot een verbreding op de huidige hoogte van de A2 is in strijd met de bedoeling van de Tracéwet, omdat volgens deze wet nadrukkelijk aandacht moet worden geschonken aan de ruimtelijke inpassing van de weg. Een dergelijke beperking is tevens in strijd met de Perspectievennota, voor zover daarin aan de orde komt dat op bepaalde plaatsen ondergrondse infrastructuur een oplossing kan bieden voor problemen in verband met de leefbaarheid.	Ten aanzien van opmerkingen Perspectievennota, zie boven. Ten aanzien van landschappelijke inpassing: Zowel in de studiefase, als in de verdere uitwerking van het gekozen alternatief, zal aandacht besteed worden aan de landschappelijke inpassing van de weg. Een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing, binnen bepaalde randvoorwaarden, maakt onderdeel uit van het ontwerpproces. Daarnaast worden in de Trajectnota/MER de landschappelijke gevolgen van de alternatieven aangeven incl. mogelijke maatregelen om negatieve effecten te verminderen.
Hoe moet de landschappelijke inpassing van de A2 ter hoogte van Vught plaatsvinden indien het verbreidingsalternatief van 2x3 rijstroken voor de huidige A2 wordt gekozen? Ten onrechte geeft de Startnotitie aan dat dit niet behoeft te worden onderzocht. Gehele of gedeeltelijke ondergrondse aanleg van de weg dient evenwel bij de studie te worden betrokken. Opdat er zo weinig mogelijk negatieve gevolgen optreden voor de verkeersdoorstroming, dient daarbij tevens de uitvoeringswerkwijze te worden bezien.	Naar verwachting kunnen de alternatieven vrijwel geheel ontworpen worden binnen het huidige ruimtebeslag van de weg en bermen. Hierdoor kan de huidige landschappelijke inpassing, die zorgvuldig afgestemd is op het karakter van de landgoederen, waarschijnlijk intact blijven. Indien de ruimte toch ontoereikend blijkt zal een nieuwe vorm van inpassing gezocht worden. Uitgangspunt is de huidige hoogteligging van de weg. Indien uit het effectenonderzoek blijkt dat de gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, zullen verdergaande mitigerende maatregelen worden onderzocht.
In de Startnotitie ontbreekt de vermelding dat er voor de gemeente Vught een zeer hinderlijke sluiproute bestaat via de Boxtelseweg en de Taalstraat. Dit verkeer veroorzaakt veel overlast en leidt tot verkeersonveilige situaties.	De effecten van sluipverkeer en toeritdosering worden voor het onderliggend wegennet (OWN) in beeld gebracht. Indien maatregelen aan de A2 tot significante wijzigingen van de intensiteiten op het onderliggend wegennet leiden (toename> 30%dan wel afname > 20 %) dan worden de hiernaast genoemde aspecten tevens voor het OWN onderzocht en worden effectbeperkende maatregelen aangegeven.
Indien benuttingsmaatregelen worden onderzocht, is het belangrijk ook te onderzoeken welke negatieve effecten deze maatregelen kunnen hebben voor de omgeving. Zo zal toeritdosering onvermijdelijk leiden tot nog meer problemen op het onderliggende wegennet in Vught.	De effecten van alle alternatieven op het onderliggend wegennet worden conform richtlijnen onderzocht.

Volgnummer:	16 (vervolg)	**Afzender:**	Stichting Overlast A2 Vught e.o. / L. Bier (L. Bier) Willem van Beuningenlaan 3 5261 NG Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	22 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Bij het onderzoek naar de leefbaarheid van de omgeving van de A2 wordt ten onrechte niet betrokken dat in Vught andere grote infrastructurele werken samenkomen. De weg naar Tilburg loopt dwars door Vught en zal worden verbreed. Daarnaast is het spoorverkeer aanmerkelijk geïntensiveerd. De hinder die van deze infrastructuur uitgaat dient te worden opgeteld bij de overlast die door de A2 wordt veroorzaakt. Naast de cumulatieve milieueffecten van deze infrastructuur dient tevens aandacht uit te gaan naar de cumulatieve ruimtelijke effecten.	In de studie zullen in de eerste plaats de effecten die de diverse alternatieven van de A2 veroorzaken bepaald worden. In voorkomende gevallen wordt ook de cumulatie van geluideffecten door verschillende bronnen bekeken.
Met betrekking tot luchtverontreiniging, geluidhinder en verdroging dient voor het onderzoek naar de effecten van de verschillende varianten alternatieven de reële situatie als uitgangspunt te dienen. Daarbij dient eerst te worden onderzocht of en hoe de bestaande situatie door het nemen van maatregelen kan worden verbeterd.	Tijdens de studie zullen de effecten van de ingreep in beeld gebracht worden en wordt tevens aangegeven hoe deze effecten verzacht (gemitigeerd) dan wel gecompenseerd kunnen worden. Een eerste stap in de tracéstudie is het gedetailleerd in beeld brengen van de huidige knelpunten (voor de startnotie is dat al globaal gedaan). Bij het uitwerken van de alternatieven wordt geprobeerd om deze knelpunten op te lossen of te verminderen, voor zover dit past binnen de randvoorwaarden van de studie.

Volgnummer:	17	**Afzender:**	M. Galjart en mw M. van Elderen Maurickplein 3 5261 BV Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	24 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
Wat is Rijkswaterstaat van plan te ondernemen tegen de extra geluidhinder ter plaatse van het pand Maurickplein 3 te Vught? De in het verleden aangebrachte geluidwerende voorzieningen zijn verre van toereikend.	Bij reconstructie van een weg zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidhinder stelt. Voor reconstructie geeft die wet het volgende aan: Op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een rijksweg, wordt de geluidbelasting van 10 jaar na reconstructie getoetst aan de geluidbelasting 1 jaar voor reconstructie of een eerder vastgestelde geluidbelasting, (de laagste waarde telt). Indien na de toetsing blijkt dat er sprake is van een stijging van de geluidbelasting met 2 dB(A) of meer dan moet Rijkswaterstaat maatregelen treffen om die toename weg te nemen, bijvoorbeeld door middel van geluidsafschermende voorzieningen of maatregelen aan de woning.

Volgnummer:	18	**Afzender:**	Bewonersvereniging Eikenburg- de Roosten (mw. E.W. Flamman -Molhoek) Postbus 44004 5604 LA Eindhoven
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	22 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De inspraakreactie van de bewonersvereniging beschouwt de voorgestelde verzwaring van de A2 tegen de achtergrond van de overbelaste onvolledige tangentenruit rond Eindhoven.	Waarvan Akte
De A2/A67 in westelijke richting en met name de Leenderweg zijn als gevolg van de verkeersdrukte op het knooppunt Leenderheide regelmatig overbelast. Beperking van toeleidende wegen is derhalve noodzakelijk.	Uitgangspunt voor deze studie is een uitbreiding van de A2/A67 (inclusief knooppunt Leenderheide). Van overbelasting is na uitbreiding van A2/A67 geen sprake. In het uitbreidingsplan Tangenten Eindhoven is rekening gehouden met de groei van het verkeer, ook van dat op het gemeentelijke wegennet. Na de verbreding van de A2/A67 zal het volgende knelpunt het wegvak Leenderheide - Budel zijn.
De onvolledige tangentenruit rond Eindhoven zal ook na de geplande verzwaringen het verkeer niet kunnen afwikkelen. Het is in dit verband ongewenst toeleidende wegen en tussenliggende wegvakken te verzwaren.	Zie vorige antwoord.
De planhorizon 2010 is te kort. Als er nu tot 2010 wordt gedacht, wat gebeurt er dan in 2020, 2040 en 2070?	In de Richtlijnen is als planhorizon 2020 opgenomen. Daarnaast wordt een doorkijk naar de toekomst gegeven.
De Startnotitie geeft ten onrechte geen prioriteit aan het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers.	Gebleken is dat het merendeel van de ongevallen voor de verkeerslichten van Leenderheide plaatsvinden. Na de ombouw van Leenderheide (hetgeen een uitgangspunt is voor deze studie) zal de verkeersveiligheid aanmerkelijk zijn toegenomen. Bij het ontwerp van de alternatieven vormt verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde. Streven is om te voldoen aan het (rijks)beleid ten aanzien van verkeersveiligheid. Voor Noord-Brabant houdt dit in dat gestreefd wordt naar een risico van (ten hoogste) 0,049 slachtoffers per miljoen voertuigkilometers.
Enige filevorming zou de keuze voor een vervoerskeuze die de congestie reduceert kunnen bevorderen. Voorts zou Rijkswaterstaat moeten streven naar het verminderen van het aantal vrije rijstroken ten gunste van openbaar groeps- en vrachtvervoer, hetgeen filevorming eveneens vermindert.	Het openbaar vervoer biedt (evenals overigens het fietspadennet) voldoende mogelijkheden voor met name korte verplaatsingen. Praktijk wijst echter uit dat het moeilijk is om de (individuele) vervoerskeuze te beïnvloeden.

Volgnummer:	18 (vervolg)	**Afzender:** Bewonersvereniging Eikenburg- de Roosten (mw. E.W. Flamman -Molhoek) Postbus 44004 5604 LA Eindhoven
Kenmerk:	-	
Gedateerd:	22 september 1999	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Verschillende opeenvolgende inspraakprojecten in de regio tonen aan dat een integrale visie voor het oplossen van de verkeersproblematiek ontbreekt. In relatie tot de grillige politieke besluitvorming over deze projecten lijkt de periode van inspraak voor burgers te kort.	De inspraaktermijn in de Tracéwetprocedure is wettelijk vastgelegd. Een integrale visie voor het oplossen van de verkeersproblematiek is vastgelegd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer. Deze nota vormt dan ook het beleidskader voor deze studie. Besluitvorming over de 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 het opstellen van het NVVP, reeds een nuancering plaatsgevonden (zie paragraaf 2.3 van de richtlijnen). Indien het NVVP hiertoe aanleiding geeft, zal een aanvulling op de richtlijnen worden vastgesteld.
De bewonersvereniging blijft graag geïnformeerd over de volgende fasen van het onderzoek.	Er verschijnt een nieuwsbrief over de ontwikkelingen in het project. De tracéstudie zal volgens een 'open planproces' verlopen. Dit houdt in dat er momenten van terugkoppeling zijn naar o.a. organisaties en belangengroepen.

Volgnummer:	19	**Afzender:**	Actie Stichting Overlast A2 Vught e.o. (101 eensluidende reacties) Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	-		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Insprekers onderschrijven de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behouden zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16

Volgnummer:	20	**Afzender:**	mw Y. Piels De Heun 60 5261 AX Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	24 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16

Volgnummer:	21	**Afzender:**	J.Th. Spitters Van Heurnlaan 8 5261 EW Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	25 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16

Volgnummer:	22	**Afzender:**	A.G.A.M. van Beugen Vorsenpoel 11 5283 ZE Boxtel
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	24 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Ongeacht de reconstructiekeuze voor de A2 kunnen geluidsschermen en -wallen slechts soelaas bieden wanneer deze vanuit een goed programma van eisen worden ontworpen.	Waarvan akte
Om een reëel beeld te verkrijgen van de geluidsbelastingen op de aan de A2 gelegen percelen, dient geluid door middel van metingen op diverse punten te worden bepaald.	In deze studie zullen de geluidseffecten van de alternatieven in beeld gebracht worden met behulp van een akoestisch overdrachtsmodel. Dit berekeningsmodel zal worden opgezet conform het meet- en rekenvoorschrift uit de Wet geluidhinder. De geluidbelasting zal niet worden gemeten. Een belangrijke reden hiervoor is dat effecten bepaald moeten worden voor een toekomstjaar, hetgeen slechts met een rekenmodel mogelijk is.
Ter reductie van geluidhinder en vermindering van de woningnood in Boxtel, dient - in overleg met de gemeente Boxtel - een geluidswal in de vorm van geluidswalwoningen (type drive-in) te worden ontworpen.	Uit het akoestisch onderzoek zal blijken of RWS geluidwerende voorzieningen dient te treffen bij realisering van een alternatief. Tijdens de voorbereiding van de realisering van een alternatief is overleg mogelijk tussen RWS en de gemeente over de vormgeving van die voorzieningen. Woningbouw is een taak van de Gemeente en niet van Rijkswaterstaat.
Tussen De Heult en het kruispunt Liempde dienen aan de westzijde van de A2 geluidwerende voorzieningen te worden aangebracht. Aan de oostzijde van de A2 kan over eenzelfde afstand een ecologische zone worden aangelegd, zodat in de toekomst De Heult en Velder met elkaar worden verbonden.	Bij reconstructie van een weg zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidhinder stelt. Op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een rijksweg, wordt de geluidbelasting van 10 jaar na reconstructie getoetst aan de geluidbelasting 1 jaar voor reconstructie of een eerder vastgestelde geluidbelasting, (laagste waarde is hierbij uitgangspunt). Indien na de toetsing blijkt dat er sprake is van een stijging van de geluidbelasting met 2 dB(A) of meer dan moet Rijkswaterstaat maatregelen treffen om die toename weg te nemen, bijvoorbeeld door middel van geluidafschermende voorzieningen of maatregelen aan de woning. Het aanleggen van een ecologische verbinding kan onderwerp van de studie zijn als er een relatie is met de alternatieven of met de effecten die ze veroorzaken. Dit wordt nader onderzocht in de tracéstudie.

Volgnummer: 23	**Afzender:** Platform van natuur- en milieuorganisaties Vleuten-De Meern (C.E. Voogd) Albert Schweitzerlaan 14 3451 EC Vleuten
Kenmerk: -	
Gedateerd: 22 september 1999	

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Reactie richt zich hoofdzakelijk op de Startnotitie A2 Holendrecht - Oudenrijn.	Zie beantwoording inspraakreactie A2 Holendrecht - Oudenrijn en A2 Oudenrijn-Deil.
Vanwege de toename van het aantal rijstroken moeten de oude bruggen over de Lek bij Vianen en over de Waal bij Zaltbommel weer in gebruik worden genomen dan wel blijven om files bij Utrecht te voorkomen.	Zie antwoord inspraakreactie Oudenrijn-Deil.
Het feit dat de provincie Utrecht een aantal gebieden de bescherming als stiltegebieden heeft ontnomen vanwege het toegenomen vliegtuiglawaai, is geen vrijbrief om het van andere bronnen afkomstige geluidsniveau toe te laten nemen.	Zie antwoord inspraakreactie Holendrecht-Oudenrijn.
Vanwege de toename van het aantal inwoners moeten er meer fiets- en voetgangerspassages over of onder de A2 komen. De noodzaak voor een verbreding van de A2 is niet aangetoond, er is een trend dat het gebruik maken van de auto onbetaalbaar zal worden. Het alternatief OV dient daarom wel in voldoende mate aanwezig te zijn.	Wanneer er sprake is van een toename van de barrièrewerking zal aandacht worden besteed aan fiets- en voetgangerspassages over de A2. Het beleid is er inderdaad op gericht de variabele autokosten te laten stijgen. Een van de manieren waarop dat plaats zal vinden is middels spitstarieven. De ontwikkelingen worden nauwlettend in de gaten gehouden. Wanneer tijdens de studie meer inzicht ontstaat in spitstarieven zal dit in de resultaten worden betrokken. Het OV heeft een belangrijke betekenis in de vervoersmarkt in het A2 gebied. In de studie wordt uitgegaan van het uitvoeren van een breed pakket aan openbaar vervoermaatregelen, zoals opgenomen in het SVV II en uitgewerkt in het 2e tactisch pakket. Bij de ontwikkeling van het MMA worden reële, kansrijke opties waar het gaat om extra verbetering van het (met name regionale) openbaar vervoer onderzocht. Verbetering van de fietsverbindingen zal nauwelijks invloed hebben op congestie op de A2. Een basisnet van fietsverbinding is reeds aanwezig. Indien alle automobilisten welke een afstand afleggen kleiner dan 7,5 kilometer (de gemiddelde fietsafstand) over zouden stappen van de auto naar de fiets, dan zal dit de congestie op de A2 nauwelijks beïnvloeden.
Aangezien de verschillende trajecten van de A2 niet los van elkaar kunnen worden gezien, dient er een 'totaalplan A2' te worden opgesteld.	Door de 9 SWAB startnotities tegelijk integraal te bestuderen was het mogelijk de studies gezamenlijk uit te brengen. Ook voor wat betreft de A2 zijn de 5 startnotities op elkaar afgestemd. Ook in de vervolgfase zal er sprake zijn van afstemming, de knelpunten op de A2 worden in z'n totaliteit beschreven.

Volgnummer:	23 (vervolg)	**Afzender:**	Platform van natuur- en milieuorganisaties Vleuten-De Meern (C.E. Voogd) Albert Schweitzerlaan 14 3451 EC Vleuten
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	22 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De variant van wisselstrook (spits 5 stroken, buiten de spits 3 stroken) dient te worden doorberekend.	Het verschil tussen de drukste en niet- drukste richting is niet zo groot, dat dit aanleiding geeft om méér rijstroken in de ene dan in de andere te onderzoeken
Het toepassen van 35 meter brede landschapsstroken wordt toegejuicht.	In het traject Holendrecht-Oudenrijn worden conform het CAU-besluit landschapsstroken gerealiseerd. Het is nog te vroeg om uitspraken te doen over de wijze van landschappelijke inpassing en compensatie voor het traject Den Bosch-Eindhoven.

Volgnummer:	24	**Afzender:**	mw H. Koenraad en mw C.A. Koenraad-van Wanrooy Grote Gent 9 5261 BT Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	25 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
Het voorstel de bestaande geluidswal ter plaatse van het pand Grote Gent 9 te Vught af te breken en te verhogen, verdient geen uitvoering te krijgen daar deze wal prachtig is begroeid (en derhalve vanuit genoemde woning bezien een fraai uitzicht biedt).	Vooralsnog bestaan er geen plannen voor de afbraak van geluidsschermen In de Trajectnota/MER zal onderzocht worden of aanpassingen aan geluidsschermen in het kader van aanpassingen aan de weg dan wel maatregelen t.b.v. geluidsreductie nodig zijn. In dat geval zal met wensen uit de omgeving rekening gehouden worden.

Volgnummer:	25	**Afzender:**	G.P.C. t' Sas en mw A.W.M. t'Sas-Versteegh Boxtelseweg 22 5261 ND Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	26 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Insprekers onderschrijven de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behouden zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
Met het oog op het wooncomfort, de veiligheid en de gezondheid van de bewoners van het pand Boxtelseweg 22 te Vught is de eventuele reconstructie van de A2 uitermate bedreigend. Reeds vanaf 1979 is de bewoners van het pand Boxtelseweg 22 te Vught voorgehouden dat de toenmalige N264 zou worden omgebouwd tot een autosnelweg met ten hoogste 2x2 rijstroken en een verdiepte ligging ter hoogte van bedoelde woning nabij het kruispunt Vught - Sint-Michielsgestel. Daar insprekers toentertijd reeds vermoedde dat de verkeerstoename in belangrijke mate de capaciteit van de autosnelweg zou inhalen, hebben buurtbewoners destijds gepleit voor het alternatief 'Veghel'. Anno 1999 heeft de A2 een veelvoud van het in 1979 ingeschatte aantal motorvoertuigen te verwerken; enerzijds als aangegeven route van en naar het centrum Vught en anderzijds door toedoen van het sluipverkeer vanaf de A2. De hiermee gepaard gaande lokale overlast van geluid en uitlaatgassen wordt zo langzamerhand ontoelaatbaar.	In de afgelopen jaren is de verkeersgroei groter geweest als bij de besluitvorming rond de N264 werd verwacht. Gevolg hiervan is dat de capaciteit van de A2 tussen Den Bosch en Eindhoven in de toekomst onvoldoende is om het economisch belangrijke verkeer op de A2 af te wikkelen. Daarom wordt er een studie gestart naar mogelijke oplossingen en hun (milieu) effecten. Ook de huidige situatie en een autonome ontwikkeling (een situatie indien er in de komende jaren géén maatregelen worden genomen) wordt in beeld gebracht zo ontstaat een actueel beeld van de huidige intensiteiten en de huidige milieutoestand. In de studie zullen maatregelen gezocht worden om negatieve effecten van maatregelen van de A2 (zoals een verbreding, maar ook negatieve effecten van benutting) te verminderen. Tevens zullen maatregelen uitgewerkt worden gericht op verbetering van de huidige situatie, c.q. de milieusituatie bij een autonome ontwikkeling. Problemen met sluipverkeer zullen door capaciteitsvergroting van de A2 worden opgelost.

Volgnummer:	26	**Afzender:**	Wijkorgaan Boxtel-Oost/G. Brouwer (J.G.M. van der Linden) Hendrik Verheeslaan 35 5283 CP Boxtel
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	26 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Hoe kan Rijkswaterstaat garanderen dat de in de Startnotitie gehanteerde prognoses voor de verkeersintensiteit op de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven betrouwbaar/correct zijn en een reconstructie van de A2 rechtvaardigen?	Er wordt een nieuw verkeersmodel gemaakt voor 2020. Hierbij wordt uitgegaan van sociaal-economische ontwikkelingen, zoals omschreven in een scenario van het centraal planbureau. Getracht wordt zo reëel mogelijk deze voor 80% bepalende sociaal-economische gegevens in te schatten.
De werkelijke invloed van de A50 op de verkeersafwikkeling op de A2 kan eerst worden bepaald als de A50 in gebruik is genomen. Wellicht is het beter de reconstructie van de A2 hierop af te stemmen.	Via een verkeersmodel wordt de invloed van de A50 op de A2 en vice versa ook op de langere termijn (2020) in beeld gebracht.
Het wekt verwondering dat bij het bepalen van de verkeersintensiteit op de A2 in 2010 geen rekening is gehouden met de al dan niet tot A65 opgewaardeerde N65. De invloed van de N65 dient in het onderzoek te worden meegenomen, mede gezien de recente reconstructie van de Baars. Wellicht is het beter de reconstructie van de A2 hierop af te stemmen.	Er is geen sprake van opwaardering van de N65 tot A65. De reconstructie van de Baars is uitgangspunt van de studie.
Uit gegevens - grafieken die op de informatie-bijeenkomst ter inzage lagen - blijkt dat gedurende de jaren 1995-1998 de verkeersintensiteit tussen Vught en Boxtel-Noord sterk is gestegen. Na 1998 is de toename weer ongeveer zoals die in de periode 1986-1995. Hoe is dit te verklaren? De gegevens tonen aan dat bij Ekkersweijer na 1998 een afname van de verkeersintensiteit optreedt, terwijl alle andere trajecten een toename van de verkeersintensiteit vertonen. Hoe is dit te verklaren?	In 1996 is de autosnelweg opengesteld. Een autosnelweg verwerkt meer verkeer. Daarnaast is mede door sterke economische groei in de afgelopen jaren het verkeer sterk gestegen. Nu is de A50 nog niet opengesteld. In 2010 wel. Een deel van het verkeer zal dan over de A50 rijden. Daarnaast is in de huidige situatie de rondweg Best nog niet aanwezig. Deze zal er in 2010 wel zijn. Ook deze ontwikkeling verklaard een deel van de bijna gelijke intensiteiten tussen 1998 en 2010 op het traject Ekkersweijer - Best. In de vervolgfase zullen nieuwe verkeerscijfers geprognotiseerd worden voor 2020.

Volgnummer:	27	**Afzender:**	Buurtvereniging OVS (G. van Schie) p/a Boslaan 10 5681 BK Best
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	27 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Indien wordt overgegaan tot verbreding van de A2, dienen ter hoogte van de Boslaan te Best effectieve geluidwerende voorzieningen te worden aangebracht. In de huidige situatie ontbreken deze voorzieningen voor de meeste bewoners.	Bij reconstructie van een weg zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidhinder stelt. In deze wet zijn de volgende regels vastgesteld: Op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een rijksweg, wordt de geluidbelasting van 10 jaar na reconstructie getoetst aan de geluidsbelasting 1 jaar voor reconstructie of aan een eerder vastgestelde geluidsbelasting, (de laagste waarde is hierbij bepalend). Indien na de toetsing blijkt dat er sprake is van een stijging van de geluidbelasting met 2 dB(A) of meer dan moet Rijkswaterstaat maatregelen treffen om die toename weg te nemen, bijvoorbeeld door middel van geluidafschermende voorzieningen of maatregelen aan de woning.
De gevolgen van verbreding van het gedeelte verdiepte ligging onder Best-West moeten helder in kaart worden gebracht. Hetzelfde geldt voor de maatregelen ter beperking van de met de verbreding gepaard gaande negatieve effecten voor het lokale woon- en leefmilieu.	Zie antwoord hierboven.
Uit de Startnotitie (kaart 4.2; pagina 24) valt met betrekking tot de omgeving van de verdiepte ligging onder Best-West op te maken dat de Boslaan ten onrechte niet is aangemerkt als 'gebied waar (meer dan vijf) woningen staan met geluidbelasting van meer dan 55 dB(A)'. Ter bevestiging van de constatering van bewoners dat de lokale geluidhinder wel degelijk boven de 55 dB(A) is gelegen, dienen ter plaatse op diverse dagen en tijdstippen geluidmetingen te worden verricht.	In de startnotitie zijn de huidige situatie en de toekomstige situatie, voor o.a. het aspect geluidhinder, slechts globaal in beeld gebracht. Ten behoeve van het opstellen van de Trajectnota/MER zal geluidhinder gedetailleerder onderzocht worden. Dit zal gebeuren met behulp van een akoestisch rekenmodel, dat opgesteld wordt conform het meet- rekenvoorschrift uit de Wet geluidhinder. Er zullen voor de studie geen geluidmetingen verricht worden.
Rijkswaterstaat heeft in de voorbije jaren ten onrechte geen ernst gemaakt met de in het vooruitzicht gestelde groenvoorziening ter hoogte van de Boslaan te Best. Ter verbetering van de situatie dient Rijkswaterstaat tot actie over te gaan.	Deze opmerking zal doorgespeeld worden naar de wegbeheerder (dienstkring 's-Hertogenbosch), die verantwoordelijk is voor het huidige beheer en onderhoud.

Volgnummer:	28	**Afzender:**	H.A.J. Henket Hal 13B den Eikenhorst 5296 PZ Esch
Kenmerk:	HJH/347-2		
Gedateerd:	28 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
Grondverkoop ten behoeve van de verbreding van het wegvak 's-Hertogenbosch - Eindhoven naar 2x2 rijstroken is in 1960 in goed vertrouwen geschied; verkoop van de grond zou nimmer leiden tot verdere uitbouw van deze weg (N264) tot autosnelweg. Alle beloften ten spijt werd in 1979 besloten rijksweg 264 'op te krikken' tot A2. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat verzekerde destijds evenwel dat de A2 in de toekomst niet verder meer zou worden uitgebreid. Tijdens de aanleg van de A2 traden verschillende zaken op die het gebroken vertrouwen slechts verder hebben geschaad, zodat thans het vertrouwen in Rijkswaterstaat en/in relatie tot 'de' politiek niet groot meer is.	Het besluit om de rijksweg 264 om te bouwen tot de autosnelweg A2 heeft in 1979 plaatsgevonden op basis van de toentertijd beschikbare kennis. De verkeersgroei is de afgelopen jaren groter geweest dan toen verwacht werd. Ook de economische ontwikkeling van de regio was toen niet te voorzien. Een en ander leidt ertoe dat er zich nu, en zeker in de toekomst, congestieproblemen ontstaan op de A2 waarvoor naar oplossingen gezocht moet worden. In de trajectstudie/MER welke nu van start gaat, zullen de mogelijke oplossingen en hun effecten op een objectieve wijze in beeld worden gebracht. De kaders van dit onderzoek zijn in de richtlijnen vastgesteld. Er zal in ieder geval een verbredingsalternatief worden uitgewerkt dat volledig past binnen het huidige ruimtebeslag van de A2. Indien uit effectenonderzoek echter blijkt dat de gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, dienen verdergaande mitigerende maatregelen te worden onderzocht.
Is er (voldoende) vertrouwen in de overheid (i.c. RWS en politiek) onder de bewoners langs het A2-wegvak 's-Hertogenbosch - Boxtel in relatie tot de onderzoeksresultaat, ministeriële toezeggingen uit 1979 en uitvoering?	Zie boven
Is een reconstructie van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven politiek haalbaar op het niveau van het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de verschillende gemeenten. Kan worden aangegeven wat de onderlinge pijnpunten tussen deze niveaus zijn ten aanzien van de aspecten die in het onderzoek worden bestudeerd?	In de Trajectnota/MER zullen op basis van de richtlijnen oplossingen voor de congestie in beeld worden gebracht, inclusief de effecten van deze oplossingen. Dan ook worden de kosten en baten van de diverse maatregelen duidelijk. Op basis hiervan zal besluitvorming plaats vinden door de politiek. Wensen van de diverse overheden, belangenorganisaties en andere belanghebbend zullen hierbij een rol spelen.

Volgnummer:	29	**Afzender:**	drs H.P.M. van Aken Juralaan 23 5691 JC Son en Breugel
Kenmerk:	A2/ha/99.001		
Gedateerd:	26 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Op basis van de Startnotitie (pagina 12) kan worden geconstateerd dat in de vergelijking van de verkeersintensiteitencijfers van 1986 en 1997 op geen der deeltrajecten wordt voldaan aan het nationale beleid van 35% groei voor de periode 1986-2010; de laagst gerealiseerde groei in de periode 1986 - 1997 bedraagt 58%; de hoogste 212%. Het uitgangspunt van het nationale beleid dient voor de totale periode dan ook te worden verlaten, omdat anders vanuit 'sneller en slimmer' handelen (Startnotitie; pagina 12) de groei in hoge mate moet worden teruggedrongen.	De nationaal gewenste beperking van de groei van de mobiliteit tot 35% voor de periode 1986-2010 heeft betrekking op door personenauto's afgelegde kilometers op alle wegen in Nederland samen. Dit streefbeeld heeft dus geen betrekking op de toename van het aantal motorvoertuigen op individuele wegvakken zoals de A2 Den Bosch-Eindhoven, die soms een relatief bescheiden en soms, zoals bij achterlandverbindingen als de A2, een belangrijke functie vervullen. De omvang van de verwachte verkeersgroei wordt in belangrijke mate bepaald door demografische, ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen en door verwachte effectiviteit van het verkeers- en vervoersbeleid. Bij het opstellen van verkeersprognose voor deze studie zal gewerkt worden met huidige inzichten op deze punten.
Ten behoeve van de Trajectnota/MER dient een verkeersgroeimodel te worden doorberekend dat rekening houdt met het kabinetsbeleid ruimte te scheppen voor een verdere groei van de werkgelegenheid. De hiermee samenhangende groei van het goederenvervoer dient evenzeer in het model te worden doorberekend.	Er wordt conform richtlijnen een verkeersmodel gemaakt, voor 2020. In het verkeersmodel wordt ook rekening gehouden met de groei van het goederen- en wegvervoer onder invloed van de door het centraal planbureau verwachte sociaal-economische ontwikkelingen voor het jaar 2020.
De effecten van de diverse bestemmingsplannen, gericht op verdere groei van woningbouw en industrievestiging in het studiegebied van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven en lokale maatregelen die leiden tot inperking van capaciteiten van wegdelen in het kader van Duurzaam Veilig, dienen in de Trajectnota/MER tot uitdrukking te komen. Vervolgens kan op adequate wijze invulling worden gegeven aan de effecten voor de A2 in de vorm van extra op- en afritten en uitbreiding van de capaciteit tot 2x4 rijstroken, zodat de oplossing ook na 2010 voldoende probleemoplossend blijft.	Extra op- en afritten worden niet onderzocht. Conform de richtlijnen wordt alleen 2x3 en benutting onderzocht. Er zullen conform richtlijnen prognoses gemaakt worden voor 2020.

Volgnummer:	30	**Afzender:**	Stichting en landgoed Bleijendijk (mw A.W.C.M. Teulings) Bleijendijk 2 5261 NL Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	23 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Landgoed Bleijendijk is een landgoed van 100 ha, gelegen tussen de Esschestroom en de A2 en aan en aan de noordzijde begrensd door de provinciale weg Vught - Sint-Michielsgestel. Het gehele landgoed maakt deel uit van de ecologische hoofdstructuur in de provincie Noord-Brabant. Na de laatste reconstructie van de A2 (in de jaren negentig) is de kwantitatieve en kwalitatieve aantasting van het landgoed destijds opgevangen c.q. omgebogen in een positieve ontwikkeling, in de verwachting dat na bedoelde reconstructie een duurzame situatie zou ontstaan. Door mitigerende maatregelen van Rijkswaterstaat en het landgoed Bleijendijk zelf is een gerechtvaardigd vertrouwen gewekt dat het landgoed in de toekomst zou zijn gevrijwaard van verdere aantasting als gevolg van nieuwe aanpassingen aan de A2. Een op zo korte termijn opnieuw aan de orde stellen van (eventuele) ingrepen in het landgoed is onverantwoord.	Het is niet aannemelijk dat voor een van de alternatieven die onderzocht gaan worden grond nodig is van het landgoed. Naar verwachting kunnen de alternatieven vrijwel geheel ontworpen worden binnen het huidige ruimtebeslag van de weg en bermen. Hierdoor kan de huidige landschappelijke inpassing, die zorgvuldig afgestemd is op het karakter van de landgoederen, waarschijnlijk intact blijven.
Het landgoed Bleijendijk is een belangrijke schakel in een aaneengesloten zone van landgoederen en natuurterreinen, die begint ten zuiden van 's-Hertogenbosch en doorloopt tot voorbij Vught. De grote kwaliteiten van deze zone dienen aanleiding te zijn alles in het werk te stellen om binnen het benuttingsalternatief naar innovatieve oplossingen te streven.	Uitgangspunt voor de ontwerpen is het <u>voorkomen</u> van negatieve effecten op de Ecologische Hoofdstructuur. Indien dat niet mogelijk blijkt zullen mitigerende/compenserende maatregelen gezocht worden.
Een verbreidingsalternatief dat opnieuw de begrenzing van het landgoed Bleijendijk aantast of dat afbreuk doet aan de (nieuwe) eikenbeplanting tussen de A2 en het landgoed, is onaanvaardbaar. De strook tussen de A2 en het landgoed is te smal en het verkleinen met enkele meters kan ter plaatse reeds tot ernstig kwaliteitsverlies leiden. Aantasting van de eikenbeplanting heeft niet alleen gevolgen voor deze beplanting zelf, maar ook voor de kwaliteit van de randzone als geheel. Alles dient in het werk te worden gesteld om de technische aanpassingen aan het tracé met zorg voor zowel de kwaliteit van het geheel als van de details uit te werken.	Zie hierboven.

Volgnummer:	30 (vervolg)	**Afzender:**	Stichting en landgoed Bleijendijk (mw A.W.C.M. Teulings) Bleijendijk 2 5261 NL Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	23 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
In het vernieuwingsplan Bleijendijk (1990), dat reeds is opgenomen in het bestemmingsplan van de gemeente Vught, is in de noordwesthoek aan de binnenzijde van de nieuwe wal een aantal nog te realiseren landgoedwoningen opgenomen. Dit gebied ligt nu nog binnen de toegestane geluidsnormen. Toename van de geluidhinder als gevolg van de reconstructie van de A2 kan ernstige gevolgen hebben voor de bouw van deze woningen.	Deze woningen zijn reeds in een bestemmingsplan opgenomen. Dit betekent dat de aanwezigheid van deze woningen uitgangspunt is bij geluidsonderzoek en de bepaling van geluidwerende maatregelen. Bij reconstructie van een weg zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidhinder stelt. Voor reconstructie geeft de wet het volgende aan: Op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een rijksweg, wordt de geluidbelasting van 10 jaar na reconstructie getoetst aan de geluidbelasting 1 jaar voor reconstructie of een eerder vastgestelde geluidbelasting (De laagste waarde telt). Indien na de toetsing blijkt dat er sprake is van een stijging van de geluidbelasting met 2 dB(A) of meer dan moet Rijkswaterstaat maatregelen treffen om die toename weg te nemen, bijvoorbeeld door middel van geluidafschermende voorzieningen of maatregelen aan de woning.
De eventuele gevolgen van nieuwe ingrepen in de waterhuishouding op het landgoed Bleijendijk dienen zorgvuldig te worden onderzocht, te meer daar de afvoersloten van de A2 op een aantal plaatsen met het landgoed in verbinding staan.	De hydrologische effecten van de weg en de bermsloten zijn onderdeel van de tracéstudie. Geprobeerd wordt om de huidige knelpunten op te lossen en nieuwe knelpunten te voorkomen.
Als gevolg van de vorige reconstructie van de A2 is de voor de landbouw beschikbare oppervlakte op het landgoed Bleijendijk aanmerkelijk verminderd c.q. is de kritische grens bereikt. Nieuwe onttrekkingen aan de landbouw zullen dan ook grote gevolgen kunnen hebben voor de rentabiliteit van de bedrijven en daarmee voor het gehele landgoed.	Uitgangspunt voor de ontwerpen is het <u>voorkomen</u> van negatieve effecten op de Ecologische Hoofdstructuur. Indien dat niet mogelijk blijkt zullen mitigerende/compenserende maatregelen gezocht worden.
Als gevolg van de vorige reconstructie van de A2 is de geluidhinder en de visuele hinder voor het landgoed aanzienlijk toegenomen. Nieuwe veranderingen mogen niet tot verdere verslechtering leiden. Bezien moet worden in hoeverre bij nieuwe wijzigingen aan de A2 de huidige situatie kan worden verbeterd.	Effecten van mogelijke oplossingen worden in de Trajectnota/MER in kaart gebracht. Maatregelen zullen hierbij worden aangegeven om negatieve effecten te verzachten Tevens wordt bekeken of huidige knelpunten opgelost kunnen worden.
Aandacht dient uit te gaan naar de langs de A2 en de provinciale weg gelegen parallelweg daar veranderingen in deze weg effect kunnen hebben op de ontsluiting van het landgoed Bleijendijk.	Aan effecten op ontsluitingen wordt aandacht besteed in het ontwerp. Uitgangspunt voor het ontwerp is dat alle terreinen die momenteel ontsloten zijn ook ontsloten blijven.

Volgnummer:	30 (vervolg)	**Afzender:**	Stichting en landgoed Bleijendijk (mw A.W.C.M. Teulings) Bleijendijk 2 5261 NL Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	23 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Stichting Bleijendijk verwacht bij de uitwerking van het vervolgonderzoek nauw te worden betrokken en tijdig en uitvoerig over de voortgang te worden geïnformeerd.	Er zal een nieuwsbrief over de ontwikkelingen in het project verschijnen. Het tracéstudie zal volgens een 'open planproces' verlopen. Dit houdt in dat er momenten van terugkoppeling zijn naar o.a. organisaties en belangengroepen. Daarnaast kunnen afzonderlijk afspraken gemaakt worden indien behoefte bestaat aan specifieke informatie.

Volgnummer:	31	**Afzender:**	Vughtse Verkeersgroep (R. de Haan) Druivenkas 27 5262 PA Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	29 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Als resultaat van de vorige reconstructie van de A2 zijn de toenmalig vrijliggende fietspaden gewijzigd in onveilige parallelwegen. De problemen voor fietsers zijn dermate urgent dat - conform de principes van Duurzaam Veilig - de fietsroutes langs en dwars op de A2 moeten worden gewijzigd. Anders dan vermeld in de Startnotitie, dient Rijkswaterstaat in dezen wel degelijk de rol van initiator en financierder op zich te nemen.	De parallelwegen zijn aangelegd in afstemming met de gemeente, welke daarna deze wegen in beheer hebben gekregen. De wegen zijn lokale wegen en vallen der halve onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Effecten van sluipverkeer van de A2 is wel een verantwoordelijkheid voor ministerie van Verkeer en Waterstaat omdat dit een negatief effect is wat veroorzaakt wordt door congestie op de A2. Op nadrukkelijk verzoek van de beheerders kunnen maatregelen aan de parallelwegen meeliften in de studie indien beheerders participeren bij de uitwerking van de maatregelen en de uitvoer t.z.t. voor eigen rekening nemen.
De trajectstudie dient uit te gaan van de gestelde grens aan de toename tot 35% ten opzichte van de verkeersintensiteit in 1986; dat het gemotoriseerde wegverkeer anno 1996 ten opzichte van 1986 een stijging laat zien van 60% is wrang. Dit geldt eens te meer daar de Tweede Kamer ook doelen en limieten heeft vastgesteld ten aanzien van uitstoot van CO2 en de omvang van natuurgebieden. Bij strikte toepassing van de CO2-uitstootlimiet, resteert slechts het nulalternatief.	In de studie wordt uitgegaan van een zo realistisch mogelijke inschatting van de verkeersintensiteiten voor 2020. Dit om het congestieprobleem, de mogelijke oplossingen en de mogelijke negatieven effecten realistisch in beeld te brengen. Besluitvorming kan dan plaats vinden op basis van zo'n actueel mogelijke gegevens.
De A2 doorsnijdt bij de Mortelen-Scheeken alsook bij de Vughtse Landgoederen de Groene hoofd-structuur zoals vastgesteld in het streekplan van de provincie Noord-Brabant. Verdere aantasting als gevolg van een nieuwe reconstructie van de A2 is niet acceptabel.	In de studie zal onderzocht worden of de te onderzoeken oplossingen negatieve effecten hebben op natuur en landschap. Maatregelen zullen aangegeven worden om deze negatieve effecten te minimaliseren, dan wel te compenseren. Daarnaast zal bekeken worden hoe de huidige barrièrewerking van de A2 verminderd kan worden. Aanleg van faunapassages zal hierbij een aandachtspunt zijn. Overigens is momenteel de verwachting dat verbreding van 2*2 naar 2*3 mogelijk is zonder extra ruimtebeslag door gebruik te maken van de beschikbare ruimte binnen de huidige A2, inclusief bermen.
Behalve interlokale grenzen gelden ook lokale limieten voor milieuhinder; deze zijn voor wat betreft geluid en de uitstoot van CH en NO bij Vught reeds overschreden.	De studie zal uitwijzen of, en in welke mate, bestaande milieunormen worden overschreden.
Ter verbetering van het milieuvriendelijk recreëren nabij grote woongebieden, verdienen fietsers en wandelaars bij het Velderbos en Huize Steenwijk meer overgangen over de A2.	Uitgangspunt bij verbreding is het intact houden van de huidige verbindingen tussen beide zijden van de weg. Extra overgangen zijn alleen in beeld als ze mee kunnen liften met andere ingrepen of als de regio in belangrijke mate participeert in dit soort ontwikkelingen.

Volgnummer:	31 (vervolg)	**Afzender:**	Vughtse Verkeersgroep (R. de Haan) Druivenkas 27 5262 PA Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	29 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De vraag hoeveel extra autobewegingen door uitbreiding van de wegcapaciteit worden opgeroepen, dient deel uit te maken van de studie.	Dit zal worden meegenomen conform de richtlijnen.
De Startnotitie laat andere vervoervormen dan de (vracht)auto ten onrechte buiten beschouwing. In dit verband dient een corridorstudie te worden gestart om te onderzoeken hoe het vervoeraandeel van fiets, openbaar vervoer en binnenvaart kan worden vergroot. Hierbij dient de aandacht uit te gaan naar de toepassing van de begrippen 'compacte stad', 'reistijdverhoudingen', 'parkeerbeleid' en 'transferia'.	In het SVV II zijn reeds een aantal (flankerende) maatregelen opgenomen om de auto groei te beperken. De door u genoemde maatregelen maken hier onderdeel van uit. In het verkeersmodel dat gebruikt wordt om de intensiteiten op de A2 te bepalen wordt al uitgegaan van de uitvoer van deze maatregelen. In de studie wordt uitgegaan van het uitvoeren van een breed pakket openbaar vervoer maatregelen, zoals opgenomen in het SVV II en uitgewerkt in het 2e tactisch pakket. Bij de ontwikkeling van het MMA worden reële, kansrijke opties waar het gaat om extra verbetering van het (met name regionale) openbaar vervoer onderzocht. Verbetering van de fietsverbinding zal nauwelijks invloed hebben op de congestie op de A2. Een basisnet van fietsverbinding is reeds aanwezig. Indien alle automobilisten welke een afstand afleggen kleiner dan 7,5 kilometer (de gemiddelde fietsafstand) over zouden stappen van de auto naar de fiets, dan zou dit de congestie op de A2 nauwelijks beïnvloeden
De in de Startnotitie vermelde opsomming van sluipverkeerroutes is onvolledig; ook de Esscheweg en de Witvensedijk wordt gebruikt door ongewenst gemotoriseerd verkeer. Rijkswaterstaat dient in overleg met betrokken gemeenten een plan tot wering van sluipverkeer op te stellen.	Naar verwachting zal een verbetering van de bereikbaarheid op de A2 de sluipverkeerproblematiek oplossen. Sluipverkeer dat vervolgens niet terugkeert naar de A2 is lokaal ongewenst. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeenten om deze problemen op te lossen.
Daar selectieve afsluiting en toeritdosering op de A2 leidt tot een toename van regionaal sluipverkeer en regionale gevaren, verdient toepassing van dergelijke maatregelen juist plaats te vinden op de regionale verblijfsgebieden en ontsluitingswegen	Toeritdosering zal in het kader van het benuttingsalternatief worden onderzocht. Effecten op onderliggend wegennet zullen in beeld worden gebracht.
Om de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer langs de N266 en de A50 te kunnen bezien dient het studiegebied van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven te worden uitgebreid.	De N266 en de A50 maken onderdeel uit van het verkeersnetwerk. Zij zijn in het verkeersmodel, dat gebruikt wordt voor verkeersprognose gemodelleerd. De wisselwerking tussen A2, A50 en N266 wordt door verkeersmodel in beeld gebracht.

Volgnummer:	31 (vervolg)	**Afzender:**	Vughtse Verkeersgroep (R. de Haan) Druivenkas 27 5262 PA Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	29 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Vughtse Verkeersgroep onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de gemeente Vught, de Fietsersbond ENFB, afdeling 's-Hertogenbosch, de Brabantse Milieufederatie en de Stichting Overlast A2 Vught e.o.	Zie inspraakreactie nrs. 7, 42, 48 en 16.

Volgnummer:	32	**Afzender:**	K. Wevers en mw M. Abrahams Boslaan-Zuid 11a 5681 BL Best
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	25 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het verdient aanbeveling te onderzoeken in hoeverre het terugdringen van de maximumsnelheid op de A2 ter hoogte van de Boslaan-Zuid te Best (daadwerkelijk) kan bijdragen tot reductie van de thans reeds ervaren lokale geluidhinder.	Het terugdringen van de maximumsnelheid zou een onderdeel kunnen zijn van het benuttingsalternatief en/of het meest milieu vriendelijke alternatief. Bij de ontwikkeling van deze alternatieven zal met uw aanbeveling rekening worden gehouden.
Terugdringing van de maximumsnelheid op de A2 ter hoogte van Best kan een positief effect hebben op de lokale doorstroming van het verkeer. In de huidige situatie ontstaan opstoppingen veelal op de twee opritten in Best, waar (langzaam)verkeer dient in te voegen op (snel)verkeer op de A2.	Voor het invoegprobleem bij de opritten Best zal toeritdosering onderzocht worden conform de richtlijnen.
Kaart 4.2 (Startnotitie, pagina 24) verzuimt ten onrechte het aan de oostzijde van de A2 gelegen Boslaan-Zuid te Best aan te geven als een gebied met een geluidbelasting, groter dan 55 dB(A). Het pand Boslaan-Zuid 11a te Best kende deze geluidswaarde reeds begin jaren negentig.	In de startnotitie zijn de huidige situatie en de toekomstige situatie, voor o.a. het aspect geluidhinder, slechts globaal in beeld gebracht. Ten behoeve van het opstellen van de Trajectnota/MER zal geluidhinder gedetailleerder onderzocht worden.
Wat zijn de mogelijkheden de (de thans te hoge) NOx-waarde ter plaatse van Best tot een aanvaardbaar niveau terug te dringen? Is het zinvol in het onderzoek hiernaar ook de snelheid en de effectieve doorstroming te betrekken?	Via vele maatregelen wordt getracht de uitstoot van verontreinigingen bij wegverkeer te beperken. Een voorbeeld zijn de steeds strenger wordende emissie-eisen voor voertuigmotoren. Op lokaal niveau zijn er positieve effecten mogelijk bij een betere doorstroming en/of een lagere snelheid.
Door het oppervlak van het ter hoogte van het pand Boslaan-Zuid 11a te Best gelegen talud en de bovenzijde van de tunnelbak - door middel van (fors uit te groeien) aanplant - zo ruw mogelijk te maken alsook andere poreuze geluidabsorberende obstakels aan de onderzijde van het talud aan te brengen, kan een deel van de lokale geluidhinder worden teruggedrongen.	Waarvan akte.
Het verdient aanbeveling spoedig een fatsoenlijke houtwal met hoogopgaande bomen en struiken ter hoogte van het pand Boslaan-Zuid 11a te Best te realiseren. Deze aanplant voegt een waardevol landschapselement toe aan het door aanleg van de A2 en huidig landbouwgebruik uitgeklede landschap.	Deze opmerking doorgespeeld naar de beheerder van de weg (dienstkring 's-Hertogenbosch), die verantwoordelijk is voor het huidige beheer en onderhoud.

Volgnummer:	32 (vervolg)	**Afzender:**	K. Wevers en mw M. Abrahams Boslaan-Zuid 11a 5681 BL Best
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	25 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Onderzoek dient plaats te vinden naar de (on)mogelijkheid van uitwisseling van amfibieën-populaties ten oosten en ten westen van de A2.	In het kader van het Beheersplan van Rijkswaterstaat Noord-Brabant zijn de nodige ontsnipperende maatregelen gepland. Hieronder valt geen amfibieënvoorziening. In het kader de tracéstudie wordt wel gekeken of de verbinding langs het Wilhelminakanaal geoptimaliseerd kan worden. Meer naar het zuiden zijn bij knooppunt Ekkersweijer verbindingen voorzien in het kader van het project Tangenten Eindhoven.
Bij de aanleg van het A2-viaduct over het Wilhelminakanaal zijn geen maatregelen getroffen om de ecologische verbindingszone geschikt te maken voor amfibieën en kleinwild. Dit dient evenwel alsnog (en wel vóór 2010) te geschieden. Dit geldt ook voor de beoogde kleinwildpassages tussen de Scheeken en de Pailjaart, die ook onder de huidige A2 moeten worden aangelegd.	Genoemde maatregelen zijn opgenomen in de ontsnipperingsstudie Noord-Brabant De maatregelen bij de passage van A2 zijn opgenomen in het ontsnipperingsprogramma. Indien er geen uitzicht is op het uitvoeren van deze maatregelen voor 2010, zullen ze als optioneel onderdeel aan de alternatieven uit de tracéstudie toegevoegd worden. De realisatie van ontsnipperende maatregelen is enerzijds afhankelijk van ontwikkeling van de natuur in de omgeving en anderzijds van de voor ontsnippering geprogrammeerde budgetten. De kolonisatie van het gebied door de das heeft geleid tot ontsnipperende maatregelen voor de das ter hoogte van de Scheeken (realisatie in 2000).
De grondwateronttrekking bij de tunnelbak te Best (800.000 m3) is - met het oog op het tegengaan van verdroging - verontrustend. Is het mogelijk direct naast de tunnelbak te infiltreren?	Metingen in de directe omgeving van de tunnelbak geven aan dat hier geen daling van de hoeveelheid grondwaterstand plaatsvindt. De opgepompte hoeveelheid grondwater geeft echter aan dat toch een aanzienlijke onttrekking plaatsvindt. In het kader van de studie wordt gezocht naar oplossingen waarbij zo min mogelijk grondwater via het oppervlakte water afgevoerd wordt. Infiltratie is hierbij een van de te onderzoeken opties.

Volgnummer:	33	**Afzender:**	Th.C. Briels en mw M.J. Briels-Loermans Kleine Gent 9-11 5261 BS Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	24 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Insprekers onderschrijven de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behouden zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
In het kader van de vorige reconstructie van de A2 hebben insprekers in 1985 een overeenkomst met Rijkswaterstaat gesloten teneinde de voor reconstructie benodigde gronden te verkopen. Onderdeel van bedoelde overeenkomst is het sparen van een aantal bomen, waaronder een monumentale fagus sylvatica purpurea (bruine beuk). Dit beding heeft anno 1999 zijn werking niet verloren.	Deze informatie zal gebruikt worden in het ontwerpproces voor de infrastructuur en bij de effectenstudie. Naar verwachting kunnen de alternatieven vrijwel geheel binnen het huidige ruimtebeslag ontworpen worden. Bij het ontwerpen zal ook expliciet rekening gehouden worden met genoemde bomen

Volgnummer:	34	**Afzender:**	Nederlandse Gasunie NV (ing. W.J. Kolff) Postbus 19 9700 MA Groningen
Kenmerk:	TN/G 99.364		
Gedateerd:	28 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven doorkruist op een aantal plaatsen transportleidingen van de NV Nederlandse Gasunie of loopt daar parallel aan.	Kruisingen van de A2 met transportleidingen krijgen aandacht in het ontwerp.
Transport per buisleiding, de vierde transport-modaliteit, moet worden beschouwd als gelijkwaardig aan het transport over de weg, per spoor of via het water. De ligging van de gastransportleidingen van de Nederlandse Gasunie NV is in dit verband van wezenlijke invloed op de te maken tracékeuze.	Buisleidingen kunnen in een aantal gevallen een goed alternatief bieden voor transport via de weg (en spoor en water). In het kader van deze studie echter speelt dit geen rol van betekenis; in de richtlijnen wordt geen alternatief beschreven waarbij gebruik wordt gemaakt van buisleidingen.
Ten behoeve van het milieueffectrapport (MER) dienen richtlijnen te worden opgesteld waarin bij de keuze voor de te nemen maatregelen aan de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven de belangen van de Nederlandse Gasunie NV worden meegewogen. In verband met het opstellen van het MER dient Rijkswaterstaat contact op te nemen met de Nederlandse Gasunie NV.	Bij elke uitbreiding of aanleg van infrastructuur wordt getracht zorgvuldig om te gaan met belangen van betrokkenen. Bovendien garandeert de in de startnotitie beschreven procedure dat een ieder op meerdere momenten zijn mening kenbaar kan maken. Informatie t.a.v. aanwezigheid van kabels en leidingen wordt meegenomen in het ontwerpproces voor de infrastructuur. In de startfase zal informatie ingewonnen worden t.a.v. o.a. de aanwezigheid van kabels en leidingen. Hiervoor zal contact opgenomen worden met Nederlandse Gasunie NV.

Volgnummer:	35	**Afzender:**	H.G. van Middelkoop Taalstraat 102 5261 BH Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	27 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
Bij de planvorming voor de reconstructie van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven dient rekening te worden gehouden met het feit dat de gemeente Vught nu al zwaar onder druk staat door de huidige infrastructuur (de A2, de N65 en de spoorlijnen 's-Hertogenbosch - Eindhoven en 's-Hertogenbosch - Tilburg).	De effecten van de A2 t.a.v. o.a. geluidshinder, luchtverontreiniging, vervoer gevaarlijke stoffen en barrièrewerking worden in beeld gebracht, zowel in de huidige situatie , bij een autonome ontwikkeling. (situatie waarbij geen maatregelen aan de A2 genomen worden) als bij diverse alternatieven. (benutten c.q. verbreden van de A2) Indien hierbij sprake is van cumulatie zal dit in de studie meegenomen worden.

Volgnummer:	36	**Afzender:**	mr E.Q.M. Smits van Oyen de van der Schuerenlaan 4 5261 GB Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	27 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
Aandacht dient uit te gaan naar de voor de bewoners nabij het raadhuis van Vught als 'onaanvaardbaar' ervaren geluidhinder, afkomstig van de A2. Tegen deze hinder - die wellicht het gevolg is van té lage geluidswallen - dienen nu reeds de nodige maatregelen te worden getroffen.	Bij reconstructie van een weg zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidshinder stelt. Voor reconstructie geeft de wet het volgende aan: Op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een rijksweg, wordt de geluidsbelasting van 10 jaar na openstelling van de aangepaste weg getoetst aan de geluidsbelasting 1 jaar voor reconstructie of een eerder vastgestelde geluidsbelasting (De laagste waarde telt). Indien er na de toetsing blijkt dat er sprake is van een stijging van de geluidbelasting met 2 dB(A) of meer dan moet Rijkswaterstaat maatregelen treffen om die toename weg te nemen, bijvoorbeeld door middel van geluidafschermende voorzieningen of maatregelen aan de woning. In het meeste milieuvriendelijke alternatief zullen mogelijkheden onderzocht worden om bestaande knelpunten te verminderen. De Wet Geluidshinder blijft ook hier echter uitgangspunt. Voor een autonome geluidssanering is het ministerie van VROM verantwoordelijk. Voor het op korte termijn uitvoeren van maatregelen bestaan geen plannen.

Volgnummer: 38	**Afzender:** F.H.D. van Schagen Rijnlaan 27 5691 JG Son
Kenmerk: -	
Gedateerd: 27 september 1999	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Door een groter studiegebied in ogenschouw te nemen is het mogelijk om een betere oplossing te onderzoeken, namelijk de verbinding Den Bosch - Helmond - Nederweert. De verruiming van de A2 veroorzaakt, tezamen met de te verwachten verkeersstromen op de A50 en A58 een onacceptabele verkeersdruk op de westtangent. De verkeersdruk op de westtangent zou kunnen worden verminderd door deze verbinding naar Nederweert langs de Zuid-Willemsvaart. Een dergelijke verbinding is - door haar kortere route - een uitstekend alternatief voor het doorgaande verkeer tussen Amsterdam en Maastricht en kan de verkeersdruk op de A2 aanmerkelijk doen afnemen. Bovendien komt een dergelijke verbinding ook het regionale verkeer tussen Eindhoven en Helmond zeer ten goede.	In de studie naar de tangenten Eindhoven is rekening gehouden met de groei van het verkeer op de A50 en A58. Uit de studie blijkt dat na verruiming van de capaciteit op de bestaande tangenten er geen verkeersdruk op de westtangent zal optreden. De intensiteiten op de A2/A67 staan los van de begrenzingen van het studiegebied van beide SWAB-studies. Er is geen reden om het studiegebied aan te passen. De door u voorgestelde verbinding 's Hertogenbosch - Helmond - Nederweert valt buiten het kader van deze studie. Zie ook het antwoord hierna.
In het Advies Hoofdwegenstructuur Noord-Oost Brabant (STUHNOB, 1988) van de Raad van de Waterstaat zijn diverse ontsluitingen weergegeven, waaronder de genoemde verbinding van 's-Hertogenbosch naar Nederweert. In de beoordeling van het advies is echter het gedeelte Helmond - Nederweert niet meegenomen, terwijl juist dat de ontbrekende schakel is.	In de studie naar de hoofdwegenstructuur (STUHNOB) is inderdaad de genoemde variant opgenomen. In het SVV-II (het vigerende rijksbeleid) is gekozen voor een andere hoofdwegenstructuur, waarbij de A2 als achterlandverbinding is aangemerkt. Bij de keuze van de hoofdwegenstructuur in het SVV-II is o.a. het advies van de Raad van de Waterstaat betrokken. De hoofdwegenstructuur zoals weergegeven in het SVV-II vormt het uitgangspunt van de studies A2 Leenderheide - Budel en A2 Den Bosch - Eindhoven. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport is daarnaast tevens aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar het verbreden van de bestaande tangenten rond Eindhoven, boven het aanleggen van nieuwe oostelijke verbindingen. Deze besluitvorming vormt het uitgangspunt voor de studies A2 Leenderheide - Budel en A2 's 's-Hertogenbosch - Eindhoven.
De voorgestelde verbredingen zullen op termijn geen oplossingen bieden, gezien de planhorizon 2010.	In de Richtlijnen is als planhorizon 2020 opgenomen. Daarnaast wordt een doorkijk naar de toekomst gegeven.

Volgnummer:	39	**Afzender:**	L.K Becking
Kenmerk:	-		Austaliëlaan 9
Gedateerd:	27 september 1999		5691 JK Son en Breugel

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Hoewel (vracht)automotoren steeds schoner worden, worden deze ook steeds zwaarder. Het is dan ook de vraag is of de uitstoot van schadelijke stoffen zal verminderen. Voor wat de van de steeds groter wordende en van zwaardere motoren voorziene (vracht)auto's afkomstige geluidhinder betreft, kan de toepassing van (dubbel) ZOAB per saldo te weinig gewicht in de schaal leggen om het lokale woon- en leefmilieu nabij de A2 te verbeteren.	In de Trajectnota/MER zullen voor alle alternatieven en varianten de gevolgen op de luchtkwaliteit in beeld gebracht worden. Deze zullen worden getoetst aan o.a. grenswaarden, die opgesteld zijn uit het oogpunt van volksgezondheid. In de studie worden maatregelen aangegeven om de negatieve effecten van de alternatieven te verminderen.
Gezien het groeiende verkeersaanbod en de op afzienbare termijn geringe substitutiemogelijkheid van openbaar vervoervoorzieningen, biedt de in de Startnotitie beoogde uitbreiding van de A2 geen oplossing. Meer aandacht dient uit te gaan naar de verbetering c.q. (re)constructie van de regionale infrastructuur.	Voor de Trajectnota/MER zal een verkeersmodel voor 2020 ontwikkeld worden. Het verkeersmodel bestaat uit een netwerk van wegen (zowel rijkswegen als de meest belangrijke wegen van het onderliggende wegennet). Ook alle toekomstige uitbreidingen van het wegennet worden in het verkeersmodel opgenomen, mits de besluitvorming daarover afgerond is.
De studies A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven en A2 Leenderheide - Budel dienen samenhang te vertonen met de verkeersproblematiek rond Eindhoven. Hierbij zijn met name de op de westtangent uitkomende verkeersstromen van belang (A67, A2, A58 en A50). Doordat in de toekomst diverse snelwegen op de westtangent uitkomen zal het verkeer aan de westzijde van Eindhoven nog verder cumuleren. De verbreding van de westtangent zal slechts tijdelijk een oplossing bieden. Logischer zou zijn geweest om in plaats van de A50, een weg oostelijk langs Eindhoven en eventueel zelfs oostelijk langs Helmond te leiden. Wat betreft de A50 dient het tracé ten zuiden van Veghel te worden teruggedraaid Ook de N266, die door veel vrachtverkeer als alternatief voor de A2 wordt gebruikt, verdient aandacht.	Voor deze studie is het verkeer en vervoerbeleid zoals dat is weergegeven in het "Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II)" het beleidsuitgangspunt. De A2 is, samen met de A1 en de A4/A16 in het SVV-II aangemerkt als belangrijke achterlandverbinding. Daarnaast vormen de besluiten die in het kader van de Tracéwetprocedure zijn genomen het uitgangspunt. Over de aanleg van de A50 is de besluitvorming reeds afgerond. Vooruitlopend op de besluitvorming over de Tangenten Eindhoven is in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) aangegeven dat de bestaande tangenten rond Eindhoven verruimd zullen gaan worden en dat de aanleg van een oosttangent niet aan de orde is. De N266 komt in het SVV-II niet als autosnelweg voor en wordt ook voor de toekomst niet overwogen.

Volgnummer:	39 (vervolg)	**Afzender:**	L.K Becking
Kenmerk:	-		Austaliëlaan 9
Gedateerd:	27 september 1999		5691 JK Son en Breugel

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Aangezien de capaciteit van de N266 tussen de A2 rondweg 's-Hertogenbosch (kruising Zuid-Willemsvaart) en de A2 nabij Weert complementair is met de capaciteit van de A2, is het zinvol de route van de N266 als milieuvriendelijk alternatief voor het doorgaande verkeer op de A2 te overwegen. De N266 dient hiertoe rond Helmond te worden verbeterd en *moet een goede aansluiting bieden op de A2 nabij* Weert. De kosten van een tot auto(snel)weg opgewaardeerde N266 kunnen grotendeels worden terugverdiend door een vereenvoudigde realisatie van de voorziene aanpassingen aan de A2.	De N266 komt in het SVV-II niet als autosnelweg voor en wordt ook voor de toekomst niet overwogen. De aanleg van nieuwe tracés past niet in het vigerende beleid. Dit, vanwege de grote ruimtelijke, verkeerskundige en financiële gevolgen van een nieuwe weg.
Door de in het verleden verrichte separate studies *over de verbetering van de rondwegen* "s-Hertogenbosch en Eindhoven en de thans beoogde studies over separate delen van de A2, wordt het N266-alternatief in de discussie over de A2 ten onrechte buitengesloten.	Zie het antwoord hierboven.
Er is behoefte aan een integraal doorberekend structuurmodel waarin de verschillende *verkeersstromen, die langs de N266, de rondweg* "s-Hertogenbosch, de A50 en de tangenten Eindhoven kunnen worden gedirigeerd, herkenbaar zijn.	In de studie wordt gebruik gemaakt van een verkeersmodel, waarin alle relevante stromen op het *hoofdwegennet en het onderliggend wegennet zijn* opgenomen. Onder andere de N266, de Tangenten Eindhoven, de A50 en de rondweg 's-Hertogenbosch maken deel uit van het verkeersnetwerk in het verkeersmodel. Met behulp van het verkeersmodel wordt een totaalbeeld van de verkeersafwikkeling op het netwerk verkregen, inclusief onderlinge invloeden.

Volgnummer:	40	**Afzender:**	Gemeente Schijndel (mr J.H.Th. Ewalds) Postbus 5 5480 AA Schijndel
Kenmerk:	CSM/135376		
Gedateerd:	29 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Vanuit het standpunt van de gemeente Boxtel is het een goede zaak om het doorgaande verkeer vanuit Schijndel naar de A2 niet langer via de bebouwde kom te moeten afwikkelen. Dit kan onder andere worden gerealiseerd door de aanleg van een nieuwe aansluiting op de A2 ter hoogte van Petershoek (Munsel). Een andere mogelijkheid is de aanleg van een parallelweg vanaf dit punt naar de bestaande aansluiting aan de zuidzijde van Boxtel. Probleem is evenwel dat de route voor het doorgaande verkeer tussen Veghel en Boxtel - die door de bebouwde kom van Schijndel voert - het woon- en leefmilieu in de kern van Schijndel verder onder druk zet. Zolang ter hoogte van de gemeente Schijndel geen betere afwikkeling van het verkeer op het traject Boxtel - Schijndel - Veghel mogelijk is, is het dan ook onwenselijk het gebruik van deze verkeersverbinding verder te stimuleren.	Aanleg van extra aansluitingen strookt niet met rijksbeleid ten aanzien van aansluitingen en zal conform de richtlijnen in de studie niet onderzocht worden. Oplossingen voor deze problematiek moeten gezocht worden binnen het onderliggend wegennet; maatregelen aan de A2 anders dan het aanleggen van een extra aansluiting, zullen dit probleem niet oplossen. Het oplossen van knelpunten op het onderliggend wegennet is geen taak/verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat
De als gevolg van een eventuele stimulering van de route Veghel - Schijndel - Boxtel te verwachtten aantasting van het woon- en leefmilieu in de kern van Schijndel is niet meer aan de orde op het moment dat de provincie Noord-Brabant voorziet in een korte zuidwestelijke omleiding om de gemeente Schijndel richting Boxtel. In 2000 wordt een verkennende studie gestart. naar de verbinding Veghel - Boxtel, die ook voor het verkeer vanuit Sint-Oedenrode een aantrekkelijk alternatief vormt zich via de N618 naar Boxtel te begeven.	Ter kennisgeving aangenomen

Volgnummer:	41	**Afzender:**	E.T. Visser Vorsenpoel 23 5283 ZE Boxtel
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	27 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De bewoners van de nabij de A2 gelegen woningen (tussen Vorsenpoel en de Dommel) te Boxtel ondervinden als gevolg van de toenemende verkeersintensiteit op de A2 thans reeds veel geluidhinder. Dit wordt mede veroorzaakt door de te geringe hoogte van de nabij de woningen gelegen geluidswal. Bij reconstructie van de A2 dient gelijktijdig het lokale geluidhinderprobleem afdoende te worden opgelost.	Bij reconstructie van een weg zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidshinder stelt. Voor reconstructie geeft de wet het volgende aan: Op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een rijksweg, wordt de geluidbelasting van 10 jaar na reconstructie getoetst aan de geluidbelasting 1 jaar voor reconstructie of een eerder vastgestelde geluidbelasting (De laagste waarde telt). Indien na de toetsing blijkt dat er sprake is van een stijging van de geluidbelasting met 2 dB(A) of meer dan moet Rijkswaterstaat maatregelen treffen om die toename weg te nemen, bijvoorbeeld door middel van geluidafschermende voorzieningen of maatregelen aan de woning. Mogelijkheden zullen onderzocht worden om bestaande knelpunten te verminderen. De Wet geluidshinder blijft ook hier echt uitgangspunt.
Indien reconstructie van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven ter hoogte van Boxtel binnen de bestaande geluidswal plaatsvindt, kan de aanpassing aan bedoelde geluidswal wellicht eerder ter hand worden genomen.	Voor het vooruitlopend op reconstructie, nemen van geluidwerende maatregelen bestaan geen plannen. Hiervoor is ook geen budget beschikbaar.

Volgnummer:	42	**Afzender:**	Fietsersbond ENFB Afdeling 's-Hertogenbosch (A.H.J. Smid) Parklaan 9 5211 JH 's-Hertogenbosch
Kenmerk:	be-99-54.doc		
Gedateerd:	28 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Als aanvulling op de 'te beschrijven effecten' *(Startnotitie; paragraaf 8.2) dient aandacht uit te* gaan naar de zogenaamde parallelwegen langs de A2 die met betrekking tot het fietsverkeer thans worden gekenmerkt door: • *verkeersonveiligheid (hinder van - te hard* rijdend - sluipverkeer, slechte verlichting, *verblinding door autolichtbundels)* • comfortdegradatie (meer omrijden, minder *voorrang, oversteekbewegingen, wisselende* vormgeving, rommelige beëindiging van *fietspaden, hellingen, nieuwe en slecht* afgestelde verkeerslichtinstallaties) • *milieuhinder (toename van uitlaatgassen en* geluidhinder) • barrièrewerking. Aangezien Rijkswaterstaat de veroorzaker van deze knelpunten is, dient zij (ook) het initiatief voor verbeteringen te nemen en hiertoe de wegbeheerders met financiële middelen tegemoet te komen. Het '...doorsturen van de resultaten van *de brainstormsessies...' is in dit verband volstrekt* onvoldoende.	Met de verbetering van de bereikbaarheid op de A2 zal het *sluipverkeer terugkeren naar de A2. Het oplossen van het* bereikbaarheidsprobleem op de A2 DB - E is het doel van deze studie. Het resterende verkeer op de parallelbanen is de verantwoording van de gemeenten als wegbeheerder. *De parallelwegen zijn aangelegd in afstemming met de* Gemeente, welke daarna deze wegen in beheer hebben gekregen. De wegen zijn lokale wegen en vallen derhalve onder de verantwoordelijkheid van de Gemeenten. Effecten van sluipverkeer van de A2 is wel een verantwoordelijkheid voor RWS omdat dit een negatief effect is wat veroorzaakt wordt door congestie op de A2. Op nadrukkelijk verzoek van de beheerders kunnen maatregelen aan de parallelwegen meeliften in de studie indien beheerders participeren bij de uitwerking van de maatregelen en de uitvoer t.z.t. voor eigen rekening nemen
De in de Startnotitie (paragraaf 7.1) opgenomen vermelding dat het bevorderen van fietsverkeer geen bijdrage levert aan het oplossen van het congestieprobleem op de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven, mag geen afbreuk doen aan het recht *van de fietser op kwalitatief goede - c.q. op* hetzelfde niveau als vóór de eerdere reconstructie *van de A2 gelegen - infrastructuur.*	Zie boven.
In de Startnotitie is niet terug te vinden hoe de doelstelling van het SVV-II (te weten: een groeibeperking *van het wegverkeer in 2010 tot* 35% ten opzichte van 1986) moet worden *gerealiseerd. Waarom wordt deze doelstelling niet* onderzocht?	Doel van de studie is het verbeteren van de bereikbaarheid ofwel voldoen aan de congestienorm van 2%. Uit de *evaluatie van het SVV-II is gebleken dat met het pakket* aan maatregelen uit het SVV-II de tot 35% groei *beperking niet wordt gehaald. (In het in voorbereiding* zijnde NVVP zal mobiliteit beperken naar alle waarschijnlijkheid geen doelstelling meer zijn.)
De landelijke reductiedoeleinden van CO_2, NO_x en koolwaterstoffen zijn ten onrechte niet in de *Startnotitie opgenomen.*	Aan de reductiedoelstellingen van genoemde stoffen zal in de studie getoetst worden.

Volgnummer:	42 (vervolg)	**Afzender:**	Fietsersbond ENFB Afdeling 's-Hertogenbosch *(A.H.J. Smid)* Parklaan 9 5211 JH 's-Hertogenbosch
Kenmerk:	*be-99-54.doc*		
Gedateerd:	28 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het nulalternatief mag niet slechts dienen als referentiealternatief, maar moet als een serieuze optie worden beschouwd. Immers, de met de eventuele reconstructie van de A2 gemoeide gelden kunnen ook andere infrastructurele voorzieningen ten goede komen.	In principe is het mogelijk dat de ministers bij de standpuntbepaling, kennis hebbend van de inhoud van de Trajectnota/MER en gehoord hebbende de adviezen en inspraakreacties, ervoor kiezen (vooralsnog) geen maatregelen te nemen (artikel 10, lid 1 van de Tracéwet).

Volgnummer:	43	**Afzender:**	Fietsersbond ENFB, afdeling Boxtel (P.J.A. van den Oord) Baroniestraat 33 5281 JB Boxtel
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	28 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Uitgaande van de primaire functie van de A2 als achterlandverbinding dienen parallelwegen en provinciale wegen de regionale verkeersfunctie te kunnen overnemen. Met betrekking tot het regionale verkeer van afslag 25 naar afslag 26 geldt evenwel dat het - vanuit Duurzaam Veilig - *niet juist is verkeer door Boxtel en via Kasteren te* leiden. Een parallelweg van de Schijndelseweg naar afslag 26 lijkt vooralsnog wel een duurzaam veilige oplossing.	Dit wordt conform richtlijnen niet onderzocht. Dit is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.
Parallelwegen hebben behalve een regionale functie voor het gemotoriseerde verkeer veelal ook een functie voor het fietsverkeer. Bij files op de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven wordt veel naar deze wegen uitgeweken, waardoor voor *fietsers op de trajecten Boxtel - Best en Boxtel -* Vught - een onveilige situatie ontstaat. Om deze reden dienen parallelwegen zodanig te worden ingericht, dat sluipverkeer van afslag x (i.c. 25) naar afslag y (i.c. 26) onaantrekkelijk wordt. Minimumvereiste hiertoe is een maximum snelheidslimiet van 60 km/uur door middel van snelheidsbeperkende maatregelen.	Met de verbetering van de bereikbaarheid op de A2 zal het sluipverkeer terugkeren naar de A2. Het oplossen van het bereikbaarheidsprobleem op de A2 DB-E is het doel van deze studie. Het resterende verkeer op de parallelbanen is de verantwoording van de gemeenten als wegbeheerder.

Volgnummer:	44	**Afzender:**	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Zuid (dr ir M.C.H. Wagemans) Postbus 6111 5600 HC Eindhoven
Kenmerk:	DZ-994222		
Gedateerd:	29 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Op basis van de in de Startnotitie gedane voorstellen voor inventarisaties, de te onderzoeken alternatieven en de te beschrijven effecten, zijn goede waarborgen aanwezig om later op basis van de op te stellen milieueffectrapportage tot een afgewogen keuze te kunnen komen.	Ter kennisneming
Ten aanzien van de te onderzoeken alternatieven gaat in het kader van het LNV-beleid specifieke aandacht uit naar:	
• de kwantitatieve en kwalitatieve gevolgen voor de natuur alsmede de mogelijkheden voor mitigerende en compenserende maatregelen	• De kwantitatieve en kwalitatieve effecten op natuur maken onderdeel uit van de tracéstudie
• de effecten van de alternatieven op verdrogingsgevoelige natuur- en landbouwgebieden en de mogelijke *maatregelen ter voorkoming c.q. verbetering* hiervan	• *Uitgangspunt voor het ontwerp van de alternatieven is* dat ze geen extra verdroging veroorzaken; het oplossen van bestaande verdroging vanwege de weg is onderdeel van de tracéstudie
• de consequenties met betrekking tot de van *toepassing zijnde Vogelrichtlijn en Habitat*-richtlijn	• De effecten van de alternatieven reiken niet zo ver dat *gebieden die onder de Vogel- of Habitatrichtlijn vallen* risico's lopen (Kampina is dichtstbijzijnde gebied)
• de effecten op mogelijkheden voor recreatief *medegebruik in het landelijk gebied en in de* stadszone.	• Aangezien het gaat om verbreding met het *terugbrengen van de huidige voorzieningen, worden* geen effecten op recreatie verwacht
Vanuit het LNV-uitgangspunt maximaal gebruik te maken van de kansen die infrastructurele aanpassingen bieden om verbeteringen aan te *brengen aan milieu, natuur, landschap, water,* landbouw en recreatie, dient aandacht uit te gaan naar vermindering van de oost-westbarrièrewerking van de A2 door het maximaal realiseren van adequate ecologische verbindingen.	De startnotitie geeft aan dat het oplossen van bestaande knelpunten op het gebied van natuur en landschap onderdeel uitmaakt van de tracéstudie. Hieronder valt ook *de ecologische barrièrewerking.*
Waar in de Startnotitie wordt gesproken over landschappelijke en ecologische inpassing, dient dit steven gericht te zijn op een kwaliteitsontwikkeling van de totale omgeving en niet slechts op de inpassing zelf. De noodzakelijke bandbreedte van de alternatieven dient hierop te worden afgestemd.	Landschappelijke en ecologische inpassing vindt plaats in afstemming met de wijdere omgeving. Rijkswaterstaat voelt zich hierbij in eerste instantie verantwoordelijk voor datgene wat direct aan de weg gerelateerd is. Indien met vergelijkbare inspanningen een meerwaarde voor de omgeving bereikt kan worden, wordt hier zeker op ingegaan. Rijkswaterstaat kan een rol spelen in de *kwaliteitsontwikkeling van de totale omgeving, maar is* hiervoor afhankelijk van regionale partners. Deze worden hierbij tot initiatief uitgedaagd.

Volgnummer:	*44 (vervolg)*	**Afzender:**	*Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Zuid* (dr ir M.C.H. Wagemans) Postbus 6111 5600 HC Eindhoven
Kenmerk:	DZ-994222		
Gedateerd:	29 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het is noodzakelijk bij de beschrijving van de effecten en de vormgeving van voorzieningen tot een goede begrenzing van het studiegebied te komen en de realisatiemogelijkheden in samenwerking met de relevante partijen te *onderzoeken.*	Zie hierboven. Deskundige regionale inbreng wordt geregeld via werkgroepen en klankbordgroepen voor de verschillende onderdelen van de studie.
Een belangrijke opgave is het inspelen op en ruimte bieden aan ontwikkelingen die zich voordoen in de (lange) periode voordat tot daadwerkelijke uitvoering kan worden overgegaan.	Maatregelen en ontwikkelingen die vóór 2010 gestalte moeten krijgen horen in principe thuis in het Beheersplan Droog van Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant. In dit plan is een programmering opgenomen voor het oplossen van knelpunten op het gebied van o.a. leefbaarheid. Het is mogelijk dat nieuwe knelpunten, al of niet vastgesteld in het kader van de tracéstudie, onderdeel uit gaan maken van deze programmering.

Volgnummer: 45 ***Kenmerk:*** *vpb90929.mem* **Gedateerd:** 29 september 1999	**Afzender:** Vereniging Verkeers Platform Boxtel (C.D. van Dijk) De Schrijnwerker 8 5283 ML Boxtel
Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Aandacht dient uit te gaan naar de volgende voor Boxtel en omgeving relevant zijnde infrastructurele problemen:	
• de zware belasting van de noord-zuid-as binnen Boxtel (door het vervallen van de afslag Schijndelsedijk) en het vele vrachtverkeer over de Eindhovenseweg door Boxtel dat van de Schijndelsedijk gebruik maakt.. Constructie van een aansluiting op de A2 ter plaatse van de Schijndelsedijk alsook een aan de A2 te Boxtel gelegen parallelweg, die aansluit op de afslagen 25 en 26, op de Schijndelsedijk en op de Schijndelseweg, kan hiertoe uitkomst bieden.	• Aanleg van extra aansluitingen strookt niet met rijksbeleid ten aanzien van aansluitingen en zal conform de richtlijnen in de studie niet onderzocht worden. Oplossingen voor deze problematiek moeten gezocht worden binnen het onderliggend wegennet; maatregelen aan de A2 anders dan het aanleggen van een extra aansluiting, zullen dit probleem niet oplossen.
• het drukke, gehorige en zichtbare verkeer van de A2 op een hoge, niet afgeschermde dijk door het natuurkerngebied het Dommeldal (ten zuiden van Boxtel) en het drukke, zichtbare verkeer van de A2 langs Munsel en Selissen. Een verlaagde ligging van de A2, zoals in Best, en een afscherming met wallen en beplanting verdienen in dit verband aanbeveling.	• Uitgangspunt is de huidige hoogteligging van de weg. Indien uit het effectenonderzoek blijkt dat de gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, zullen verdergaande mitigerende maatregelen worden onderzocht.
• de lichtvervuiling veroorzakende hoge wegverlichting op de A2. Wegdekverlichting en gebruik van wit licht kan uitkomst bieden.	• Het aanbrengen van wegverlichting langs autosnelwegen is afhankelijk van het karakter van de weg in combinatie met verkeersintensiteiten. Het is evenwel mogelijk de wijze van verlichting aan te passen aan de plaatselijke omstandigheden, waardoor de verlichting in genoemde situatie wellicht anders kan. Hiermee zal rekening gehouden worden bij het ontwerp van de weg.
• de niet afgewerkte ecologische verbindingszone in de zuidelijke Dommeltunnel. Deze dient alsnog te worden afgewerkt.	• Dit is een verantwoordelijkheid voor de beheerder van de weg (dienstkring 's-Hertogenbosch); de opmerking zal worden doorgespeeld.
• het ontbreken van een verbinding tussen de ecologische verbindingszone langs het omleidingskanaal met andere ecologische verbindingszones. Ecologische verbindingsbruggen over de Dommel kunnen een oplossing bieden.	• Voor zover bekend zijn er geen knelpunten met betrekking tot de aansluiting van de ecologische verbindingszone tussen de A2 en het Afwateringskanaal. Zowel afwateringskanaal als Dommel zijn oversteekbaar voor de meeste diersoorten.
• de visuele barrière op de weghelft richting Eindhoven (ten zuiden van Boxtel, nabij het Texaco-station). Naast het uitvoeren van oplossingsgericht onderzoek biedt afscherming van de ter plaatse gelegen parkeerplaats wellicht soelaas.	• In overleg met de wegbeheerder zal een wegbeeldonderzoek plaatsvinden. Indien hier maatregelen uit voortvloeien zullen deze, afhankelijk van de aard, door de wegbeheerder dan wel in het kader van de tracéstudie uitgevoerd worden.

Volgnummer:	*45 (vervolg)*	**Afzender:**	*Vereniging Verkeers Platform Boxtel* (C.D. van Dijk) *De Schrijnwerker 8* 5283 ML Boxtel
Kenmerk:	*vpb90929.mem*		
Gedateerd:	29 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Voor een goede afweging van alternatieven is het verkrijgen van een beter inzicht in de huidige en toekomstige verkeersstromen tussen specifieke aansluitpunten c.q. bestemmingen noodzakelijk.	Conform de richtlijnen wordt dit onderzocht.
Aan de op de korte termijn te nemen maatregelen *dient het instellen van een inhaalverbod voor* vrachtwagens op de gehele A2 's-Hertogenbosch *- Eindhoven te worden toegevoegd.*	Dit is ingevoerd per 15 oktober 1999.
In plaats van de constructie van weefstroken, dienen gecombineerde in- en uitvoegstroken (juist) te worden opgeheven; voorkomen moet worden dat snelheidmakend- en snelheidminderend verkeer elkaar in de weg zit.	Weefstroken zijn aangelegd ter vergroting van de wegcapaciteit. Het zal een aandachtspunt zijn bij het ontwerp.
Behalve verbreding van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven naar 2x3 rijstroken is het denkbaar langs het gehele traject één à twee parallelwegen aan te leggen ten behoeve van het lokale verkeer. Op deze parallelwegen kunnen dan ook de thans vervallen aansluitingen, zoals de Schijndelsedijk, worden aangesloten. Ook is de variant denkbaar de parallelwegen slechts om de 20 kilometer op de A2 te laten aansluiten.	Conform de richtlijnen zal dit niet onderzocht worden. *De lokale parallelwegen zijn verantwoordelijk van de* diverse gemeente. Maatregelen hiervan zullen door de *gemeenten genomen dienen te worden indien dit nodig is* i.v.m. knelpunten op deze parallelwegen. Op nadrukkelijk *verzoek van de beheerders kunnen maatregelen aan* parallelwegen meeliften in de studie, indien beheerders participeren bij de uitwerking van de maatregelen en de uitvoer t.z.t. voor eigen rekening nemen.
Zolang de stimulatie van duidelijk concurrerende alternatieven voor het gemotoriseerde verkeer ontbreekt, is het in de Startnotitie gehanteerde uitgangspunt dat de beperking van de groei van de automobiliteit in 2010 ten opzichte van 1986 *niet meer dan 35% zal bedragen, niet reëel. Op* basis van de hogere groei van de verkeersinten*siteit op de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven* dient in het onderzoek te worden uitgegaan van *een groei van 100% in 2010 ten opzichte van* 1997. Met het oog op het jaar 2020 dient te worden uitgegaan van een groei van 150%.	Uit de evaluatie van het SVV-II is gebleken dat met het maatregelenpakket van het SVV-II de groei landelijk niet tot 35% beperkt kan worden. Dit komt met name door de grotere toename van sociaal-economische ontwikkelingen. Deze zijn voor 80% bepalend voor de uitkomsten van de *prognoses. Conform de richtlijnen zal een* verkeersprognose 2020 gemaakt worden op basis van de *meest recente inzichten van het centraal Planbureau (CBP).*

Volgnummer:	46	**Afzender:**	't Schoutenhuis BV (mr ing. J.A. Jansens van Gellicum namens jhr W.C.M.A.J.G. van Rijckevorsel te Vught) Postbus 13 3930 EA Woudenberg
Kenmerk:	Muyserick		
Gedateerd:	24 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
De in 1979 door de minister van Verkeer en Waterstaat gedane concrete toezeggingen inzake het landgoed Huize Muyserick en een deel van het aangrenzende landgoed (waarin het Reigerbos) te Vught zijn thans onverkort van toepassing c.q. dienen ook in het kader van de Startnotitie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven te worden nageleefd. Schending van de toezeggingen met betrekking tot het niet verder aantasten van de aan de A2 gelegen landgoederen, is volstrekt onaanvaardbaar en in strijd met de rechtszekerheid.	In de studie zal onderzocht worden of de te onderzoeken oplossingen negatief effect hebben op woon en leefmilieu, natuur en landschap. Maatregelen zullen aangegeven worden om deze negatieve effecten te minimaliseren, dan wel te compenseren. Daarnaast zal bekeken worden hoe de huidige barrièrewerking van de A2 verminderd kan worden. Aanleg van faunapassages zal hierbij een aandachtspunt zijn. Overigens is momenteel de verwachting dat verbreding van 2*2 naar 2*3 mogelijk is zonder extra ruimtebeslag door gebruik te maken van de beschikbare ruimte binnen de huidige A2, inclusief bermen.
De Startnotitie laat Huize Muyserick te Vught - een Rijksmonument dat thans reeds ernstig onder invloed van de A2 lijdt en door een verdere verbreding van de A2 onevenredig wordt aangetast - als cultuurhistorisch monument ten onrechte onvermeld.	In de startnotitie is geen uitputtende lijst met monumenten opgenomen. Ze zijn evenwel allemaal met stippen gemarkeerd op kaart 5.2b.
Het valt te betwijfelen of door het treffen van maatregelen aantasting van Huize Muyserick kan worden voorkomen.	Rijkswaterstaat streeft ernaar de alternatieven te ontwerpen binnen het huidige ruimtebeslag van weg en bermen. Ter hoogte van Muyserick kan dit inderdaad moeilijk worden. Dit zal in het vervolg van de studie blijken.
In de trajectstudie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven dient ook het thans nog actueel zijnde oorspronkelijke alternatief van de A50 te worden betrokken.	De A50 is een uitgangspunt in de studie voor de verkeersprognoses voor 2020.

Volgnummer:	47	**Afzender:**	Gemeente Sint-Michielsgestel (College van B&W) Postbus 10000 5270 GA Sint-Michielsgestel
Kenmerk:	15451		
Gedateerd:	28 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Startnotitie maakt terecht melding van de veel gebruikte alternatieve routes door het dorp Sint-Michielsgestel. Dit sluipverkeer zorgt niet alleen voor objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid op de gemeentelijke wegen, maar vermindert bovendien direct de kwaliteit van het lokale woon- en leefmilieu. Reconstructie van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven zal daarom niet alleen voor wat betreft verkeersveiligheid en capaciteit (doorstroming) aan de toekomstige eisen moeten voldoen. Het voorkomen en terugdringen van ongewenst verkeer op het onderliggende wegennet is voor de gemeente Sint-Michielsgestel een harde randvoorwaarde die in de trajectstudie moet worden betrokken.	Het onderliggend wegennet zal in de effectbeschrijving worden meegenomen. De effecten van sluipverkeer en toeritdosering worden voor het onderliggend wegennet (OWN) in beeld gebracht. Indien maatregelen aan de A2 tot significante wijzigingen van de intensiteit op het onderliggende wegennet leiden (toename > 30% dan wel afname >20%) dan worden de hiernaast genoemde aspecten tevens voor het OWN onderzocht en worden effectbeperkende maatregelen aangegeven. Overige problemen m.b.t. het onderliggend wegennet, *welke niet veroorzaakt worden door sluipverkeer zijn de* verantwoordelijkheid van de gemeente. Deze problemen maken dan ook geen onderdeel uit van de studie. Deze *kunnen op uitdrukkelijk verzoek van gemeente in de studie* meeliften als de gemeente hierbij in belangrijke mate participeert en zelf de kosten voor een mogelijk uitvoer *betaald*
De zuidwesttangent van de gemeente "s-Hertogenbosch zal naar verwachting verkeer van de A59 (Maasroute) van en naar de A2 aantrekken. De aansluitingslocatie van deze tangent op de A2 dient derhalve zeer zorgvuldig te worden gekozen. Dit geldt eens te meer daar juist dit gedeelte van de A2 zwaar wordt belast en de vormgeving van de aansluiting kan leiden tot (extra) sluip-verkeer in Sint-Michielsgestel.	Afhankelijk van de ontwikkelingen zal de zuidwest tangent uitgangspunt zijn voor de verkeersprognoses. Minimaal wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Locatie van aansluiting op de A2 is afhankelijk van het meest recente ontwerp van de gemeente Den Bosch.
Het ten behoeve van de doorstroming op de A2 afsluiten van snelwegaansluitingen en toepassen van toeritdoseringssystemen kan leiden tot een onacceptabele toename van sluipverkeer in Sint-Michielsgestel, zowel wat de mate van sluip-verkeer betreft als de door dit verkeer gebruikte routes.	Toeritdosering zal worden onderzocht conform de richtlijnen. Effecten op onderliggend wegennet zullen in beeld worden gebracht.
Aangezien verbeterde openbaar streekvervoer-voorzieningen in de omgeving van Sint-Michiels-*gestel de verkeersafwikkeling op de A2 (positief)* kunnen beïnvloeden, dient dit openbaar vervoer in de discussie en planvorming rond de A2 een *volwaardige(r) plaats te krijgen.*	Ondanks dat verbetering van het streekvervoer voor de lokale situatie een belangrijke rol kan spelen, zal het slechts *marginaal invloed uitoefenen op de congestie op de A2.* Derhalve worden deze maatregelen niet in de studie betrokken. Kansrijke en reële opties voor extra verbetering *van (met name regionaal) openbaar vervoer zullen wel* worden onderzocht bij de ontwikkeling van het MMA (richtlijnen hoofdstuk 3).

Volgnummer:	47 (vervolg)	**Afzender:**	Gemeente Sint-Michielsgestel (College van B&W) Postbus 10000 5270 GA Sint-Michielsgestel
Kenmerk:	15451		
Gedateerd:	28 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Aangezien verbeterde fietsvoorzieningen op een substantiële wijze een positieve bijdrage kunnen leveren aan de lokale verkeerssituatie - en daarmee aan de verkeersproblemen op de A2 - dient het fietsverkeer in de discussie en planvorming rond de A2 een volwaardige(r) plaats te krijgen.	Verbetering van de fietsverbinding zal nauwelijks invloed hebben op de congestie op de A2. Een basisnet van fietsverbinding is reeds aanwezig. Indien alle automobilisten welke een afstand afleggen kleiner dan 7,5 kilometer (de gemiddelde fietsafstand) over zouden stappen van de auto naar de fiets, dan zal dit de congestie op de A2 nog nauwelijks beïnvloeden

Volgnummer:	48	**Afzender:**	Brabantse Milieufederatie (P. van Poppel) Postbus 591 5000 AN Tilburg
Kenmerk:	VV 06.A2/ u. 799		
Gedateerd:	30 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Ten aanzien van het autoverkeer ademt de Startnotitie ten onrechte de sfeer uit van vraag-volgend beleid. Deze koers dient te worden verlegd.	Uitgangspunt voor deze studie vormt het vastgestelde beleid dat is weergegeven in de nota's "Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II)" en " Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB)". In deze nota's wordt onder meer aangegeven dat onnodig autogebruik dient te worden teruggedrongen ten gunste van andere vervoersmogelijkheden. Besluitvorming over de 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 het opstellen van het NVVP, reeds een nuancering plaatsgevonden (zie paragraaf 2.3 van de richtlijnen). Indien het NVVP hiertoe aanleiding geeft, zal een aanvulling op de richtlijnen worden vastgesteld.
De doelstelling van de studie dient te worden verbreed. Behalve het voorkomen van nieuwe schade en aantasting van natuur, landschap en woon- en leefmilieu dienen ook bestaande schade en aantastingen zoveel mogelijk worden teruggedrongen. Onafhankelijk van de uitkomsten op het gebied van de andere doelen van de studie dient in dit verband te worden uitgegaan van een hoger ambitieniveau. De betrokken ministers kunnen hiertoe het initiatief nemen om samen met de betrokken provincies, gemeenten, omwonenden en natuur- en milieuorganisaties tot een akkoord te komen over verbeteringen ten opzicht van de huidige situatie.	De alternatieven zullen ook getoetst worden aan geformuleerde leefbaarheidsdoelstellingen. Dit betekent dat onderzocht dient te worden in hoeverre de alternatieven een bijdrage leveren aan het voorkomen van nieuwe c.q. het oplossen van bestaande leefbaarheidsproblemen (richtlijnen hoofdstuk 2). Het ambitieniveau ten aanzien van de ontwikkeling van de omgeving van de weg wordt niet alleen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat bepaald. Het kan een rol spelen bij de kwaliteitsverbetering van de totale omgeving, maar is hiervoor afhankelijk van regionale partners (provincie, gemeenten, natuur- en milieuorganisaties). Voorstellen tot verbetering van de kwaliteit zijn welkom. Het initiatief hiertoe ligt bij regionale partners. Indien met vergelijkbare (financiële) inspanningen een meerwaarde voor de kwaliteit van de omgeving kan worden bereikt, wordt hier zeker op ingegaan.
Op basis van collectief- en ketenvervoer, in samenhang met flankerend beleid, dient alles in het werk te worden gesteld om ten aanzien van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven tot een probleemoplossend alternatief te komen.	In het verkeersmodel (planhorizon 2020) wordt uitgegaan van flankerend beleid conform SVV-II als mede een OV-pakket gebaseerd op het 2e tactische pakket. Extra maatregelen worden niet onderzocht. Kansrijke en reële opties voor extra verbetering van (met name regionaal) openbaar vervoer zullen wel worden onderzocht bij de ontwikkeling van het MMA (richtlijnen hoofdstuk 3).
De voordelen van snelheidbeheersing en -reductie ten gunste van doorstroming en vermindering van milieubelasting moeten helder in beeld worden gebracht en in de afweging van alternatieven een belangrijke plaats krijgen.	Snelheidsverlaging zal in het kader van het benuttingsalternatief onderzocht worden. Indien daartoe nadrukkelijk aanleiding bestaat kan ook in het MMA snelheidsverlaging worden onderzocht.

Volgnummer:	48 (vervolg)	**Afzender:**	Brabantse Milieufederatie (P. van Poppel) Postbus 591 5000 AN Tilburg
Kenmerk:	VV 06.A2/ u. 799		
Gedateerd:	30 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Parallel aan de tracé/MER-studie A2 ''s-Hertogenbosch - Eindhoven dienen alternatieve (milieuvriendelijke) vervoeropties te worden gegenereerd voor het regionale en lokale sluipverkeer rond deze autosnelweg.	Regionaal sluipverkeer zal afnemen wanneer de capaciteit van de A2 verruimd wordt. De problematiek van ongewenst verkeer is een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Volgnummer: 49	**Afzender:** D. van Waning Reigersbosweg 5 5261 NM Vught
Kenmerk: -	
Gedateerd: 28 september 1999	

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
Gezien de snelle groei van de verkeersintensiteit is de schatting van een congestiekans van 2% te laag en is verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken te gering.	Conform de richtlijnen worden er nieuwe verkeersprognoses gemaakt voor 2020. Vooralsnog wordt alleen 2x3 en benutting onderzocht conform de richtlijnen. De verwachting is dat dit in elk geval tot 2020 voldoende probleemoplossend is. De restcapaciteit na 2020 zal in de studie worden aangegeven.
Aangezien de van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven afkomstige geluidhinder en de uitstoot van NO_x, CO en CO_2 thans reeds ver boven het wettelijk toegestane maximum ligt, garandeert verbreding van de A2 dat deze overschrijdingen slechts zullen toenemen. Voordat verbreding van de A2 aan de orde kan worden gesteld, dient Rijkswaterstaat evenwel - conform de in wetten en verordeningen vastgelegde bepalingen - eerst de huidige normen te handhaven. Derhalve dient (ook) te worden aangegeven hoe de huidige A2 aan de wettelijke eisen kan gaan voldoen.	Alhoewel luchtverontreiniging ongewenst is zijn daarvoor geen specifieke maatregelen mogelijk noch wettelijk verplicht. In de Trajectnota zal de huidige situatie, een autonome ontwikkeling en de effecten van de diverse alternatieven in beeld worden gebracht. Normoverschrijdingen worden hierbij aangegeven. Op basis van o.a. deze informatie zal besluitvorming t.z.t. plaatsvinden.
Onderzoek dient plaats te vinden naar de luchtkwaliteit in de omgeving van de A2. Hiertoe dient een nulsituatie uitvoerig en gedocumenteerd te worden beschreven. De Startnotitie maakt van een dergelijk onderzoek ten onrechte geen melding.	De studie zal de huidige situatie beschrijven, de autonome ontwikkelingen en de effecten die optreden bij de alternatieven. De autonome ontwikkeling wordt als referentiesituatie beschouwd om de effecten van de alternatieven mee te vergelijken.
Op basis van kaart 4.2 (Startnotitie; pagina 24) kan worden afgeleid dat ca. 70% van de achter een geluidswal gelegen woningen een geluid-belasting kennen van meer dan 55 dB(A). Aangezien deze geluidswallen klaarblijkelijk niet het gewenste effect sorteren, dient helder te worden aangeven hoe bedoelde woningen in de nabije toekomst (wel) van de bestaande overlast worden bevrijd.	Bij reconstructie van een weg zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidshinder stelt. Voor reconstructie geeft de Wet het volgende aan: Op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een rijksweg, wordt de geluidsbelasting van 10 jaar na openstelling van de aangepaste weg getoetst aan de geluidsbelasting 1 jaar voor de reconstructie of een eerder vastgestelde geluidsbelasting. (de laatste waarde telt). Indien na toetsing blijkt dat er sprake is van een stijging van de geluidsbelasting met 2dB(A) of meer dan moet Rijkswaterstaat maatregelen treffen om de toename weg te nemen, bijvoorbeeld door middel van geluidafschermende voorzieningen of maatregelen aan de woning.

Volgnummer:	49 (vervolg)	**Afzender:**	D. van Waning Reigersbosweg 5 5261 NM Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	28 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De in de Startnotitie (paragraaf 4.3; pagina 25) opgenomen mededeling dat er over de ontwikkelingen op het gebied van sociale aspecten niets bekend is, suggereert dat in het MER hiernaar een nadere studie zal worden opgenomen. De Startnotitie geeft dit echter niet aan. Als er een belang is dat er over sociale ontwikkelingen niets bekend blijft, dient de Startnotitie dit expliciet aan te geven.	Aspecten die hierbij onderzocht zullen worden zijn in de richtlijnen aangegeven.
De Startnotitie suggereert ten onrechte dat de grondwaterproblemen ter hoogte van Vught en Best oplosbaar zijn in de wetenschap dat dit probleem slechts tegen zeer hoge kosten kan worden opgelost, namelijk door de bestaande verlaagde wegdelen integraal door echte tunnelbakken (die zwaar genoeg zijn geballast om opdrijven te voorkomen) te vervangen. Aangezien deze oplossing meer kost dan de gehele verbreding van de A2, lijkt de Startnotitie zich schuldig te maken aan het slechts op een goedkope en doorzichtige manier kweken van goodwill.	Onder probleemstelling (Startnotitie pa. 30) staat dat bekeken zal worden hoe de huidige problemen beperkt kunnen worden. Het beperken van de verdrogingsproblemen kan door andere maatregelen dan het aanleggen van waterdicht tunnelbakken. De kosteneffectiviteit speelt een rol bij het kiezen van deze maatregelen. Dit zal onderwerp van studie zijn.
Bij onderzoek naar het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) dient de situatie van het lokale milieu zoals dat zou zijn geweest wanneer er geen jarenlange overschrijdingen van de emissiegrenzen zouden zijn geweest, als uitgangspunt te dienen.	Het MMA heeft hetzelfde beleid en wet- en regelgeving en projectdoelstelling als uitgangspunt als de andere alternatieven. Wel zal in het MMA bekeken worden op welke wijze negatieve milieueffecten voorkomen dan wel verdergaand verzacht kunnen worden. Daarnaast zal in de studie bekeken worden of knelpunten in de huidige situatie, uitgaande van bovengenoemde uitgangspunten, verminderd kunnen worden.
Onderzoek dient te worden verricht naar de mogelijkheid wegen boven elkaar aan te leggen. Door overkapping van de wegdekken en toepassing van gaswassers kunnen de emissies (dan) bijna tot nihil worden teruggebracht. In dit verband dient overkapping van de A2 bij Vught - die ook voor wat betreft stankhinder veel soelaas kan bieden - aanbeveling.	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, worden verdergaande mitigerende maatregelen onderzocht.
Om beter inzicht te verkrijgen in de materie met betrekking tot NO_x verdient het aanbeveling de mening van de directie Lucht en Energie van het Ministerie van VROM in het MER te betrekken.	Ministerie van VROM is mede bevoegd gezag en in die rol geeft ze inhoud aan de richtlijnen. Hierin wordt aangegeven welke aspecten onderzocht dienen te worden.

Volgnummer:	49 (vervolg)	**Afzender:**	D. van Waning Reigersbosweg 5 5261 NM Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	28 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Aangezien ontwikkelingen in geluidwering c.q. geluidonderdrukking elkaar in snel tempo opvolgen, dient met betrekking tot dit punt een apart hoofdstuk aan het MER te worden toegevoegd.	Indien uit het tijdens de studie uit te voeren akoestisch onderzoek blijkt dat RWS geluidwerende voorzieningen dient aan te brengen, zullen deze bij de verdere uitwerking op basis van de dan geldende inzichten verder vormgegeven worden.

Volgnummer:	50	**Afzender:**	Fam. T. Kievits Grote Gent 2 5261 BT Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	25 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
Ter voorkoming van een verdere verslechtering van het woon- en leefmilieu nabij de A2 te Vught dienen alternatieven te worden bestudeerd die de toename van de verkeersintensiteit beogen te stuiten. Behalve spreiding van het autoverkeer over andere noordzuidverbindingen door Noord-Brabant, dient in dit verband aandacht uit te gaan naar (stimulering van) carpoolen, openbaar vervoer en strengere controle op overschrijding van geluidsnormen.	Bij het prognotiseren van de verkeersintensiteiten (prognosejaar 2020) is uitvoer van het maatregelenpakket dat is opgenomen in het SVV II uitgangspunt. Dit maatregelenpakket bestaat uit een breed pakket van maatregelen gericht op terugdringen van de verkeersgroei. Teven wordt in de studie uitgegaan van verbetering van het openbaar vervoer , zoals uitgewerkt in het 2e tactisch pakket. Spreiding van het verkeer over andere verbindingen binnen Noord Brabant past niet in het verkeer- en vervoerbeleid. In dit beleid is de A2 opgenomen als achterlandverbinding.
Toename van geluid- , stank- en trillinghinder als gevolg van een toenemende verkeersintensiteit op de A2 ter plaatse van de oprit nabij het pand Grote Gent 2 te Vught is onaanvaardbaar. De hiermee gepaard gaande waardedaling van de woning is evenmin acceptabel.	In de Trajectnota/MER zal onderzocht worden welke effecten de diverse alternatieven hebben. De aspecten geluidhinder, luchtverontreiniging en trillinghinder krijgen hierbij aandacht. Indien er negatieve effecten te verwachten zijn zal in de studie aangegeven worden of, en ja hoe, deze verzacht kunnen worden. Bij het nemen van maatregelen m.b.t. geluid is het bepaalde in de Wet geluidshinder uitgangspunt. Mocht in de toekomst gekozen worden voor de uitvoer van een van de alternatieven dan zal zo nodig door onafhankelijke taxateurs worden onderzocht of sprake is van waardedaling van onroerend goed.
Verhoging van de geluidwerende muur ter plaatse van de oprit nabij het pand Grote Gent 2 te Vught leidt tot onwenselijke horizonvervuiling.	RWS dient in de eerste plaats aan de Wet geluidhinder te voldoen. Of, en zo ja, welke geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn bij uitvoer van een van de alternatieven moet uit de studie en het vervolg traject hierop blijken.

Volgnummer:	51	**Afzender:**	H.F.B. Hoeks Moonslaan 22B 6026 EJ Maarheeze
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	27 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het transitovrachtverkeer in de regio Eindhoven dient hoofdzakelijk te worden geleid langs nieuw aan te leggen autosnelwegen. Hiertoe dient de aanleg van de volgende trajecten te worden overwogen: • realisatie van de ruit rond Eindhoven door middel van het opwaarderen van de N279 Asten/Helmond-Oost tot autosnelweg en doortrekking van het tracé tot de A58 onder Son	De genoemde verbindingen komen niet voor in het SVV-II. In het beleid wordt spaarzaam omgegaan met de aanleg van nieuwe wegen. Bestaande wegen dienen in eerste instantie optimaal benut te worden. Een nieuwe verbinding heeft grote financiële consequenties en leidt tot extra ruimtebeslag, aanpassingen aan het regionale wegennet en versnippering van het landschap.
• verdiepte en verbrede (2x4 rijstroken) aanleg van de Poot van Metz, eventueel door middel van gedeeltelijke ondertunneling	Een verdiepte ligging van de Poot van Metz valt buiten het kader van deze studie.
• aanleg van een nieuw zuidwestelijk A2-tracé tussen het 'slingertracé' ten noorden van Weert en het knooppunt De Hogt. Een dergelijk tracé heeft als voordeel dat de bestaande verkeersproblemen ten zuiden van Eindhoven kunnen worden opgelost. Daarnaast biedt dit tracé de Vlaamse overheid de mogelijkheid Belgisch Noord-Limburg te ontsluiten en de N74 een logistieke aansluiting te geven op het Nederlandse en Duitse autosnelwegennet. Door middel van opwaardering van de N71 tot autosnelweg kan tevens via Weert/Roermond het centrum van het Ruhrgebied direct worden bereikt. De A67 wordt hierdoor sterk ontlast. Het tracé van de nieuwe verbinding Weert - De Hogt loopt ten westen van Waalre in zuidelijke richting tussen Valkenswaard en Dommelen door (verdiept) en buigt onder Valkenswaard af in oostelijke richting, deels over de bestaande provinciale weg Valkenswaard - Achel. Sterker afbuigend naar het oosten, tussen Budel en Hamont door, deels langs het spoortraject IJzeren Rijn, sluit de weg aan op het 'slingertracé'. Het bestaande traject Weert - Leenderheide komt vervolgens ten goede aan het bestemmings- en woon-werkverkeer. Naast de aansluitingen van de N71 en N74 volstaan op- en afritten ter hoogte van Hamont-Budel, Valkenswaard/Kempenland en Waalre.	

Volgnummer:	51 (vervolg)	**Afzender:**	H.F.B. Hoeks Moonslaan 22B 6026 EJ Maarheeze
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	27 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Ook de opwaardering van de provinciale weg N68 Roermond - Weert tot autosnelweg is in dit kader wenselijk.	Zie antwoord hierboven.
Mocht België niet willen meewerken aan dit tracé dan dient te worden overwogen het traject langs de grens op Nederlands grondgebied te realiseren.	Zie antwoord hierboven
Reparatie/deeloplossingen zoals voorgesteld in de Startnotities met betrekking tot de achterland-verbinding A2 zijn structureel onvoldoende, gaan voorbij aan de verplichtingen van de overheid een goed woon- en werkklimaat te garanderen en bedreigen de toekomst van de (Eindhovense) regio. Om de regionale verkeersproblemen aan te pakken c.q. op te lossen is het wenselijk om in samenspraak met de Belgische autoriteiten een integraal verkeersplan voor Zuidoost-Brabant en (Belgisch Noord- respectievelijk Nederlands Midden-)Limburg te ontwikkelen. Scheiding van de zich autonoom ontwikkelende regionale en doorgaande verkeersstromen dient hierin centraal te staan.	Uitgangspunt voor de studie zijn de nota's Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) en Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB). In deze nota's is een uitgebreid en integraal pakket van maatregelen gepresenteerd, waarvan onderhavige studie een onderdeel is. Tevens speelt deze studie in op het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan Noord-Brabant dat door de Provincie, in samenwerking met Rijkswaterstaat, opgesteld is. Het opstellen van een integraal verkeersplan voor Zuid Oost Brabant valt buiten het kader van deze studie.
Nu de binnengrenzen in de EU zijn verdwenen mag grensoverschrijdende problematiek niet alleen theoretisch aandacht krijgen; Europese idealen moeten praktisch worden verwezenlijkt zeker wanneer sprake is van een win-winsituatie, zoals voor de A2 geldt.	De huidige nationale verkeers- en vervoersbeleidskaders zijn nog niet omgevormd tot een Europees verkeers-en vervoerbeleid

Volgnummer:	52	**Afzender:**	Transport en Logistiek Nederland (drs E.M. van de Meerendonk) Postbus 9350 4801 LJ Breda
Kenmerk:	99.040/EM		
Gedateerd:	29 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Het streven naar een integrale presentatie/aanpak van en besluitvorming over de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 wordt gewaardeerd.	Dank voor deze ondersteuning.
Ook de A4-Zuid, A15, A16 en A12 dienen als achterlandverbindingen te worden aangemerkt. Voor deze wegen moeten alsnog Verkenningen en Startnotities worden opgesteld en uitgebracht.	Uitgangspunt voor deze studie is het SVV-II en de daarin opgenomen achterlandverbindingen. De A16 heeft deel uitgemaakt van de verkenning A4/A16 (1997). De A4 Zuid komt niet als achterlandverbinding voor in het SVV-II en wordt dus niet overwogen. De A12 (ten oosten van Utrecht) bevindt zich reeds in het stadium van de planstudie. Met de A1 en de A12 heeft het Kabinet geoordeeld dat de oost-west verbindingen voldoende op peil worden gebracht. Ook de Betuweroute en de Waal dragen daar trouwens aan bij.
Het oorspronkelijke doel om de procedures versneld te doorlopen, moet gehandhaafd blijven. De reeds eerder gestarte Tracéwetprocedure voor delen van de achterlandverbindingen moeten volgens de gestelde termijnen doorgang vinden.	Dit valt buiten het kader van deze studie. In het kader van het MIT 1999-2003 moesten prioriteiten gesteld worden. De achterlandverbindingen A1, A2 en A4 zijn daarbij in categorie 2 terecht gekomen, hetgeen betekent dat op grond van de inzichten van dat moment vóór 2010 geen financiële middelen beschikbaar zijn voor de realisatie. De reeds eerder gestarte delen van de achterlandverbindingen volgen de planning zoals aangegeven in het MIT.
Vermeden moet worden dat verwarring ontstaat over (de redenen voor) de gefaseerde aanpak van sommige weggedeelten. In de bekendmaking van de inspraak op de Startnotities werd hierover niet geheel helder gecommuniceerd.	Uw reactie onderstreept het belang van heldere communicatie. Hier zal veel aandacht aan worden besteed.
In het kader van de trajectstudie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven mag de aandacht voor doelgroepen niet beperkt blijven tot een inhaalverbod voor vrachtauto's in het benuttingsalternatief en een dynamisch inhaalverbod in het combinatiealternatief. In deze alternatieven dient serieus werk te worden gemaakt van meer positief uitwerkende maatregelen voor specifieke doelgroepen.	Pas op basis van informatie die uit de studie naar voren komt zal worden bezien of toepassing van doelgroepstroken reëel is en zo ja, welke selectie van doelgroepen dan zinvol is.

Volgnummer:	52 (vervolg)	**Afzender:**	Transport en Logistiek Nederland (drs E.M. van de Meerendonk) Postbus 9350 4801 LJ Breda
Kenmerk:	99.040/EM		
Gedateerd:	29 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Bezien moet worden in hoeverre de voorgestelde maatregelen ten behoeve van de achterlandverbindingen ongewenste effecten hebben op de bereikbaarheid van de omliggende gebieden en het onderliggend wegennet. Alsdan moeten oplossende maatregelen worden voorgesteld.	De effecten van de alternatieven op de aangrenzende wegvakken en op het onderliggend wegennet worden onderzocht in de gevallen waarin de intensiteiten met tenminste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Verbetering van het onderliggend wegennet is de verantwoordelijkheid van gemeenten en provincies.

Volgnummer:	53	**Afzender:**	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken (mede namens de Kamers van Koophandel Amsterdam, Utrecht, Rivierenland, Oost-Brabant, Noord- en Midden Limburg en Zuid-Limburg (drs H.J.G. Lemmens) Postbus 48 3500 AA Utrecht
Kenmerk:	bl990495		
Gedateerd:	30 september 1999		

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 MIT. Voor wat betreft de A2 Den Bosch-Eindhoven 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 bezien, 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.	De visie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over het Nederlandse wegennet staat verantwoord in het SVV2. In dit Structuurschema verkeer en vervoer wordt uiteengezet welk beleid wordt geïmplementeerd. De effecten van de alternatieven op het onderliggend 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) is in voorbereiding. Indien meer bekend is over de effecten van spitstarieven zullen deze worden meegenomen in de studie.
Opheffing van aansluitingen op het rijkswegennet (bijvoorbeeld de aansluiting Abcoude) is geen reële optie. Gekeken moet worden naar de mogelijkheden van ontvlechting van het doorgaande en het regionale verkeer.	Indien nodig zal conform de richtlijnen de afsluiting van een aansluiting onderzocht worden binnen het benuttingsalternatief. De prognoses in de startnotitie wijzen uit dat een verbreding van één rijstrook voldoende is om de doorstroming te garanderen. Verdergaande alternatieven zoals het ontvlechten van het doorgaande en regionale verkeer is ruimtelijk en financieel niet wenselijk.
Teveel benutting kan leiden tot een verkeers- en vervoerssysteem met een grote mate van onbetrouwbaarheid.	Indien benuttingsmaatregelen leiden tot een onbetrouwbaarder verkeerssysteem, wordt dat gegeven in de afweging tussen de alternatieven meegenomen.

Volgnummer:	53 (vervolg)	**Afzender:**	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken (mede namens de Kamers van Koophandel Amsterdam, Utrecht, Rivierenland, Oost-Brabant, Noord- en Midden Limburg en Zuid-Limburg (drs H.J.G. Lemmens) Postbus 48 3500 AA Utrecht
Kenmerk:	bl990495		
Gedateerd:	30 september 1999		

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:	54	**Afzender:**	ZIN in werk (drs H.J. Hoefman) Boxtelseweg 58 5261 NE Vught
Kenmerk:	HO/JL/9.580		
Gedateerd:	29 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
'ZIN in werk', een parallel aan de A2 te Vught gevestigd bezinnings- en trainingscentrum, ondervindt thans reeds een onaanvaardbaar hoog geluidsniveau als gevolg van het verkeer op de A2. Met het oog op de te verwachten toename van de verkeersintensiteit - en de daarmee gepaard gaande geluidhinder - is de aanleg van geluidwerende voorzieningen ter plekke zeer gewenst. Is hierin in de plannen voorzien?	Dit is op het moment nog niet bekend. Bij reconstructie van een weg zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidhinder stelt: In deze wet zijn de volgende regels vastgelegd: Op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een rijksweg, wordt de geluidsbelasting van 10 jaar na reconstructie getoetst aan de geluidsbelasting 1 jaar voor reconstructie of aan een eerder vastgestelde geluidsbelasting. (De laagste waarde is bepalend.) Indien er na de toetsing blijkt dat er sprake is van een stijging van de geluidsbelasting met 2 dB(A) of meer dan moet Rijkswaterstaat maatregelen treffen om die toename weg te nemen, bijvoorbeeld door middel van geluidafschermende voorzieningen of maatregelen aan de woning.
In 2000 zal behalve het voormalige klooster (met bijbehorende kapel en H. Hartbeeld) het park op het landgoed aan de Boxtelseweg 58 te Vught de status 'rijksmonument' krijgen. In dit verband dient te worden onderzocht welke milieueffecten verbreding van de A2 alsook de daarmee gepaard gaande verkeersintensiteit op dit park heeft.	De nieuwe status van het voormalig klooster zal in de tracéstudie meegenomen worden. Overigens kunnen de alternatieven vrijwel geheel ontworpen worden binnen het huidige ruimtebeslag van weg en bermen en zijn geen effecten te verwachten op het voormalig klooster. Indien het pand in de toekomst een woonfunctie mocht krijgen, dan bestaat de kans dat hiervoor geluidwerende maatregelen genomen moeten worden. In dat geval moet bezien worden wat de consequenties hiervan zijn voor het monumentale karakter van dit landgoed. Alleen als het klooster een woonfunctie krijgt bestaat de kans dat dit afgeschermd moet worden door geluidwerende voorzieningen. (Dit is onderwerp van onderzoek in de tracéstudie.)

Volgnummer:	55	**Afzender:**	Vereniging voor natuurbehoud en milieu-beheer in Midden- en Noordoost-Brabant (J.J. van Hoeckel) Postbus 38 5275 ZG Den Dungen
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	28 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Startnotitie geeft blijk van een te enge benadering van het aan de orde gestelde verkeersprobleem op de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven. Om tot een verantwoorde besluitvorming te kunnen komen is een meer integrale aanpak naar inhoud en ruimte noodzakelijk.	De startnotitie vormt samen met de richtlijnen de basis voor de studie. De congestie problemen op de A2 zijn de aanleidingen om een onderzoek te starten. In de Trajectstudie /MER zullen uitgaande van dit probleem een nadere probleemanalyse plaats vinden en zullen mogelijke oplossingen onderzocht worden op hun probleem oplossend vermogen en hun effecten. In een probleemanalyse zal de congestie op de A2 geanalyseerd worden in samenhang met het verkeersnetwerk waar de A2 onderdeel van uitmaakt.

Volgnummer:	56	**Afzender:**	mr C.O.I.R. Tilman Sluisakker 3 5261 NJ Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	25 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
Bij de vorige reconstructie van de A2 zijn ten aanzien van het pand Sluisakker 3 geluidmetingen verricht ter hoogte van het aangrenzende perceel Sluisakker 1. Daar de toenmalige situatie thans niet meer opgaat, is met betrekking tot het pand Sluisakker 3 een aparte geluidmeting noodzakelijk.	Voor het uit te voeren akoestisch onderzoek zal gebruik gemaakt worden van berekeningen met een geluidsmodel, dat opgezet is conform het meet- en rekenvoorschrift van de Wet geluidhinder. Aangezien ook effecten inzichtelijk gemaakt moeten worden in toekomstjaren is een geluidmeting niet zinvol. Bij toepassing van het verkeersmodel wordt uitgegaan van de huidige situatie.
Het is wenselijk dat thans reeds maatregelen worden genomen tegen de ervaren geluidhinder ter plaatse van het pand Sluisakker 3 te Vught, bijvoorbeeld door snelheidsbeperkingen voor het vrachtverkeer in de tunnelbak. Dit geldt eens te meer wanneer de besluitvorming over de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven nog geruime tijd in beslag zal nemen.	Bij reconstructie van een weg zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidhinder stelt. In deze wet zijn de volgende regels vastgelegd: Op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een rijksweg, wordt de geluidsbelasting van 10 jaar na reconstructie getoetst aan de geluidsbelasting 1 jaar voor reconstructie of aan een eerder vastgestelde geluidsbelasting (De laagste waarde is bepalend). Indien er na de toetsing blijkt dat er sprake is van een stijging van de geluidsbelasting met 2 dB(A) of meer dan moet Rijkswaterstaat maatregelen treffen om die toename weg te nemen, bijvoorbeeld door middel van geluidafschermende voorzieningen of maatregelen aan de woning. Er zijn momenteel geen plannen om maatregelen te nemen door Rijkswaterstaat. Voor een autonome geluidssanering (een geluidssanering zonder dat maatregelen aan de weg genomen worden) is het ministerie van VROM verantwoordelijk. Het is gezien het landelijk beschikbaar budget en de prioriteiten niet waarschijnlijk dat zij hiertoe overgaan.

Volgnummer:	57	**Afzender:**	A.M.A. Stensen Steenweg 36 5261 CZ Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	-		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
In plaats van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven te verbreden, verdient frequentere en striktere handhaving van de verkeerswet aanbeveling.	Op de A2 tussen Amsterdam en Eindhoven vinden permanente snelheidscontroles plaats. Ondanks deze handhavingsmaatregel willen er meer voertuigen gebruik maken van de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven dan gezien de hoeveelheid rijstroken mogelijk is. Daarom worden een aantal alternatieven onderzocht welke in de richtlijnen staan omschreven.

Volgnummer:	58	**Afzender:**	W. van Hooff Taalstraat 90 5261 BH Vught
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	-		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Inspreker onderschrijft de standpunten zoals verwoord in de inspraakreactie van de Stichting Overlast A2 Vught e.o. en behoudt zich het recht voor om in de volgende fasen van de Tracéwetprocedure en de vervolgbesluiten daarop nog andere bezwaren naar voren te brengen.	Zie inspraakreactie nr 16
Het oorspronkelijke plan voor de A2 "s-Hertogenbosch - Eindhoven was goed. Het kasteel is nu verwijderd van het dorp, de geluidsschermen zijn onvoldoende.	In het verleden is gekozen voor het alternatief aanleg A2 als 2*2 autosnelweg. Een gevolg hiervan is dat de kern van Vught en kasteel Maurick elkaar gescheiden worden door de A2. De Trajectstudie/MER zal de huidige milieu situatie in beeld worden gebracht, incl. barrièrewerking en geluidshinder. Indien hierbij ernstige leefbaarheidsproblemen blijken zal gezocht worden naar oplossingen. Uitgangspunt hierbij is het bepaalde in de wet geluidhinder.

Volgnummer:	59	**Afzender:**	M.W.C.A. Vervaart Sophialaan 13 5684 LB Best
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	30 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De in de Startnotitie gehanteerde cijfers met betrekking tot de (ontwikkeling van de) verkeersintensiteit op de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven zijn niet reëel. Met name op het wegvak Boxtel - knooppunt Ekkersweijer geven de in de Startnotitie vermelde cijfers reden tot twijfel; een geprognotiseerde groei van minder dan 1% per jaar in de periode 1997-2010 is gezien de economische ambities van overheden en bedrijfsleven onwaarschijnlijk. Aangezien onjuiste prognoses leiden tot niet-optimale oplossingen en (onnodige) hinder voor omwonenden van de A2, dienen de in de Startnotitie gehanteerde groeipercentages te worden bijgesteld op basis van reële uitgangspunten.	De verkeerscijfers lijken een verkeerd beeld te geven. De reden voor deze ogenschijnlijk beperkte groei zit in het feit dat in de periode tussen 1997 en 2010 de A50 wordt opengesteld. Door deze openstelling zal een deel van het verkeer niet meer van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven gebruik maken, maar rijden over de nieuwe A50. De grootste afname op de A2 door de openstelling is te verwachten tussen Best en Ekkersweijer. Overigens zal In de Trajectnota-fase conform richtlijnen een nieuwe verkeersprognose gemaakt worden voor 2020. Hierbij wordt uitgegaan van de meest recente gegevens ten aanzien sociale, economische en ruimtelijke ontwikkelingen.

Volgnummer:	60	**Afzender:**	P.J.C.W. van der Made Hal 23 5296 PZ Esch
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	29 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Bij de vorige reconstructie van de A2 is vastgesteld dat de maximum geluidswaarde ter plaatse van het pand Hal 23 te Esch (gedeeltelijk) werd overstegen. Dit heeft destijds ten onrechte niet geleid tot compensatie in de vorm van subsidie voor het aanbrengen van geluidwerende maatregelen. In hoeverre is het uitblijven van compenserende c.q. geluidwerende maatregelen ook in het kader van de huidige procedure inzake de A2 te verwachten?	Bij reconstructie van een weg zal Rijkswaterstaat moeten voldoen aan de eisen, die de Wet geluidhinder stelt: In deze wet zijn de volgende regels vastgelegd: Op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een rijksweg, wordt de geluidsbelasting van 10 jaar na reconstructie getoetst aan de geluidsbelasting 1 jaar voor reconstructie of aan een eerder vastgestelde geluidsbelasting. (De laagste waarde is bepalend.) Indien er na de toetsing blijkt dat er sprake is van een stijging van de geluidsbelasting met 2 dB(A) of meer dan moet Rijkswaterstaat maatregelen treffen om die toename weg te nemen, bijvoorbeeld door middel van geluidafschermende voorzieningen of maatregelen aan de woning. Of in uw situatie een hoger geluidsniveau is vastgesteld zal in de vervolgstudie blijken.
De Startnotitie stelt ten onrechte geen onderzoek naar de trillingsnorm in het vooruitzicht, terwijl woningen in een straal van 1 kilometer van het pand Hal 23 te Esch sinds de vorige reconstructie van de A2 te maken hebben met gescheurde muren. Om deze reden zal inspreker geen medewerking verlenen aan de eventuele realisatie van het verbreidingsalternatief.	Voor trillingen bestaan geen normen of beleidsdoelen. In de richtlijnen staat derhalve vermeld dat in de Trajectstudie geen aandacht aan trillingen zal worden geschonken. Wel wordt daaraan bij verbreding bij de verdere uitwerking en uitvoering aandacht besteed.
Wil graag op de hoogte gehouden worden van het verdere verloop van het project	Er zal een nieuwsbrief over de ontwikkelingen in het project verschijnen

Volgnummer:	61	**Afzender:**	Waterschap De Maaskant Postbus 309 5340 AH Oss
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	7 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De Startnotitie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven geeft het waterschap De Maaskant geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.	Ter kennisneming

Volgnummer:	62	**Afzender:**	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (drs A. Mennens-van Zeist) Postbus 1600 3800 BP Amersfoort
Kenmerk:	U99-1529/AM		
Gedateerd:	29 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Verwijzend naar de Startnotitie (hoofdstuk 8; pagina 42), waarin melding wordt gemaakt van een inventariserend onderzoek om de lokale archeologische waarden goed in kaart te kunnen brengen, gaat de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek er vanuit dat door een dergelijk onderzoek de voor het MER vereiste informatie over het bodemarchief kan worden verzameld. Vervolgens kan het belang van de archeologische waarden bij de verdere besluitvorming ten aanzien van het te kiezen alternatief worden meegewogen.	De informatie van het ROB zal gebruikt worden in de tracéstudie. Ook zullen de effecten van de verschillende alternatieven op archeologische waarden zichtbaar gemaakt worden zodat ze een rol kunnen spelen in de besluitvorming.

Volgnummer:	63	**Afzender:**	Provincie Noord-Brabant (Gedeputeerde Staten) Postbus 90151 5200 MC 's-Hertogenbosch
Kenmerk:	637390		
Gedateerd:	28 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Hoewel de in de Startnotitie genoemde doelstellingen, de te beschouwen alternatieven en de te onderzoeken effecten in hoofdlijnen instemming verdienen, dient aandacht uit te gaan naar de volgende deelaspecten:	
• de te treffen akoestische maatregelen dienen te zijn afgestemd op de situatie, tien jaar na ingebruikname van de A2. Gelet op de huidige planning, die aanleg voorziet na het jaar 2010, stelt dit bijzondere eisen aan de te hanteren verkeersprognose	Ten behoeve van de trajectnotafase zal conform richtlijnen een verkeersmodel worden ontwikkeld voor 2020.
• teneinde de robuustheid van het gekozen alternatief (die volgens de Startnotitie tot 2020 probleemoplossend zal zijn) te kunnen toetsen, is - mede met het oog op beoogde realisatie na 2010 - een doorkijk naar 2030 wenselijk	Naast verkeersprognoses voor 2020 zal aangegeven worden wat de restcapaciteit is van de alternatieven. Ook worden conform richtlijnen verschillende gevoeligheids-analyses worden uitgewerkt.
• realisatie van het uiteindelijk te kiezen alternatief mag er niet toe leiden dat de (toekomstige) problemen op de A2 worden afgewenteld op het onderliggende wegennet	De effecten van de verschillende alternatieven worden conform richtlijnen in beeld gebracht. De effecten op het onderliggend wegennet maken hier onderdeel vanuit.
• de Startnotitie suggereert op kaart 3.3 (pagina 21) ten onrechte ontwikkelingen, waarover op provinciaal niveau nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden. Ambtelijk overleg met de provincie Noord-Brabant is in dit verband wenselijk.	Aangegeven ontwikkelingen zijn conform aangegeven in de Startnotitie indicatief. Hierover zal ambtelijk overleg worden gevoerd met o.a. de Provincie Noord-Brabant.

Volgnummer:	64	**Afzender:**	Waterschap De Aa (ir G. de Jong) Postbus 385 5280 AJ Boxtel
Kenmerk:	9903453		
Gedateerd:	6 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Aangezien de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven niet is gelegen in het beheersgebied van het waterschap De Aa, onthoudt het waterschap zich van een zienswijze op de Startnotitie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven.	Ter kennisname

Volgnummer:	65 (nagezonden)	**Afzender:**	Natuurwerkgroep Liempde (voorzitter A. de Kort) Roderweg 38 5298 NC Liempde
Kenmerk:	9903453		
Gedateerd:	21 oktober 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De natuurwerkgro Liempde is verheugd lat wordt voorzien in de aanleg van dassentunnels en een ecoduct.	Waarvan akte.
Constructie van een parallelweg op de plaats van de ecologische verbindingszone bij de Dommel is een slechte oplossing. Indien aanleg van een parallelweg noodzakelijk is, verdient aanleg aan de westzijde van de A2 de voorkeur.	Op de ecologische verbindingszone is het compensatiebeginsel van toepassing. Dit houdt in dat als de maatschappelijke noodzaak van de ingreep vastligt zonder dat er alternatieven zijn, in eerste instantie geprobeerd wordt negatieve effecten op de verbindingszone te vermijden. Overigens bestaan er vooralsnog geen plannen voor de aanleg van een parallelweg ter plaatse van de ecologische verbindingszone.
In verband met verdrogingsgevolgen plaatst de natuurwerkgroep Liempde vraagtekens bij verdieping van de A2.	De huidige hoogteligging is uitgangspunt bij een eventuele verbreding. Indien uit effectenonderzoek blijkt dat gangbare mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing bieden en grote negatieve effecten resteren, worden verdergaande mitigerende maatregelen onderzocht.
Het verdient aanbeveling de afslag bij Petershoek te heropenen om daardoor druk verkeer via het buitengebied te verminderen.	Aanleg van extra aansluitingen strookt niet met rijksbeleid ten aanzien van aansluitingen en zal conform de richtlijnen in de studie niet onderzocht worden. Oplossingen voor deze problematiek moeten gezocht worden binnen het onderliggend wegennet; maatregelen aan de A2 anders dan het aanleggen van een extra aansluiting, zullen dit probleem niet oplossen.

Volgnummer:	66	**Afzender:**	Gemeente Eindhoven (Dienst Stadsontwikkeling) 5600 AK Eindhoven
Kenmerk:	VK/99S004984		
Gedateerd:	27 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Kunnen instemmen met inhoud Startnotitie A2; helder beeld voorgestane studie, de voor Eindhoven relevante gegevens in voldoende mate belicht.	Waarvan akte

Volgnummer:	67	**Afzender:**	Waterschap de Dommel Bosscheweg 56 5280 DA Boxtel
Kenmerk:	99.3981/kan/JS		
Gedateerd:	27 september 1999		

Kernpunt(en) van de inspraak :	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De startnotitie geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Verzoek om periodiek geïnformeerd te worden voortgang Trajectnota.	Er zal een nieuwsbrief over de ontwikkelingen in het project verschijnen. De tracéstudie zal volgens een 'open planproces' verlopen. Dit houdt in dat er momenten van terugkoppeling zijn naar o.a. organisaties en belangengroepen. Daarnaast kunnen afzonderlijk afspraken gemaakt worden indien behoefte bestaat aan specifieke informatie.