

1048-
(2^e) 77

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A2 Leenderheide - Budel



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

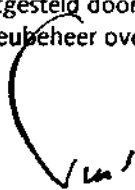
Richtlijnen voor de Trajectnota/MER A2 Leenderheide - Budel

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



Den Haag, juli 2000

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



Den Haag, juli 2000

Inhoudsopgave

1 INLEIDING.....	1
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	3
2.1 INLEIDING	3
2.2 PROBLEEMSTELLING	3
2.3 DOEL	3
2.4 OMGAAN MET HET NVVP.....	4
3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	5
4 VERKEER EN VERVOER.....	8
4.1 INLEIDING	8
4.2 TE ONDERZOEKEN ASPECTEN.....	8
5 BESTAANDE TOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING	10
5.1 ALGEMEEN	10
5.2 STAND VAN DE TECHNIEK	10
6 MILIEU-EFFECTEN	11
6.1 LUCHT	11
6.2 GELUID	13
6.3 VEILIGHEID.....	16
6.4 FLORA, FAUNA, ECOLOGIE.....	18
6.4.1 MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN.....	19
6.5 LANDSCHAP	20
6.6 BODEM EN WATER	22
6.7 SOCIALE ASPECTEN.....	22
7 RUIMTEGEBRUIK, ECONOMIE EN RECREATIE	23
7.1 RUIMTEGEBRUIK.....	23
7.2 ECONOMIE	24
7.3 RECREATIE	24
8 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	26
9 LEEMTEN IN INFORMATIE	27
10 EVALUATIEPROGRAMMA	28
11 VORM EN PRESENTATIE	28
12 SAMENVATTING VAN HET MER.....	30

BIJLAGE

1 Inleiding

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

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 Leenderheide tot aansluiting Budel.

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 knooppunt Leenderheide en aansluiting Budel 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 knooppunt Leenderheide en aansluiting Budel. 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 tijdspad 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. In de studie dient het afsluiten van aansluiting Leende te worden onderzocht;
- De huidige hoogteligging is uitgangspunt bij verbreding;
- Overeenkomstig de startnotitie geldt dat extra verbetering van het openbaar vervoer niet als zelfstandig alternatief wordt uitgewerkt. De reacties en de adviezen geven geen aanleiding om van dit voorstel af te wijken. Het OV heeft weliswaar een belangrijke betekenis voor de reductie van de groei van het autoverkeer maar uitsluitend extra openbaar vervoer is niet toereikend. Dit geldt temeer nu op grond van het SVV-II beleid al een forse groei van het openbaar vervoer uitgangspunt voor deze trajectstudie is. Uiteraard zal het openbaar vervoer wel aan de orde komen bij de afzonderlijke alternatieven voorzover dit openbaar vervoer direct samenhangt met het gebruik van de weg, zoals in het geval van de bus. In het MMA dient te worden onderzocht in hoeverre het toevoegen van een stoptreinstation in Maarheeze op de lijn Eindhoven - Weert een bijdrage kan leveren aan het oplossen van de congestie op de A2. Er dient gebruik te worden gemaakt van een haalbaarheidsonderzoek.
- De Trajectnota/MER dient de informatie te bevatten, die nodig is om later besluitvorming over elektronische scheiding van specifieke doelgroepen mogelijk te maken.
- In de reacties is ook aandacht gevraagd voor de relatie met het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Deze geven aan dat een eventuele keuze voor een alternatief dat zich binnen een dergelijk gebied bevindt op grond van de

beschermingsformules gemotiveerd dient te worden aan de hand van het SGR-stappenplan (het zogenaamde "nee, tenzij"-beginsel waarbij uitsluitend op grond van zwaarwegende belangen een ingreep mogelijk is). Het MER dient bouwstenen voor de daarvoor noodzakelijke informatie te verschaffen. Indien uit deze informatie blijkt dat het gewenst is om de geselecteerde alternatieven opnieuw te bezien dient daarvoor contact te worden opgenomen met het Bevoegd Gezag. De onderbouwing daarvan in de uiteindelijke besluitvorming zelf is een verantwoordelijkheid van het Bevoegd Gezag.

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

- autonome ontwikkeling (in startnotitie benoemd onder de referentiesituatie);
- benuttingsalternatief;
- verbredingsalternatieven (2x3 symmetrisch (conform startnotitie onderscheid tussen zo beperkt mogelijke ingreep qua kosten en ruimtebeslag en ruimere variant) en 2x3 a-symmetrisch);
- 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 (haalbaarheidsonderzoek aanleg stoptreinstation Maarheeze) te worden onderzocht. Daarnaast kunnen aspecten worden onderzocht als: tegengaan of verminderen van verstoring door (bijvoorbeeld licht en geluid) 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 Leenderheide-Budel dient o.a. te worden uitgegaan van de ontwikkelingen, genoemd op blz. 16, 17, 21 en 23 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 luchtmissies en de lokale luchtkwaliteit concentraties. Er hoeft geen aandacht te worden besteed aan geurhinder.

Voor het onderwerp totale luchtmissies gaat het daarbij om:

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

Voor het onderwerp lokale luchtkwaliteit gaat het om:

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

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

Voor het bepalen van de totale luchtmissies 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 luchtmissies

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

Totale emissies voor gehele tracélengte (in ton/jaar)					
Stof	1986 (referentiejaar voor SVV-II doelstellingen)	Autonome ontwikkeling	Alt. 1	Alt. 2	MMA
CO ₂					
NO _x					
C _x H _y					

Lokale luchtkwaliteit (concentraties)

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

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

Locatie waar zich het knelpunt bevindt *	normoverschrijdingsafstand (m)

*tussen haakjes staat de 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
NO ₂				
B(a)P				
fijn stof				

6.2 Geluid

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

- a) het geluidbelast oppervlakte: door middel van contouren en hectaren dient het geluidbelast oppervlak voor stiltegebieden voor 40 dB(A) in kaart gebracht te worden. Er zal met contouren gewerkt worden. Allereerst zal het referentieniveau (bestaande situatie) bepaald worden en daarna zullen in stappen van 5 dB(A) contouren vanaf 40 tot 65 dB(A) worden weergegeven. Daarnaast dienen de geluidseffecten voor de SGR-gebieden en overige gebieden - waaronder dag- en verblijfsrecreatie - in kaart te worden gebracht in stappen van 5 dB(A) vanaf 50 dB(A) tot 65 dB(A). Ook wordt ter indicatie een beeld gegeven van het geluidverloop over 24 uur op een aantal representatieve punten langs het studietraject;
- b) geluidbelaste woningen en geluidgehinderden: er dient een kwantitatieve beschrijving te komen van de verandering van het aantal geluidbelaste woningen. Tevens zal voor het aantal (ernstig) geluidgehinderden een kwalitatieve beschrijving gegeven worden van de te verwachten verandering;
- c) geluidbeperkende maatregelen: een vergelijking van de alternatieven/varianten met betrekking tot geluidbeperkende maatregelen aangevuld met een kwalitatieve indicatie van andere mogelijke maatregelen (bijv. snelheidsbeperking in geval van benutting) in geval bij alternatieven/varianten extreme schermhoogtes aan de orde zijn. Ook dienen binnen het MMA de aspecten, waaronder de effecten, van dubbellaags ZOAB in beeld te worden gebracht;
- d) aansluitende wegvakken achterlandverbinding: In de studie dient te worden onderzocht in welke mate er sprake is van geluidstoename/-afname op de aansluitende wegvakken van het traject in studie.

Aanpak

Algemeen:

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

ad a) akoestisch ruimtebeslag: Voor de bepaling van het akoestisch ruimtebeslag dient de SRM-II methode toegepast te worden met inachtnaam van het hiervoor gestelde over reflecties. Daarbij dienen geluidcontouren te worden berekend voor de etmaalwaardeklasse waarbij in contouren van 5 dB(A) wordt gewerkt van 40 tot 65 dB(A) voor stiltegebieden en van 50 tot 65 dB(A) voor SGR-gebieden en overige gebieden, waaronder dag- en verblijfsrecreatie. Ook wordt ter indicatie een beeld gegeven van het geluidverloop over 24 uur. Het akoestisch ruimtebeslag kan vervolgens worden bepaald aan de hand van het

oppervlak dat binnen een bepaalde etmaalwaardecontour valt. Voorgesteld wordt om bij de berekening van het akoestisch ruimtebeslag van de alternatieven en varianten uit te gaan van een maatregelenniveau overeenkomstig het stand-still beginsel.

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

- ervan uitgaan dat nog niet afgeronde saneringen voltooid zijn of worden aangepakt, hetzij via de R/S regeling, hetzij via reeds door VROM voorgenomen autonome sanering;

- rekening houden met reeds vastgestelde hogere waarden van de maximaal toelaatbare geluidbelasting;

- voor bepaling van de omvang van het reconstructie-effect in de nieuwe trajectstudie dienen, wanneer van toepassing, de laatst vastgestelde waarden als uitgangspunt te worden gehanteerd.

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

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

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

ad d) het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat ook die delen van de achterlandverbinding die niet in de studie zijn betrokken maar wel beïnvloed worden ten gevolge van een significante verandering in de verkeersintensiteit en/of -samenstelling. Een significante verandering in de intensiteit kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% en een afname van tenminste 20% ten opzichte van de referentiesituatie (bestaande situatie). In beeld worden gebracht de effecten van het bronvermogen en van (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 5dB(A) (zie bovenstaande tabel). Ten aanzien van het aantal gehinderden wordt voorgesteld te volstaan met een globale kwalitatieve beschrijving van de verandering (af-/toename) t.o.v. het referentiejaar 1986 en de autonome ontwikkeling (zie ook bovenstaande tabel).

ad c) geluidbeperkende maatregelen:

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

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

ad d) geluidsbelasting aansluitende wegvakken achterlandverbinding

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

Aandachtspunten

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

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

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

6.3 Veiligheid

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

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

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

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

Individueel risico:

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

Groepsrisico:

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

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

Presentatie

Individueel risico, externe veiligheid

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

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

Groepsrisico, externe veiligheid

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

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

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

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

6.4 Flora, fauna, ecologie

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

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

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

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

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

Presentatie

Vernietiging van leefgebieden (soortenbeleid en gebiedenbeleid)

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

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

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

Verstoring van leefgebieden (verstoring van fauna)

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

Versnippering van leefgebieden

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

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

I = nieuw knelpunt: bestaande ontsnipperingsmaatregelen verliezen effectiviteit

II = bestaand knelpunt

6.4.1 Mitigerende en compenserende maatregelen

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

Presentatie

Mitigerende maatregelen

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

Compenserende maatregelen

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

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

6.5 Landschap

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

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

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

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

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

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

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

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

Presentatie

Cultuurhistorie

Presenteer de effecten met betrekking tot cultuurhistorie in een tabel, met daarin opgenomen het aantal en/of de oppervlakte van aantastingen, alsmede een waarde-oordeel over de aard van het aangetaste element. In een toelichtende tekst dienen uitspraken te worden gedaan over de aard

van de aantasting. Daarnaast dient een en ander inzichtelijk te worden gemaakt op een kaart, schaal 1:25.000.

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

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

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

Aardkundige waarden (indien van toepassing)

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

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

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

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

Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden (indien van toepassing)

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

Aantasting/vernietiging landschappelijk waardevolle gebieden	Autonome ontwikkelin g	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.

Hierbij dient met name aandacht besteed te worden aan de verdrogingsgevoelige beekdalen en de Valkenhorst,

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. Bij de alternatieven in het studiegebied Leenderheide- Budel is geen sprake van hoofd- en parallelbanen. Bij de bestudering van de optie om aansluiting Leenderheide af te sluiten dienen tevens de indirecte economische effecten te worden bestudeerd.

7.3 Recreatie

Functiebeïnvloeding recreatie

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

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

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

8 Vergelijking van de alternatieven

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

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

9 Leemten in informatie

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

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

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

Beschreven moet worden:

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

10 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

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

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

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

11 Vorm en presentatie

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

Ten aanzien van de presentatie bevelen we aan:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de 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 Leenderheide - Budel**

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. Gemeente Weert
5. Gemeente Waalre
6. G. Van Ool, Maarheeze
7. H.E.C. de Ouden, Maarheeze
8. ir. R.U.J. de Bruijn en ir. F.J. Smit, Waalre
9. H.E.H. Hamelers, Leende
10. Veilig Verkeer Nederland Afdeling Valkenswaard, Valkenswaard
11. Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Eindhoven
12. DSM Transport Maatschappij BV, Geleen
13. Gemeente Valkenswaard
14. Staatsbosbeheer Regio Limburg - Oost-Brabant, Roermond
15. mw. A. Nijssen, Leende
16. Verhoeven Revisiebedrijf BV, Valkenswaard
17. Stichting Rechtsbijstand, Roermond
18. Bewonersvereniging Eikenburg - de Roosten, Eindhoven
19. Platform van natuur- en milieuorganisaties Vleuten - de Meern, Vleuten
20. drs. J. Bindels en H. Bonnink, Maarheeze
21. Buurtschap Zevenhuizen, Leende
22. P. en L. Liebregts, Leende
23. M. Liebregts, Leende
24. Belangenvereniging De Voldijn, Waalre
25. Nederlandse Gasunie NV, Groningen
26. F.H.D. van Schagen, Son
27. L.K. Becking, Son en Breugel
28. ZLTO, Afdeling Heeze-Leende, Leende
29. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Zuid, Eindhoven
30. Brabantse Milieufederatie, Tilburg
31. H. de Haas, Leende
32. M.J. en A. Vlassak, Leende
33. G.J. de Werdt, Leende
34. H.F.B. Hoeks, Maarheeze
35. Transport en Logistiek Nederland, Breda
36. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken, Utrecht
37. J. Bonten, Geldrop
38. Van Gansewinkel Groep BV, Maarheeze
39. Buurtbewoners Rijksweg Budel, Budel
40. Familie Hurkmans, Leende
41. Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch
42. Gemeente Cranendonck
43. Waterschap de Dommel, Boxtel
44. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort
45. Gemeente Heeze-Leende
46. Waterschap De Aa, 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 Leenderheide-Budel. In deze periode werd een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze kenbaar te maken op de vraag wat onderzocht dient te worden om zicht te krijgen op de beste oplossing voor de bestaande problemen.

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

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

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

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

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In het MER dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen van (een aanpassing van) de capaciteit van de achterlandverbinding voor de potentiële verkeersbelasting van het onderliggend wegennet in de regio. Tevens dient nagegaan te worden of knelpunten op het onderliggend wegennet, die een directe relatie hebben met de hoofdweg, aanleiding geven voor aanpassingen aan de hoofdweg. Speciale aandacht moet worden gegeven aan het doorgaande en sluipverkeer op de relatie Eindhoven (Aalst-Valkenswaard) en Leende en Heeze. De probleemstelling moet uitgaan van het gereed zijn van de vele reconstructie- en saneringsprojecten. Het verdient aanbeveling in het MER duidelijk te maken, aan de hand van een analyse op wegvakniveau, door welke knelpunten de congestieproblemen worden veroorzaakt.	In paragraaf 4.2 van de richtlijnen is vermeld dat inzicht gegeven moet worden in de effecten van de alternatieven op het onderliggende wegennet, voorzover de intensiteiten met ten minste 30% toenemen of 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Aangenomen mag worden dat bij capaciteitsvergroting van de A2 de intensiteiten op het onderliggende wegennet afnemen. Over resterende problemen zal zo nodig overleg worden gepleegd met bestuurders en wegbeheerders. In het onderzoek zal aandacht besteed worden aan het sluipverkeer op het onderliggend wegennet, voor zover dit samenhangt met de congestie op de A2. Uitgangspunt voor de studie is de verbreding van de tangenten Eindhoven (A2 / A67) inclusief knooppunt Leenderheide. De geplande reconstructie- en saneringsprojecten zullen als autonome ontwikkeling worden meegenomen. De gevraagde analyse dient te worden uitgevoerd en is opgenomen in paragraaf 4.2 van de richtlijnen.
Besluitvorming Aangezien het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening naar verwachting informatie zullen bevatten die essentieel is voor de besluitvorming over de SWAB-projecten, dienen de hoofdpunten van het beleid en de consequenties hiervan voor de alternatieven in het MER te worden beschreven.	Besluitvorming zal plaatsvinden op basis van het NVVP. De Trajectnota/MER zal daartoe de relevante informatie moeten bevatten. Paragraaf 2.3 van de richtlijnen vermeldt dit onder 'Omgaan met het NVVP'. Paragraaf 5.1 van de richtlijnen geeft aan dat op (de onzekerheden van) het beleid ingegaan moet worden. Beide nota's worden expliciet genoemd.

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

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De inperking van alternatieven en varianten in de startnotitie - zijnde benutting en verbreding in horizontaal vlak - dient, in het kader van het niet langer op onderdeel maar integraal bezien van problemen en oplossingen op achterlandverbindingen, nader te worden gemotiveerd.		De studie en de daarmee samenhangende inperking van alternatieven en varianten vloeit voort uit de beleidsnota SWAB, die een integraal pakket omvat.	
In het MER dient inzicht te worden gegeven in de restcapaciteit van de weg na de realisatie van de aanpassingen. Indien blijkt dat de restcapaciteit gering is dient aangegeven te worden welke andere oplossingen voor dreigende congestie voorhanden zijn.		De restcapaciteit dient volgens paragraaf 4.2 van de richtlijnen zowel voor de in studie zijnde als de aansluitende wegvakken in beeld te worden gebracht. Het is bij een aantal alternatieven niet bij voorbaat uitgesloten, dat de restcapaciteit beperkt of zelfs niet aanwezig is. Er worden echter tevens alternatieven in beeld gebracht die het probleem wel voldoende oplossen. In het besluitvormingstraject na de Trajectstudie zal mede op basis van inspraak en adviezen door het Bevoegd Gezag worden bepaald aan welke oplossingsrichting de voorkeur wordt gegeven.	
Specifieke aandacht moet worden besteed in het MER aan de aansluiting op de wegvakken die in procedure zijn voor verbreding rond Eindhoven.		Dit wordt in de studie meegenomen.	
Enkele gebieden vallen onder de Habitat- en Vogelrichtlijn. In het MER dient te worden opgenomen: - De omvang van het benodigde compensatiegebied inclusief zoekgebied (indicatief); - de kwaliteit van het benodigde compensatiegebied; - een indicatie van de haalbaarheid van de compensatie.		Een indicatie van de aard, omvang en de haalbaarheid van de benodigde compensatie zal in de Trajectnota/MER worden opgenomen, zie ook de Richtlijnen paragraaf 6.5.	
Aangezien onderdelen van het traject A2 Leenderheide-Budel 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/1041/1042/10 43-61		
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 infrastructuraanpassingen.		De Wet milieubeheer geeft niet aan dat leefbaarheids- en duurzaamheidsdoelen in het MMA gelijkwaardig dienen te zijn aan bereikbaarheidsdoelen. Wel geeft artikel 7.10, lid 3 in hoofdlijnen de oplossingsrichting van het MMA aan, te weten een verdere optimalisatie ten behoeve van de natuur en/of het leefmilieu. De richtlijnen vermelden in het verlengde hiervan in hoofdstuk 3, welke eisen aan de ontwikkeling van het MMA worden gesteld. Extra wensen en maatregelen (bijvoorbeeld) uit het MMA dienen apart gepresenteerd te worden opdat zelfstandig over de toepassing ervan kan worden beslist.	
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. 16, 17, 21 en 23 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 Leenderheide-Budel te onderzoeken.		In de Trajectstudie zal nagegaan worden of een combinatie van alternatieven mogelijk is.	
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/1041/1042/10 43-61		
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. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. Op kaart dient een overzicht te worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten. <u>Geluid</u> De geluideffecten dienen te worden weergegeven aan de hand van het akoestisch ruimtebeslag en het aantal gehinderden. Geadviseerd wordt de volgende contouren in het MER aan te geven: - voor stiltegebieden allereerst het referentieniveau bepalen, daarna (in stappen van 5dB(A)) de contouren te geven vanaf 40 dB(A) tot 65dB(A); - voor de overige gebieden (in stappen van 5dB(A)) de contouren vanaf 50dB(A), zijnde de voorkeursgrenswaarde tot 65dB(A); daarbij dient onderscheid te worden gemaakt in gebieden beschermd voor dagrecreatie, verblijfsrecreatie, natuurgebieden niet zijnde stiltegebieden en overig gebied buiten de bebouwde kom.		In paragraaf 5.1 van de richtlijnen is hierin voorzien. De richtlijnen schrijven dit voor in hoofdstuk 1. Bij diverse aspecten in hoofdstuk 6 van de richtlijnen is aangegeven dat waar nodig visualisatie op kaarten gewenst dan wel noodzakelijk is. Een gezamenlijke presentatie op één kaart lijkt de meerwaarde van visualisatie teniet te doen. Volgens paragraaf 6.2 van de richtlijnen dienen deze aandachtsgebieden in de Trajectnota/MER weergegeven te worden. Paragraaf 6.2 van de richtlijnen beschrijft de gewenste aanpak en weergave. Het onderscheid bij de overige gebieden wijkt voor zover omschreven niet wezenlijk af van het voorstel.	

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Geadviseerd wordt om op enkele representatieve punten het verloop van het geluidsniveau over de 24 uur te geven.		Paragraaf 6.2 van de richtlijnen beschrijft de gewenste aanpak en weergave.	
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 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 middenbermbaariere 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.	

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

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
<u>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. In het MER dient het volgende te worden beschreven voor Maarheeze en omgeving: - Mogelijkheden voor landschappelijke inpassing asymmetrische verbreding en inrichting "vrijkomende" ruimte; - Stabrechtse heide. Geadviseerd wordt een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) te laten plaatsvinden zodat de archeologische waarden goed in beeld worden gebracht		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. Aan de inrichting van de "vrijkomende" ruimte zal in hoofdlijn aandacht worden besteed in de vorm van een inpassingsvisie en inpassingsschetsen. Voor de studie zal een inventariserend onderzoek plaatsvinden, waarbij alle bekende archeologische gegevens in beeld worden gebracht. Dit is overigens niet hetzelfde als een veldonderzoek.	
<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.	
<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.	

Volgnummer: 1 (vervolg) Kenmerk: U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61 Gedateerd: 11 februari 2000	Afzender: Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kernpunt(en) van het advies:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Vergelijking van de alternatieven De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken. Het wordt noodzakelijk geacht om bij de toepassing van een multicriteria-analyse een gevoeligheidsanalyse uit te voeren. Het verdient aanbeveling een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven. Leemten in informatie Conform voorstel van Ministerie van Verkeer en Waterstaat. 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. 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.	De richtlijnen geven in hoofdstuk 8 aan dat vergelijking onderling en met de autonome ontwikkeling (=referentiesituatie) moet plaatsvinden. De wijze van vergelijking zal nader worden gezien. Indien een multicriteria-analyse wordt uitgevoerd behoort een gevoeligheidsanalyse daartoe. 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. Zie de betreffende tekst in hoofdstuk 9 van de richtlijnen. Zie de betreffende tekst in hoofdstuk 10 van de richtlijnen. Bij de evaluatieprogramma's zal rekening worden gehouden met voorgaande planstudies. 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.

Volgnummer:	1 (vervolg)	Afzender:	Commissie voor de milieueffectrapportage (werkgroep m.e.r. SWAB A2-Zuid, trajecten 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Leenderheide-Budel en Grathem-Urmond)
Kenmerk:	U/00/Ke/eh/1041/1042/10 43-61		
Gedateerd:	11 februari 2000		
Kernpunt(en) van het advies:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
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 ertoe 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 publikatie 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 afschermdende werking zeer complex en zal vergelijking op basis van emissies plaatsvinden.
Mogelijke milieu- en andere effecten op het onderliggend wegennet, als gevolg van maatregelen op de hoofdinfrastructuur, dienen in beeld te worden gebracht.	De effecten op het onderliggende wegennet in de gevallen waarin de intensiteiten met ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen ten opzichte van de autonome ontwikkeling worden inzichtelijk gemaakt in de Trajectnota.
Toepassing van doelgroepstroken voor het openbaar vervoer mogen niet ontbreken in de varianten.	Pas op basis van informatie die uit de studie naar voren komt zal worden gezien of toepassing van doelgroepstroken reëel is en zo ja, welke selectie van doelgroepen dan zinvol is.

Volgnummer:	4	Afzender:	Gemeente Weert (College van B&W) Postbus 950 6000 AZ Weert
Kenmerk:	II/OR/9905555		
Gedateerd:	8 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Afslag 'Budel' heeft een redelijk lage verkeersintensiteit. Aangezien de drie afslagen naar Weert een hogere verkeersintensiteit kennen en daardoor meer invloed hebben op de verkeersafwikkeling op de A2, is het logischer het studiegebied te verlengen tot de afslag 'Kelpen'.		Metingen geven aan dat de afslag volgend op afslag Budel een lagere intensiteit heeft. Mede op basis hiervan wordt niet overwogen om de grens van het studiegebied te verleggen.	

Volgnummer: 5	Afzender: Gemeente Waalre (College van B&W) Postbus 10000 5580 GA Waalre
Kenmerk: DNB/1999/7532	
Gedateerd: 9 september 1999	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De doelstelling om stagnatie van de verkeers- doorstroming op de A2 te voorkomen wordt ondersteund.	Waarvan akte.
In de verdere planvorming dient een asymmetrisch alternatief te worden onderzocht waarbij het noordelijke gedeelte van de weg tussen de afslag Valkenswaard/Heeze en het knooppunt Leenderheide aan de westzijde wordt verbreed. Op deze wijze worden de woningen langs de Leenderweg gespaard. Deze oplossing heeft de voorkeur van de gemeente Waalre.	Gezien de strekking van uw reactie neem ik aan dat u doelt op een oostelijke verbreding. Uitbreiding aan de oostzijde wordt niet onderzocht vanwege het feit dat de bebouwingsconcentraties en de natuurwaarden aan de oostzijde groter zin dan aan de westzijde. De asymmetrische verbreding aan de westzijde zal, zoals beschreven in de startnotitie wel onderzocht worden. Een voorkeur voor bepaalde oplossingen is in deze fase nog niet aan de orde. Wanneer het onderzoek is afgerond en de Trajectnota/MER A2 Leenderheide- Budel verschijnt, is er opnieuw inspraak mogelijk, waarbij u uw mening kunt geven over het verrichte onderzoek en u een voorkeur voor één of meerdere alternatieven aan kunt geven.
Bij de beoordeling van de alternatieven is ervan uitgegaan dat wordt voldaan aan de bepalingen van de Wet geluidhinder en dat de geluidsbelasting op de gevels van de bestaande en geprojecteerde woningen beneden de wettelijke normen blijft.	Bij de reconstructie van een weg zal worden voldaan aan de eisen, die de Wet Geluidhinder stelt. In de Trajectnota/MER zullen de bestaande toestand, de toekomstige ontwikkelingen als er geen maatregelen worden getroffen en de effecten van de diverse alternatieven met betrekking tot geluidhinder in beeld worden gebracht. Maatregelen voor het verzachten van negatieve effecten worden tevens aangegeven. Van een beoordeling van alternatieven is pas sprake in de Trajectnota/MER. De Startnotitie is bedoeld als studievoorstel.

Volgnummer: 6 Kenmerk: Dhr. Fieman Gedateerd: 10 september 1999	Afzender: G. van Ool De Brink 18 6026 CC Maarheeze
Kernpunt(en) van de inspraak: De geluidswal ter hoogte van Maarheeze is onvoldoende effectief waardoor bewoners op De Brink relatief veel geluidsoverlast ondervinden. Indien de A2 wordt aangepast dient het geluidsaspect kritisch onder de loep te worden genomen.	Reactie van Bevoegd Gezag: Bij de reconstructie van een weg zal worden voldaan aan de eisen, die de Wet Geluidhinder stelt. Op het moment dat er sprake is van een reconstructie van een rijksweg, wordt de geluidsbelasting van 10 jaar na reconstructie getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Indien er na de toetsing blijkt dat er sprake is van een stijging van de geluidsbelasting met 2 dB(A) of meer dan moeten wij maatregelen treffen om die toename weg te nemen, bijvoorbeeld door middel van geluidsafschermende voorzieningen of maatregelen aan de woning.

Volgnummer:	7	Afzender:	H.E.C. de Ouden Vogelsberg 25A 6026 EC Maarheeze
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	13 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
In het onderzoek naar de verkeersdrukte en de filevorming ter hoogte van het knooppunt Leenderheide dient rekening te worden gehouden met de volgende oorzaken van filevorming:		• Naar aanleiding van de studie over de Tangenten Eindhoven (A2/A67) heeft de Minister in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en transport 1999 - 2004 (MIT) aangekondigd dat de A2/A67 rond Eindhoven verbreed zullen worden. De ombouw van knooppunt Leenderheide vormt een onderdeel van de studie naar de Tangenten Eindhoven. De aanpassing van het knooppunt Leenderheide is daarom een uitgangspunt voor het onderzoek A2 Leenderheide - Budel. Uit prognoses blijkt dat in de toekomst na aanpassing van het knooppunt Leenderheide, fileproblemen zullen optreden tussen Leenderheide en Budel. De trajectstudie A2 Leenderheide - Budel heeft tot doel om deze (resterende) problemen in beeld te brengen en oplossingen aan te dragen. • Alle problemen die u noemt worden in het kader van het project Tangenten Eindhoven (lange termijn) en het project Verkeersbeheersing Randweg Eindhoven (korte termijn) aangepakt.	
• de aanwezigheid van verkeerslichten bij het knooppunt Leenderheide (hetgeen overigens niet strookt met de definitie van een autosnelweg) • het knooppunt Leenderheide is de uitvalsweg van en naar Eindhoven en verbindt de A2 en de A67 met elkaar • een paar honderd meter voorbij het knooppunt is een aansluiting met de N69 gesitueerd, waarvan veel verkeer gebruik maakt • het verkeer richting Tilburg en 's-Hertogenbosch wordt over slechts twee rijstroken geleid.			
Een ringweg rond Eindhoven met 2x4 rijstroken, zonder verkeerslichten, maar met onder meer viaducten en op- en afritten kan een oplossing van de verkeersproblemen op de A2 zijn.		Dit is reeds onderzocht in de studie Tangenten Eindhoven. De Minister heeft aangegeven de bestaande wegen rondom Eindhoven te willen verbreden. Zie ook het antwoord hierboven.	

Volgnummer: 8 Kenmerk: - Gedateerd: 19 september 1999	Afzender: ir R.U.J. de Bruijn en ir F.J. Smit p/a Irenelaan 30 5583 AE Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het fileprobleem wordt primair veroorzaakt door het dichtslibben van de A2. Dit leidt tevens tot sluipverkeer op het traject Leende - Valkenswaard - Aalst en verder richting Eindhoven. Als gevolg van de economische groei in het gebied Hasselt - Eindhoven en de daarmee gepaard gaande sterk toegenomen en ongetwijfeld verder toenemende internationale vervoersstromen is de huidige capaciteit van de N69 ontoereikend c.q. heeft dit een overbelasting van het regionale wegennet tot gevolg. Tegen deze achtergrond dient de probleemstelling te worden uitgebreid met het zoeken naar een integrale en internationale oplossing van de problemen op de N69. De uitkomst van deze benadering zal zijn dat de aanleg van de A69 tussen de Belgische grens en de aansluiting op de A2 bij Eindhoven noodzakelijk is. Indien de A69 wordt aangelegd vervalt tegelijkertijd de noodzaak tot reconstructie van de A2 op het traject Maarheeze - Leende.	De geschetste problematiek van het dichtslibben van de A2 en het sluipverkeer op het onderliggende wegennet is correct (zie ook pagina 13 Startnotitie). Deze problematiek zal worden onderzocht in de Trajectstudie A2 Leenderheide - Budel. De problematiek rondom Rijksweg 69 is onderzocht in de Trajectstudie RW69. De Ministers van V&W en VROM hebben naar aanleiding van dat onderzoek een standpunt ingenomen. In het kort houdt dit standpunt in dat aanleg van de RW 69 niet meer aan de orde is. Dat is daarom het uitgangspunt van deze studie.
Het groeiende sluipverkeer over de N69, hetgeen verkeersonveiligheid en een onleefbare situatie voor de omwonenden veroorzaakt, dient op korte termijn door het treffen van verkeersmaatregelen te worden beperkt.	Het sluipverkeer op het onderliggende wegennet vormt slechts een onderdeel van de Trajectstudie A2 Leenderheide - Budel, indien deze problematiek een afgeleide is van de congestie op de A2 Leenderheide - Budel. Het sluipverkeer over de RW 69 vormt daarom geen onderdeel van de Trajectstudie A2 Leenderheide Budel. Wel stelt Rijkswaterstaat samen met de Provincie en gemeenten voor de Rijksweg 69 een programma van korte en middellange termijn maatregelen op.
In de vervolgstudie dient aandacht uit te gaan naar de in de Tweede Kamer ingediende motie van mevrouw P. Verbugt, waarin zij de minister verzoekt om samen met de provincie Noord-Brabant een plan van aanpak op te stellen teneinde de verkeerssituatie ten zuiden van Eindhoven te verbeteren.	De Minister heeft het standpunt ingenomen dat in de regio Valkenswaard geen nieuwe weg wordt aangelegd. Zij heeft besloten dat de knelpunten op de bestaande weg door maatregelen in het kader van het beheer en onderhoud van de weg moeten worden opgelost. Deze maatregelen worden ingebracht in het actieprogramma voor korte en middellange termijn maatregelen. In dit programma wordt geparticipeerd door Rijkswaterstaat, de Provincie en de gemeenten in de regio.

Volgnummer: 9 Kenmerk: - Gedateerd: 16 september 1999	Afzender: H.E.H. Hamelers Renhoek 9 5595 GE Leende
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De huidige geluidswallen ter plaatse van het pand Renhoek 9 te Leende functioneren bij een ongunstige windrichting onvoldoende. Indien de A2 wordt verbreed neemt dit probleem verder toe, waardoor buitenrecreatie in de nabijgelegen stedelijke bebouwing helemaal onmogelijk wordt. De geluidswallen dienen derhalve zo spoedig mogelijk in zuidelijke richting te worden verlengd. Als gevolg van veel voorkomende filevorming op het traject Leende - Budel nemen veel automobilisten bij Leende een sluiproute. Hierdoor ontstaat in de dorpskern Leende een ware verkeerschaos. Wellicht is het mogelijk bedoeld verkeer om Leende heen te leiden.	Pas bij een reconstructie van de A2 zullen wij nagaan of aanpassing van de bestaande geluidswallen noodzakelijk is, dan wel of aanvullende geluidwerende voorzieningen getroffen moeten worden. Hierbij is de Wet Geluidhinder leidend. Inderdaad neemt het verkeer op het onderliggende wegennet tijdens piekbelastingen van de A2 toe (zie ook pagina 13 Startnotitie). Wanneer de doorstroming op de A2 verbetert, zal ook het verkeer door de dorpskernen afnemen. Omleiding van het verkeer om Leende heen is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Bij de beschrijving van de referentie situatie wordt alleen rekening gehouden met huidige of reeds vastgestelde routes. Volgens onze informatie is er (nog) geen besluit genomen om een omleiding om Leende aan te leggen.

Volgnummer:	10	Afzender:	Veilig Verkeer Nederland Afdeling Valkenswaard (H. Brekelmans) De Kreijenbeek 421 5553 BK Valkenswaard
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	20 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het is jammer dat het knooppunt Leenderheide buiten het studiebereik van de Startnotitie valt. Dit knooppunt is namelijk de oorzaak van veel filevorming, ergernis, verkeershinder, sluipverkeer en verkeersonveiligheid binnen de gemeente Valkenswaard. Bij de keuze van de alternatieven moet hiermee rekening worden gehouden, zodat bij realisatie van het uiteindelijke alternatief de A2 minder files kent en het sluipverkeer - en de daarmee gepaard gaande overlast - voor de bewoners en weggebruikers van lokale wegen in Valkenswaard wordt beperkt.		Naar aanleiding van de studie over de Tangenten rond Eindhoven (A2/A67) heeft de Minister van V&W het standpunt ingenomen de Tangenten rondom Eindhoven voor 2010 te willen verbreden. De ombouw van het knooppunt Leenderheide vormt een onderdeel van deze verbreding. De aanpassing van het knooppunt Leenderheide is daarom een uitgangspunt voor het onderzoek A2 Leenderheide - Budel. Uit prognoses blijkt dat in de toekomst na aanpassing van het knooppunt Leenderheide, fileproblemen zullen optreden tussen Leenderheide en Budel. De Trajectstudie A2 Leenderheide - Budel heeft tot doel om deze (resterende) problemen in beeld te brengen en oplossingen aan te dragen.	

Volgnummer: 11 Kenmerk: 99/2667RP/Bdj/CvK Gedateerd: 22 september 1999	Afzender: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (mr S.J.L.E. Nagelkerke) Postbus 985 5600 AZ Eindhoven
Kernpunt(en) van de inspraak: 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 sluipverkeer door Leende, Heeze en Valkenswaard. 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. Het Samenwerkingsorgaan Regio Eindhoven is graag in een vroegtijdig stadium betrokken bij het opstellen van de Trajectnota A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven.	Reactie van Bevoegd Gezag: 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 onder liggend wegennet worden in beeld gebracht. Het ligt in de bedoeling wijzigingen van verkeersaanbod op het onderliggende wegennet slechts op een globale manier te beschrijven en alleen de grootste substantiële veranderingen aan te geven. 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. Zie bovenstaand antwoord. Er verschijnt een nieuwsbrief over de ontwikkelingen in het project. De Trajectstudie/MER zal volgens een 'open planproces' verlopen. Dit houdt in dat er momenten van terugkoppeling zijn naar o.a. organisaties en belangengroepen. Net als in de Startnotitiefase zult u in de Trajectstudiefase via het ambtelijk en bestuurlijk overleg bij de studie betrokken worden.

Volgnummer: 12 Kenmerk: 6064/99DTM Gedateerd: 20 september 1999	Afzender: DSM Transport Maatschappij BV Postbus 1163 6160 BD Geleen
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De exacte ligging van buisleidingen welke in eigendom c.q. in beheer zijn bij DSM Transportmaatschappij BV zijn slechts ter plaatse aan te geven. Het is de taak van de beheerder/eigenaar om een ongestoorde ligging van de buizen te garanderen. In de vervolgfase dient hiermee rekening te worden gehouden. Indien wijzigingen van het leidingtracé als gevolg van de realisatie van één der alternatieven noodzakelijk zijn, dienen de kosten te worden verrekend op basis van het met de overheid gesloten convenant. DSM stelt het zeer op prijs bij de verdere planuitwerking betrokken te blijven en ontvangt graag alle relevante informatie.	In de Trajectstudie zal rekening gehouden worden met de ligging van buisleidingen die in eigendom c.q. beheer zijn van derden. De exacte ligging van buisleidingen zal geïnventariseerd worden. Eventuele verleggingen zullen in de studie benoemd worden. Verrekening van een eventuele verlegging van een buisleiding vindt plaats volgens de "Nadeelcompensatieregeling 1999" Er verschijnt een nieuwsbrief over de ontwikkelingen in het project. De Trajectstudie zal volgens een 'open planproces' worden uitgevoerd. Dit houdt in dat er momenten van terugkoppeling zijn naar diverse organisaties en belangengroepen.

Volgnummer: 13 Kenmerk: V99-4928 Gedateerd: 23 september 1999	Afzender: Gemeente Valkenswaard (College van B&W) Postbus 10100 5550 GA Valkenswaard
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
In verschillende brainstormsessies heeft de gemeente Valkenswaard reeds verschillende malen aandacht gevraagd voor het toenemende sluipverkeer op gemeentelijke wegen van en naar de A2 en de A67. Dit sluipverkeer ontstaat door filevorming op de A2. Deze problematiek dient gedetailleerd te worden onderzocht en in de studie te worden weergegeven.	Inderdaad neemt het verkeer op het onderliggende wegennet tijdens piekbelastingen van de A2 toe (zie ook pagina 13 Startnotitie). In het onderzoek zal aandacht worden besteed aan het sluipverkeer op zowel gemeentelijke als provinciale wegen, voor zover deze problematiek een afgeleide is van de congestie op de A2 Leenderheide-Budel. Indien maatregelen aan de A2 tot significante wijzigingen van de intensiteiten op het onderliggend wegennet leiden (toename > 30% dan wel afname > 20 %) dan wordt dit aangegeven. De verwachting is dat door verruiming van de capaciteit op de A2/A67 en door de aanzuigende werking die daar vanuit gaat, het sluipverkeer enorm zal verminderen.

Volgnummer:	14	Afzender:	Staatsbosbeheer Regio Limburg - Oost-Brabant (jhr ir W.H.J. de Beaufort) Postbus 103 6040 AC Roermond
Kenmerk:	PhBoss 991609		
Gedateerd:	23 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Bij de bestudering van de effecten op de natuur is het effect van 'lichtverstoring' niet opgenomen. Aangezien lichtverstoring een steeds zwaardere bron van belasting vormt voor zowel het milieu als het leefklimaat van de mens dient dit aspect alsnog in de effectstudie te worden meegenomen. De Startnotitie meldt op pagina 47 dat de verzuring en verontreiniging van natuurgebieden als gevolg van uitstoot van verontreinigde stoffen niet wordt gemeten daar deze niet-onderscheidend is. Op zichzelf is dit een juiste constatering indien de toename van de verkeersintensiteit gelijk is aan de autonome ontwikkeling. Indien door verbetering van de A2 de verkeersintensiteit echter verhoudingsgewijs toeneemt is er wel degelijk sprake van een onderscheidend effect. Het is raadzaam te bezien of deze effecten niet alsnog in de effectmeting zouden moeten worden meegenomen. Afgezien van bovenstaande effecten is de Startnotitie zorgvuldig opgesteld en geeft nauwelijks aanleiding tot het leveren van commentaar. Staatsbosbeheer wil graag blijvend over de ontwikkelingen met betrekking tot de A2 worden geïnformeerd.		Er is nog onderzoek gaande naar de invloed van lichtverstoring op natuur. Vooruitlopend op de resultaten is er een 'voorlopige richtlijn wegverlichting in natuurgebieden'. Deze wordt gehanteerd bij het ontwerp van de alternatieven. De effecten van wegverlichting worden in de Milieueffectrapportage behandeld bij het onderwerp verstoring. 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. Waarvan akte Er verschijnt een nieuwsbrief over de ontwikkelingen in het project. De Trajectstudie zal volgens een 'open planproces' worden opgesteld. Dit houdt in dat er momenten van terugkoppeling zijn naar o.a. organisaties en belangengroepen.	

Volgnummer: 15	Afzender: mw A. Nijssen Maarheezeweg 13 5595 XG Leende
Kenmerk: -	
Gedateerd: 23 september 1999	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Ter hoogte van de Maarheezeweg 13 te Leende is door het vele verkeer en de onveilige wegconstructie een zeer gevaarlijke situatie voor fietsers ontstaan. Voorts leidt de huidige geluidsoverlast tot een onaanvaardbaar woon- en leefmilieu. Het is zeer wel denkbaar dat als gevolg van verbreding van de A2 deze problemen slechts verergeren. In dit verband dient reeds vóór 2010 te worden onderzocht in hoeverre deze problemen kunnen worden opgelost.	• Wij besteden slechts aandacht aan problemen, die samenhangen met het gebruik van de A2. Gedacht kan worden aan het ontbreken van een vangrail tussen snelweg en parallelweg (dit is een van de problemen die u noemt in uw brief). Overige problemen op gemeentelijke wegen zijn een verantwoordelijkheid van de gemeente. • Vooruitlopend op maatregelen voor de lange termijn zouden op korte termijn reeds maatregelen aan de Rijksweg getroffen kunnen worden. Deze zouden dan kunnen worden ingepast in de programmering van het reguliere wegonderhoud of van benuttingsmaatregelen. Tot 2010 ontbreekt echter (vooralsnog) het benodigde budget. • Pas bij een reconstructie van de A2 zullen wij nagaan of aanpassing van de bestaande geluidwerende voorzieningen noodzakelijk is, dan wel of aanvullende geluidwerende voorzieningen getroffen moeten worden. Hierbij is de Wet geluidhinder leidend.

Volgnummer:	16	Afzender:	Verhoeven Revisiebedrijf BV (G. Verhoeven) Postbus 742 5550 AS Valkenswaard
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	-		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Verbreiding van de A2 richting de Maarheezerweg-Zuid heeft vrijwel zeker negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering van Verhoeven Revisiebedrijf BV te Valkenswaard, dat gelegen is tussen de Maarheezerweg-Zuid en de A2. Bedrijfsverplaatsing is vanwege de ligging nauwelijks realiseerbaar. Rijkswaterstaat dient de bedrijfsbelangen van het bedrijf optimaal te behartigen.		In de Trajectstudie worden de effecten van de alternatieven op bestaande bedrijventerreinen in beeld gebracht. Indien de besluitvorming over de A2 leidt tot aantasting van uw bedrijf, zal hierover t.z.t. met u contact worden opgenomen, om in overleg te zoeken naar oplossingen.	

Volgnummer: 17 Kenmerk: R101661010 JV Gedateerd: 24 september 1999	Afzender: Stichting Rechtsbijstand (mr J.H.M. Verjans) namens Fam. G.J.M. Biemans, Kerkstraat 5 te Maarheeze Postbus 981 6040 AZ Roermond
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De huidige A2 veroorzaakt reeds ontzettend veel geluidsoverlast voor de bewoners aan de Kerkstraat 5 te Maarheeze. Als gevolg van deze geluidhinder is bewoning van de bovenste etage niet meer mogelijk. Indien de A2 wordt verbreed, zal er een volstrekt onleefbare situatie ontstaan en komt de verkoopbaarheid van het monumentale pand - mede gezien de waardedaling - danig in het gedrang. Bij een verbreding in westelijke richting moet het huis wellicht zelfs verdwijnen, hetgeen onaanvaardbaar is. Bij de besluitvorming over de A2 dient derhalve rekening te worden gehouden met de cultuurhistorische waarde van het uit 1779 stammende pand Kerkstraat 5. Realisatie van de benuttingsvariant leidt tot een toename van geluids- en stankoverlast voor de bewoners aan de Kerkstraat 5 te Maarheeze. Ter bevordering van de leefbaarheid ter hoogte van de het pand Kerkstraat 5 te Maarheeze dienen de volgende oplossingen in het vervolgetraject te worden bestudeerd: • omlegging van de gehele A2. • aanleg van een autotunnel ter hoogte van de Kerkstraat. • heropening van het NS station ter terugdringing van het aantal autogebruikers.	• Bij een reconstructie van de A2 zullen wij nagaan of aanpassing van bestaande geluidwerende voorzieningen noodzakelijk is, dan wel of aanvullende geluidwerende voorzieningen getroffen moeten worden. Hierbij is de Wet geluidhinder leidend. • Het cultuurhistorisch onderzoek vormt een onderdeel van de Trajectnota/MER. De cultuurhistorische waarden in het studiegebied worden in de planvorming betrokken. In de Trajectnota/MER zullen voor alle alternatieven en varianten de gevolgen voor geluidsbelasting in beeld gebracht worden. Eventuele mitigerende maatregelen worden in de Trajectnota/MER aangegeven, conform Wet Geluidhinder en wet Milieubeheer. • Een omlegging van de weg is, in verband met de onevenredig hoge kosten in relatie tot de omvang van de problemen, niet aan de orde. Het rijksbeleid is er op gericht om bestaande wegen maximaal te benutten en om terughoudend om te gaan met de aanleg van nieuwe wegen. • 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. Overigens leidt een verdiepte ligging in ieder geval tijdelijk tot (extra) ruimtebeslag en hinder voor omwonenden. Het verkeer dient immers tijdelijk omgeleid te worden. • Het SRE voert momenteel een haalbaarheidsonderzoek uit naar een station in Maarheeze. Indien, op grond van dat onderzoek, een besluit wordt genomen voor de heropening van het station, zullen de toekomstige effecten van het gebruik in beeld worden gebracht.

Volgnummer: 18	Afzender: Bewonersvereniging Eikenburg - de Roosten (mw E.W. Flamman-Molhoek) Postbus 4404 5604 LA Eindhoven
Kenmerk: -	
Gedateerd: 25 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 verkeersdrukke 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.

Volgnummer:	18 (vervolg)	Afzender:	Bewonersvereniging Eikenburg - de Roosten (mw E.W. Flamman-Molhoek) Postbus 4404 5604 LA Eindhoven
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	25 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
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.	
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.		Permanente fysieke scheiding in doelgroepen kan tot een inefficiënt gebruik van de totale capaciteit van de weg leiden en zal daarom niet apart worden onderzocht. Wel zal het oplossend vermogen van elektronische scheiding van doelgroepen worden onderzocht. 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 Trajectstudie zal volgens een 'open planproces' worden opgesteld. Dit houdt in dat er momenten van terugkoppeling zijn naar diverse organisaties en belangengroepen.	

Volgnummer:	19	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 reactie richt zich hoofdzakelijk op de Startnotitie A2 Holendrecht - Oudenrijn.		Zie inspraakreacties A2 Holendrecht - Oudenrijn.	
Aangezien de verschillende trajecten van de A2 niet los van elkaar kunnen worden gezien, dient er een 'totaalplan A2' te komen.		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: 20	Afzender: drs J. Bindels en H. Bonnink p/a Moonslaan 18 6026 EJ Maarheeze
Kenmerk: -	
Gedateerd: 24 september 1999	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Behoudens direct ten zuiden van het knooppunt Leenderheide is er op het onderzochte traject geen sprake van congestie. De voorgestelde maatregelen leiden voor het knooppunt Leenderheide weliswaar tot een lagere congestiekans, maar laten de congestiekans voor de overige weggedeeltes stijgen tot 2 à 5 %. Het hanteren van een dergelijke grote marge is onverantwoord. Bij de verschillende berekeningen worden te hoge verkeersintensiteiten gehanteerd. Bij een reële maar ook taakstellende extrapolatie van de verkeersintensiteiten - in combinatie met een reële en kleinere marge wat betreft het beoordelen van de congestiekans - is ook voor de periode 2010 tot 2020 verbreding van het traject Leende - Budel niet noodzakelijk. De Startnotitie besteedt (te) weinig aandacht aan het bevorderen van het openbaar vervoer teneinde de intensiteitsgroei tot redelijke proporties terug te brengen.	Zoals omschreven in de Startnotitie is in de huidige situatie ten zuiden van Leenderheide inderdaad geen sprake van congestie (zie tabel 1, pagina 12 Startnotitie). Wanneer er echter geen maatregelen worden getroffen zal in de toekomst de congestiekans tussen de 2 en 10% liggen (zie tabel 2, pagina 17 Startnotitie). De verwachting is dat er dan circa 72.000 tot 79.000 motorvoertuigen per etmaal over de weg rijden. Dit toekomstbeeld geeft aanleiding tot de studie naar de problematiek op de A2 tussen Leenderheide en Budel en de mogelijke oplossingsrichtingen. In de studie zal, met behulp van een actueel verkeersmodel, een zo goed mogelijk beeld worden geschetst van de toekomstige verkeer- en vervoersontwikkelingen. De congestiekansen zullen dan opnieuw berekend worden en in klassen weergegeven. Dit, om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen. Zie ook antwoord hierboven. Op basis van de uitkomsten van de studie zullen de Ministers van V&W en VROM bepalen of verbreding van de A2 al dan niet noodzakelijk is. Zoals aangegeven op pagina 36 van de Startnotitie, zouden er circa 10.000 reizigers de overstap van auto naar openbaar vervoer moeten maken om de toekomstige problemen op de A2 geheel op te lossen. Dit aantal is dermate hoog, dat het niet realistisch is om te verwachten dat <u>extra</u> investeringen in het openbaar vervoer de problematiek geheel zouden kunnen oplossen. In de afgelopen jaren zijn er reeds enorme investeringen in het openbaar vervoer gepleegd. Subsidies voor het openbaar vervoer zijn gebonden aan het rendabel zijn van lijnen en netwerken. Met name regionale overheden hebben een belangrijke taak daarin. In de studie zal worden bekeken of er, aanvullend op de geplande beleidsmaatregelen ten aanzien van het openbaar vervoer, nog aanvullende maatregelen te bedenken zijn die een bijdrage aan de oplossing van de problemen kunnen leveren. Indien deze er zijn zullen ze beschreven worden bij het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (zie ook pagina 42 Startnotitie).

Volgnummer: 20 (vervolg) Kenmerk: - Gedateerd: 24 september 1999	Afzender: drs J. Bindels en H. Bonnink p/a Moonslaan 18 6026 EJ Maarheeze
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Een geleidelijke verkeersgroei dient bij voorkeur plaats te vinden op basis van het benuttingsalternatief. Alvorens wordt overgegaan tot realisatie van dit alternatief moeten eerst andersoortige verkeersbeperkende maatregelen (zoals rekeningrijden) worden geëvalueerd. Desnoods kan een uitbreidingsalternatief worden overwogen waarbij de weg met één rijstrook in de richting van de knelpunten wordt verbreed. Slechts een asymmetrische verbreding voor het Maarheezen deel van de A2 aan de westzijde van de huidige A2 is in theorie denkbaar. Optimalisatie van regionale, nationale en internationale routes kan een betere oplossing betekenen voor het traject Leenderheide - Budel. Een dergelijke oplossing geniet de voorkeur. Verbreding van wegen kan effect hebben op de volksgezondheid. In dit verband is het verbazingwekkend dat het ministerie van VWS niet bij de planvorming wordt betrokken. Het verdient daarom aanbeveling ook de verantwoordelijke ambtenaren van dit ministerie van VWS van deze inspraakreactie op de hoogte te stellen.	• Een geleidelijke verkeersgroei wordt niet nagestreefd. Doel van de studie is om een oplossing te vinden waarbij aanbod van en vraag naar wegcapaciteit met elkaar in evenwicht zijn. • Een voorkeur voor een alternatief is in de studiefase nog niet aan de orde. • In de Startnotitie is aangegeven dat de praktijkervaringen met rekeningrijden worden afgewacht. Het is mogelijk dat evaluatie van rekeningrijden leidt tot een aanpassing van alternatieven en varianten. • Uw voorstel om de weg met één rijstrook richting knelpunt uit te breiden wordt in ons vakjargon ook wel "wisselstrook" genoemd. In de verdere studie zal dit in het benuttingsalternatief worden onderzocht. Vanwege de hoge bebouwingsconcentraties aan oostzijde en de natuurwaarden aldaar, wordt inderdaad alleen een verbreding aan westzijde onderzocht. De optimalisatie van andere routes valt buiten het kader van deze studie. In het SVV-II is het hoofdwegenet vastgelegd. De A2 is daarin aangemerkt als zogenaamde 'achterlandverbinding'. De status van deze verbinding staat niet ter discussie. 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. Overigens is de Minister van VROM primair verantwoordelijk voor de kwaliteit van de leefomgeving.

Volgnummer:	21	Afzender:	Buurtschap Zevenhuizen (L. Liebregts) Maarheezerweg Zuid 2 5595 XK Leende
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	27 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De huidige geluidsoverlast ter hoogte van het buurtschap Zevenhuizen te Leende is thans reeds ondraaglijk. Realisatie van zowel het symmetrische als het asymmetrische alternatief zal leiden tot een verdere aantasting van het lokale woon- en leefmilieu. Een ander negatief gevolg van de realisatie van bovengenoemde alternatieven betreft de waardedaling van de huizen.		Bij een reconstructie van de A2 zullen wij nagaan of aanpassing van de bestaande geluidswallen noodzakelijk is, dan wel of aanvullende geluidwerende voorzieningen getroffen moeten worden. Hierbij is de Wet geluidhinder leidend. Per geval wordt objectief bekeken of er sprake is van waardedaling van huizen, gekoppeld aan wettelijke regelingen.	
Als gevolg van de verbreding van de A2 komt de bedrijfsvoering van een aantal agrarische bedrijven in gevaar. De gedupeerden krijgen hiervoor een financiële vergoeding gedurende een periode van tien jaar. Het is evenwel onduidelijk hoe de financiële compensatie na deze periode wordt verzorgd.		Na de besluitvorming over de te nemen maatregelen op de A2, zullen de gedupeerden een schadeloosstelling ontvangen die in één keer wordt uitbetaald. De schadeloosstelling bij onteigening is wettelijk geregeld.	

Volgnummer: 22 Kenmerk: - Gedateerd: 27 september 1999	Afzender: P. en L. Liebrechts Maarheerzerweg Zuid 2 5595 XK Leende
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het is vreemd dat een verbreding van de A2 in oostelijke richting op voorhand wordt afgewezen. Met name het argument dat aan deze zijde zich een aantal vennen bevinden is zeer zwak.	Behalve natuurwaarden bevinden zich aan de oostzijde van de weg ook de grootste bebouwingsconcentraties. Om deze redenen wordt verbreding aan de oostzijde niet onderzocht.
De veiligheid op de naast de A2 gelegen parallelwegen laat te wensen over. In dit verband moet aandacht worden besteed aan de bij schemering optredende verblinding door tegemoetkomend autoverkeer op de A2.	De onveiligheid op de parallelweg is in de startnotitie onderkend (pagina 15). Bij het ontwerp van de verschillende alternatieven zal verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde zijn. Van de alternatieven zullen alle (positieve en negatieve) effecten op verkeersveiligheid worden weergegeven en vergeleken met de referentiesituatie.
Realisatie van het asymmetrische 2x3 rijstroken-alternatief heeft een groot ruimtebeslag tot gevolg. Dit ruimtebeslag heeft gevolgen voor de bedrijfsvoering van het tuinbouwbedrijf aan de Maarheerzerweg Zuid 2 te Leende. Het symmetrische 2x3 rijstrokenalternatief is tegen deze achtergrond een betere optie.	De kans op verblinding door een laag staande ondergaande zon is op het wegvak aansluiting Leende-aansluiting Valkenswaard rijdend op de parallelweg in noordelijke richting het grootst (invalshoek omstreeks 30 graden in de meest ongunstige situatie). De huidige anti-verblindingspanelen helpen alleen tegen verblinding door tegemoetkomende automobilisten en niet tegen verblinding door de zon. Bij het ontwerp zal overwogen worden of de anti-verblindingspanelen op dat traject niet ononderbroken kunnen worden uitgevoerd in de vorm van een anti-verblindings scherm.
De huidige geluidsoverlast ter plaatse van het pand Maarheerzerweg Zuid 2 te Leende zal bij een verbreding van de A2 verergeren. Gezien de handelwijze van de rijksoverheid bij enkele vrijstaande huizen/boerderijen bestaat weinig vertrouwen in de door Rijkswaterstaat toegezegde geluidwerende voorzieningen	De voorkeur voor bepaalde oplossingen is in deze fase van de studie nog niet aan de orde. Wanneer het onderzoek is afgerond en de Trajectnota/MER A2 Leenderheide - Budel verschijnt, is er opnieuw inspraak mogelijk waarbij u uw mening kunt geven over het verrichte onderzoek en u een voorkeur kunt uitspreken voor één of meerdere alternatieve oplossingen. Na de besluitvorming over de te nemen maatregelen op de A2, zullen eventuele gedupeerde bedrijven een schadeloosstelling ontvangen. Bij een reconstructie van de A2 zullen wij nagaan of aanpassing van de bestaande geluidwerende voorzieningen noodzakelijk is, dan wel of aanvullende geluidwerende voorzieningen getroffen moeten worden. Hierbij is de Wet geluidhinder leidend.

Volgnummer:	22 (vervolg)	Afzender:	P. en L. Liebrechts Maarheezerweg Zuid 2 5595 XK Leende
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	27 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Recentelijk zijn in de regio veel infrastructurele studies afgerond. Tot op heden is er echter nog niet één gerealiseerd. Wellicht gebeurt dit ook met de Startnotitie Leenderheide - Budel.		Voor de uitvoering van de SWAB studies, waaronder de studie A2 Leenderheide Budel is tot 2010 vooralsnog geen budget beschikbaar. Uitvoering van de maatregelen voor de lange termijn vindt daarom pas na 2010 plaats, tenzij eerder middelen ter beschikking komen. Voor de Tangenten Eindhoven (verbreding A2/A67) is volgens het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport geld beschikbaar in de periode 2005 - 2010.	

Volgnummer: 23		Afzender: M. Liebrechts Maarheezerweg Zuid 6 5595 XK Leende	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 27 september 1999			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Revisiebedrijf Verhoeven BV fungeert als 'geluidsscherm' voor de Maarheezerweg Zuid 6 te Leende. Als gevolg van de realisatie van het asymmetrische alternatief moet dit bedrijf echter verdwijnen, waardoor de geluidsoverlast voor de achter dit bedrijf gevestigde bewoners toeneemt. Voorts schuift de weg bij realisatie van dit alternatief 40 meter richting de bebouwing op hetgeen het lokale woon- en leefmilieu eveneens negatief beïnvloedt. In dit verband verdient het asymmetrische alternatief geen voorkeur.		De voorkeur voor bepaalde oplossingen is in deze fase van de studie nog niet aan de orde. Bij een reconstructie van de A2 zullen wij nagaan of aanpassing van de bestaande geluidswallen noodzakelijk is, dan wel of aanvullende geluidwerende voorzieningen getroffen moeten worden. Hierbij is de Wet geluidhinder leidend. Indien woningen / bedrijven als gevolg van verbreding moeten verdwijnen wordt dit als uitgangspunt voor de geluidberekeningen meegenomen.	
Indien de A2 ter hoogte van de Maarheezerweg te Leende moet worden verbreed, dient dit te gebeuren op basis van het symmetrische alternatief.		Voorkeuren voor een of meerdere alternatieven zijn in dit stadium nog niet aan de orde. Wanneer het onderzoek is afgerond en de Trajectnota/MER A2 Leenderheide - Budel verschijnt, is er opnieuw inspraak mogelijk waarbij u uw mening kunt geven over het verrichte onderzoek en u een voorkeur kunt uitspreken voor één of meerdere alternatieve oplossingen.	

Volgnummer: 24 Kenmerk: - Gedateerd: 30 september 1999	Afzender: Belangenvereniging De Voldijn (A. Huizing) namens 11 belangenorganisaties en buurtverenigingen uit Eindhoven, Veldhoven en Waalre Resedalaan 39 5582 AA Waalre
Kempunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het uitgangspunt dat in 2010 gemiddeld 70.000 tot 80.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/e) van het traject Leenderheide - Budel gebruik maken, is te laag ingeschat. Reeds in 1999 zal het aantal van 70.000 mvt/e worden bereikt. Bij een gelijkblijvende groei zijn dat er in 2010 93.000. De verkeersveiligheid en het woon- en leefmilieu in de dorpskernen van Aalst en Waalre worden onder meer aangetast door zowel het sluipverkeer vanaf de A2 als het sluipverkeer ten gevolge van de overbelasting van rijksweg 69. In de regio zijn de verkeersproblemen nauw met elkaar verweven. In plaats van het presenteren van deeloplossingen dient voor een integrale benadering te worden gekozen. Deze aanpak leidt tot een betere totaaloplossing en is bovendien kostenbesparend. Rijkswaterstaat dient over de grenzen van zijn beleidsverantwoordelijkheid heen te kijken en mee te denken over een integrale oplossing.	De in de Startnotitie weergegeven prognoses zijn met een verkeersmodel berekend. In de Startnotitie zijn de cijfers uit de Verkenningen gebruikt, aangevuld met een doorkijk naar 2020. In de Trajectstudie zal, met behulp van een geactualiseerd verkeersmodel en recente verkeersgegevens, een zo goed mogelijk beeld worden geschetst van de toekomstige verkeer- en vervoersontwikkelingen. De verkeersintensiteiten en congestiekansen zullen dan opnieuw worden berekend, onderbouwd en waar nodig bijgesteld. Inderdaad neemt het verkeer op het onderliggende wegennet tijdens piekbelastingen van de A2 toe (zie ook pagina 13 Startnotitie). Wanneer de doorstroming op de rijkswegen verbetert, zal ook het verkeer door de dorpskernen van Aalst en Waalre afnemen. In het onderzoek zal aandacht worden besteed aan het sluipverkeer op de belangrijkste gemeentelijke en provinciale wegen, voor zover deze problemen samenhangen met de congestie op de A2 Leenderheide - Budel. In de studie zal de problematiek op het onderliggend wegennet bestudeerd worden, voor zover de problematiek samenhangt met de congestie op de A2 Leenderheide - Budel en voor zover er sprake is van een significante toe- of afname van het verkeer op het onderliggend wegennet (30% toename of 20% afname). De verruiming van de capaciteit op de tangenten (A2/A67) is bij de studie het uitgangspunt. Oplossingsrichtingen zullen zich beperken tot het hoofdwegennet. De eerdere studies van Rijkswaterstaat (Tangenten Eindhoven en Rijksweg 69) zijn volgens de Richtlijnen van het Bevoegd Gezag uitgevoerd. Hierbij is de onderlinge relatie tussen deze studies in beeld gebracht. Dit laat onverlet dat er naast een Rijksverantwoordelijkheid ook een verantwoordelijkheid ligt voor de regio, onder andere voor het oplossen van de verkeersproblematiek in het zogenaamde BOSE gebied.

Volgnummer: 24 (vervolg) Kenmerk: - Gedateerd: 30 september 1999	Afzender: Belangenvereniging De Voldijn (A. Huizing) namens 11 belangenorganisaties en buurtverenigingen uit Eindhoven, Veldhoven en Waalre Resedalaan 39 5582 AA Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak: De minister heeft besloten dat de N69 niet wordt aangepast en dat prioriteit wordt gegeven aan de ontsluiting van het bovenregionale doorgaande verkeer via de A2 en de A67. De betekenis van deze beslissing voor de capaciteit van de A2 is af te leiden van de alternatieven van de Trajectnota/MER Rijksweg 69. Realisatie van het E-alternatief leidt tot een toename van 14.000 mvt/e op de Leenderweg en dus tot een extra belasting van 14.000 mvt/e op de A2. De alternatieven voor de noord-zuidverbindingen ontlasten de huidige Rijksweg 69 ter hoogte van Aalst en Valkenswaard alsmede het onderliggend wegennet in Waalre met 50.000 tot 60.000 mvt/e. Om de helft hiervan via de A2 te leiden dienen voor de dorpskernen Aalst en Waalre forse maatregelen te worden getroffen die de verkeersoverlast beperken en een acceptabel woon- en leefmilieu herstellen. Op grond van deze gegevens is het aannemelijk dat het tracé knooppunt Leenderheide - Valkenswaard een ontwerp-capaciteit van 105.000 - 120.000 mvt/e dient te hebben om in 2010 ook de problemen in Aalst en Waalre enigszins aan te pakken. De minister heeft in het verleden aanpassing van Rijksweg 69 afgewezen daar zij verwachtte dat in 2010 tussen de 70% en 80% van het verkeer op Rijksweg 69 een regionaal karakter zou hebben. Opvallend is dat 80% van het verkeer op de A2 ter hoogte van Utrecht een regionaal karakter heeft. Indien de argumentatie ten aanzien van Rijksweg 69 niet geldt voor de aanpassing van wegen in de Randstad, wordt de schijn gewekt van regionale discriminatie.	Reactie van Bevoegd Gezag: Rekening houdend met de besluitvorming rond de studies Tangenten Eindhoven (A2/67) en de Rijksweg 69, zullen in de studie A2 Leenderheide - Budel verkeerskundige analyses uitgevoerd worden die leiden tot een definitieve prognose van de verkeersintensiteiten op de A2 tussen Leenderheide en Budel. Waarvan akte.

Volgnummer: 24 (vervolg) Kenmerk: - Gedateerd: 30 september 1999	Afzender: Belangenvereniging De Voldijn (A. Huizing) namens 11 belangenorganisaties en buurtverenigingen uit Eindhoven, Veldhoven en Waalre Resedalaan 39 5582 AA Waalre
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De doelstelling van de Startnotitie, dat alternatieven zoveel mogelijk nieuwe verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen dienen te voorkomen en tevens bijdragen aan de bestaande problemen, zal bij de flessenhals Eindhoven niet haalbaar zijn. De geplande verbreding van de tangenten Eindhoven is onvoldoende om filevorming op de westtangent en sluipverkeer aan de oostzijde van Eindhoven te voorkomen. De BOSE-verkenning concludeert dat aanleg van een nieuwe oostelijke weg noodzakelijk is om het sluipverkeer door Eindhoven op te lossen.	De Tangenten Eindhoven liggen buiten het studiegebied van de studie A2 Leenderheide - Budel. Voor dit traject loopt een aparte besluitvormingsprocedure. Overigens zal er na een verbreding van de tangenten, geen filevorming op de westtangent optreden. De verkeersproblematiek in het gebied tussen Eindhoven en Helmond is in studie bij het SRE. Er zijn meerdere varianten in beeld gebracht, met ieder voor- en nadelen. De aanleg van een oosttangent vormt geen alternatief in de studie A2 Leenderheide - Budel en wordt in deze studie dan ook niet onderzocht.

Volgnummer: 25 Kenmerk: TN/G 99.365 Gedateerd: 28 september 1999	Afzender: NV Nederlandse Gasunie Postbus 19 9700 MA Groningen
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Bij de aanpassing van de A2 Leenderheide - Budel zullen leidingen van de Nederlandse Gasunie NV betrokken zijn. Over de juiste ligging van de verschillende gastransportleidingen en de als gevolg van de reconstructie van de A2 mogelijk optredende consequenties, dient contact te worden opgenomen met de Gasunie. Het verbeteren van het transport over de weg mag niet ten koste gaan van de gelijkwaardige vierde transportmodaliteit, te weten het transport per buisleiding. Het bevoegd gezag dient bij het vaststellen van de richtlijnen de belangen van de Nederlandse Gasunie NV mee te wegen.	Uiteraard wordt er rekening gehouden met diverse leidingen in het studiegebied, in de Trajectnota wordt een eerste inventarisatie gemaakt. 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. Bij elke uitbreiding of aanleg van infrastructuur wordt getracht zorgvuldig om te gaan met de belangen van betrokkenen. Bovendien garandeert de in de startnotitie beschreven procedure dat een ieder op meerdere momenten zijn mening kenbaar kan maken.

Volgnummer:	26	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 (A2 / A67) 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 tangenten Eindhoven (A2/ A67) er geen verkeersdruk op de westtangent zal optreden. De intensiteiten op de tangenten Eindhoven (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 (STUHN0B, 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 (STUHN0B) is inderdaad de genoemde variant opgenomen. In het SVV-II (het vigerende rijksbeleid ten aanzien van verkeer en vervoer) is gekozen voor een andere hoofdwegenstructuur, waarbij de A2 als achterlandverbinding is aangemerkt. Bij de keuze van de hoofdwegenstructuur in het SVV-II is onder andere 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 - 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:	27	Afzender:	L.K. Becking Australiëlaan 9 5691 JK Son en Breugel
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	27 september 1999		
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. 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. 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.		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. 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 onderliggende (regionale) wegennet worden in het verkeersmodel opgenomen, mits de besluitvorming daarover afgerond is. Voor deze studie vormt het rijksbeleid ten aanzien van verkeer en vervoer, zoals dat is weergegeven in het "Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II)", het uitgangspunt. 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. Ten aanzien van de Tangenten is het standpunt ingenomen 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. Zie antwoord hieronder.	

Volgnummer: 27 (vervolg) Kenmerk: - Gedateerd: 27 september 1999	Afzender: L.K. Becking Australiëlaan 9 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 rijksbeleid. 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 toekomstige verkeersafwikkeling op het netwerk verkregen, inclusief onderlinge invloeden.

Volgnummer:	28	Afzender:	ZLTO, Afdeling Heeze-Leende Maarheerzerweg Zuid 2 5595 XK Leende
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	27 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Realisatie van het 2x3 rijstroken asymmetrische alternatief heeft een onnodig groot ruimtebeslag tot gevolg. Het agrarische bedrijfsleven aan de westzijde van de A2 levert de voor de bedrijfsvoering noodzakelijke ruimte niet graag in.		Waarvan akte.	
Het argument dat verbreding van de A2 aan de oostzijde tussen Leende en Leenderheide vanwege de aanwezigheid van een aantal vennen niet wenselijk is, is zeer zwak en bovendien niet terecht.		Behalve natuurwaarden bevinden zich aan de oostzijde van de weg ook de grootste bebouwingsconcentraties.	

Volgnummer: 29	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. 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 effecten van de alternatieven op verdrogingsgevoelige natuur- en landbouwgebieden en de mogelijke maatregelen ter voorkoming c.q. verbetering hiervan • de consequenties met betrekking tot de van toepassing zijnde Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn • de effecten op mogelijkheden voor recreatief medegebruik in het landelijk gebied en in de stadszone. 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-west-barrièrewerking van de A2 door het maximaal realiseren van adequate ecologische verbindingen. 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.	Waarvan akte • De kwantitatieve en kwalitatieve effecten op natuur maken onderdeel uit van de studie. • Uitgangspunt voor het ontwerp van de alternatieven is dat ze geen extra verdroging veroorzaken; het oplossen van bestaande verdroging, voor zover veroorzaakt door de weg, is onderdeel van de studie. • Bij het ontwerpen van de alternatieven wordt uitgegaan van de beschermingsformules die gelden voor het vogel- en Habitatrichtlijn-gebieden Leenderbos en Groote heide • Aangezien het gaat om verbreding met het terugbrengen van de huidige voorzieningen, worden geen effecten op recreatie verwacht De startnotitie geeft aan dat het oplossen van bestaande knelpunten op het gebied van natuur en landschap onderdeel uitmaakt van de studie. Hieronder valt ook de ecologische barrièrewerking (versnippering). Landschappelijke - en ecologische inpassing vindt plaats in afstemming op de bredere omgeving. Onze aandacht gaat primair uit naar 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. Wij kunnen een rol spelen in de kwaliteitsontwikkeling van de totale omgeving, maar zijn hiervoor afhankelijk van regionale partners.

Volgnummer:	29 (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 ook antwoord hierboven. Deskundige regionale inbreng wordt geregeld via werkgroepen en/of 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 vóór 2010 zijn opgenomen in de uitvoering van het reguliere onderhoud en de benutting van de weg. In het Beheersplan Droog is een programmering opgenomen voor het oplossen van diverse knelpunten, onder andere op het gebied van leefbaarheid.	

Volgnummer: 30 Kenmerk: VV 06.A2/ u. 799 Gedateerd: 30 september 1999	Afzender: Brabantse Milieufederatie (P. van Poppel) Postbus 591 5000 AN Tilburg
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Ten aanzien van het autoverkeer ademt de Startnotitie ten onrechte de sfeer uit van vraagvolgend beleid. Deze koers dient te worden verlegd. 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. 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.	Uitgangspunt voor deze studie vormt het vastgestelde rijksbeleid 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 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 V&W bepaald. Wij kunnen een rol spelen bij de kwaliteitsverbetering van de totale omgeving, maar zijn 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. In het verkeersmodel (planhorizon 2020) wordt uitgegaan van flankerend beleid conform SVV-II alsmede een OV-pakket gebaseerd op het 2^e 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).

Volgnummer:	30 (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:	
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 benuttingsalternatief onderzocht worden.	
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 lokaal sluipverkeer is een verantwoordelijkheid van de gemeente.	

Volgnummer: 31 Kenmerk: - Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: H. de Haas Renhoek 5 5595 GE Leende
Kernpunt(en) van de inspraak: Verbreiding van de A2 verdient geen aanbeveling aangezien dit negatieve gevolgen heeft voor het ter plaatse van de Renhoek/Maarheezerweg Zuid te Leende gelegen woning en bedrijf van de heer De Haas. Indien onverhoopt toch tot verbreding wordt besloten, dan dienen de hierdoor optredende negatieve gevolgen te worden gecompenseerd en moet ter hoogte van de woning en het bedrijf een geluidswal worden gebouwd. Tevens dient er een schadevergoeding voor grond en bedrijf en voor de waardevermindering van het huis te worden vergoed.	Reactie van Bevoegd Gezag: Bij een reconstructie van de A2 zullen wij nagaan of aanpassing van de bestaande geluidswallen noodzakelijk is, dan wel of aanvullende geluidwerende voorzieningen getroffen moeten worden. Hierbij is de Wet geluidhinder leidend. Na besluitvorming over de te nemen maatregelen op de A2, zullen de gedupeerden een schadeloosstelling ontvangen. Deze schadeloosstelling is wettelijk geregeld.

Volgnummer:	32	Afzender:	M.J. en A. Vlassak Maarheezerweg Noord 5 5595 XG Leende
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	29 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Verbreiding van de A2 verdient geen aanbeveling aangezien dit zeer ernstige gevolgen heeft voor het aan de Maarheezerweg Noord 5 te Leende gelegen bedrijf van M.J. en A. Vlassak. Indien onverhoopt toch tot verbreiding wordt besloten, dan dienen de hierdoor optredende negatieve gevolgen voor het bedrijf (schade aan grond, gewas, evenemententerrein en gebouwen) te worden gecompenseerd.		Na besluitvorming over de te nemen maatregelen op de A2, zullen de gedupeerden een schadeloosstelling ontvangen. Deze schadeloosstelling is wettelijk geregeld.	

Volgnummer:	33	Afzender:	G.J. de Werdt Dorpsstraat 108 5595 CK Leende
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	25 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De verkeersdoorstroming op A2 Aken - Eindhoven is problematisch. Het is in dit verband goed te onderzoeken in hoeverre een verbreding van dit weggedeelte mogelijk is. Voorts is het wellicht een idee om op dit traject een strook voor vrachtverkeer, inclusief inhaalverbod, in te stellen hetgeen de verkeersdoorstroming positief beïnvloedt. Indien de goederenspoorlijnen worden verbeterd, neemt het vrachtverkeer over de weg af, hetgeen een positieve invloed op de verkeersdoorstroming heeft. Ook de absentie van de stoplichten ter hoogte van het knooppunt Leenderheide kan bijdragen tot beperking van filevorming. Bij het vergroten van de wegcapaciteit van de A2 moet Rijkswaterstaat zich afvragen of dit geen verkeersaanzuigende werking heeft. Anderzijds moet rekening worden gehouden met mobiliteitsbeperkende effecten van vergrijzing en een tegenvallende economische groei.		In deze studie wordt alleen het weggedeelte tussen Leenderheide en Budel onderzocht. In de studie A2 Leenderheide - Budel zal worden onderzocht in hoeverre een verbreding naar 2x3 rijstroken de verkeersdoorstroming verbetert. Bestudeerd zal worden of een (elektronische) doelgroepenstrook voor vrachtverkeer, gezien het aandeel vrachtverkeer in de totale stroom, effectief zal zijn. Het inhaalverbod voor vrachtverkeer is op diverse trajecten reeds ingesteld. Uitbreiding is voorzien. Voor de spoorlijn Eindhoven-Weert zijn geen verbeteringen gepland (Tweede Tactische pakket en Rail 21). Alleen geplande verbeteringen worden als ontwikkeling in de studie meegenomen. De verkeerslichten bij Leenderheide verdwijnen voor 2010 door de geplande ombouw van knooppunt Leenderheide (= een uitgangspunt voor deze studie, zie ook inspraakreactie nummer 7). De filevorming zal daarmee opgelost worden. De mogelijke verkeersaanzuigende werking bij een grotere wegcapaciteit zal in de studie worden onderzocht. Aan alle ontwikkelingen die de mobiliteit bevorderen dan wel afremmen wordt in de studie aandacht besteed.	

Volgnummer:	34	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 • verdiepte en verbrede (2x4 rijstroken) aanleg van de Poot van Metz, eventueel door middel van gedeeltelijke ondertunneling • 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 - Leender-heide 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.		De genoemde verbindingen komen niet voor in het SVV-II (het rijksbeleid ten aanzien van verkeer en vervoer). In het rijksbeleid 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. Een verdiepte ligging van de Poot van Metz valt buiten het kader van deze studie (is onderdeel van de studie Tangenten Eindhoven waarover besluitvorming reeds heeft plaatsgevonden). Zie antwoord hierboven.	

Volgnummer:	34 (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. Mocht België niet willen meewerken aan dit tracé dan dient te worden overwogen het traject langs de grens op Nederlands grondgebied te realiseren. Reparatie/deeloplossingen zoals voorgesteld in de Startnotities met betrekking tot de achterlandverbinding 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. 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.		Zie antwoord hierboven. Uitgangspunt voor de studie zijn de nota's SVV-II en SWAB. In deze nota's is een uitgebreid en <u>integraal</u> 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. De huidige nationale verkeers- en vervoersbeleidskaders zijn nog niet omgevormd tot een Europees verkeers- en vervoerbeleid.	

Volgnummer: 35	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.	Besluitvorming over A4-zuid, A15, A16 en A12 valt buiten het kader van de studie A2 Leenderheide-Budel. Uitgangspunt voor de SWAB-studies 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 Tracéwetprocedures voor delen van de achterlandverbindingen moeten volgens de gestelde termijnen doorgang vinden.	In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1999 - 2003 zijn prioriteiten gesteld ten aanzien van de uitvoering van projecten. Voor de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 is ervoor gekozen om deze pas na 2010 uit te voeren, in verband met het niet beschikbaar zijn van voldoende financiële middelen voor de periode tot 2010. De eerder gestarte Tracéwetprocedures volgen de planning zoals aangegeven in het MIT 1999 - 2003.
Vermeden moet worden dat verwarring ontstaat over (de redenen voor) de gefaseerde aanpak van sommige weggedeeltes. In de bekendmaking van de inspraak op de Startnotities werd hierover niet geheel helder gecommuniceerd.	Uw reactie onderstreept het belang van heldere communicatie. Hier zal veel aandacht aan worden besteed.
In het kader van de Trajectstudie A2 Leenderheide - Budel 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 gezien of toepassing van doelgroepstroken reëel is en zo ja, welke selectie van doelgroepen dan zinvol is.

Volgnummer:	35 (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 achterland-verbindingen ongewenste effecten hebben op de bereikbaarheid van de omliggende gebieden en het onderliggend wegennet. Alsdan moeten oplossende maatregelen worden voorgesteld.		Effecten van de alternatieven op het (relevante deel) van het onderliggend wegennet zullen worden onderzocht. Per alternatief zullen de effecten van het onderliggende wegennet worden vastgesteld, in die gevallen waarin de intensiteiten met ten minste 30% toenemen dan wel 20% afnemen. Eventuele nadelige effecten zullen in de afweging worden meegenomen en met gemeenten en provincie worden besproken. Verbetering van het onderliggend wegennet is de verantwoordelijkheid van gemeenten en provincies.	

Volgnummer:	36	Afzender:	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken (drs H.J.G. Lemmens) Postbus 48 3500 AA Utrecht
Kenmerk:	b1990495		
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 Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Voor wat betreft de A2 Leenderheide - Budel is in het MIT opgenomen dat uitvoering is voorzien na 2010.	
De visie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat op het Nederlandse wegensysteem valt onvoldoende af te leiden uit de Startnotities en andere beleidsnota's. Het hoofd- en onderliggend wegennet moeten als één geheel worden beschouwd. Indien de problemen op het wegennet niet in voldoende samenhang worden gezien, zal een politiek ontstaan van slechts het oplossen van knelpunt, terwijl een duurzame lange termijnontwikkeling noodzakelijk is. Tevens is het voor een optimale afwikkeling van het verkeer van belang de ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening en de economie te betrekken.		In het Structuurschema Verkeer en Vervoer deel 2 is de visie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat op het Nederlandse wegennet verwoord. In dit Structuurschema wordt uiteengezet welk beleid wordt geïmplementeerd. De effecten van de alternatieven op het onderliggende wegennet worden beschreven in de Trajectnota. In de Richtlijnen wordt voorgeschreven op welke manier rekening wordt gehouden met dit onderliggende wegennet.	
Rekening rijden biedt geen oplossing voor het probleem op de wegen; de argumenten zijn genoegzaam bekend.		Spitstarief (rekening rijden) zal, zoals afgesproken in het regeerakkoord, worden ingevoerd. In de Startnotitie is aangegeven dat de praktijkervaringen met spitstarieven worden afgewacht. Indien meer bekend is over de effecten van spitstarieven zullen deze worden meegenomen in de studie. Het is mogelijk dat evaluatie van de proef met het spitstarief leidt tot een aanpassing van alternatieven en varianten.	
Opheffing van aansluitingen op het rijkswegennet is geen reële optie. Gekeken moet worden naar de mogelijkheden van ontvlechting van het doorgaande en het regionale verkeer.		De afsluiting van aansluiting Leende is een optie die apart onderzocht zal worden. Bestudeerd zal worden of het instellen van (elektronische) doelgroepenstroken effectief zal zijn.	
Teveel benutting kan leiden tot een verkeers- en vervoerssysteem met een grote mate van onbetrouwbaarheid.		Indien benuttingsmaatregelen leiden tot een onbetrouwbarder verkeerssysteem, wordt dat in de afweging tussen de alternatieven meegenomen.	

Volgnummer:	36 (vervolg)	Afzender:	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken (drs H.J.G. Lemmens) Postbus 48 3500 AA Utrecht
Kenmerk:	bl990495		
Gedateerd:	30 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: 37 Kenmerk: - Gedateerd: 27 september	Afzender: J. Bonten Waleweinlaan 3 5665 CE Geldrop
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het is onduidelijk waarom bij verbreding van de A2 het totale wegprofiel 20 á 30 meter breder wordt, terwijl slechts twee rijstroken van elk 3,50 meter worden aangelegd. De onderlinge vergelijking van de alternatieven vindt ten onrechte plaats op basis van de profiel-doorsneden. Bij de symmetrische alternatieven zijn geen bomen voorzien en bij de asymmetrische juist wel. Het is overigens beter bij laatstgenoemde alternatieven de bomen weg te laten, waardoor het wegprofiel smaller wordt en het bovendien makkelijker is eventuele geluidsschermen te plaatsen. De uitvoering van het uiteindelijke alternatief dient zowel symmetrisch als asymmetrisch plaats te vinden.	In de huidige situatie varieert de breedte van de weg tussen de 40 en 50 meter. Bij een symmetrische verbreding zal de totale breedte van de weg nauwelijks veranderen omdat er bij de verbreding gebruik wordt gemaakt van de bestaande vluchtstroken. Bij een asymmetrische verbreding zal er naast de bestaande baan een nieuwe westbaan worden aangelegd. Nadat deze is aangelegd zal de bestaande weg worden omgebouwd. De as van de weg zal ca. 17 m. ten westen van de huidige as komen te liggen. De breedte van de nieuwe westbaan zal circa 35 meter zijn. Deze maat is als volgt opgebouwd: • Ca. 6 meter afstand van de nieuwe westbaan tot de oude (huidige) rijbaan, i.v.m. verkeersveiligheid. • Ca. 15 meter asfalt (3 rijstroken en een vluchtstrook) • Ca. 9 meter voor de westelijke zijberm • Ca. 5 meter voor de afwateringssloot. De genoemde maten zijn gebaseerd op het standaardprofiel van een autosnelweg, die voldoet aan de Richtlijnen Ontwerp Autosnelwegen. NB: De in de Startnotitie genoemde maten zijn gebaseerd op kengetallen en zullen bij het ontwerp nog kunnen veranderen. De bomen in de profielen in de startnotitie staan hier alleen ter illustratie. Op een aantal plaatsen kan de ruimte tussen snelweg en parallelwegen beplant worden. In de studie wordt een visie ontwikkeld over de inpassing van de weg. Hierin staat vermeld hoe er met beplanting, geluidsschermen e.d. wordt omgegaan bij het definitieve ontwerp. Overigens staat in de Startnotitie een afbeelding van een variant op het symmetrische alternatief, met bomen in het profiel. Het is onduidelijk welk beeld de inspreker hierbij voor ogen heeft: in technische zin is dit moeilijk realiseerbaar. Bij het technisch ontwerp van de weg wordt gestreefd naar één vloeiende weg. Dat wil zeggen dat de weg niet onnodig slingert, in verband met de veiligheid. Bij een asymmetrisch alternatief zal de as van de weg aanzienlijk verschuiven (ca. 17 meter) ten opzichte van de huidige weg. Alhoewel het voorstel van de inspreker moeilijk realiseerbaar is, zal het voorstel wel nader onderzocht worden.

Volgnummer: 37 (vervolg)		Afzender: J. Bonten Waleweinlaan 3 5665 CE Geldrop	
Kenmerk: -			
Gedateerd: 27 september			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De huidige vluchtstrook kan als derde rijbaan fungeren, hoewel het onduidelijk is of hierdoor de verkeersveiligheid niet ernstig wordt geschaad. Vanuit financieel oogpunt is het overigens voordeliger de vluchtstrook niet onder bruggen door te laten lopen.		Het gebruik van een vluchtstrook wordt onderzocht. Kostenbeheersing heeft onze nadrukkelijke aandacht.	
Het fileprobleem op de A2 ter hoogte van Leenderheide wordt voornamelijk veroorzaakt door de geringe verkeersafwikkelende capaciteit van de rotonde richting knooppunt De Hogt. Een oplossing voor deze problematiek is de Aalsterweg aan te laten sluiten op de rotonde, zodat het verkeer vanuit Weert richting De Hogt hierdoor niet wordt gehinderd door verkeer met bestemming Aalsterweg.		In de verbredingsplannen van de Tangenten Eindhoven wordt voorzien in een ongelijkvloerse kruising in het knooppunt Leenderheide. Er zijn geen plannen om de lokale wegenstructuur aan te passen.	
Indien beide rijstroken tussen de rotonde richting knooppunt De Hogt en de aansluiting op de A67 kunnen worden gebruikt, heeft dit een positieve invloed op de verkeersafwikkeling op de A2. Dit is een goedkope - weliswaar tijdelijke - en snel te implementeren oplossing.		Er zijn plannen in ontwikkeling om op de zuidtangent de vluchtstrook als spitsstrook te gebruiken. Besluitvorming hieromtrent moet nog plaatsvinden.	

Volgnummer: 38	Afzender: Van Gansewinkel Groep BV (P.T.E. Rooijakkers) Postbus 2662 6026 ZH Maarheeze
Kenmerk: PP/ac	
Gedateerd: 29 september 1999	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het doel van de Startnotitie; te komen tot een vlotte verkeersdoorstroming op de A2 in het belang van de Nederlandse economie, wordt van harte onderschreven. In dit verband is aanpassing van het knooppunt Leenderheide op korte termijn zeer urgent. Hoewel de aanpassing van het verkeersplein Leenderheide reeds in een andere studie is uitgewerkt, moet dit in de vervolgstudies een belangrijk uitgangspunt zijn.	Aanpassing van knooppunt Leenderheide (voor 2010) vormt het uitgangspunt.
Alvorens de aanpassing van het knooppunt Leenderheide een feit is, dienen verkeerstechnische maatregelen te worden getroffen die filevorming en vertraging op het traject Leenderheide - Budel zoveel mogelijk voorkomen en de bedrijfseconomische schade beperken.	Er zijn plannen in voorbereiding om de capaciteit van het knooppunt Leenderheide en de Tangenten Eindhoven door middel van zogenaamde benuttingsmaatregelen (spitsstrook en dergelijke) zo veel mogelijk te vergroten. Besluitvorming hieromtrent moet nog plaatsvinden.
De Startnotitie acht de filekans op het traject Leenderheide - Budel, behoudens het knooppunt, ten onrechte kleiner dan 2%.	Er is een verschil tussen de berekende filekans in de Startnotitie en het door u ervaren oponthoud als u niet ongestoord door kunt rijden. De 'ervaren filekans' blijkt vaak groter dan de berekende filekans. De filekans in de Startnotitie heeft betrekking op het gehele etmaal en niet alleen op de spits.

Volgnummer: 39 Kenmerk: - Gedateerd: 29 september	Afzender: Buurtbewoners Rijksweg Budel (P.T.E. Rooijackers) Rijksweg 1 6021 RA Budel
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
De in de Startnotitie genoemde plannen, om in het belang van de Nederlandse economie te komen tot een vlotte verkeersdoorstroming op de A2, worden onderschreven. Voor de bewoners langs de A2 spelen naast bedrijfseconomische factoren echter ook milieuhygiënische omstandigheden zoals geluidsoverlast en luchtverontreiniging in de beoordeling van de alternatieven een grote rol. Realisatie van het symmetrische 2x3 rijstrokenalternatief of het asymmetrische 2x3 rijstrokenalternatief - die volgens de Startnotitie het meest realistisch is - baart de bewoners van de panden Rijksweg 1, 2 en 5 en aan de Randweg Oost 36 te Budel veel zorgen. Met name realisatie van laatstgenoemd alternatief vraagt om dermate veel ruimte aan de westzijde van de A2 dat hierdoor het woon- en leefmilieu en de bedrijfsvoering van twee agrarische ondernemingen ernstig in het gedrang zullen komen. Voorts neemt de geluidsoverlast op de gevels van bovengenoemde woningen sterk toe en worden de wettelijk toegestane normen wellicht overschreden (het is overigens onduidelijk of dit alternatief kan worden gerealiseerd zonder onteigening en sloop van panden). Tijdens de informatieavond van 9 september 1999 is verouderd fotomateriaal tentoongesteld die geen getrouwe weergave van de bestaande situatie te Budel gaf. Zo ontbraken op de foto's de <i>nieuwbouw van Rijksweg 1 en de uitbreiding van het landgoed aan de Randweg Oost 36.</i> Vanwege bovengenoemde effecten wordt met klem verzocht om vanaf de limonadefabriek van Winters aan de oostzijde van de bestaande weg tot de Limburgse grens een nieuw tracé aan te leggen. Dit tracé is zonder veel problemen zeer goed realiseerbaar, heeft geen gevolgen voor bewoners en bedrijfsleven en is kostenbesparend. In dit alternatief kan tegelijkertijd aanpassing van de onveilige aansluiting van de A2 op het industrieterrein 'Den Engelsman' worden meegenomen.	Voor alle in de Trajectnota/MER opgenomen alternatieven en varianten zullen de effecten in beeld gebracht worden op gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit. Tevens zal worden aangegeven wat de mogelijkheden zijn om de effecten te verminderen en aan de betreffende (rijks)normen te voldoen. Alle in de Startnotitie gepresenteerde alternatieven zijn even realistisch. In de studie zullen per alternatief de gevolgen voor het woon en leefmilieu en de landbouw in beeld worden gebracht. Waarna door de Ministers van V&W en VROM een keuze wordt gemaakt. Wat betreft uw vraag over geluidsoverlast: De door u geschetste gevolgen zijn een onderdeel van de studie en worden bij de beoordeling van de alternatieven betrokken. De getoonde luchtfoto's dateren uit 1997. Tijdens de studie worden de effecten van de alternatieven op de omliggende bebouwing in beeld gebracht. Hierbij worden de meest recente gegevens gebruikt, gecombineerd met informatie verzameld bij veldbezoeken. Bij een asymmetrische westelijke verbreding naar 2x3 rijstroken, zal de 2x3 weg vanaf de bebouwing van Maarheeze richting de spoorovergang naar de bestaande 2x2 weg terug moeten buigen. De weg zal hierbij zo vloeiend mogelijk moeten aansluiten op de bestaande 2x2 weg. Een verbreding aan de oostzijde vanaf limonadefabriek Winters, is technisch misschien moeilijk realiseerbaar, vanwege de noodzakelijke vloeiende overgang, maar zal wel nader onderzocht worden.

Volgnummer:	40	Afzender:	familie Hurkmans Maarheerzegweg Zuid 8 5595 XK Leende
Kenmerk:	-		
Gedateerd:	28 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Verbreiding van de A2 in de richting van de Maarheerzegweg Zuid 8 te Leende verdient geen aanbeveling aangezien een dergelijke reconstructie door de te verwachten toenemende geluidhinder en luchtverontreiniging waarschijnlijk negatieve gevolgen heeft voor de dieren van de ter plaatse gevestigde pluimveehouderij. Het is onduidelijk wat de gevolgen van wegverbreiding zijn voor de in 1998 gebouwde groenlabelstal.		Voor alle in de Trajectnota/MER opgenomen alternatieven en varianten zullen de effecten in beeld gebracht worden op gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit. Getoetst wordt aan de normen (voor zowel geluid- als luchtkwaliteit) die opgesteld zijn ter bescherming (i.c. de gezondheid) van de mens. De Wet Geluidhinder en de Wet Milieubeheer vormen hierbij het kader. Voor alle in de Trajectnota/MER opgenomen alternatieven en varianten zullen de effecten in beeld worden gebracht. Daarna vindt besluitvorming door de Ministers van V&W en VROM plaats. Pas na de besluitvorming zijn de gevolgen voor agrarische bedrijven en opstallen definitief bekend. Bij de grondverwerving ontvangen gedupeerden eenmalig een schadeloosstelling.	

Volgnummer: 41 Kenmerk: 637390 Gedateerd: 4 oktober 1999	Afzender: Provincie Noord-Brabant (College van Gedeputeerde Staten) Postbus 90151 5200 MC 's-Hertogenbosch
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 • 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 • 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 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.	• Ten behoeve van de Trajectstudie zal een verkeersmodel worden ontwikkeld voor 2020. Voor de te treffen akoestische maatregelen zal voldaan worden aan de Wet Geluidhinder. • Naast verkeersprognoses voor 2020 zal aangegeven worden wat de restcapaciteit is van de alternatieven. Ook worden conform de Richtlijnen verschillende gevoeligheidsanalyses uitgewerkt. • De effecten van de verschillende alternatieven worden conform Richtlijnen in beeld gebracht. De effecten op het onderliggend wegennet maken hier deel van uit, voor zover er sprake is van significante wijzigingen (30% toename en 20% afname van het verkeer). • De op kaart 3.3. aangegeven ontwikkelingen zijn zoals aangegeven in de startnotitie indicatief. Hierover zal ambtelijk overleg worden uitgevoerd met onder andere de Provincie Noord-Brabant.

Volgnummer:	42	Afzender:	Gemeente Cranendonck (College van B&W) Postbus 2090 6020 AB Budel
Kenmerk:	P. Machielsen/4409		
Gedateerd:	29 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De A2 is voor de gemeente Cranendonck cruciaal als economische verbindingroute. Een vlotte verkeersafwikkeling en een goede bereikbaarheid is derhalve van vitaal belang. Tegen deze achtergrond juicht de gemeente Cranendock een studie die zich richt op het oplossen van de toenemende congestieproblemen van harte toe.		Waarvan akte.	
De Startnotitie voorspelt voor het traject Leende - Maarheeze in 2010 een congestiekans van 5%. Tegelijkertijd geeft de Startnotitie aan dat er vóór 2010 geen sprake kan zijn van de inzet van extra financiële middelen teneinde de congestiekans te reduceren. Dit strookt niet met het in het SVV-II neergelegde formatieve standpunt dat een congestiekans van maximaal 2% voor achterlandverbindingen aanvaardbaar is. Het vorenstaande noopt de Rijksoverheid tot sneller handelen.		Volgens de huidige inzichten is er pas na 2010 budget beschikbaar voor de uitvoering van eventuele maatregelen. Het SVV-II en de nota SWAB hebben wellicht de verwachting gewekt dat er snel maatregelen zullen worden getroffen op de achterlandverbindingen. Dit komt met name door het (destijds) onvoldoende in beeld hebben van alle landelijk lopende projecten, en de financiële gevolgen daarvan voor de komende jaren.	
De Startnotitie meldt ten onrechte dat het studiegebied beperkte ontwikkelingsmogelijkheden heeft; het industrieterrein Airpark wordt evenwel wellicht uitgebreid met 20 ha en 65 ha van het Budelco terrein wordt bestemd voor zware industrie. Voorts zijn er plannen om ter hoogte van de afslag Maarheeze een hotel te bouwen. Tegen deze achtergrond wordt een vooruitzicht op een grotere filekans des te schrijnender.		Alle relevante vastgestelde ontwikkelingen in het studiegebied worden meegenomen in de studie.	
De in de Startnotitie voorgestelde koppeling van het aspect 'openbaar vervoer' aan het Meest Milieuvriendelijke Alternatief verdient niet op voorhand ondersteuning. Het aspect 'openbaar vervoer' dient in alle alternatieven integraal te worden meegenomen.		Bij alle alternatieven worden alle geplande, generieke maatregelen op het gebied van openbaar vervoer (zoals die in het SVV-II verwoord zijn) meegenomen. In de studie zal worden bekeken of er, aanvullend op de geplande beleidsmaatregelen ten aanzien van het openbaar vervoer, nog <u>aanvullende</u> maatregelen reëel zijn die een bijdrage aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem kunnen leveren. Indien deze er zijn zullen ze beschreven worden bij het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (zie ook pagina 42 Startnotitie). Derhalve worden alleen de <i>extra's</i> bij het MMA beschreven, de rest bij alle alternatieven.	

Volgnummer:	42 (vervolg)	Afzender:	Gemeente Cranendonck (College van B&W) Postbus 2090 6020 AB Budel
Kenmerk:	P. Machielsen/4409		
Gedateerd:	29 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Het is van belang dat in de vervolgstudie de ontwikkelingen rondom de IJzeren Rijn worden meegenomen.		De ontwikkelingen rond de IJzeren Rijn zijn nog lang niet uitgekristalliseerd. De verwachting is dat een eventuele IJzeren Rijn -goederenstroom geen ontlasting oplevert voor de A2 goederenstroom (noord-zuid versus oost-west).	
De belangen van burgers en bedrijven dienen in het onderzoek een prominente plaats te krijgen. Door middel van het creëren van synergie tussen enerzijds de aanpak van de A2 en anderzijds de aanwezige knelpunten in en rondom het onderzoeksgebied kunnen deze belangen worden gediend. In dit verband valt te denken aan de aanpak van geluidhinder en het opheffen van de sociale en natuur/landschappelijke barrièrewerking. Tegen deze achtergrond is het opmerkelijk dat de Startnotitie een verdiepte ligging van de A2 uitsluit, waardoor duurzame mogelijkheden tot sanering en landschappelijke en sociale reconstructie niet ten volle kunnen worden benut.		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 een 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.	
Ter voorbereiding op de Startnotitie is door diverse partijen een knelpuntennotitie opgesteld. In deze notitie is een aantal oplossingsrichtingen voor de korte en middellange termijn geformuleerd. Deze oplossingsrichtingen zijn echter niet in de Startnotitie genoemd, terwijl de rijksoverheid juist de indruk heeft gewekt hieraan door middel van terugkoppeling aan de uitvoerende dienst aandacht te besteden.		De door u bedoelde notitie is doorgegeven aan onze uitvoerend instantie: de Dienstkring Autosnelwegen Eindhoven. Maatregelen voor de korte en middellange termijn kunnen eventueel worden opgenomen in het programma van het reguliere beheer en onderhoud van de weg. De Startnotitie bevat alleen de lange termijn oplossingen die in de Trajectstudie/MER onderzocht zullen gaan worden.	

Volgnummer:	43	Afzender:	Waterschap De Dommel (ing. J.W. Brands) Postbus 10001 5280 DA Boxtel
Kenmerk:	99.3980/Ren		
Gedateerd:	27 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
De Startnotitie A2 Leenderheide - Budel geeft geen aanleiding tot het maken van op- of aanmerkingen.		Waarvan akte	

Volgnummer: 44 Kenmerk: U99-1529/AM Gedateerd: 29 september 1999	Afzender: Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (mw drs A. Mennens-van Zeist) Postbus 1600 3800 BP Amersfoort
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
Het doet de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek genoegen dat de aspecten 'cultuurhistorie' en 'archeologie' in de Startnotitie A2 Leenderheide - Budel zijn meegenomen. Echter, in tegenstelling tot de Startnotitie 's-Hertogenbosch - Eindhoven is de aanbeveling om een inventariserend onderzoek uit te laten voeren teneinde de archeologische waarden goed in kaart te brengen niet als zodanig in de beschrijving van de effecten opgenomen. Wel geeft de Startnotitie aan dat op basis van bestaand materiaal een globale beschrijving van de effecten zal plaatsvinden. Veel informatie over het bodemarchief is echter nog onbekend. Met het oog op een zorgvuldige belangenafweging is het noodzakelijk een archeologisch vooronderzoek in de vorm van een 'Aanvullende Archeologische Inventarisatie' uit te voeren. Zodoende kan het belang van archeologische waarden bij het te kiezen alternatief worden meegewogen.	Ook voor deze studie zal een inventariserend onderzoek plaatsvinden, waarbij alle bekende gegevens in beeld gebracht worden. Met inventariserend onderzoek wordt overigens geen veldonderzoek bedoeld. Aan de hand van de gegevens die in het kader van de studie verzameld worden, wordt vastgesteld of en voor welke locaties "aanvullende archeologische inventarisatie" noodzakelijk is voor een goede afweging tussen alternatieven.

Volgnummer:	45	Afzender:	Gemeente Heeze-Leende (College van B&W) Postbus 10000 5590 GA Heeze
Kenmerk:	99/6107		
Gedateerd:	29 september 1999		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Op kaart 3.3 van de Startnotitie zijn enkele indicatieve woningbouw- en bedrijventerreinen onjuist weergegeven. Bovendien dient de kaart te worden aangevuld met het toekomstige hotel/congrescentrum nabij de aansluiting op de A2 te Leende.		De op kaart 3.3.aangeduide ontwikkelingen zijn indicatief. Tijdens de studie zal Rijkswaterstaat nog contact opnemen om de juiste informatie te verkrijgen over nieuwe planologische ontwikkelingen en bestemmingen.	
Aangezien de uitwerking van de alternatieven erg summier is, is het op dit moment voor de gemeente Heeze/Leende niet mogelijk aan te geven welke alternatief de voorkeur heeft.		In de studie worden de alternatieven nader uitgewerkt. Na het verschijnen van de Trajectnota/MER wordt u om advies gevraagd.	
Afgezien van bovengenoemde punten geeft de Startnotitie geen aanleiding tot het maken van verdere opmerkingen.		Waarvan akte.	

Volgnummer:	46	Afzender:	Waterschap De Aa ir G. de Jong) Postbus 385 5280 AJ Boxtel
Kenmerk:	9903453		
Gedateerd:	6 september 1999		
Kerpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
Aangezien de A2 Leenderheide - Budel niet is gelegen in het beheersgebied van het waterschap De Aa, onthoudt het waterschap zich van een zienswijze op de Startnotitie A2 Leenderheide - Budel.		Waarvan akte	

