

Richtlijnen voor het Ontwerptractébesluit/MER uitbreiding A2 Leenderheide- Valkenswaard ZSM2



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

DG-Personenvervoer

Richtlijnen voor het Ontwerptracébesluit/MER
uitbreiding A2 Leenderheide-Valkenswaard
ZSM2

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

Den Haag, 2008

Camiel Eurlings

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE.....	3
1 INLEIDING	1
2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	2
2.1 PROBLEEMSTELLING.....	2
2.2 DOEL	2
2.3 BESLUITVORMING.....	2
3 VOorgenomen ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	4
3.1 ALGEMEEN	4
3.2 ALTERNATIEVEN.....	4
3.2.1 Nulalternatief (referentiesituatie).....	4
3.2.2 Voorkeursalternatief.....	5
3.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	5
4 BELEID, HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN.....	6
5 VOorgenomen ONDERZOEK	7
5.1 INLEIDING.....	7
5.2 HOE DE EFFECTEN WORDEN BEPAALD	7
5.3 TE BESCHRIJVEN EFFECTEN	8
5.4 KOSTEN	11
6 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	12
7 LEEMTEN IN INFORMATIE	13
8 EVALUATIEPROGRAMMA.....	14
9 VORM EN PRESENTATIE.....	15
10 SAMENVATTING	16
BIJLAGE.....	17

BIJLAGEN

- Nota van antwoord Inspraak

1 Inleiding

Sinds enige tijd geeft de doorstroming op de A2 ten zuiden van knooppunt Leenderheide problemen. De autonome groei van het verkeer, onder andere vanwege verkeersaantrekkende werking door de capaciteitsuitbreiding van de A2/A67 Randweg Eindhoven, zorgt ervoor dat de congestie op de A2 ten zuiden van Leenderheide in de komende jaren nog flink zal toenemen. Vanwege optredende terugslag van files tot op de Randweg Eindhoven, zal die capaciteitsuitbreiding minder effectief zijn.

In het kader van het programma ZSM II heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat prioriteit gegeven aan een onderzoek naar de capaciteitsverruiming van de westbaan van het wegvak Leenderheide – Valkenswaard (van km 170,00 tot km 177,00).

Met versnelde aanpak van dit verkeersknelpunt, kan de doorstroming op de Randweg Eindhoven A2/A67 voor enige tijd worden veiliggesteld.

Knooppunt Leenderheide zelf maakt geen deel uit van de studie; voor het referentieontwerp van het knooppunt wordt uitgegaan van het Tracébesluit A2/A67 Randweg Eindhoven.

In de startnotitie is de oplossingsrichting aangegeven die in een tracéstudie wordt uitgewerkt. Daarbij wordt de procedure conform de tracéwet gevolgd. Ten behoeve van het tracébesluit (TB) wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om de effecten op de omgeving van de aanleg van de weg te bepalen en in het besluit mee te wegen.

Inmiddels is de gewijzigde Tracéwet van kracht geworden. Voor aanpassingen aan bestaande hoofdinfrastructuur zoals hier aan de orde, wordt nu een verkorte procedure gevolgd waarbij de trajectnota en standpuntbepaling zijn vervallen. Op grond van de resultaten van het milieueffectrapport, de eerder uitgebrachte adviezen en resultaten van de inspraak zal het een alternatief worden gekozen en uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit (OTB), dat tezamen met het MER ter inzage wordt gelegd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat vormt het bevoegd gezag. De initiatiefnemer is Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat Noord-Brabant.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.) en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht. In de bijlagen wordt ingegaan op de inspraakreacties en de adviezen van de bestuursorganen.

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".

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 milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Probleemstelling

Het probleem dat met dit project wordt aangepakt is filevorming op de Randweg Eindhoven als gevolg van filevorming op de A2 ten zuiden van het knooppunt Leenderheide.

2.2 Doel

Het doel van het project is het veiligstellen van de doorstroming van de Randweg Eindhoven door een capaciteitsvergroting op de westbaan van de A2 op het wegvak Leenderheide - Valkenswaard. Ook is het doel door middel van capaciteitsverruiming op de westbaan van de A2 tussen knooppunt Leenderheide en aansluiting Valkenswaard een oplossing te bieden voor de congestieproblematiek op de Randweg Eindhoven, als gevolg van terugslag van files vanaf de A2 (westbaan), opdat de in uitvoering zijnde capaciteitsuitbreiding van de A2/A67 Randweg Eindhoven volledig tot zijn recht komt. Hiernaast speelt ook het waarborgen en vergroten van de verkeersveiligheid een grote rol. De effectbeschrijving dient bijzondere aandacht te besteden aan het verkeer op de voedende en afvoerende onderdelen van het netwerk, met name bij de aansluiting Valkenswaard en het knooppunt Leenderheide. Ook worden de verkeers- en milieueffecten op het onderliggend wegennet in kaart gebracht en beschreven.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke voorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden voor de te onderzoeken alternatieven. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-) plannen en de vigerende wet- en regelgeving, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

Het MER/OTB dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tracébesluit door de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W). Het MER/OTB dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdspad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel moeten worden betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

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 van 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."

3.1 Algemeen

In het ontwerptrajectbesluit/MER dient voor zover relevant ingegaan te worden op de vastgestelde studies van zowel rijk als regio welke in verband staan met de planstudie.

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu.

Het plangebied dient te worden beschreven zoals reeds nader is geconcretiseerd in de startnotitie. Geef daarbij een heldere concrete doelstelling van het project aan.

Het studiegebied omvat het tracé en de omgeving daarvan, waaronder ook het onderliggende wegennet voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven.

Daar waar het MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020.

3.2 Alternatieven

De keuze van alternatieven moet in het ontwerptrajectbesluit/MER worden gemotiveerd in relatie tot de verdere uitwerking van de problematiek. Dit wil zeggen dat de relatie tussen het probleem en de mogelijke oplossing duidelijk moet kunnen worden gelegd. In het ontwerptrajectbesluit/MER zal aandacht moeten worden geschonken aan de keuze van de alternatieven als oplossing voor de geconstateerde problematiek.

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt en onderzocht:

3.2.1 Nulalternatief (referentiesituatie)

In een ontwerptrajectbesluit/MER wordt het zogenoemde nulalternatief beschreven.

Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nulalternatief meegenomen (de zogenaamde autonome ontwikkeling). De andere alternatieven zullen met het nulalternatief worden vergeleken. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld.

3.2.2 Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief bestaat uit een verbreding van de bestaande Westelijke rijbaan met één rijstrook, waarmee de weg drie permanente rijstroken krijgt, waarbij zoveel mogelijk binnen het huidige dwarsprofiel van de weg wordt gebleven. De verbreding is mogelijk door deels de huidige middenberm en deels de huidige buitenberm te benutten. Door de extra strook zal de doorstroming op zowel de A2 in zuidelijke richting als de Ringweg A2 Eindhoven aanzienlijk verbeteren. In het MER worden de motieven voor het voorkeursalternatief ten opzichte van andere alternatieven -zoals in de startnotitie zijn gemeld- nader beschreven. Daarbij worden de breedte- en lengteprofielen verder worden beschreven.

3.2.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

In het MER wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. Het MMA is een realistisch alternatief die de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving en kosteneffectief is en die uitgaat van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

De basis voor het MMA is het voorkeursalternatief ervan uitgaande dat alleen snelheidsverlaging en dynamisch verkeersmanagement onvoldoende zijn om de problemen op te lossen evenals beprijzing conform het eindbeeld van de Nota Mobiliteit. Uitgangspunt is dat de maatregelen in het MMA binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

Voor het MMA worden aan het voorkeursalternatief nog nader te bepalen milieumaatregelen toegevoegd.

Het MMA gaat uit van een maximale benutting van de middenberm waarmee de nadelige effecten op natuurwaarden voor de buitenberm meest beperkt blijven.

Er wordt ten minste aandacht besteed aan mitigerende maatregelen ter verbetering van het ecologisch functioneren van doorsneden natuurgebieden; (bovenwettelijke) maatregelen voor geluid en lucht om de effecten op, recreatiegebieden en de leefomgeving te verminderen.

Er dienen ook maatregelen uitgewerkt te worden uit zoals geluidsarm asfalt (dubbellaags ZOAB), geluidswallen/ schermen en beperking van de maximum snelheid uit.⁽¹⁾

¹ Zie ook bijlage 2 inspraakreacties 1 en 22 van het advies van de Mer 20 februari 2008 / rapportnummer 2020-45 waarin wordt gevraagd de hinderlijke hoeveelheid geluid zowel in natuur als de woonwijk te reduceren met concrete maatregelen.

4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit

Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Deze nota's bevatten de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland respectievelijk het beleid voor verkeer en vervoer en de bijbehorende doelstellingen.

Voor de doelstelling "het versterken van de economische structuur" zijn goed functionerende infrastructuurnetwerken vereist. Het Rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. Door demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economisch belang binnen de wettelijke en maatschappelijke kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving gefaciliteerd. Naast het mogelijk maken van groei van verkeer en vervoer streeft het kabinet naar betrouwbare en acceptabele reistijden.

Huidige situatie en ontwikkelingen

In de startnotitie worden de huidige situatie en ontwikkelingen specifiek beschreven. Deze gelden als uitgangspunt voor deze studie. Het doel van de beschrijving is inzicht te verkrijgen in de aspecten die nog nader onderzocht moeten worden. In hoofdstuk 5 wordt hierop ingegaan.

5 Voorgenomen onderzoek

5.1 Inleiding

In het MER zullen de (milieu)effecten van de alternatieven worden beschreven. Sommige effecten worden in cijfers uitgedrukt, andere krijgen een 'kwalitatieve' beschrijving. De informatie over de effecten heeft als belangrijkste doel een goede onderlinge vergelijking tussen de alternatieven mogelijk te maken.

5.2 Hoe de effecten worden bepaald

Gebiedsafbakening

De MER moet inzicht geven in de effecten die de alternatieven hebben voor:

- het verkeer;
- de woon- en leefomgeving;
- de natuurlijke omgeving.

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidsbelasting). Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn, rekening houdend met de geldende wet- en regelgeving.

Tijdhorizon

De milieueffectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het geldende zichtjaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten voorspeld voor andere jaren. De probleemanalyse voor verkeer richt zich mede op 2010.

Prijsbeleid

De verkeersprognoses voor 2020 worden zowel met als zonder het eindbeeld voor beprijzing van de Nota Mobiliteit met behulp van een gevoeligheidsanalyse berekend. Op het moment van besluitvorming over te nemen maatregelen kan een nadere keuze hierover worden gemaakt.

Werkwijze

Voor de besluitvorming is het belangrijk dat de beschrijving van de effecten het mogelijk maakt de alternatieven te beoordelen en onderling te vergelijken. Dat heeft drie gevolgen voor de aanpak:

- In de effectbeschrijving moet steeds zo veel mogelijk worden aangegeven hoe de betreffende effecten zich verhouden tot de normen en criteria die zijn af te leiden uit relevante vigerende wetten en beleidsnota's;
- Met het oog op de vergelijkbaarheid van de alternatieven is het nodig bij elk alternatief steeds dezelfde typen effecten te bestuderen, aan de hand van dezelfde effectvoorspellingsmethoden.
- Voor de besluitvorming is het van belang te weten op welke punten de alternatieven wezenlijk van elkaar verschillen in de effecten die ze teweegbrengen. De effectvergelijking richt zich dan ook vooral op de onderlinge verschillen tussen de alternatieven.

In de studie wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens, modellen en studies.

Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

Er zijn verschillende manieren om effecten te beschrijven: 'kwantitatief' en 'kwalitatief'. Een kwantitatieve beschrijving drukt een effect uit in cijfers. Een kwalitatieve beschrijving is in de regel globaler en heeft een meer 'beschouwend' karakter. Het geeft bijvoorbeeld aan of er in vergelijking met de huidige situatie sprake is van een verbetering of een verslechtering, zonder dat er exacte cijfers gebruikt worden. In het MER zullen de effecten zoveel als mogelijk in "cijfers" worden uitgedrukt. Indien geen cijfers en/of methode voorhanden zijn worden de effecten "kwalitatief" bepaald.

5.3 Te beschrijven effecten

Verkeer

Verkeersanalyse

De verkeerskundige analyse behelst een analyse van de volgende aspecten en onderwerpen voor het totale studiegebied:

Draag er zorg voor dat bij verkeersintensiteiten onderscheid wordt gemaakt naar de gebruikelijke doelgroepen (woon-werk, zakelijk, overig), hoofd-, onderliggend wegennet en tijdstip van de dag (spits en niet-spits).

Maak de verdeling van de verkeersstroom zo dat er in bovenregionaal, regionaal en lokaal verkeer de effecten op het onderliggend wegennet en het vóórkomen van sluipverkeer duidelijk worden gemaakt.

Maak inzichtelijk wat de reistijden op het tracé en de betrouwbaarheid hiervan per auto openbaar vervoer, zowel tijdens als buiten de spitsperiodes zijn.

Maak inzichtelijk wat de robuustheid van het wegennet is. Geef ook aan wat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling (I/C verhoudingen) is en wat de totale congestieduur en -zwaarte (voertuigverliesuren) is.

Bereikbaarheid

Door middel van de intensiteit/capaciteit verhoudingen in de spitsperiode wordt voor 2010 en 2020 aangegeven in hoeverre de verkeersafwikkeling beter of slechter wordt ten opzichte van de referentiesituatie. Maak daarbij onderscheid voor de periode tot 2015 en 2015-2020. Tevens wordt daarbij getoetst aan de normen van de Nota Mobiliteit voor 2020 (de gewenste reistijdverhouding tussen spits en dal van maximaal 1,5).

Maak inzichtelijk wat de capaciteit van de aan- en afvoerende wegen is in relatie tot de capaciteitsvergroting op het traject. In het bijzonder bij het knooppunt Leenderheide en de aansluiting Valkenswaard. Neem hierin ook het onderliggend wegennet en alternatieve routemogelijkheden mee, met specifiek aandacht voor de N695, en de wegen door Leende en Heeze.

Breng in beeld wat de bereikbaarheidsproblemen op de oostbaan van de A2 van Valkenswaard naar Leenderheide zijn. Het gaat hierbij om het inzicht dat deze problemen anders zijn dan die op de westbaan. Geef op het gebied van het scenario prijsbeleid aan wanneer dit beleid naar verwachting zal worden ingevoerd, wat de uitgangspunten zijn en wat de verwachtingen zijn voor de ontwikkeling van het verkeersaanbod.

Breng in beeld wat de toekomstige capaciteitsuitbreidingen zijn als onderdeel van reeds opgestarte projecten. Maak inzichtelijk wat de infrastructurele ontwikkelingen na 2020 zijn en hoe hier mogelijk op wordt vooruitgelopen.

Verkeersveiligheid

Op het gebied van de verkeersveiligheid moet worden aangegeven wat de risico's zijn. Beschrijf aan de hand van de meest actuele risicocijfers en prognoses de effecten op de verkeersveiligheid in het studiegebied, inclusief het onderliggend wegennet.

Woon- en leefomgeving

Geluid

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de aan te passen weg voor het bepalende jaar (tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen.

Schenk in het MER, voor zover van toepassing, aandacht aan de cumulatie van geluidbelasting van de weg en geluidbelasting van overige geluidsbronnen. Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen (vanaf de voorkeurswaarde (uitgedrukt in de Europese dosismaat Lden) van 48 dB) en oppervlak geluidbelast natuurgebied (vanaf een etmaalgemiddelde van 42 dB(A)). De geluidscontouren worden op een contourenkaart weergegeven.

Maak in de MER inzichtelijk op geluidgebied of er thans al woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend. Daarnaast is het nodig te weten in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn.

Breng in beeld welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen of 'stiller asfalt') moeten worden getroffen.

Breng in beeld of er wellicht bij bestaande woningen waar sprake is van een saneringssituatie geluidsreducerende maatregelen de geluidbelasting teruggedrongen kan worden tot de saneringsdoelstelling.

Beschrijf in het MER ook de (positieve of negatieve) gevolgen voor de geluidniveaus langs de relevante wegen van het onderliggende wegennet.

Lucht

De gevolgen van de verschillende alternatieven voor de luchtkwaliteit langs het hoofd- en onderliggend wegennet moet worden beschreven, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Hierbij wordt de wetgeving zoals die van kracht is ten tijde van de besluitvorming gevolgd. Er wordt gebruik gemaakt van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Hierbij wordt rekening gehouden met de gevolgen van congestie op de luchtkwaliteit.

Er wordt aangegeven hoe wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. Ook zal er voor fijn stof (PM10) en NO₂ inzicht in de concentratieniveaus worden gegeven en overschrijdingen van grenswaarden zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven in kaart worden gebracht.

Er moet worden beschreven wat de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden is, wat de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden is, wat de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden is en de mate van overschrijding van grenswaarden.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden en richtwaarden voor de overige stoffen uit de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) zullen worden overschreden. Het is verstandig om gezien de jurisprudentie over concentraties van deze stoffen, deze op te nemen in de MER als mede de toetsing aan de grenswaarden hiervan.

In het MER moet tevens aan worden gegeven wat de (positieve of negatieve) gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit langs de aanliggende wegvakken en het onderliggend wegennet.

Bij het bepalen van de wegen die moeten worden meegenomen in dit onderzoek en het afkaderen van het studiegebied moet gebruik worden gemaakt van de nieuwe aanpak van het ministerie van Verkeer & Waterstaat.

Er moet zo goed mogelijk worden aangegeven wat de gevolgen van de voorgenomen activiteit zijn voor de PM_{2,5}-concentraties. Hierbij worden de door het Europese Parlement vastgestelde streef- en grenswaarden voor PM_{2,5} gebruikt. Op basis hiervan moet worden aangegeven of de luchtkwaliteitseisen uit de EU-richtlijn voor PM_{2,5} kunnen worden gehaald.

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving van de weg. Hiervoor zijn twee begrippen bepalend, te weten het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). In een kwantitatief onderzoek zullen de risicocontourlijnen bepaald en getoetst worden aan de wettelijke normen.

Er moet worden beschreven of er in de huidige situatie knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid zijn, of er knelpunten door het voornemen verdwijnen en of er nieuwe knelpunten ontstaan. Gebruik hiervoor actuele data. De "Evaluatie risico's transport gevaarlijke stoffen" worden normaliter om de vijf jaar wordt uitgevoerd. De gegevens uit 2002 waarnaar in de startnotitie wordt verwezen zijn inmiddels achterhaald en er zijn inmiddels actuele gegevens voorhanden.

Natuurlijke omgeving

Gebiedsbescherming

In een oriëntatiefase als onderdeel van de Habitattoets wordt er na gegaan of er sprake kan zijn van nadelige gevolgen voor het Natura2000-gebied Leenderheide, Groote Heide & De Plateaux. Ook moet worden ingegaan op de instandhoudingsdoelen van kwalificerende soorten en habitats in het gebied. Het is verstandig deze oriëntatiefase op te nemen in de MER. Er moet met name ook aandacht geschonken worden aan de effecten van geluid en de depositie van emissies van het verkeer (NO_x en NH₃). Ten aanzien van ammoniak wordt een kwalitatieve beschrijving gegeven van mogelijke effecten. Er liggen heide-, veen- en ventypen in de aangrenzende Natura 2000-gebieden die gevoelig zijn voor verzurende deposities. Voor de meeste van deze habitats bestaat niet alleen een behoudsdoel, maar ook een uitbreidingsdoel. Er wordt rekening gehouden met het uitgangspunt dat ten aanzien van biotoopverlies en rustverstoring recentelijk enkele malen 40 en 43 dB-grenzen zijn aangehouden als verstoringgrenzen voor vogels. Indien effecten op geluid en luchtverontreiniging optreden moet er worden nagegaan of deze via mitigerende maatregelen zijn te verminderen. Denk hierbij aan maatregelen zoals bijvoorbeeld snelheidsverlaging of schermen.

Natuur

De omvang en locatie van aantasting van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS) door de verschillende alternatieven en varianten moet worden beschreven. Hierbij moet in het bijzonder aandacht worden geschonken aan de toename van geluid voor vogels en het aantal ha EHS dat verloren gaat door de wegverbreding.

Soortbescherming

In de wegberm en de nabije omgeving van de weg zijn vermoedelijk planten en dieren aanwezig die beschermd worden door de Flora- en faunawet. Er moet worden aangegeven of voor het voornemen een ontheffing van de minister van LNV vereist is op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet. Indien die vereist is, moet worden gemotiveerd in het MER op grond waarvan verondersteld wordt dat een ontheffing verleend zal worden.

Landschap

De effecten van de ingreep op het landschap dienen te worden beschreven, zowel vanuit de beleving van omwonenden als vanuit de weggebruiker. Indien er geluidsschermen/wallen worden geplaatst kan gebruik worden gemaakt van de analyses en ontwerpen die zijn gemaakt voor het Routeontwerp A231 voor de inpassing en het ontwerp van geluidswerende maatregelen.

Bodem en water

Voor bodem en water dient te worden nagegaan of en in welke mate effecten optreden tijdens de aanleg en in de eindsituatie. Hierbij moet worden onderzocht wat de kwaliteit van de bodem en het grondwater is. Ook moet er worden beschreven wat de situatie is van de grondwaterhuishouding (onder andere verdroging en vernatting, veranderingen) hierbij hoort ook het grondwaterpeil, wijzigingen kwel, infiltratie en grondwaterstromingen. Als laatste geldt nog dat er in beeld moet worden gebracht wat de invloed op de oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding is.

Archeologie en Cultuurhistorie

In het MER moet een overzicht komen van de cultuurhistorische (waaronder archeologische) waarden langs het tracé. Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen worden voorzien dan dient door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn. In het MER moet duidelijk worden aangegeven wat het effect van de verschillende alternatieven / varianten is op aanwezige cultuurhistorische waarden is (waaronder ook archeologische vindplaatsen). Voor zover er sprake is van (mogelijke) beïnvloeding door het voornemen moet aangegeven worden in het MER wat de ligging van de cultuurhistorische en archeologische waarden zijn. Daarbij moet er aandacht besteedt worden aan de consequenties die voortvloeien uit de Nota Belvedere, het verdrag van Malta en de Monumentenwet en provinciale cultuurhistorische beleidsnota's.

Overige aspecten

Onderzoek de mogelijke maatregelen om extra lichthinder te beperken. De overige aspecten zoals ruimtelijke ordening, wonen en werken, landbouw en recreatie hoeven niet in beeld te worden gebracht. Dit dient kort te worden toegelicht in het MER.

5.4 Kosten

Ten behoeve van het ZSM 2 project wordt een raming van de kosten voor de realisatie van de genoemde alternatieven opgenomen. Ook worden de verschillen in de onderhoudskosten globaal in beeld gebracht.

6 Vergelijking van de alternatieven

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 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 tabel krijgen naast gemonetariseerde uitkomsten ook fysieke en kwalitatieve effecten een duidelijke plaats;
- in de tweede stap wordt bepaald welke aspecten een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in het MER te worden onderbouwd en vormt de basis voor het te kiezen alternatief in het (O)T8
- de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

7 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 ontwerptrajectbesluit/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.

8 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".

Er moet worden aangegeven of er een evaluatieprogramma moet worden opgesteld, indien dit het geval is moet dit voornemen reeds in het MER worden opgenomen in de vorm van een aanzet daartoe.

9 Vorm en presentatie.

Er dient recent kaartmateriaal te worden gebruikt met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. Het is hierbij te overwegen het kaartmateriaal met betrekking tot tracé en onderzoek op te stellen met behulp van een KML-bestand, met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken.

Ten aanzien van de presentatie wordt aanbevolen om het MER zo beknopt mogelijk te houden en de resultaten van de diverse studies in één overzichtelijke Tabel te presenteren. In deze tabel moeten de achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf worden vermeldt, maar in een bijlage worden genoemd. Het is verstandig een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst op te nemen.

In algemene zin moet er gelet worden bij gebruik van kaarten dat er recent kaartmateriaal wordt gebruikt, dat alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan worden gegeven, dat de namen goed leesbaar weer te geven en dat er een duidelijke legenda wordt gepresenteerd.

Het MER bestaat uit een zelfstandig leesbare publieksvriendelijke 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.

10 Samenvatting

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. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht.

De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn 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 effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage

Antwoorden op inspraak

Volgnummer: 1	Afzender: de heer, mevrouw H. Bechtold Laagveld 7 5583 GZ WAALRE
Kernpunt(en) van de inspraak: 1 De noodzaak van de studie wordt onderschreven. In de studie wordt echter te weinig aandacht besteed aan de aanpak van geluidsoverlast en de uitstoot van fijn stof. Er zouden minimaal geluidsschermen of aarden wallen aangelegd dienen te worden langs de nieuwe A2, met name het deel tussen Leenderheide en 'Hut van Mie Pils'. Ook dient de aanplant van bomen uitgebreid te worden.	Reactie van Bevoegd Gezag: Eerst wordt in het MER (onder andere) het aspect Geluid op hoofdlijnen onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidbeperkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidsschermen en -wallen worden onderzocht. Vervolgens wordt ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) een akoestisch onderzoek, zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder, worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn. Dan is ook precies duidelijk welke maatregelen genomen dienen te worden. Ook de effecten op de luchtkwaliteit (onder andere fijn stof) en natuur en landschap worden in het MER onderzocht. De effecten zullen middels een luchtonderzoek, landschapsplan en natuurcompensatieplan inzichtelijk worden gemaakt.

Volgnummer: 2	Afzender: de heer J.W.M. Welbers Vonderveld 21 5583 GX WAALRE
Kernpunt(en) van de inspraak: 1 De nieuwe geluidsschermen lopen tot de bocht van de Leenderrotonde maar dienen te worden uitgebreid richting Valkenswaard tot bij viaduct 'Hut van Mie Pils'. Ter plaatse - Ekenrode - Oost - ondervinden bewoners namelijk veel overlast.	Reactie van Bevoegd Gezag: In het MER zal onder andere het aspect Geluid op hoofdlijnen worden onderzocht. De uitkomst wordt gebruikt in de keuze van een voorkeursalternatief. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidbeperkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidsschermen en -wallen worden onderzocht. Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een akoestisch onderzoek, zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder, worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden.

Volgnummer: 3	Afzender: de heer P. Alders Laagveld 5 5583 GZ WAALRE
Kernpunt(en) van de inspraak: 1 Inspreker wil inzicht in de consequenties van voorliggende plannen op de geluidshinder, luchtverontreiniging en waarde van het pand aan de Laagveld 5 te Waalre.	Reactie van Bevoegd Gezag: In het MER zal onder andere het aspect Geluid op hoofdlijnen worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidbeperkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen en -wallen worden onderzocht. Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een akoestisch onderzoek, zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder, worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Ook de effecten op de luchtkwaliteit worden in het MER onderzocht. De effecten zullen middels een luchtonderzoek inzichtelijk worden gemaakt. Uitwerking van het ontwerp vindt in het MER/OTB plaats. Daarom is het op dit moment nog niet aan te geven of er gevolgen zijn voor de waarde van het pand aan de Laagveld 5 te Waalre. Belanghebbenden die menen door de ombouw van de A2 en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden, c.q. wiens grond/woning daardoor rechtstreeks wordt geraakt kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d Tracéwet bij de minister worden ingediend.

Volgnummer: 4

Afzender: de heer P. Wijlaars
Leenderweg 2
5583 TC WAALRE

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Op dit moment ondervindt inspreker al geluidsoverlast van de A2. De geluidshinder zal door de toename van verkeer en bouwactiviteiten als gevolg van voorliggende plannen nog verder toenemen. In het kader daarvan wil inspreker het volgende weten: - is een geluidsscherm gepland langs de A2 tussen Leenderheiden en Valkenswaard? - zo ja, hoe ziet dat er uit? - zo nee, hoe kan bezwaar aangetekend worden tegen voorliggende plannen? - hoe kan een aanvraag tot het plaatsen van een geluidsscherm tot stand komen?	In het MER zal onder andere het aspect Geluid op hoofdlijnen worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidbeperkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen en -wallen worden onderzocht. Bij de beoordeling van de akoestische gevolgen geldt de Wet geluidhinder als uitgangspunt. Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een akoestisch onderzoek, zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder, worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn. Als de effecten van het project niet voldoen aan de wettelijke normen worden maatregelen genomen. Hoe de maatregelen er uit gaan zien is punt van onderzoek. Het plaatsen van een geluidsscherm is een mogelijke oplossing, er zijn ook andere oplossingen mogelijk. Op grond van de effecten (uitkomsten studie) en toetsing aan de Wet geluidhinder zal RWS de meest doelmatige maatregelen opnemen in het ontwerp. Het is dus niet mogelijk om bij RWS vooraf een aanvraag voor een geluidsscherm in te dienen. Inspreker wordt geadviseerd desgewenst een reactie in te brengen op het Ontwerp Tracébesluit (OTB). Het MER/OTB kent een eigen inspraakprocedure.
2 Inspreker wil op de hoogte gehouden worden van de verdere ontwikkelingen.	Inspreker krijgt de inspraakreacties en de Richtlijnen m.e.r. inclusief de antwoorden op de inspraak toegezonden. Inspreker zal geïnformeerd worden over volgende stappen in deze Tracé/ m.e.r. procedure.

Volgnummer: 5		Afzender: de heer, mevrouw H.F.B. Hoeks Moonslaan 22 B 6026 EJ MAARHEEZE
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Bewoners van de dorpen gelegen tussen Weert en Eindhoven ondervinden ontoelaatbare overlast van geluid en luchtvervuiling als gevolg van de autonome groei van (vracht)verkeer op de A2. Daarnaast veroorzaakt de congestievorming op dit traject enorme overlast van sluipverkeer op de parallelle wegen lang de A2 door met name Maarheeze en Leende. Voorliggende plannen bieden geen oplossing omdat de congestie zich zal verplaatsen richting Leende, Maarheeze en Budel.		Het doel van het project is om de doorstroming op de Randweg Eindhoven te verbeteren. Hiervoor is het nodig dat het verkeer op de A2 bij Leenderheide ook na verbreding van de Randweg Eindhoven beter doorstroomt. Om ook het verkeer verder richting Limburg en in de andere richtingen beter te laten doorstromen zijn omvangrijkere maatregelen noodzakelijk. Deze zijn nu niet aan de orde maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaatsvindt.
2 Annuleer voorliggende korte termijn oplossing en kom snel met een integraal plan voor het gehele traject Eindhoven - Weert v.v. : uitbreiding tot 6 banen, verhoging en verlenging van de geluidsweringen en reductie van uitlaatgassen tot onder de norm. Uitbreiding tot 6 banen kan worden bewerkstelligd zonder onteigeningen wanneer gebruik wordt gemaakt van de middenberm en uitrijstroken.		Aanpak van deze problematiek maakt deel uit van een middellange termijn aanpak waarover momenteel overleg met de regio plaatsvindt (Zuidoostvleugel Brabant Stad). Er is formeel nog geen besluit genomen over een studie of de aanpak van de verkeersproblematiek op het traject A2 Leenderheide-Valkenswaard (Eindhoven-Weert) in beide richtingen.

Volgnummer: 6		Afzender: de heer M.A.T.M. Van den Boomen Hofstraat 35 5721 BA ASTEN	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 De N634 is een oorzaak van het ontstaan van files op de A2. Daar waar deze weg bovenlangs wordt gekruisd door de A2, heeft het verkeer op de N634 voorrang op het verkeer dat vanaf Eindhoven de A2 op deze plaats verlaat om richting Valkenswaard te gaan. Een reconstructie van het knooppunt A2/N634 door middel van VRI's en/of (turbo) rotondes dient daarom als alternatief in de procedure meegenomen te worden.		Ten behoeve van het MER zal modelonderzoek worden verricht. Daarin wordt ook het onderliggende wegennet meegenomen. Hieruit zal blijken welke effecten optreden bij de aansluiting A2/N634. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen getroffen worden.	

Volgnummer: 7	Afzender: Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) de heer, mevrouw H.J.M. Gevers Postbus 985 5000 AZ TILBURG
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Voorliggende plannen betekenen dat voorlopig alleen de westelijke rijbaan van de A2 tussen Leenderheide en Valkenswaard wordt aangepakt. Dit is vanuit het beoogde doel, het waarborgen van de doorstroming op de randweg, begrijpelijk. Er wordt echter op geen enkele manier rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Het SRE pleit ervoor om in het onderzoek rekening te houden met een latere capaciteitsuitbreiding van het gehele traject Leenderheide - Budel.	In het MER zal worden aangegeven welke gevolgen de capaciteitsvergroting A2 Leenderheide-Valkenswaard zal hebben op de doorstroming van de aangrenzende wegvakken. Daarnaast vindt overleg met de regio plaats over een midellange termijn aanpak op het traject Leenderheide-Budel. Hierover is formeel nog geen besluit genomen.
2 Wanneer in het onderzoek rekening gehouden wordt met een uiteindelijke aanpak van het gehele traject worden de keuzes van nu in ieder geval mede beoordeeld op hun effecten voor uitbreidingen in de toekomst. Ook kunnen de eventuele aanpassingen van de aansluitingen 34, 35 en 36 worden meegenomen en de ideeën die hierover momenteel worden ontwikkeld door de gemeenten Heeze-Leende en Cranendonck. Het is goed om voorliggende plannen onderzoeksmatig als een eerste fase te beschouwen, zodat bij een eventuele latere aanpak van het gehele traject de keuzes van nu ook dan de juiste blijken te zijn geweest.	Deze suggestie zal in het onderzoek worden betrokken.
3 Het ontbreken van een probleemanalyse maakt de meningsvorming over oplossingsalternatieven moeilijk. Op basis van uitsluitend I/C-verhoudingen is het onmogelijk om te beoordelen of de verbreding van 2 naar 3 rijstroken over 7 km. afdoende is. De waarde van andere opties zijn niet in te schatten, zoals een verbreding over een langer traject of juist een korter traject om landschap en kosten te besparen, of een verbreding tot 4 rijstroken over een deel van het traject. Zonder analyse is er ook maar een zwakke basis voor een MMA.	De Startnotitie markeert de start van de planstudie: het vormt het onderzoeksvoorstel voor het milieueffectrapport (MER). De beschrijving van de huidige situatie en voorgesteld verbredings alternatief is niet alleen gebaseerd op I/C verhoudingen, maar op bestaand modelonderzoek. Vervolgens zal in het MER een diepgaande probleemanalyse plaatsvinden. Hiervoor wordt aanvullend nieuw onderzoek in gang gezet waarbij gebruik zal worden gemaakt van een verkeersmodel dat is gebouwd om de specifieke situatie van Noord Brabant te onderzoeken. Op basis van die probleemanalyse wordt het verbredingsalternatief vormgegeven. Dan wordt het functioneren van de capaciteitsuitbreiding onderzocht en gekeken of en welke verbeteringen er mogelijk zijn.
4 Het SRE is het ermee eens dat niet wordt gezocht naar oplossingen via het onderliggend wegennet. Bij de functie van de A2 past hier geen dergelijke oplossing.	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Volgnummer: 8	Afzender: de heer J.P.A. Foederer Bernhardstraat 11 6129 AM BERG AAN DE MAAS
Kernpunt(en) van de inspraak: 1 Inspreker pleit voor het aanleggen van de derde rijstrook in de andere richting, namelijk van Valkenswaard tot Leenderheide. De (persoonlijke) ervaring is dat de verkeersproblematiek in noordelijke richting groter is dan in zuidelijke richting.	Reactie van Bevoegd Gezag: Het doel van het project is om de doorstroming van de Randweg Eindhoven te verbeteren. Om ook het verkeer in noordelijke richting naar Eindhoven beter te laten doorstromen zijn omvangrijke maatregelen noodzakelijk. Deze zijn nu niet aan de orde, maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaatsvindt.

Volgnummer: 9		Afzender: mevrouw M. Koster-van der Snoek Piepenbrocklaan 5 5583 GE WAALRE
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Ter plaatse van de geplande verbreding van de westbaan van de A2, bevindt zich de wijk Ekenrooi in Waalre. Dit leidt tot een verdere toename van geluidsoverlast voor bewoners van de wijk.		In het MER zal onder andere het aspect Geluid op hoofdlijnen worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidbeperkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen en -wallen worden onderzocht. Vervolgens wordt ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een akoestisch onderzoek, zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder, uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden.
2 Beter is om de oostbaan van de A2 te verbreden, daar staan geen woningen.		In het MER zal een actuele probleemanalyse worden uitgevoerd. In het MER zal het effect van de ligging en het ruimtebeslag van de extra rijstrook worden onderzocht. Een wisseling van rijstroken op een korte afstand is ongunstig voor de doorstroming en de verkeersveiligheid. Daarom zal de wegverbreding in principe aan dezelfde kant plaatsvinden waarbij een verbreding van de westbaan met ruimtebeslag aan de westzijde voorlopig de voorkeur geniet.

Volgnummer: 10 Afzender: de heer J.P.H. Van Eerd Nachtegaallaan 3 5595 BJ LEENDE	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Inspreker is als belanghebbende in basis voorstander van het initiatief om tussen Leenderheide en Leende (afslag 34) de rijbanen (red. rijbaan) te verbreden om de doorstroming van de randweg een betere kans te geven.	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
2 De naam van het project is verkeerd. Het is namelijk Leenderheide - Leende en heeft niets met Valkenswaard te maken.	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
3 Het toevoegen van Valkenswaard aan de bewegwijzering op de randweg Eindhoven bij de afslag Aalst / Waalre is een punt dat in de vervolgstudie meegenomen moet worden. Als Valkenswaard namelijk niet wordt toegevoegd, wordt de druk op de A2 en op de afslag 34 groot. Dit laatste kan een terugslag betekenen op de A2 en op de randweg Eindhoven.	In een verkeersmodelstudie wordt het relatieve effect dat het project heeft op de parallel gelegen wegen onderzocht. Indien noodzakelijk worden hier aanvullende maatregelen getroffen. Hierbij kan oa. gedacht worden aan bebording op de Randweg Eindhoven.
4 In de afweging om de A2 te verbreden, zou de N69 meegenomen moeten worden. Verkeer dat via een andere route dan de A2 kan rijden, vermindert de druk op de A2.	De verkeerssituatie op de westbaan van de A2 is van een andere orde (verkeersintensiteit, oorzaken en gevolgen) dan die op de N69. De N69 biedt geen probleemoplossing voor het verkeer op de A2.
5 Door voorliggende plannen bestaat de kans dat het knelpunt verlegd wordt van Leenderheide naar afslag 34: ter plaatse gaat het van 3 naar 2 rijstroken in combinatie met een afrit en een maximum snelheid van 120 km per uur. Hiermee dient rekening gehouden te worden in de vervolgstudie.	Ten behoeve van het MER zal modelonderzoek worden verricht. Hieruit zal blijken welke effecten optreden bij de versmalling van drie naar twee rijstroken. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.
6 Het voorkeursalternatief voorziet in bewegwijzering boven de A2. Inspreker woont in één van de woningen van het bungalowpark in Leende, dat uitkijkt tegen de geluidswal en over de A2. Voor inspreker is deze bewegwijzering, al dan niet met verlichting, bezwaarlijk omdat het zichtschaade betekent.	Uitwerking van het ontwerp vindt in het MER/OTB plaats. Daarom is het op dit moment nog niet aan te geven of er zichtschaade voor inspreker zal plaatsvinden. Belanghebbenden die menen door de ombouw van de A2 en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden, c.q. wiens grond/woning daardoor rechtstreeks wordt geraakt kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d Tracéwet bij de minister worden ingediend.
7 Inspreker ontvangt graag vanaf heden alle relevante informatie om op de hoogte te blijven van de verdere ontwikkelingen.	Inspreker krijgt de inspraakreacties en de Richtlijnen m.e.r. inclusief de antwoorden op de inspraak toegezonden. Inspreker zal geïnformeerd worden over volgende stappen in deze Tracé/ m.e.r. procedure.

Volgnummer: 11	Afzender: Gemeente Heeze-Leende de heer, mevrouw E.A.J. Heuts Postbus 10000 5590 GA HEEZE
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De gemeente juicht het initiatief toe om voorliggende studie te verrichten. De studie biedt echter slechts een oplossing voor de terugslag die zou kunnen ontstaan als de werkzaamheden aan de randweg Eindhoven afgerond zijn. De capaciteitsverruiming op alleen de westbaan biedt echter geen oplossing voor de huidige problematiek.	Dat is juist. Het doel van het project is om de doorstroming van de Randweg Eindhoven te verbeteren. Om ook het verkeer op het gehele traject Leenderheide-Budel, (ook de oostbaan) beter te laten doorstromen zijn omvangrijke maatregelen noodzakelijk. Deze zijn nu niet aan de orde, maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaatsvindt.
2 De gemeente pleit ervoor om de studie uit te breiden naar 2 x 3 rijstroken op het tracé van Leenderheide - Budel.	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
3 De ombouw van de wegen rond Eindhoven zal ertoe leiden dat het verkeer van en naar Maastricht en Venlo beter gaat doorstromen. Deze betere doorstroming en het feit dat het verkeer voor de afslag van Valkenswaard van 3 naar 2 rijstroken wordt samengevoegd, gaat ervoor zorgen dat er straks ook op dit deel van de A2 filevorming gaat ontstaan. De leefbaarheid in de kernen van Maarheeze, Heeze en Leende zal nog verder onder druk komen te staan, vanwege het verkeer dat files op de A2 wil vermijden en gebruik maakt van de parallel aan de A2 lopende wegenstructuur. Ook de veiligheid komt in geding. Tijdens de spitsperiode zijn een aantal straten voor hulpverleningsdiensten nu al moeilijk bereikbaar. Dit zal alleen maar toenemen.	Ten behoeve van het MER zal modelonderzoek worden verricht. Hieruit zal blijken welke effecten optreden bij de versmalling van drie naar twee rijstroken. Verder wordt in de studie ook het relatieve effect dat verbreding tussen Leenderheide en Valkenswaard heeft op de parallel gelegen wegen (N69 en N634) onderzocht.
4 Uit het feit dat in 1999 een startnotitie is uitgebracht voor een uitbreiding van de A2 naar 2 x 3 tussen Leenderheide en Budel blijkt wel dat de problematiek in de gemeenten Maarheeze, Heeze en Leende wordt onderkend. De gemeente verwijst tevens naar het bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad dat is aangeboden aan de minister. Een onderdeel daarvan is de planstudie voor verbreding van de A2 naar 2 x 3 rijstroken tussen Eindhoven en Weert en v.v. Dit omdat al in de eerdere netwerkanalyse is aangegeven dat de capaciteit voor 2020 ontoereikend is. De minister heeft inmiddels ingestemd de het uitvoeren van een nadere verkenning.	Dit is juist, momenteel vindt overleg met de regio plaats hierover. Maar er is formeel nog geen besluit genomen over een studie of aanpak van de verkeersproblematiek op het traject A2 Leenderheide-Budel (Eindhoven-Weert) in beide richtingen.

Volgnummer: 12

Afzender: de heer H.J.C. Srijbos
Krokuslaan 18
5595 ER LEENDE

Mede namens :
mevrouw S. van Boies

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Bij filevorming op de A2 ontstaat door sluipverkeer bijna dagelijks een file in de Krokuslaan in Leende. Ook komt er zwaar transport door de straat. Het verkeer overschrijdt de toegestane maximum snelheid van 30 km per uur. Dit leidt tot verkeersonveilige situaties en een ongezonde leefomgeving. In het vervolgonderzoek dient hiermee rekening gehouden te worden.

De studie beperkt zich tot het wegvak Leenderheide-Valkenswaard (westbaan van de A2). De geschetste situatie zal zich vooral voordoen in geval van een file op de oostbaan in de richting Weert-Eindhoven. Aanpak van de problematiek op dit weggedeelte (de oostbaan van de A2) vraagt om omvangrijkere maatregelen. Deze zijn nu niet aan de orde maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaatsvindt.

2 In de vervolgstudie dient een extra op- en afrit Leende-Strijp op de A2 meegenomen te worden. In Leende-Strijp bevinden zich enkele transportbedrijven die in de huidige situatie alleen via de dorpskernen of via een woonwijk bereikt kunnen worden. Dit leidt tot veel zwaar transport door deze wijken. De extra op- en afrit zou als volgt vormgegeven kunnen worden:

- een oprit vanuit Leende-Strijp op de A2 richting Maastricht;
- een op- en afrit (extra weg) onder het viaduct bij Leende naar Leende-Strijp en vice versa;
- ter hoogte van de doorgang van Leende naar Leende-Strijp een verkeersbord voor 'alleen bestemmingsverkeer'.

Ten behoeve van het MER zal modelonderzoek worden verricht. Daarin wordt ook het onderliggende wegennet meegenomen. Mogelijke routes voor transportverkeer worden daarbij nader bekeken. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen getroffen worden.

Volgnummer: 13		Afzender: de heer W.J. Gerwen Wollenbergstraat 17 5581 HH WAALRE
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Verbreiding is noodzakelijk aan beide zijden van de A2 Leenderheide - Leende.		Het doel van het project is om de doorstroming van de Randweg Eindhoven te verbeteren. Om ook het verkeer op het gehele traject Leenderheide-Budel, (ook de oostbaan) beter te laten doorstromen zijn omvangrijke maatregelen noodzakelijk. Deze zijn nu niet aan de orde, maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaatsvindt.
2 Om met name zwaar transport uit de omliggende kernen te weren, zou aandacht besteed moeten worden aan bewegwijzering. Op het 'oude' A2 gedeelte van de randweg Eindhoven zou aangegeven moeten worden dat Hasselt te bereiken is via Leende en Valkenswaard. Verkeer wordt eerst geleid richting Maastricht en vervolgens via afslag 34 'Leende'.		In een verkeersmodelstudie wordt het relatieve effect dat het project heeft op de parallel gelegen wegen onderzocht. Indien noodzakelijk worden hier aanvullende maatregelen getroffen. Hierbij kan oa. gedacht worden aan bebording op de Randweg Eindhoven.

Volgnummer: 14

Afzender: de heer, mevrouw A.M. Van Kuijk-
Vermaas
Vogelsberg 13 a
6026 EC MAARHEEZE

Kernpunt(en) van de Inspraak:

1 Naast voorliggende plannen is het verbreden van de oostkant van de A2 en beide zijden ten zuiden van Valkenswaard noodzakelijk voor de toekomst.

Reactie van Bevoegd Gezag:

Het doel van het project is om de doorstroming van de Randweg Eindhoven te verbeteren. Om ook het verkeer op het gehele traject Leenderheide-Budel, (ook de oostbaan) beter te laten doorstromen zijn omvangrijke maatregelen noodzakelijk. Deze zijn nu niet aan de orde, maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaatsvindt.

Volgnummer: 15		Afzender: de heer J. Hurkmans Maarheezerweg Zuid 8 5595 XK LEENDE
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Inspreker woont en heeft zijn bedrijf aan de Maarheezerweg Zuid in Leende. Hij vraagt in dit kader wat de verdere plannen zijn met de A2 richting Weert.		Het doel van het project is om de doorstroming van de Randweg Eindhoven te verbeteren. Om ook het verkeer op het gehele traject Leenderheide-Budel, (ook de oostbaan) beter te laten doorstromen zijn omvangrijke maatregelen noodzakelijk. Deze zijn nu niet aan de orde, maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaatsvindt.
2 Inspreker wil op de hoogte gehouden worden van de verdere ontwikkelingen.		Inspreker krijgt de inspraakreacties en de Richtlijnen m.e.r. inclusief de antwoorden op de inspraak toegezonden. Inspreker zal geïnformeerd worden over volgende stappen in deze Tracé/ m.e.r. procedure.

Volgnummer: 16		Afzender: de heer P. Liebregts Maarheezerweg Zuid 2 5595 XK LEENDE
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Aanwonenden dienen beter betrokken en geïnformeerd te worden en er dient zorgvuldiger met hun belangen omgegaan te worden. Bovendien moeten projectbetrokkenen duidelijk communiceren dat ze afhankelijk zijn van politieke besluiten en niet net doen of alles nog onderzocht moet worden.		Belanghebbenden worden betrokken bij dit proces. Inspreker krijgt de inspraakreacties en de Richtlijnen m.e.r. inclusief de antwoorden op de inspraak toegezonden. Inspreker zal geïnformeerd worden over volgende stappen in deze Tracé/ m.e.r. procedure. Op dit moment kan nog geen exacte planning van ontwerp, realisatie en conditionering worden gegeven. In het MER en ontwerp-tracébesluit zal worden aangegeven wat de effecten zijn op verkeer, ruimte, woon- en leefmilieu, natuur- en landschap. Er wordt in MER en OTB onderzocht hoe met de belangen rekeningen gehouden kan worden. De Minister van Verkeer en Waterstaat kiest op grond van het MER en OTB het uit te voeren alternatief en variant en geeft daarbij aan welke argumenten in zijn overweging een rol hebben gespeeld.

Volgnummer: 17	Afzender: de heer T. Senders Kraanven 39 5595 DH LEENDE
Kernpunt(en) van de inspraak: 1 Verleg de versmalling van 3 naar 2 rijstroken tot na de afslag Leende, zodat er geen sluipverkeer ontstaat door de kern van Leende bij filevorming op de A2.	Reactie van Bevoegd Gezag: Ten behoeve van het MER zal modelonderzoek worden verricht. Hieruit zal blijken welke effecten optreden bij de overgang van drie naar twee rijstroken. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen getroffen worden.

Volgnummer: 18	Afzender: de heer, mevrouw H. Vlijmincx Valkenswaardseweg 38 a 5595 CB LEENDE
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Wijzigingen aan het tracé zijn alleen zinvol wanneer de verbreding ook aan de oostzijde plaatsvindt en doorgetrokken wordt tot tenminste Weert. Een wijziging is ook alleen zinvol wanneer de afslag richting Valkenswaard zodanig wordt vormgegeven dat het verkeer richting Valkenswaard kan doorrijden en niet moet stoppen voor het verkeer komend uit de richting Leende.	Aanpak van de problematiek op dit weggedeelte (de oostbaan van de A2) vraagt om omvangrijkere maatregelen. Deze zijn nu niet aan de orde maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaatsvindt. Ten behoeve van het MER zal modelonderzoek worden verricht. Daarin wordt ook het onderliggende wegennet meegenomen. Hieruit zal blijken welke effecten optreden bij de aansluiting A2/N634. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen getroffen worden.
2 Door voorliggende plannen zal de geluidsbelasting voor omwonenden toenemen. Hierdoor zullen geluidsmaatregelen (geluidsschermen of overkappingen) ter plaatse nodig zijn.	In het MER zal onder andere het aspect Geluid op hoofdlijnen worden onderzocht. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidbeperkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidsschermen en -wallen worden onderzocht. Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een akoestisch onderzoek, zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder, worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden.
3 Inspreker wenst op de hoogte gehouden te worden van de verdere ontwikkelingen.	Inspreker krijgt de inspraakreacties en de Richtlijnen m.e.r. inclusief de antwoorden op de inspraak toegezonden. Inspreker zal geïnformeerd worden over volgende stappen in deze Tracé/ m.e.r. procedure.
4 Inspreker wenst een exemplaar te ontvangen van de regeling compensatie en een ontvangstbevestiging van de zienswijze.	Een exemplaar van de regeling is toegezonden.

Volgnummer: 19 Afzender: de heer R. Oppermans Leenderweg 5 5583 TC WAALRE Mede namens : mevrouw E. Oppermans	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Voorliggende maatregel zal effect hebben op de geluidsbelasting, de luchtkwaliteit, de zichtlocatie en de tuin van de woning aan de Leenderweg 5 te Waalre. Hiervoor dienen maatregelen genomen te worden, waarbij met de wensen van direct omwonenden rekening gehouden wordt.	In het MER zal onder andere het aspect Geluid op hoofdlijnen worden onderzocht. De uitkomst wordt gebruikt in de keuze van een voorkeursalternatief. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidbeperkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen en -wallen worden onderzocht. Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een akoestisch onderzoek, zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder, worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Ook de effecten op de luchtkwaliteit worden in het MER onderzocht. De effecten zullen middels een luchtonderzoek inzichtelijk worden gemaakt.
2 Insprekers zijn ervan overtuigd dat de A2 verbreed moet worden. Vanuit hun keukenraam hebben zij zicht op de weg en zij zijn dagelijks getuige van de fileproblemen.	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
3 Insprekers willen op de hoogte gehouden worden van de verdere ontwikkelingen en betrokken worden bij het overleg over te nemen maatregelen. In 1999 is hen toegezegd dat ze op de hoogte gehouden zouden worden, maar dit is destijds niet gebeurd.	Inspreker krijgt de inspraakreacties en de Richtlijnen m.e.r. inclusief de antwoorden op de inspraak toegezonden. Inspreker zal geïnformeerd worden over volgende stappen in deze Tracé/ m.e.r. procedure.

Volgnummer: 20	Afzender: Regionale Brandweer, Veiligheidsregio Zuidoost-Brabant de heer, mevrouw R.L. Terpstra Postbus 242 5600 AE EINDHOVEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt in voorliggende plannen meerdere malen vermeld. Deze wordt echter alleen gekoppeld aan langere aanrijtijden en meer voertuigverliesuren. Slachtofferhulp is een zeker zo belangrijk argument om een goede bereikbaarheid te garanderen. Dit geldt zowel voor het wegvak als voor het achterliggende gebied waarvoor deze route belangrijk is. Gelijkblijvende bereikbaarheid dient dan ook als uitgangspunt geformuleerd te worden.	De suggestie zal in het onderzoek worden betrokken.
2 In de motivatie van voorliggende plannen missen de effecten van deze maatregel op het vervolgtracé tussen de afslag Valkenswaard en de provinciegrens met Limburg. En daarbij de gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid van hulpdiensten op dit tracé. Ook de kans op incidenten door deze wegversmalling dient in beeld te worden gebracht.	Het weggedeelte tussen Valkenswaard en Weert is geen onderwerp van studie. In de vervolgfase zal modelonderzoek worden verricht. Hieruit zal blijken welke effecten optreden bij de versmalling van drie naar twee rijstroken in combinatie met de verlengde invoegstrook. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen worden getroffen. Hierover wordt in overleg getreden met de hulpdiensten.
3 In voorliggende plannen wordt een keuze gemaakt voor de toevoeging van een permanente extra rijstrook, omdat deze meer toekomstvast is dan een spitsstrook. Ook biedt de permanente rijstrook de mogelijkheid om op lange termijn alsnog de vluchtstrook als een spitsstrook in te richten. De effecten hiervan op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten, dienen dan ook in beeld gebracht te worden.	Hiervan wordt notitie genomen.
4 Onder viaducten wordt de vluchtstrook onderbroken. Dit leidt tot een verslechtering van de bereikbaarheid. Dit is voor hulpdiensten onacceptabel. Er dient in ieder geval voor te worden gezorgd dat er een continue doorstroming voor hulpdiensten gegarandeerd wordt.	Hierover zal in overleg worden getreden met de hulpdiensten.
5 Voor de GR en PRwaarden wordt uitgegaan van de 'Evaluatie risico's transport gevaarlijke stoffen' van de provincie, peiljaar 2002. Deze gegevens worden iedere vijf jaar geëvalueerd. Op termijn zullen dus nieuwe actuele gegevens voorhanden zijn. Gelet op de voorgenomen ontwikkelingen, welke niet zijn meegenomen in de evaluatie uit 2002 maar wel invloed kunnen hebben op het PR of GR, dient hieraan extra aandacht besteed te worden.	Dit wordt meegenomen in het onderzoek. In de m.e.r. studie zal van de meest actuele informatie worden uitgegaan.

Volgnummer: 21		Afzender:	Gemeente Cranendonck de heer J.P.W. Van Asten Capucijnerplein 1 6021 CA BUDEL
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 De problematiek op de A2 ten zuiden van knooppunt Leenderheide is al jaren groot en door voorliggende plannen wordt er zeker een oplossing gezocht voor deze problematiek. Ze bieden echter alleen een oplossing voor de terugslag die zou kunnen ontstaan als de werkzaamheden aan de randweg Eindhoven afgerond zijn.		Hiervan wordt notitie genomen.	
2 De capaciteitsverruiming op alleen de westbaan biedt geen oplossing voor de huidige problematiek. Deze bestaat uit het feit dat er door sluipverkeer veelvuldig gebruik wordt gemaakt van de parallel aan de A2 lopende wegenstructuur door de kernen van Maarheeze en Leende. Deze wegen zijn deels buitenwegen maar ook woonstraten. Hierdoor wordt de veiligheid en leefbaarheid van de kern Maarheeze in hoge mate aangetast.		De studie beperkt zich tot het wegvak Leenderheide-Valkenswaard (westbaan van de A2). De geschetste problematiek zal zich vooral voordoen in geval van een file op de oostbaan in de richting Weert-Eindhoven. Aanpak van de problematiek op dit weggedeelte (de oostbaan van de A2) vraagt om omvangrijkere maatregelen. Deze zijn nu niet aan de orde maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaatsvindt.	
3 De gemeente ziet de studie graag uitgebreid tot beide banen op het traject Leenderheide - Budel. Hiermee worden de problemen op het gehele traject aangepakt.		Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	

Volgnummer: 22

Afzender: Drs. J.P. Van Akkeren
Chopinlaan 34
5583 XV WAALRE

Kernpunt(en) van de inspraak:

1 Zowel de natuurstrook tussen de wijk Ekenrooi en de A2 als de Grootte Heide hebben een belangrijke natuurwaarde en recreatieve functie. Bij aanpassingen aan de A2 moet gestreefd worden naar behoud van deze natuur en naar een reductie van de steeds toenemende geluidsoverlast, zowel in de natuur als in de woonwijk Ekenrooi. Gedacht moet worden aan ondermeer geluidsarm asfalt, geluidswallen en beperking van de maximum snelheid tot 100 km per uur.

Reactie van Bevoegd Gezag:

Deze natuur- en landschappelijke waarden zijn onderkend in de Startnotitie en de effecten hierop zullen in het MER worden onderzocht.

In het MER zal onder andere het aspect Geluid op hoofdlijnen worden onderzocht. De uitkomst wordt gebruikt in de keuze van een voorkeursalternatief. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidbeperkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen en -wallen worden onderzocht.

Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een akoestisch onderzoek, zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder, worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden.

Volgnummer: 23	Afzender: Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten mevrouw E. Romeijn Postbus 1600 3800 BP AMERSFOORT
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 In voorliggende plannen wordt bij de archeologische waarden aangegeven dat er een perceel met een monumentenstatus wordt doorsneden. Indien hier een bodemverstorende ingreep wordt gepleegd (zowel het afgraven als het ophogen van de bodem) dient een vergunning op grond van de Monumentenwet te worden aangevraagd.	Hiervan wordt notitie genomen. RWS is zich bewust van de status en archeologische waarden en zal in het MER bijzondere aandacht hieraan besteden.
2 Naast de bekende archeologische waarden is er ook sprake van mogelijk aanwezige waarden in nog niet archeologisch onderzochte gebieden. De kans op het aantreffen van archeologische waarden langs de westbaan van de A2 wordt door het RACM hoog tot middelhoog geacht. De Rijksdienst wijst erop dat bij mogelijk extra ruimtebeslag in deze gebieden een Inventariserend Veldonderzoek uitgevoerd dient te worden.	Het advies van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten zal in het onderzoek worden betrokken.
3 Bij de te beoordelen effecten is nu alleen beschreven dat eventuele geluidsschermen kunnen leiden tot landschappelijk inpassing. Hierbij dient tevens te worden beoordeeld wat het effect is van extra ruimtebeslag, inclusief sloten, kabels en leidingen, op de mogelijk aanwezige archeologische waarden. En dan niet allen in de meeteenheid Oppervlakte in hectare, maar ook kwalitatief (op basis van veldonderzoek is de waarde van de aanwezige archeologische sporen vast te stellen).	In de m.e.r. zullen de door inspreker genoemde aspecten onderzocht worden.

Volgnummer: 24 Afzender: Gemeente Weert de heer, mevrouw P.G.F. Konings Postbus 950 6000 AZ WEERT	
Kernpunt(en) van de inspraak: 1 Aan beide kanten van de A2 spelen de problemen en over een grotere lengte: de vrijwel dagelijks terugkerende files op de A2 tussen Eindhoven en het nieuwe knooppunt Vonderen. Een klein gedeelte ervan versneld aanpakken, lost dus niets op. De gemeente pleit ervoor om voorrang te geven aan het vergroten van de capaciteit op de A2 tussen Leenderheide en Weert, ten minste tot en met de afslag 39 Weert/Nederweert aan beide kanten en wellicht zelfs tot en met het knooppunt Vonderen. De gemeente verzoekt, vooruitlopend op de 'Verkenning Zuidoost Brabant', om het gehele traject versneld te onderzoeken en hiervoor de verkorte tracéwetprocedure te doorlopen. Daarmee wordt een robuuste verbinding op de A2 verkregen. 2 De gemeente wil graag, samen met andere betrokken gemeenten in de regio, in overleg treden om te bezien wat er op korte termijn aan de bredere problematiek gedaan kan worden. De gemeente zal dit op korte termijn initiëren.	Reactie van Bevoegd Gezag: De studie beperkt zich tot het wegvak Leenderheide-Valkenswaard. Aanpak van het weggedeelte Weert-Eindhoven (inclusief de oostbaan van de A2) vraagt om omvangrijkere maatregelen. Deze zijn nu niet aan de orde maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaatsvindt. Er is formeel nog geen besluit genomen over een studie of aanpak van de verkeersproblematiek op het traject A2 Leenderheide-Budel (Eindhoven-Weert) in beide richtingen. Hiervan wordt notitie genomen.

Volgnummer: 25		Afzender: mevrouw M. Jonkers Krokuslaan 26 5595 EH LEENDE	
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Voorliggende plannen kunnen niet los gezien worden van de studie 'Netwerkanalyse Brabantstad / A2 Leenderheide - Budel'. Dagelijks ervaart inspreker de problematiek van de bereikbaarheid rond Eindhoven.		Hiervan wordt notitie genomen.	
2 Voorliggende plannen leiden ertoe dat de opstopping naar het zuiden zal afzakken, vermoedelijk ter hoogte van het viaduct in Leende. De verkeersbewegingen rondom dit viaduct, maar ook alle op- en afritten van de A2, zullen in de nabije toekomst alleen maar meer gebruikt worden, ook omdat Valkenswaard steeds meer stuurt op oost-west en west-oost verkeer. De bewegwijzering afrit 34 Valkenswaard - Leende stuurt hier ook op.		Ten behoeve van het MER zal modelonderzoek worden verricht. Hierin wordt ook de autonome ontwikkeling van het autoverkeer in de toekomst meegenomen. Hieruit zal blijken welke effecten optreden bij de versmalling van drie naar twee rijstroken. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.	
3 De oostbaan van het traject Budel - Leenderheide veroorzaakt veel sluipverkeer in de Krokuslaan in Leende. Dit verkeer overschrijdt ruimschoots de plaatselijk geldende maximum snelheid van 30 km per uur. Uiteindelijk veroorzaken automobilisten die in Budel de A2 verlaten om een paralleltraject te kiezen, een deel van het fileleed op dit traject, omdat zij in Leende weer invoegend verkeer worden.		De studie beperkt zich tot het wegvak Leenderheide-Valkenswaard (westbaan van de A2). De geschetste situatie zal zich vooral voordoen in geval van een file op de oostbaan in de richting Weert-Eindhoven. Aanpak van de problematiek op dit weggedeelte (de oostbaan van de A2) vraagt om omvangrijkere maatregelen. Deze zijn nu niet aan de orde maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaatsvindt.	
4 Inspreker wenst op de hoogte gehouden te worden van de verdere ontwikkelingen.		Inspreker krijgt de inspraakreacties en de Richtlijnen m.e.r. inclusief de antwoorden op de inspraak toegezonden. Inspreker zal geïnformeerd worden over volgende stappen in deze Tracé/ m.e.r. procedure.	

Volgnummer: 26 Afzender: Jonkers Exploitatie Maatschappij BV de heer, mevrouw Jonkers Valkenswaardseweg 42 5595 XB LEENDE	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Voorliggende plannen kunnen niet los gezien worden van de studie 'Netwerkanalyse Brabantstad / A2 Leenderheide - Budel'. Dagelijks ervaart inspreker de problematiek van de bereikbaarheid rond Eindhoven.	Reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
2 Voorliggende plannen leiden ertoe dat de opstopping naar het zuiden zal afzakken, vermoedelijk ter hoogte van het viaduct in Leende. De verkeersbewegingen rondom dit viaduct, maar ook alle op- en afritten van de A2, zullen in de nabije toekomst alleen maar meer gebruikt worden, ook omdat Valkenswaard steeds meer stuurt op oost-west en west-oost verkeer. De bewegwijzering afrit 34 Valkenswaard - Leende stuurt hier ook op.	Ten behoeve van het MER zal modelonderzoek worden verricht. Hierin wordt ook de autonome ontwikkeling van het autoverkeer in de toekomst meegenomen. Hieruit zal blijken welke effecten optreden bij de versmalling van drie naar twee rijstroken. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.
3 Inspreker, eigenaar van Hotel Jagershorst aan de Valkenswaardseweg 44, is ernstig bezorgd over de consequenties van voorliggende maatregel: eventuele grondonteigeningen een slechtere bereikbaarheid en meer geluidsoverlast.	In het MER zal onder andere het aspect Geluid op hoofdlijnen worden onderzocht. De uitkomst wordt gebruikt in de keuze van een voorkeursalternatief. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidbeperkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen en -wanden worden onderzocht. Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een akoestisch onderzoek, zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder, worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Hierbij wordt opgemerkt dat in de Wet geluidhinder geluidgevoelige bestemmingen, waarvoor normen t.a.v. de geluidbelasting gelden, zijn gedefinieerd. Een hotel wordt niet als een geluidgevoelige bestemming aangeduid. Indien aankoop van gronden nodig is, wordt contact opgenomen met betrokkenen. Belanghebbenden die menen door de maatregelen aan de A2 en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden, c.q. wiens grond/woning daardoor rechtstreeks wordt geraakt kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d Tracéwet bij de minister worden ingediend.
4 Inspreker wil op de hoogte gehouden worden van de verdere ontwikkelingen.	Inspreker krijgt de inspraakreacties en de Richtlijnen m.e.r. inclusief de antwoorden op de inspraak toegezonden. Inspreker zal geïnformeerd worden over volgende stappen in deze Tracé/ m.e.r. procedure.

Volgnummer: 27	Afzender: Provincie Noord-Brabant de heer, mevrouw G.T.M. Steenhof Postbus 90151 5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De provincie stemt op hoofdlijnen in met voorliggende plannen, maar heeft enkele kanttekeningen en suggesties over het uitvoeren van de MER studie.	Hiervan wordt notitie genomen.
2 De provincie verzoekt rekening te houden met de volgende recentere ontwikkelingen die een relatie kunnen hebben met voorliggende plannen: - de breed gesteunde motie vanuit de Tweede Kamer tijdens de begrotingsbehandeling VenW 2007, waarin de minister wordt opgeroepen verder invulling te geven aan de mogelijkheden van overdracht van de N69; - het feit dat uit de Netwerkanalyse de A2 tussen Leenderheide en Weert als knelpunt naar voren is gekomen; - de brede, integrale insteek van de Bereikbaarheid Zuidoostvleugel BrabantStad en de rol van de N279 in de bereikbaarheid van de regio.	In de m.e.r. studie zal van de meest actuele informatie worden uitgegaan.
3 De autonome ontwikkelingen dienen concreet gemaakt te worden, waarbij met name de uitgangspunten duidelijker geformuleerd moeten worden. Bijvoorbeeld welk omgevingsscenario wordt gehanteerd ondermeer ten aanzien van ruimtelijk en economische ontwikkelingen? Welke infrastructurele projecten op het hoofd- en onderliggend wegennet worden als referentie aangehouden? Wat is het middellange termijn perspectief voor het spoorgebruik en ov-netwerk in de regio en waarmee wordt gewerkt in de referentiesituatie?	Aan de genoemde onderwerpen zal in het MER aandacht besteed worden.
4 Het meenemen van het Scenario prijsbeleid is prima als gevoeligheidsanalyse. Daarbij adviseert de provincie twee opties in beeld te brengen: de platte heffing (met variabilisatie) en een vorm van congestieheffing.	Deze suggestie zal in het onderzoek worden betrokken. Rijkswaterstaat volgt het kabinetsbeleid over invoering van de kilometerprijs.
5 De provincie ziet graag ook de effecten op de bereikbaarheid en betrouwbaarheid op parallelle routes in beeld gebracht, zoals de N69 en N634. Daarmee is ook een beoordeling mogelijk op effecten op het onderliggende wegennet. Bovendien zou in aansluiting op de Nota Mobiliteit niet alleen op I/C-waarden getoetst moeten worden maar ook op reistijden (vlot en betrouwbaar) en op voertuigverliesuren.	In een verkeersmodelstudie wordt het relatieve effect dat het project heeft op de parallel gelegen wegen (N69 en N634) onderzocht. Reistijden op het HWN vormen onderdeel van de studie.
6 Het rapport 'Evaluatie risico's transport gevaarlijke stoffen' van de Provincie Noord-	In de m.e.r. studie zal van de meest actuele informatie worden uitgegaan.

Brabant, peiljaar 2002 is achterhaald. De geactualiseerde informatie ten behoeve van de ontwikkeling van het basisnet externe veiligheid moet gebruikt worden in de MER studie.	
7 De provincie verzoekt ten aanzien van de externe veiligheid te overwegen om in combinatie met het werk blusleidingen aan te leggen om calamiteiten beter te kunnen bestrijden.	Reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
8 Uit veiligheidsoverwegingen is het gewenst dat hulpdiensten over de volle lengte van traject gebruik kunnen maken van de vluchtstrook. De provincie pleit daarom voor het door laten lopen van de vluchtstrook bij de viaducten en in dat kader de viaducten te verbreden.	Hiervan wordt notitie genomen. Er zal in overleg worden getreden met de hulpdiensten.
9 Ten westen van het studietraject van de A2 ligt een aantal archeologische monumenten, AMK-491, AMK-2292. Hiervan is AMK-491 een beschermd Rijksmonument. De snelweg grenst bovendien aan een historisch geografisch vlak van hoge waarde (viskwekerij Tongelre) en één van redelijk hoge waarde (Landgoed Valkenhorst). Werkzaamheden met grondverzet over lange gedeelten langs de westbaan van de A2 vereisen een verkennend, dan wel karterend archeologisch vooronderzoek. Voor werkzaamheden op AMK-491 is toestemming vereist van de RACM. Voor AMK-2292 is toestemming vereist van de gemeente dan wel provincie.	RWS is zich bewust van de status en archeologische waarden en zal in het MER bijzondere aandacht hieraan besteden.
10 Met voorliggende startnotitie geeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan door te gaan met een deel van besluit 3.3. uit het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad en tevens voornemens te zijn een zorgvuldige procedure te doorlopen en een integrale afweging te maken. In zijn algemeenheid ondersteunt de provincie de nu gestarte procedure. Daarnaast benadrukt de provincie dat ook voor de lange termijn voor het totale wegvak tussen Leenderheide en Budel naar een robuuste oplossing gezocht moet worden. Dit was al voorzien met de oorspronkelijke startnotitie uit 1999. Aan de hand van de resultaten van de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad wil de provincie hieromtrent verdere afspraken maken met het ministerie.	RWS treedt graag in overleg over een middellange termijn aanpak van de verkeersproblematiek op het traject Leenderheide-budel (Eindhoven - Weert) in beide richtingen.

Volgnummer: 28	Afzender: Brabants Landschap de heer, mevrouw M.F. Fliervoet Postbus 80 5076 ZH HAAREN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Ten aanzien van de 'Natuurlijke omgeving' dienen de volgende effecten van voorliggende maatregel te worden onderzocht. Daarnaast dient te worden aangegeven hoe eventuele nadelige effecten teniet kunnen worden gedaan. - Het effect op het Natura 2000 gebied en Natte Natuurparel Leenderbos – Groote Heide; - het effect op het functioneren van het nog te realiseren ecoduct Groote Heide - het effect op het migreren van o.a. (kleine) zoogdieren, amfibieën en insecten die leefgebieden hebben aan weerszijden van de A2. Klopt het dat het voor doelsoorten uit het Natuurbeleidsplan (1990 en 2000) wellicht lastiger wordt de A2 veilig over te steken? Zo ja, hoe kan dit opgelost of voorkomen worden?	In de studie zal het effect van de voorgenomen ingreep op de Natura 2000 gebieden en gebieden die onderdeel uitmaken van de EHS/GHS onderzocht worden. Zowel de permanente effecten van vernietiging als van verstoring door geluid worden in beeld gebracht. Daarnaast zal het effect van bouwhinder kwalitatief worden beschreven. Rijkswaterstaat is zich bewust dat door een wegverbreding de versnipperingsproblematiek kan verergeren. De effecten van versnippering als gevolg van de ingreep zullen nader worden onderzocht. Bestaande en nieuwe (ecoduct Groote Heide) ontsnipperingsmaatregelen zullen worden getoetst op effectiviteit en eventueel worden verbeterd. Realisatie van het ecoduct Groote Heide wordt als autonome ontwikkeling in de studie meegenomen. Dat wil zeggen dat als er effecten op het ecoduct optreden, deze ook beschreven zullen worden.

Volgnummer: 29	Afzender: Horeca Exploitatie Maatschappij Brabant B.V. de heer, mevrouw R.E. Smit Postbus 194 6000 AD WEERT
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Voorliggende plannen kunnen niet los gezien worden van de studie 'Netwerkanalyse Brabantstad / A2 Leenderheide - Budel'. Dagelijks ervaart inspreker de problematiek van de bereikbaarheid rond Eindhoven.	Reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
2 Voorliggende plannen leiden ertoe dat de opstopping naar het zuiden zal afzakken, vermoedelijk ter hoogte van het viaduct in Leende. De verkeersbewegingen rondom dit viaduct, maar ook alle op- en afritten van de A2, zullen in de nabije toekomst alleen maar meer gebruikt worden, ook omdat Valkenswaard steeds meer stuurt op oost-west en west-oost verkeer. De bewegwijzering afrit 34 Valkenswaard - Leende stuurt hier ook op.	Ten behoeve van het MER zal modelonderzoek worden verricht. Hierin wordt ook de autonome ontwikkeling van het autoverkeer in de toekomst meegenomen. Hieruit zal blijken welke effecten optreden bij de versmalling van drie naar twee rijstroken. Indien noodzakelijk zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.
3 Inspreker, exploitant van Golden Tulip Jagershorst aan de Valkenswaardseweg 44, is ernstig bezorgd over eventuele toekomstige grondonteigeningen die vermoedelijk met voorliggende maatregel aan de orde zullen zijn, met een slechtere bereikbaarheid en meer geluidsoverlast.	In het MER zal onder andere het aspect Geluid op hoofdlijnen worden onderzocht. De uitkomst wordt gebruikt in de keuze van een voorkeursalternatief. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidbeperkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen en -wanden worden onderzocht. Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een akoestisch onderzoek, zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder, worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Hierbij wordt opgemerkt dat in de Wet geluidhinder geluidgevoelige bestemmingen, waarvoor normen t.a.v. de geluidbelasting gelden, zijn gedefinieerd. Een hotel wordt niet als een geluidgevoelige bestemming aangeduid. Indien aankoop van gronden nodig is, wordt contact opgenomen met betrokkenen. Belanghebbenden die menen door de maatregelen aan de A2 en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden, c.q. wiens grond/woning daardoor rechtstreeks wordt geraakt kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d Tracéwet bij de minister worden ingediend.
4 Inspreker wil op de hoogte gehouden worden van de verdere ontwikkelingen.	Inspreker krijgt de inspraakreacties en de Richtlijnen m.e.r. inclusief de antwoorden op de inspraak toegezonden. Inspreker zal geïnformeerd worden over volgende stappen in deze Tracé/ m.e.r. procedure.

Volgnummer: 30	Afzender: Stichting belangenplatform "De Malpië e.o." de heer, mevrouw F. V.d. Heijden Westerhovenseweg 2 5551 AD DOMMELEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Als de problemen in de regio in zijn geheel en in samenhang bekeken worden, zal blijken dat er betere alternatieven zijn dan voorliggende maatregel. Eén daarvan is het oplossen van de problemen met de N69. De kosten hiervoor zijn minder hoog, het probleemoplossend effect is hoger het wordt door meer partijen gedragen.	Het doel van het project is om de doorstroming van de Randweg Eindhoven te verbeteren. De problemen op de N69 (oorzaken en gevolgen) zijn van een andere orde. De N69 biedt geen probleemoplossing voor het verkeer op de A2. De N69 vormt geen onderdeel van deze studie.
2 Het verbreden naar 2 x 2 autoweg van de Belgische N74, die loopt van Hasselt naar de Bergeijkse Barrier en in Nederland aansluit op de N69, nadert zijn voltooiing. De route N74 - N69 is de kortste route vanaf Hasselt richting 's-Hertogenbosch. Nu de weg bijna klaar is, wordt deze route steeds drukker en daarmee de problemen op de N69 en de regionale wegen (Eersel - Valkenswaard / Leende) steeds groter. De lokale overheden en de Provincie hebben een overeenkomst gesloten om aan het probleem met de N69 oplossend mee te werken, de Provincie wil er zelfs geld voor beschikbaar stellen.	De aanpak van het traject A2 Leenderheide-Valkenswaard biedt voldoende mogelijkheden om de problematiek van de Randweg Eindhoven aan te pakken. De N74 vormt geen onderdeel van de studie.
3 Twee andere alternatieven die tot een totale oplossing leiden zijn: 1. een 2 x 2 snelweg, die in delen kan worden aangelegd, vanaf de Belgische grens naar Eersel. Van daaraf doorlopend naar het knooppunt Batadorp. Het deel van de Belgische grens tot Eersel is destijds in de studie Trajectnota N69 Eindhoven - Belgische grens betrokken (zie ook bijlage 1 bij de originele reactie). 2. Vanaf de rotonde bij Borkel, de Bergeijksedijk en de Fressevenweg tijdelijk (tot de definitieve oplossing er is) opwaarderen tot regionale ontsluitingsweg. Dus het verkeer niet naar Valkenswaard en/of Leende sturen, maar naar Eersel en daar de A67 op. Bij de rotonde in Eersel ontstaat dan een probleem, dit kan worden opgelost door de Knegselsedijk door te trekken naar de N284 net voor Hapert (dit is door de gemeente Eersel en de Provincie jaren geleden al beloofd). Hiermee gaat het verkeer uit Hapert-Bladel en Reusel via de andere kant naar de A67 (zie bijlage 2 bij de originele reactie).	De aanpak van het traject A2 Leenderheide-Valkenswaard biedt voldoende mogelijkheden om de problematiek van de Randweg Eindhoven aan te pakken. Genoemde route vormt geen onderdeel van de studie.
4 Deze alternatieven hebben de volgende voordelen: - Afname van het verkeersaanbod en de problemen die dit met zich meebrengt voor	Zie 30.3

Valkenswaard en Aalst (geen doorgaand verkeer meer), het motel in Aalst op de vernieuwde randweg, op de A2 vanaf Maastricht en op de randweg Eindhoven; - bij calamiteiten zijn er meer verkeersomleidingen mogelijk; - het doorgaand verkeer blijft in de hele regio buiten de bebouwde kommen; - winst voor de natuur en het milieu omdat deze alternatieven een half uur rijtijd besparen. Ook minder last voor het Natura 2000 gebied; - beloftes met België worden ingewilligd; - kostenbesparend omdat: - o financiële ondersteuning mogelijk is op Europees niveau (oplossen grensoverschrijdend probleem) - o voorliggende maatregel, de 2 x 3 verbreding van de A2 tot Maastricht en de geplande afritten op de A67 bij Hapert niet meer nodig zijn.	
--	--

Volgnummer: 31	Afzender: Inwoners van Dommelen-Zuid de heer, mevrouw F. V.d. Heijden Westerhovenseweg 2 5551 AD DOMMELEN Mede namens : P. Schutjes, L. Compen, H. Ketelaars, G. v.d. Heijden, P. de Louw, J. Houbraken
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Als de problemen in de regio in zijn geheel en in samenhang bekeken worden, zal blijken dat er betere alternatieven zijn dan voorliggende maatregel. Eén daarvan is het oplossen van de problemen met de N69. De kosten hiervoor zijn minder hoog, het probleemoplossend effect is hoger het wordt door meer partijen gedragen.	Het doel van het project is om de doorstroming van de Randweg Eindhoven te verbeteren. De problemen op de N69 (oorzaken en gevolgen) zijn van een andere orde. De N69 biedt geen probleemoplossing voor het verkeer op de A2. De N69 vormt geen onderdeel van deze studie.
2 Het verbreden naar 2 x 2 autoweg van de Belgische N74, die loopt van Hasselt naar de Bergeijkse Barrier en in Nederland aansluit op de N69, nadert zijn voltooiing. De route N74 - N69 is de kortste route vanaf Hasselt richting 's-Hertogenbosch. Nu de weg bijna klaar is, wordt deze route steeds drukker en daarmee de problemen op de N69 en de regionale wegen (Eersel – Valkenswaard / Leende) steeds groter. De lokale overheden en de Provincie hebben een overeenkomst gesloten om aan het probleem met de N69 oplossend mee te werken, de Provincie wil er zelfs geld voor beschikbaar stellen.	De aanpak van het traject A2 Leenderheide-Valkenswaard biedt voldoende mogelijkheden om de problematiek van de Randweg Eindhoven aan te pakken. De N74 vormt geen onderdeel van de studie.
3 Twee andere alternatieven die tot een totale oplossing leiden zijn: 1. een 2 x 2 snelweg, die in delen kan worden aangelegd, vanaf de Belgische grens naar Eersel. Van daaraf doorlopend naar het knooppunt Batadorp. Het deel van de Belgische grens tot Eersel is destijds in de studie Trajectnota N69 Eindhoven – Belgische grens betrokken (zie ook bijlage 1 bij de originele reactie). 2. Vanaf de rotonde bij Borkel, de Bergeijksedijk en de Fressevenweg tijdelijk (tot de definitieve oplossing er is) opwaarderen tot regionale ontsluitingsweg. Dus het verkeer niet naar Valkenswaard en/of Leende sturen, maar naar Eersel en daar de A67 op. Bij de rotonde in Eersel ontstaat dan een probleem, dit kan worden opgelost door de Knegseisedijk door te trekken naar de N284 net voor Hapert (dit is door de gemeente Eersel en de Provincie jaren geleden al beloofd). Hiermee gaat het verkeer uit Hapert-Bladel en Reusel via de andere kant naar de A67 (zie bijlage 2 bij de originele reactie).	De aanpak van het traject A2 Leenderheide-Valkenswaard biedt voldoende mogelijkheden om de problematiek van de Randweg Eindhoven aan te pakken. Genoemde route vormt geen onderdeel van de studie.
4 Deze alternatieven hebben de volgende voordelen: - Afname van het verkeersaanbod en de	Zie 31.3

problemen die dit met zich meebrengt voor Valkenswaard en Aalst (geen doorgaand verkeer meer), het motel in Aalst op de vernieuwde randweg, op de A2 vanaf Maastricht en op de randweg Eindhoven; - bij calamiteiten zijn er meer verkeersomleidingen mogelijk; - het doorgaand verkeer blijft in de hele regio buiten de bebouwde kommen; - winst voor de natuur en het milieu omdat deze alternatieven een half uur rijtijd besparen. Ook minder last voor het Natura 2000 gebied; - beloftes met België worden ingewilligd; - kostenbesparend omdat: - o financiële ondersteuning mogelijk is op Europees niveau (oplossen grensoverschrijdend probleem) - o voorliggende maatregel, de 2 x 3 verbreding van de A2 tot Maastricht en de geplande afritten op de A67 bij Hapert niet meer nodig zijn.	
--	--

Volgnummer: 32		Afzender:	Gemeente Valkenswaard de heer, mevrouw A.P. Visser Postbus 10100 5550 GA VALKENSWAARD
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 De resultaten van de 'Verkenning Zuidoost-Brabant' zijn inmiddels bekend en dienen in de vervolgstudie meegenomen te worden.		In de m.e.r. studie zal van de meest actuele informatie worden uitgegaan. Momenteel wordt een MIRT-verkenning Zuidoostvleugel Brabantstad uitgevoerd. Deze studie is nog niet afgerond.	
2 In de startnotitie ontbreekt in de beschrijving van de N69 de huidige stand van zaken rondom de problematiek van deze weg. De N69 is opgenomen in het programma Bereikbaarheid Zuidoostvleugel Brabantstad en er wordt nadrukkelijk gesproken over de mogelijke overdracht van het Rijk naar de Provincie, mits er een ruime bruidschat wordt meegegeven.		Het doel van het project is om de doorstroming van de Randweg Eindhoven te verbeteren. De problemen op de N69 (oorzaken en gevolgen) zijn van een andere orde. De N69 biedt geen probleemoplossing voor het verkeer op de A2. De N69 vormt geen onderdeel van deze studie.	
3 De gemeente is voorstander van het opstellen van een milieueffectrapportage voor het gehele A2 traject tussen knooppunt Leenderheide en Budel uit efficiencyoverwegingen en belangenafweging en nu niet slechts een klein deel van het traject te onderzoeken.		Het doel van het project is om de doorstroming op de Randweg Eindhoven te verbeteren. Hiervoor is het nodig dat het verkeer op de A2 bij Leenderheide ook na verbreding van de Randweg Eindhoven beter doorstroomt. Om ook het verkeer verder richting Limburg en in de andere richting beter te laten doorstromen zijn omvangrijkere maatregelen noodzakelijk. Deze zijn nu niet aan de orde maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaatsvindt.	

Volgnummer: 33

Afzender: 2 eensluitende reacties ontvangen

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het is onbegrijpelijk dat het traject aan de oostzijde niet wordt meegenomen in voorliggende studie. De A2 is een hoofdverkeersader van zuid naar noord v.v., die niet berekend is op het huidige dagelijkse verkeersaanbod. Het gevolg is vrijwel dagelijkse files, grote economische schade en een zware belasting voor het milieu. Inspreker verzoekt daarom de huidige plannen in hieroverweging te nemen.	Het doel van het project is om de doorstroming op de Randweg Eindhoven te verbeteren. Hiervoor is het nodig dat het verkeer op de A2 bij Leenderheide ook na verbreding van de Randweg Eindhoven beter doorstroomt. Om ook het verkeer verder richting Limburg en in de andere richting beter te laten doorstromen zijn omvangrijkere maatregelen noodzakelijk. Deze zijn nu niet aan de orde maar vormen onderdeel van de middellange termijn aanpak waarover momenteel met de regio overleg plaatsvindt. Hierover is formeel nog geen besluit genomen.
2 In 1999 bestonden er al plannen om het traject A2 Leenderheide - Budel aan te pakken, die naar verwachting in 2010 gerealiseerd zouden worden. Inmiddels is het 8 jaar later, het verkeer is enorm toegenomen en het traject wordt nu ingekort en slechts aan de westzijde van de weg.	Reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.

Volgnummer: 34	Afzender: de heer R.J.M. Janssendaalen Leenderweg 4 5583 TC WAALRE
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Door voorliggende maatregel zal de geluidsoverlast en luchtverontreiniging bij de woning aan de Leenderweg 5 te Waalre toenemen en er zal zichtschade optreden, omdat de nieuwe weg dichterbij komt te liggen. Dit zal het woongenot aantasten. Inspreker wenst daarom een geluidsscherm ter hoogte van zijn perceel, fluisterasfalt en maatregelen om de vervuiling te beperken.	De effecten op de luchtkwaliteit worden in het MER onderzocht. De effecten zullen middels een luchtonderzoek inzichtelijk worden gemaakt. Hieruit zal blijken of en welke maatregelen noodzakelijk zijn. In het MER zal ook het aspect Geluid op hoofdlijnen worden onderzocht. De uitkomst wordt gebruikt in de keuze van een voorkeursalternatief. Indien noodzakelijk zullen in het MER geluidbeperkende maatregelen, zoals bijvoorbeeld het aanbrengen van stiller asfalt en zo nodig ook geluidschermen en -wanden worden onderzocht. Ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal een akoestisch onderzoek, zoals voorgeschreven in de vigerende Wet geluidhinder, worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Hoe de maatregelen er uit gaan zien is punt van onderzoek. Het plaatsen van een geluidsscherm is een mogelijke oplossing, er zijn ook andere oplossingen mogelijk. Op grond van de effecten (uitkomsten studie) en toetsing aan de Wet geluidhinder zal RWS de meest doelmatige maatregelen opnemen in het ontwerp. Inspreker wordt geadviseerd desgewenst een reactie in te brengen op het Ontwerp Tracébesluit (OTB). Het MER/OTB kent een eigen inspraakprocedure. Belanghebbenden die menen door de maatregelen aan de A2 en/of bijbehorende werken nadeel te ondervinden, c.q. wiens grond/woning daardoor rechtstreeks wordt geraakt kunnen in aanmerking komen voor vergoeding van de geleden schade. Een verzoek om schadevergoeding kan op grond van artikel 20d Tracéwet bij de minister worden ingediend.
2 Inspreker wil op tijd geïnformeerd worden in het geval dat Rijkswaterstaat grond nodig heeft: zijn grondgebied sluit direct aan de A2 aan (over een lengte van 500 meter).	Inspreker krijgt de inspraakreacties en de Richtlijnen m.e.r. inclusief de antwoorden op de inspraak toegezonden. Inspreker zal geïnformeerd worden over volgende stappen in deze Tracé/ m.e.r. procedure.