1528_24

Richtlijnen voor het MER

Spitsstroken A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven,

knooppunt Vught (A2)-knooppunt Ekkerswijer (A58)

In het kader van de Spoedwet wegverbreding

Richtlijnen voor het MER

Spitsstroken A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven,

knooppunt Vught (A2)-knooppunt Ekkerwijer (A58)

In het kader van de Spoedwet wegverbreding

Den Haag, 17 juni 2005

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

Karla Peijs

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 1

2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING 3

2.1 PROBLEEMSTELLING 3
2.2 DOEL 3
2.3 BESLUITVORMING 3

3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN 5

3.1 ALGEMEEN 5
3.2 ALTERNATIEVEN 5

4 BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN TE ONDERZOEKEN EFFECTEN 8

4.1 ALGEMEEN 8
4.2 VERKEER EN VERVOER 8
4.3 WOON EN LEEFOMGEVING 9
4.4 NATUURLIJKE OMGEVING 11
4.5 OVERIGE ASPECTEN 12

5 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN 13

6 LEEMTEN IN INFORMATIE 15

7 EVALUATIEPROGRAMMA 17

8 VORM EN PRESENTATIE 19

9 SAMENVATTING VAN HET MER 21

Bijlage 1: Antwoorden op inspraak

1 Inleiding

Het kabinet heeft in 2002 het voornemen geuit om versneld belangrijke knelpunten binnen het rijkswegennet te gaan aanpakken. Daarbij is een pakket van maatregelen samengesteld dat moet leiden tot een substantiële verbetering van de bereikbaarheid op korte termijn. Om het voornemen daadwerkelijk te kunnen bewerkstelligen is in juni 2003 de Spoedwet wegverbreding in werking getreden. In deze Spoedwet wegverbreding wordt o.a. de fileproblematiek op de A2 's-Hertogenbosch en Eindhoven aangepakt door het realiseren van een spitsstrook tussen knooppunt Vught (A2) en knooppunt Ekkerwijer (A58). Hiervoor is een milieu effectrapportage noodzakelijk.

Voor deze m.e.r.-studie wordt de procedure conform de Spoedwet wegverbreding gevolgd. Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Noord-Brabant.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de Spoedwet, de startnotitie, de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie reacties in de bijlage).

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

De A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven heeft te maken met snel groeiende filevorming: met name in de ochtendspits staan er vrijwel dagelijks files. Er is sprake van een verdere toename van het verkeer op de A2, zodat de fileproblemen groter zullen worden. Als rond 2010 de randwegen van 's-Hertogenbosch en Eindhoven verbreed zijn tot 4x2 rijstroken zal de weg de toevoer van verkeer gedurende beide spitsperioden niet meer kunnen verwerken.
Door de inwerkingtreding van de Spoedwet wegverbreding wordt dit traject versneld aangepakt. De A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven valt onder bijlage B bij de Spoedwet. De projecten onder bijlage B in de Spoedwet zijn van semi-permanente aard.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen worden afgeleid. Geef aan wat het probleemoplossend vermogen is van de maatregel zoals benoemd in de spoedwet . Het MER moet aangeven in welke mate de beoogde wegaanpassing een oplossing biedt voor de gesignaleerde knelpunten, welke plannen bestaan voor structurele aanpassingen aan de infrastructuur op de langere termijn), welke procedure en (bij benadering) welk tijdpad voor deze structurele aanpassingen gevolgd zal worden, en wat na aanleg van de voorgenomen spitsstrook de resterende ruimte voor verkeersgroei op de betreffende wegtrajecten zal zijn.

2.3 Besluitvorming

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) door de Minister. Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moet het besluitvormingsproces om tot het WAB te komen, worden aangegeven.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer
Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer
"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

De milieueffecten van de in de Spoedwet wegverbreding beschreven spitsstroken plus bijbehorende maatregelen worden onderzocht. Daarnaast wordt op grond van de Wet Milieubeheer de referentiesituatie en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) beschreven.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven, wordt gedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteit, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2015

3.2 Alternatieven

In de Spoedwet wegverbreding is aangegeven dat gekozen is voor de voorgenomen activiteit spitsstrook.

Uitgewerkt dienen derhalve te worden:

- Referentiesituatie (autonome ontwikkeling)
- Voorgenomen Activiteit spitsstrook
- Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Voor de voorgenomen activiteit spitsstroken moet, ten behoeve van een beter begrip van de beoogde toekomstige situatie en de milieuaspecten daarvan in het MER worden aangegeven wat er fysiek zal wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie.

Voor dit MER geldt dat de Spoedwet wegverbreding al de concrete oplossing, zijnde de voorgenomen activiteit, benoemd is. Daarom zal in dit geval het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden ontwikkeld door de voorgenomen activiteit te optimaliseren voor natuur en/of leefmilieu.
Het MMA zal tijdens de effectenanalyse worden ontwikkeld en bij de effectenbeschrijving worden meegenomen. Bij het uitwerken van een MMA voor het MER gaat aandacht uit naar het beperken van de meer

lokale milieueffecten. Hierbij kan gedacht worden aan het beperken en/of compenseren van:

- aantasting van het woon- en leefmilieu (geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid);
- aantasting van natuurwaarden (biotopenverlies en versnippering);
- aantasting van landelijk gebied (aantasting van landschap en stiltegebieden);
- aantasting van het fysieke milieu
  binnen de juridische en financiële kaders van de Spoedwet wegverbreding.

Bij de ontwikkeling van het MMA wordt nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de te verwachten milieueffecten, die ontstaan ten gevolge van de voorgenomen activiteit tegen te gaan, te verminderen of te compenseren.

Indien zich situaties voordoen waarbij bestaande leefbaarheidknelpunten kunnen worden verbeterd, kunnen dergelijke maatregelen onderdeel uitmaken van het MMA.

4 Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:
Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:
Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Algemeen

Beschrijving studiegebied
Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en zijn omgeving, voor zover daar effecten van de alternatieven kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling
Voor de beschrijving van de bestaande toestand dient het jaar 2000 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2015. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist, worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat het project wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten

4.2 Verkeer en vervoer

Het MER dient de huidige situatie van het wegverkeer en de autonome ontwikkeling hiervan te beschrijven, alsmede het effect van de alternatieven op de intensiteiten, doorstroming en verkeersveiligheid. Hiervoor kan de aanzet zoals gegeven in de startnotitie verder worden uitgewerkt, waarbij ook aan bod komen:

- een prognose voor het jaar 2015 op basis van de actuele situatie en gebaseerd op realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid voor het betreffende wegvak en de aansluitende wegvakken. Er zal

daarbij ingegaan worden op de intensiteit/capaciteitverhouding en de voertuigverliesuren;
- de milieueffecten van openstelling van de spitsstroken bij intensiteiten hoger dan 3000 voertuigen per uur. Hierbij in ogenschouw nemend dat uitgegaan wordt van een worstcase benadering. Hierbij geldt dat de strook 's nachts tussen 23.00 en 06.00 uur gesloten zal zijn.
- de ontwikkelingen van de afgelopen jaren;
- de effecten op gebied van de verkeersveiligheid aan de hand van een projectspecifieke afweging, waarin de projectspecifieke verkeersveiligheidsmaatregelen en hun gevolgen in beeld worden gebracht en getoetst aan de bepaling van de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen.
- In het MER dient aangegeven te worden waar ten gevolge van de spitsstroken, elders op het hoofdwegennet of het onderliggende wegennet (bijvoorbeeld op stedelijke in- en uitvalswegen), problemen met verkeerscongestie zullen ontstaan, verergeren of afnemen en welke maatregelen getroffen kunnen worden om deze problemen te voorkomen.
- de eventuele verkeersaantrekkende werking van de spitsstrook.

Verder dient er globaal ingegaan te worden op de gevolgen van:
- de ontwerp Nota Mobiliteit;
- de ontwerp Nota Ruimte;
- de ruimtelijke en mobiliteitsplannen op provinciaal niveau.

4.3 Woon en leefomgeving

Geluid

In het MER dient het verschil tussen de referentiesituatie en spitsstrooksituatie te worden aangegeven. Als er bij de voorkeursvariant sprake is van een toename in geluidsbelasting van 1 dB(A) of meer ten opzichte van de autonome ontwikkeling dan dienen de geluidscontouren van 40 dB(A) bij stiltegebieden en 50, 55, 60, 65 en 70 dB(A) te worden beschreven in combinatie met het aantal woningen. Daarnaast dient de 70 dB(A) geluidscontour beschreven te worden, gebaseerd op gegevens over het jaar 2000. Indien sprake is van overschrijding van deze contour bij woningen dan zal op basis van artikel 6, vierde lid, een geluidsreducerende wegdeklaag (dZOAB) worden voorgeschreven, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd (Uitspraak RvS A27 Utrecht Noord-Eemnes 2.3.6). Indien er dan nog steeds sprake is van een overschrijding moet 80 km/u als maatregel onderzocht worden.
Met betrekking tot het uitdrukken van de geluidbelasting kan in het MER worden volstaan met L_{aeq} en dient met een toelichtende tekst ingegaan te worden op de verschillen tussen L_{aeq} en L_{den}. Hanteer conform de Spoedwet voor de effectbeschrijving het ijkjaar 2015. Mochten eventuele maatregelen als gevolg van hierboven beschreven situaties (>1 dB(A)) of de 70 dB(A) contourvoorzien zijn na 2015 dan dient een kwalitatief doorzicht van de effecten naar 2020 gegeven te worden.
Conform de Spoedwet wegverbreding moet binnen 2 jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een geluidsplan zijn opgesteld, waarin wordt aangegeven wanneer en welke maatregelen worden getroffen om overschrijding van de wettelijke grenswaarden volgens de wet geluidshinder te beperken..

Trillingen.
Geef op een representatieve dwarsdoorsnede aan wat de effecten van het in gebruik nemen van de spitsstroken zijn op het trillingsniveau van woningen langs de weg. Dit trillingsniveau dient bepaald te worden voor zowel hinder als schade, volgens de normen van de Stichting Bouwresearch. Het gaat hier om trillingshinder vanwege het gebruik van de weg; hinder vanwege aanleg zal in de bouwfase gemonitord worden als de gekozen bouwmethode hiertoe aanleiding geeft.

Lucht
De doelstelling van het onderzoek naar lokale luchtkwaliteit is tweeledig:

Het geven van inzicht in de gevolgen van de verschillende alternatieven door het vaststellen van de zones waar de concentraties van luchtverontreinigende stoffen hoger zijn dan de grenswaarden c.q. plandrempels uit het Besluit luchtkwaliteit.
Indien uit deze analyse blijkt dat de voorkeursvariant leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie, dient voor deze voorkeursvariant inzicht te worden gegeven in de mogelijke maatregelen om deze verslechtering tegen te gaan.
De volgende aspecten dienen per alternatief in beeld te worden gebracht:

- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) NO2 de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 40 microgram/m3 overschrijdt;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM10) de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 40 microgram/m3 overschrijdt;
- Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) NO2 de jaargemiddelde plandrempel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;
- Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de uurgemiddelde concentratie (immissie) NO2 de uurgemiddelde plandrempel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM10) de waarde van 31,3 microgram/m3 overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM10-grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 50 microgram/m3;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van NO2 de waarde van 82 microgram/m3 overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 200 microgram/m3;
- Voor de normen voor de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO_2, CO, NO_x, Lood, Benzeen en ozon) die genoemd worden in het Besluit luchtkwaliteit en de Regeling luchtkwaliteit ozon, kan op grond van recente studies worden onderbouwd dat deze grenswaarden langs snelwegen niet zullen worden overschreden;
- Voor de normen voor de concentratie ozon, genoemd in de Regeling luchtkwaliteit ozon kan gezegd worden dat als gevolg van emissies op de weg de ozon concentratie afneemt doordat ozon relatief snel reageert met uitgestoten stikstofmonoxide en daarbij stikstofdioxide vormt.

- Als zichtjaren gelden het jaar 2000, het eerste kalenderjaar na openstelling en het jaar 2010 .

Externe Veiligheid
De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A2, worden vastgesteld voor de huidige situatie en de situatie na ingebruikneming van de spitsstrook. Voor beide studies wordt het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst.

4.4 Natuurlijke omgeving

Natuur
De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie worden kwalitatief en indien noodzakelijk kwantitatief beschreven in het MER.

Indien er een significante beïnvloeding is van de Ecologische Hoofdstructuur (P-)EHS zal een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd op mogelijke effecten. Deze bestaat uit het stapsgewijs beantwoorden van de volgende vragen:
1. Treden er significante gevolgen op voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van de (P-)EHS?
2. Zo ja, zijn er reële alternatieven die geen significante gevolgen hebben?
3. Indien er significante gevolgen zijn en geen reële alternatieven: is er sprake van groot openbaar belang dat deze aantasting rechtvaardigt?
4. Indien er sprake is van groot openbaar belang: welke mitigerende maatregelen worden genomen om de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden en welke compensatie wordt geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden van de (P-)EHS?

De kwalitatieve effecten van eventuele toename van verlichting als gevolg van de ingebruikname van de spitsstrook dienen te worden beschouwd.

Indien in het plangebied planten- of diersoorten voorkomen die beschermd worden op grond van de Flora- en Faunawet, dienen deze soorten, eventueel door middel van het opsommen van doelsoorten, in het MER vermeld te worden. Tevens dient er beoordeeld te worden of de voorgenomen activiteit zal leiden tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden handelingen. Indien dat het geval is, zal er een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. In het MER dient op hoofdlijnen aangegeven te worden op welke gronden de initiatiefnemer meent om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

Bodem en Water
Er dient een watertoets te worden uitgevoerd. Met betrekking tot de bergingscapaciteit van het waterhuishoudkundig systeem dient aangegeven te worden wat de gevolgen voor de waterbergingscapaciteit zijn en dient een indicatie te worden gegeven van de maatregelen hiervoor.

Archeologie
In de MER wordt verder geen aandacht besteed aan de consequenties van de aanpassing van de weg voor cultuurhistorische en archeologische waarden omdat daar geen sprake van is.

4.5 Overige aspecten

De overige aspecten zoals ruimtelijke ordening, wonen en werken, landschap en recreatie hoeven niet in beeld te worden gebracht. Dit dient kort te worden toegelicht in het MER.

5 Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:
Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling en met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en autonome milieuontwikkeling.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

6 Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:
Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

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

7 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:
"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Bij het wegaanpassingsbesluit dient aangeven te worden op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. Het verdient aanbeveling hierbij gebruik te maken van het rapport: "Werkwijzer evaluatie milieueffecten hoofdwegenprojecten" van de DWW.

De te evalueren aspecten zien tenminste op geluid, lucht, externe veiligheid en mitigerende en compenserende maatregelen.

8 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt gevraagd om:

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

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

9 Samenvatting van het MER

Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:
Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

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

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit, de referentiesituatie en het MMA;
- de belangrijkste milieueffecten van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het MMA (zo mogelijk in tabelvorm);
- eventuele cruciale leemten in kennis;
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage 1 ANTWOORDEN OP INSPRAAK

INLEIDING

De Startnotitie spitsstroken A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven heeft van 10 maart tot en met 7 april 2005 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder inspreken. Totaal hebben 29 insprekers een reactie ingediend, waarvan 5 eensluidende.

Hoofdlijnen uit de inspraak zijn:

- Geluid: Geluidsnormen worden op dit moment al overschreden. Met de aanleg van spitsstroken neemt de geluidsoverlast verder toe. De grenswaarde van 70 dB komt niet overeen met de gehanteerde geluidscontour van de Wet geluidshinder. De aanleg van (betere) geluidsschermen en stiller asfalt dient te worden onderzocht.
- Luchtkwaliteit: Normen voor de luchtkwaliteit worden op dit moment al overschreden. Met de aanleg van Spitsstroken neemt de luchtverontreiniging verder toe. Maatregelen als snelheidsverlaging dienen te worden onderzocht.
- Verkeersintensiteit: Op het gebied van effecten voor het verkeer komt naar voren dat spitsstroken leiden tot meer verkeer. Eén van de gevolgen is dat het onderliggende wegennet in Boxtel overbelast raakt bij calamiteiten op de A2.
- Verkeersveiligheid: De verkeersveiligheid dient in het onderzoek te worden meegenomen.
- Economisch perspectief: Enkele insprekers geven aan voorstander te zijn van de aanleg van spitsstroken vanuit economisch, maatschappelijk en verkeerskundig belang.
- Geografische alternatieven: De Europese richtlijnen schrijven voor dat onderzoek naar geografische alternatieven dienen te worden uitgewerkt. Dit komt niet in de startnotitie naar voren.
- Verhouding korte- en lange termijnoplossing: De vrees wordt uitgesproken dat de definitieve oplossing uit beeld verdwijnt door de aanleg van spitsstroken. Een aantal insprekers geeft aan voorstander te zijn van het direct realiseren van een definitieve oplossing.

De Stichting Overlast A2 Vught e.o. geeft aan dat het onderzoeksprofiel beperkt is, waardoor het uiteindelijke MER niet zal voldoen aan de Wet milieubeheer en de Europese richtlijnen.

20	Abrahams, M. BEST (mede namens: K. Wevers)
6	Aker, K.J.A. van den LIEMPDE
15	Bier, L. VUGHT (mede namens: Ph.C.M. van der Ven M.P. van der Ven- de Vries)
17	Bier, L. VUGHT (namens Stichting Overlast A-2 Vught (mede namens Tilman, mr. C.O.I.B. en mr. M.D.C. Tilman-van Haaren)
18	Boxtels Belang, BOXTEL
13	Briels-Loermans, T. VUGHT (mede namens: Marianne Briels-Loermans)
22	Dekker, P. VUGHT
9	Dorpsraad Liempde, LIEMPDE
5	Gemeente Sint-Oedenrode, SINT OEDENRODE
1	Gubbels, F. EINDHOVEN
11	Hasselt, J.F.B. van VUGHT
23	Janssen, R.A.H.M. ESCH
3	Langenberg, M.W.M. van den BOXTEL
4	Nostrum, D., van der BOXTEL
16	Provincie Noord-Brabant, 'S-HERTOGENBOSCH
21	Punte, P. VUGHT (mede namens: W. Punte)
10	Sight adviseurs voor milieu en landschap b.v., DEN HAAG (namens stichting Landgoed Bleijendijk, VEENENDAAL)
25	Smulders, SCHIJNDEL
7	Stichting A2-platform Boxtel e.o., BOXTEL
12	Stichting Bewonersbelangen A2 Boxtel, BOXTEL
14	Stichting Overlast A-2 Vught, VUGHT
19	Stichting Rechtsbijstand, TILBURG (namens Maatschap van de Sande, BEST)
8	Transport en Logistiek Nederland, BREDA
24	Visser, F.J., namens Regionale Brandweer, EINDHOVEN
2	Vries, R.G.M. de BOXTEL

SCHRIFTELIJKE INSPREKERS: NUMERIEK OVERZICHT

1	Gubbels, F. EINDHOVEN
2	Vries, R.G.M. de BOXTEL
3	Langenberg, M.W.M. van den BOXTEL
4	Nostrum, D., van der BOXTEL
5	Gemeente Sint-Oedenrode, SINT OEDENRODE
6	Aker, K.J.A. van den LIEMPDE
7	Stichting A2-platform Boxtel e.o., BOXTEL
8	Transport en Logistiek Nederland, BREDA
9	Dorpsraad Liempde, LIEMPDE
10	Sight adviseurs voor milieu en landschap b.v., DEN HAAG (namens stichting Landgoed Bleijendijk, VEENENDAAL)
11	Hasselt, J.F.B. van VUGHT
12	Stichting Bewonersbelangen A2 Boxtel, BOXTEL
13	Briels-Loermans, T. VUGHT (mede namens: Marianne Briels-Loermans)
14	Stichting Overlast A-2 Vught, VUGHT
15	Bier, L. VUGHT (mede namens: Ph.C.M. van der Ven M.P. van der Ven- de Vries)
16	Provincie Noord-Brabant, 'S-HERTOGENBOSCH
17	Bier, L. VUGHT (namens Stichting Overlast A-2 Vught (mede namens Tilman, mr. C.O.I.B. en mr. M.D.C. Tilman-van Haaren)
18	Boxtels Belang, BOXTEL
19	Stichting Rechtsbijstand, TILBURG (namens Maatschap van de Sande, BEST)
20	Abrahams, M. BEST (mede namens: K. Wevers)
21	Punte, P. VUGHT (mede namens: W. Punte)
22	Dekker, P. VUGHT
23	Janssen, R.A.H.M. ESCH
24	Visser, F.J. namens Regionale Brandweer, EINDHOVEN
25	Smulders, SCHIJNDEL

Veel voorkomende inspraak	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 GELUID De geluidssituatie dient goed in beeld gebracht te worden en er dienen maatregelen genomen te worden om te voldoen aan de Wet geluidhinder.	*1 Om de uitvoering van de spitsstroken mogelijk te maken wordt een Wegaanpassingsbesluit (WAB) genomen.* *Bij het WAB wordt niet getoetst aan de Wet geluidhinder, dat is zo bepaald in de Spoedwet wegverbreding. Wel wordt bij de meest urgente gevallen (een geluidsniveau 70 dB(A) of meer bij geluidsgevoelige bestemmingen in het jaar 2000) een afweging gemaakt of het doelmatig is een geluidsreducerend wegdek aan te brengen en/of tot een snelheidsverlaging over te gaan.* *Binnen 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB wordt middels het opstellen van een Geluidplan, de geluidssituatie getoetst naar analogie met de Wet geluidhinder. De wettelijke grenswaarden worden daarbij in acht genomen. Deze variëren tussen de 50 en 70 dB(A) Daaruit volgen eventuele geluidsbeperkende maatregelen.* *In de milieueffectrapportage zal onderzocht worden wat het effect is van de spitsstroken op de geluidssituatie langs de weg. Daarvoor wordt de 70 dB(A) contourlijn onderzocht voor de jaren 2000 en 2015.* *Indien het effect van de spitsstrook na ingebruikname enige omvang heeft (1dB(A) of meer toename t.o.v. de referentiesituatie), wordt hier nader onderzoek naar verricht. Hierbij wordt uitgegaan van de uitvoering van het Wegaanpassingsbesluit, maar niet van het nog op te stellen geluidsmaatregelenplan. Hierdoor wordt de meest ongunstige situatie in beeld gebracht.* *Een en ander wordt ook aangegeven in de Memorie van Toelichting op de Spoedwet, waar wordt gesteld: "Akoestisch gezien zal een dergelijke openstelling voor de totale te berekenen maatgevende geluidsbelasting een verwaarloosbaar verschil, namelijk tienden van dB(A), opleveren". (TK 2002-2003, 28 679, nr. 3, p. 15). Hierbij wijzen wij verder op de uitspraak van de Afd. Bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake het wegaanpassingsbesluit van de A27 d.d. 13 april 2005 (zaaknr. 200407748/1).* *Overigens zal het Geluidplan worden voorbereid conform de in afd. 3.4 van de Algemene Wet bestuursrecht geregelde procedure, waarbij dan wederom inspraak mogelijk is.*
2 ANDERE ALTERNATIEVEN Er dienen meer alternatieven dan alleen op basis van spitsstroken in beeld gebracht te worden	*2 De A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven is onder nummer 32 in bijlage B in de Spoedwet wegverbreding opgenomen als een verbinding waar*

	de capaciteit zal worden vergroot, door de aanleg van spitsstroken. In artikel 7.10 van de Wet Milieubeheer is aangegeven dat in een milieueffectrapport (MER) in ieder geval de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling), de voorkeursoplossing en een MMA (Meest Milieuvriendelijk Alternatief) onderzocht moeten worden. *Gelet op het gegeven dat de Spoedwet reeds de voorkeursoplossing bepaalt is er geen ruimte andere (geografische) oplossingen te bezien, behalve het MMA als variant op de voorkeursoplossing. De Spoedwet voorziet in de mogelijkheid een limitatief aantal wegenprojecten versneld te realiseren. In het kader van de Spoedwet wegverbreding worden die wegen aangepakt die tot de grootste knelpunten van het wegennet worden gerekend.* *Bij de selectie heeft verder een rol gespeeld dat de projecten binnen afzienbare tijd kunnen worden gerealiseerd, alsmede of deze uit het beschikbare budget kunnen worden gefinancierd. Andere alternatieven passen niet binnen de aldus gestelde kaders van de Spoedwet en zijn derhalve niet als realistische, te onderzoeken alternatieven te beschouwen.*
3 LANGE TERMIJN OPLOSSING Het is onduidelijk hoe de korte- en de lange termijn oplossing voor de verkeersproblemen zich tot elkaar verhouden. De voorkeur gaat uit naar een definitieve oplossing i.p.v. spitsstroken. Gevreesd wordt dat de aanleg van spitsstroken een definitieve oplossing buiten beeld brengt. De oplossing moet gebaseerd zijn op een verdere toekomst. Voor de lange termijn-oplossing zijn veel voorstellen in relatie tot alternatieve routes.	*3 Er dient onderscheid gemaakt te worden in een oplossing voor de korte termijn (tot ca 2015) en een voor de lange termijn (na 2020). De voorliggende startnotitie is bedoeld voor een korte termijnoplossing in het kader van de Spoedwet wegverbreding (opgenomen in bijlage B als project van semi-permanente aard). De Spoedwet staat niet toe dat deze spitsstroken via een andere procedure gerealiseerd worden.* *Een structurele oplossing voor de lange termijn wordt gezocht in het kader van de lopende Tracéwetprocedure (zie de website www.rijkswaterstaat.nl onder provincie Noord-Brabant onderdeel projecten). Omdat een weg met 2x3 rijstroken voor de lange termijn niet meer probleemoplossend is, wordt bezien of extra alternatieven zoals een parallelroute via A50 en N279 in lopende procedure opgenomen kunnen worden. Dit alternatievenonderzoek sluit aan op de wens die veel insprekers naar voren brengen.* *Tot de realisatie van de structurele oplossing kunnen spitsstroken een belangrijke bijdrage leveren in het beperken van de filevorming op dit traject.*

Volgnummer: 1	Afzender:
Kenmerk:	
Gedateerd: 14-3-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 De aanleg van spitsstroken moet zo snel mogelijk gestart worden.	*1 Juist ter wille van de snelheid is de Spoedwet aangenomen. Aanleg kan echter pas starten als er een onherroepelijk besluit is.*
2 Door de aanleg van spitsstroken wordt ook de economische schade beperkt.	*2 Deze stelling wordt onderschreven.*
3 Dagelijks staan er files in beide richtingen.	*3 De filevorming hier is nog geen dagelijks fenomeen, maar neemt wel snel toe.*

Volgnummer: 2	Afzender:
Kenmerk: Gedateerd: 16-3-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Door de invoering van spitsstroken zal er nog meer geluidsoverlast ontstaan. Indien er een goede geluidswal komt, vervalt dit bezwaar.	*1 De Wet geluidhinder wordt bij de Spoedwet buiten werking gesteld. Hiermee wordt niet ontkend dat de geluidssituatie langs de A2 te wensen over laat. In het kader van de Spoedwet is het niet mogelijk om direct met de aanleg van spitsstroken dergelijke maatregelen te nemen.* *Zie mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*

Volgnummer: 3	Afzender: berg
Kenmerk: Gedateerd: 29-3-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Op dit moment is er al een behoorlijke geluidsoverlast van de snelweg omdat er geen geluidsbeperkende maatregelen zijn genomen. De gemeente is woningen langs de snelweg aan het bouwen waardoor het geluid wordt weerkaatst (project 'in Goede Aarde'). Door de aanleg van spitsstroken zal de verkeersintensiteit toenemen alsmede de snelheid van de voertuigen. Hierdoor zal de geluidsoverlast veel te hoog worden. Er worden bezwaren gemaakt tegen het aanleggen van de spitsstroken.	*1 In het akoestisch onderzoek zal rekening gehouden worden met de akoestische aspecten van de geluidsmuur 'in Goede Aarde'.* *Zie ook mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*

Volgnummer: 4	Afzender:
Kenmerk: Gedateerd: 29-3-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 De aanleg van spitsstroken is dringend nodig voor het toenemende autoverkeer.	*1 Dit is reden om snel een spitsstrook aan te leggen.*
2 De geluidsoverlast van de A2 zal toenemen als er spitsstroken bijkomen. Rondom de nieuwe wijk langs de A2 wordt een muur gebouwd die het geluid van de A2 zal weerkaatsen.	*2 In het akoestisch onderzoek zal rekening gehouden worden met de akoestische aspecten van de geluidsmuur 'in Goede Aarde'.*
3 Voorstel is om aan de andere kant van de A2 geluidsschermen te plaatsen zodat ook de tegenoverliggende woningen geen last hebben van de verder toenemende geluidsoverlast.	*3 In het kader van de Spoedwet is het niet mogelijk om direct met de aanleg van spitsstroken dergelijke maatregelen te nemen.* *Zie mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*

Volgnummer: 5	Afzender:
Kenmerk: Gedateerd: 4-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 In de notitie staat dat de A50 het enige noord-zuid alternatief is voor de A2. Aanpassingen aan de A2 hebben dus waarschijnlijk gevolgen voor het verkeer op de A50. Veranderingen in de verkeersstromen op de A50 kunnen gevolgen hebben voor de ruimtelijke ontwikkeling in Sint Oedenrode.	*1 De relatie tussen de A50 en de A2 is onderwerp van studie. De verkeerskundige gevolgen van de spitsstroken zullen in beeld gebracht worden. Indien het verkeer op de A50 ten gevolge van de aanleg van spitsstroken op de A2 meer dan 30% toeneemt of meer dan 20% afneemt t.o.v. de autonome situatie, worden ook de milieugevolgen daarvan in beeld gebracht.*
2 Parallel aan deze startnotitie lopen de BOSE-studie van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en de aanleg van spitsstroken langs de A58. Voorgesteld wordt om de BOSE-studie bij dit project te betrekken zodat er een integraal geheel ontstaat. Gevraagd wordt om de gevolgen van diverse projecten inzichtelijk te maken.	*2 Er wordt om twee redenen geen rekening gehouden met de BOSE-studie. Enerzijds is er onvoldoende financiële dekking voor het voorkeursalternatief, waardoor onduidelijk is of dit inderdaad gerealiseerd gaat worden; anderzijds is het niet waarschijnlijk dat een oplossing voor 2015 gerealiseerd is.* *Gerelateerd hieraan verwijs ik naar mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.3.* *In het MER wordt uitgegaan van alle relevante projecten en ontwikkelingen die voor 2015 hun beslag krijgen.*

Volgnummer: 6	Afzender:
Kenmerk: Gedateerd: 6-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Vrees dat startnotitie verworpen wordt vanwege ontbreken milieu effect rapportage. Geluidsniveau en gevelbelasting moeten berekend worden.	*1 Startnotitie en Milieueffect rapportage zijn twee opeenvolgende stappen in dezelfde procedure; het MER moet nog opgesteld worden. Op pag. 21 t/m 24 van de Startnotitie is de procedure uitgebreid toegelicht.* *Zie voor geluid mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*
2 In de Startnotitie worden effecten beschreven maar is niet aangegeven dat onderzoek daarnaar wordt uitgevoerd.	*2 De startnotitie is de aanzet tot het opstellen van een MER. Hierin wordt beschreven welke effecten onderzocht gaan worden. Vervolgens worden die onderzoeken uitgevoerd en de conclusies worden in het MER samengevat.*
3 Betreffende het onderzoek naar luchtkwaliteit bevat de startnotitie wel grenswaarden, maar geen voornemen om metingen uit te voeren. Er ontbreekt een planning wanneer de gegevens beschikbaar zullen zijn. Volgens paragraaf 5.4 moet dat wel.	*3 Aangezien de MER-varianten betrekking hebben op de toekomst, is inzicht nodig in de toekomstige effecten op de luchtkwaliteit. Deze toekomstige effecten kunnen slechts worden bepaald door gebruik te maken van rekenmodellen. Om een goede vergelijking tussen huidige situatie en toekomstige situatie mogelijk te maken, is het van belang dat voor beide situaties dezelfde methode gebruikt wordt.* *Modellen vormen in alle gevallen een benadering van de werkelijkheid. Gebruikte modellen worden echter wel gevalideerd aan de hand van de werkelijke (gemeten) situatie.* *Gelijk met het verschijnen van OWAB en MER worden de gegevens van de onderzoeken beschikbaar gesteld, naar verwachting oktober/november 2005.*

Volgnummer: 7	Afzender:
Kenmerk: Gedateerd: 8-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Er wordt verbaasd en verontwaardigd gereageerd dat na de uitspraak van de Raad van State d.d. 15 september 2004 inzake de Spoedwet Wegverbreding A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven de Spoedwet wederom wordt ingezet. Het is verstandiger om deze Spoedwet ter vernietiging voor te dragen en verder te gaan met de reeds ingezette Tracéwetprocedure uit 1999, omdat deze een hogere realiteitszin heeft.	*1 De Eerste en Tweede Kamer hebben in de zomer 2003 de Spoedwet wegverbreding goedgekeurd. De Raad van State kan een goedgekeurde wet niet vernietigen. Wel is het WAB van de A2 door de Raad van State vernietigd, maar met in achtneming van die uitspraak is het heel goed mogelijk het WAB opnieuw te nemen. Zie ook mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.3.*
2 De leefbaarheid van de directe woonomgeving dient voorop te staan en er mogen geen concessies worden gedaan op het gebied van geluidhinder, luchtkwaliteit en veiligheid. De Europese m.e.r.-regels dienen te worden gehanteerd.	*2 Het project zal uitgevoerd worden binnen de kaders van de Europese en nationale milieuwetgeving. Alleen de Wet geluidhinder wordt door de Spoedwet (tijdelijk) buiten werking gesteld.*
3 Er wordt verzocht meer inzicht te geven in de actuele fileproblematiek, onderbouwd met cijfers op en rond de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven.	*3 In het MER wordt een beeld gegeven van de meest actuele situatie. Deze is gebaseerd op verkeerscijfers van 2004.*
Ten aanzien van het wegennet wordt gevraagd naar een onderbouwing van de hoeveelheid uitwijkend verkeer op betreffende uitvalswegen.	*Ook de relatie tussen de A2 en het onderliggend wegennet wordt in beeld gebracht.*
4 MMA wordt afgewezen omdat dit uitgaat van spitsstroken als oplossing voor het gesignaleerde probleem. Alternatieven die worden aangedragen zijn: 1. Een verdiepte ligging van de A2 bij Boxtel, waarbij gekozen wordt voor een 2 x 4 baans autosnelweg. 2. Een verlegging van de A2 naar het oosten ter hoogte van de wijk Boxtel -Oost 3. Een overkapping van de A2 in de directe nabijheid van bebouwing 4. Een verbreding van de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel naar 2x2 rijstroken.	*4 Aangezien de oplossing, zijnde spitsstroken, door de Spoedwet bepaald is, dient dit de basis te zijn voor het MMA. De aangedragen alternatieven vallen niet binnen het kader van de spoedwet.* *Overkapping en verdiepte ligging zijn geen realistische opties , omdat dit niet past in de financiële kaders van de Spoedwet en ook overigens de kosten/batenverhouding zeer ongunstig is.* *Zie ook mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr. 2 en 3.*
5 Ten aanzien van de verkeersveiligheid worden problemen verwacht bij de aanleg van spitsstroken ter hoogte van Boxtel-Oost. Hier is de weg verhoogd en loopt in een bocht waarbij geen	*5 In het kader van MER zal aandacht besteed worden aan het doorwerken van lokale situaties op verkeersveiligheid.*

obstakelvrije zone aanwezig is. Nader onderzoek is een extra aandachtspunt.	
6 De flankerende uitvoeringsbesluiten, zoals o.a. de aanleg van pechhavens, extra verkeersportalen, toeritdoseerinstallatie (TDI's) dienen getoetst te worden.	*6 Het MER zal gaan over de gehele ingreep die in het kader van het Wegaanpassingsbesluit plaats zal vinden. Dus over de weg en alle toebehoren, voor zo ver van invloed op het milieu.*
7 Het is niet duidelijk welke gegevens en rekenmodellen worden gehanteerd om de milieueffecten te bepalen. De gehanteerde uitgangspunten en input bepalen in hoge mate de uitkomsten van de berekeningen.	*7 In het MER zal duidelijk vermeld worden welke gegevens, methoden en modellen gebruikt zijn om tot de resultaten te komen, of zal verwezen worden naar rapporten waarin dit omschreven is.*
8 De intensiteit/capaciteitverhoudingen van de weg dienen in beeld te worden gebracht bij maximum snelheden van 60, 80 en 100 km/h.	*8 Deze verhouding zal in beeld gebracht worden voor 100 km/uur (max. snelheid bij geopende spitsstroken). Ook 80 km/uur zal beschouwd worden als dit nodig is om geluidhinder boven de 70dB(A) te bestrijden (conform de Spoedwet).* *Een variant met een snelheid van minder dan 80 km/uur wordt niet beschouwd omdat:* *a) Dit geen een geschikte snelheid is gezien het ontwerp van de autosnelweg* *b) Dit in strijd is met beleid voor reistijden dat aangekondigd is in het kader van de Nota Mobiliteit. Een van de ambities van deze nota is de betrouwbaarheid te vergroten en de reistijd van deur tot deur te verminderen* *c) Bij 60 km/uur veel verkeer zal uitwijken naar het onderliggend wegennet met alle problemen van dien.*
9 Het buiten werking stellen van de Wet geluidhinder is onacceptabel en strijdig met het beleid. Conform de Wet geluidhinder dient het geluidsonderzoek dan ook uitvoerig te worden verricht op basis van recente cijfers. Een verlaging van de maximum snelheid naar 100 km/ h c.q. 80 km/h dient te worden meegenomen. Tevens dienen er fysieke metingen te worden verricht naast berekeningen.	*9 Zie mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.* *Bij het onderzoek wordt voor de jaren 2000 en 2015, uitgegaan van een rekenmethode om het geluidsniveau te bepalen.* *Het meten van het geluidsniveau voor het jaar 2015 is fysiek niet uit te voeren. Met het oog op vergelijkbaarheid van de alternatieven is het van belang dat steeds dezelfde methode wordt gehanteerd voor dezelfde jaren. Deze worden daarom alle berekend.*
10 Het trillingsonderzoek dient te worden uitgebreid naar de wijk Boxtel Oost ter hoogte van km. 130.9.	*10 Het onderzoek naar trillingen bij Hal wordt representatief geacht voor het hele tracé.*
11 In de m.e.r. dient onderzoek te worden verricht naar de zeer hoge en permanente verlichting op de A2 en welke effecten dit heeft op de directe omgeving van het welzijn van mens en dier.	*11 Ten behoeve van de spitsstroken hoeft de wegverlichting niet aangepast worden. Er wordt voor het MER geen onderzoek gedaan naar de effecten van de reeds aanwezige wegverlichting. Wel zal in het kader van het MMA onderzocht worden wat de effecten van een dynamische wegverlichting zijn (verlichting die alleen aangaat als dit nodig is vanwege weers- of verkeersomstandigheden).*

Volgnummer: 8	Afzender:
Kenmerk: **Gedateerd: 8-4-2005**	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 De aanleg van spitsstroken heeft de economische schade, veroorzaakt door files, verminderd. Investeren in doorstroming betaalt zich dubbel en dwars terug. Er wordt ingestemd met de "Startnotitie Spitsstroken A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven". Vertraging bij de aanleg van spitsstroken, zeker bij de A2, moet echter zoveel mogelijk worden voorkomen.	*1 Deze stelling wordt onderschreven.*

Volgnummer: 9	Afzender:
Kenmerk:	
Gedateerd: 8-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Onduidelijk is welke planjaren voor welke toetsingscriteria gehanteerd worden. In het geval van kwantitatieve beoordeling kan het planjaar van invloed zijn op de omvang van de uitkomsten van de toetsingscriteria. De I/C verhouding, de belasting van het onderliggende wegennet en het ontstaan van sluipverkeer worden genoemd.	*1 Voor alle toetsingscriteria geldt 2015 als planjaar. Indien wet- of regelgeving vereist dat ook tussentijds aan bepaalde normen voldaan wordt, zal hier ook op getoetst worden.*
2 De effecten van de belasting en capaciteit op de kruispunten toe/afrit A2 met het onderliggende wegennet dienen te worden bekeken. Het ontstaan van congestie op het onderliggende wegennet en daarmee samenhangend het ontstaan van hinder wordt onvoldoende onderzocht. De capaciteitsverhogende maatregelen op de A2 kunnen van invloed zijn op de omvang van het sluipverkeer.	*2 Indien het verkeer op het onderliggend wegennet ten gevolge van de aanleg van spitsstroken meer dan 30% toeneemt of meer dan 20% afneemt t.o.v. de autonome situatie, zullen ook de milieueffecten op andere wegen of wegvakken onderzocht worden. Voor aansluitingen en nabij gelegen kruispunten op het onderliggend wegennet worden verkeersbewegingen gedetailleerder bekeken dan enkel Intensiteit/Capaciteitsverhoudingen. Voor dit doel is een verkeersmodel beschikbaar. Als er aansluitingen aangepast moeten worden, zullen de milieueffecten hiervan in beeld worden gebracht.*
3 In de startnotitie is het studiegebied niet duidelijk omschreven.	*3 Het studiegebied omvat het gehele gebied dat in relevante mate beïnvloed wordt door de aanleg van spitsstroken. Hoe groot dit gebied precies is, is op voorhand niet precies te zeggen. In het MER zal dit duidelijk worden aan de hand van de verkeerscijfers en de milieueffecten.*
4 Uit de startnotitie blijkt niet welke criteria van toepassing zijn voor de periode van de dag waarop de spitsstroken worden opgesteld. Hierdoor is het niet duidelijk wat de invloed is op de omvang van de verkeersstromen en daarmee samenhangend de uitkomsten van de toetsingscriteria.	*4 De invloed van de spitsstroken op de omvang van de verkeersstromen wordt in beeld gebracht. Er wordt uitgegaan van de meest ongunstige situatie, namelijk die waarin de spitsstroken gedurende de gehele dagperiode open zijn.*
5 Het aspect geluid wordt niet diepgaand onderzocht. De grenswaarde van 70 dB is te hoog. De gehanteerde geluidscontour komt niet overeen met de Wet geluidshinder.	*5 Zie mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*

Volgnummer: 10	Afzender:
Kenmerk: Gedateerd: 8-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Het wegaanpassingsbesluit heeft direct gevolgen op de ecologische en landschappelijke elementen van het landgoed Bleijendijk.	*1 In het MER wordt in beeld gebracht of en zo ja welke gevolgen het wegaanpassingsbesluit voor het landgoed heeft.*
2 Volgens de startnotitie is het MMA het enige alternatief dat de Spoedwet geeft. Het MER heeft tot doel aan te geven wat de milieubelasting van verschillende alternatieven is. Er moet naar een breder alternatievenpakket gekeken worden dan dat de Spoedwet aan mogelijkheden biedt.	*2 Zie mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nrs. 2 en 3.*
3 Er wordt in de startnotitie geen onderzoek gedaan naar de oorzaak van het fileprobleem.	*3 Dit is niet nodig. Met het aannemen van de Spoedwet is vastgelegd dat er op dit traject een knelpunt bestaat en dat de verkeersproblemen op de A2 met spitsstroken verminderd worden. De keuze van alternatieven voldoet aan de vereisten uit het Besluit m.e.r.*
4 De Raad van State heeft de Spoedwet terzijde geschoven en besloten dat er een MER moet worden opgesteld. Er dient daarbij conform de Wet geluidhinder gehandeld te worden, met de daarbij behorende toetsingswaarden en te treffen maatregelen om de geluidshinder terug te dringen.	*4 De Raad van State heeft de Spoedwet niet terzijde geschoven, maar het Wegaanpassingsbesluit voor de aanleg van spitsstroken op de A2 vernietigd.* *De uitspraak van de Raad van State betekent dat er ten behoeve van het WAB een MER opgesteld dient te worden, waarbij tevens onderzoek plaats vindt naar geluid. In het MER wordt wel getoetst aan normen, maar die hoeven niet overeen te komen met de normen uit de Wet geluidhinder.* *Zie ook mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*
5 Het landgoed heeft een landschappelijke en cultuurhistorische waarde. Om deze redenen dient voor dit landgoed de Wet geluidhinder van toepassing te zijn.	*5 De waarden worden in het MER getoetst aan de beleidskaders geluidsbelast oppervlak en geluidsbelaste woningen (dus geen terreinen). In het OWAB en het geluidsplan wordt getoetst aan de grenswaarde bij geluidsgevoelige bestemmingen en geluidsgevoelige terreinen (definitie conform de Wet geluidhinder). Geconstateerd wordt dat het landgoed niet valt onder deze definitie.*
Rekening moet worden gehouden met nog niet gerealiseerde maar in het "bestemmingsplan Buitengebied 1997" geplande bebouwing van geluidsgevoelige objecten.	*Zowel in de MER als in het WAB en het Geluidsplan wordt rekening gehouden met nog niet aanwezige geluidsgevoelige bestemmingen conform de Wet geluidhinder, waarvoor het geldende*

	bestemmingsplan verlening van een bouwvergunning toelaat.
6 Helder dient te zijn hoe deze startnotitie en de MER zich verhouden tot de MER in het kader van de Tracéwetprocedure.	*6 Zie mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.3.*
7 Bij externe veiligheid dient onder de kwetsbare objecten ook rekening te worden gehouden met de geplande nieuwbouw van ambachts- en retraitewoningen aan de noordwestzijde van het landgoed. Daarnaast dient voor de ervaring van de bezoeker van het landgoed ook het landgoed, nabij de A2 als kwetsbaar object aangemerkt te worden.	*7 Geplande nieuwbouw van woningen, voorzover bouwvergunning is verleend, zal in het externe veiligheidsonderzoek worden betrokken. Verder wordt voor het transport van gevaarlijke stoffen de risiconormering gehanteerd zoals deze is verwoord in de Nota 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (RNVGS 1996), verder uitgewerkt in de Circulaire externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen. Het landgoed m.u.v. woningen valt hierin niet onder de kwetsbare objecten.*

Volgnummer: 11	Afzender:
Kenmerk: **Gedateerd: 8-4-2005**	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Inspreker brengt dezelfde zienswijze naar voren als beschreven in 14.	*1 Zie mijn reactie onder volgnummer 14.*

Volgnummer: 12 Kenmerk: Gedateerd: 8-4-2005	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Het maatschappelijke, economische en verkeerskundige belang van de A2 als (inter)nationale hoofdverkeersroute wordt onderkend. Een veilige en goede doorstroming van het verkeer op de A2 is belangrijk.	*1 Deze opmerking wordt onderschreven.*
2 Er wordt grote waarde gehecht aan de leefbaarheid van de wijk Boxel-Oost waarbij geluid, luchtkwaliteit en veiligheid van groot belang zijn voor de bewoners. De uitgangspunten in de Startnotitie moeten ook getoetst worden aan de uitspraak van de Raad van State van 15 september 2004.	*2 Zowel in Startnotitie als MER wordt rekening gehouden met de uitspraak van de Raad van State van 15 september 2004. Op pagina 21 van de Startnotitie is onder 6.1 aangegeven hoe rekening gehouden wordt met de uitspraak.*
3 In algemene zin wordt opgemerkt dat de commissie voor de m.e.r. maatregelen treft om te voldoen aan de Nederlandse wettelijke normen voor de kwaliteit van de leefomgeving. Er wordt vanuit gegaan dat minimaal de Europese m.e.r.-regels worden gehanteerd in de te doorlopen procedure. In de startnotitie wordt gesteld dat de alternatieven aan drie randvoorwaarden moeten voldoen. In de opsomming ontbreken de randvoorwaarden op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en veiligheid. De alternatieven moeten voldoen aan de gestelde wettelijke eisen op genoemde thema's.	*3 Het project zal uitgevoerd worden binnen de kaders van de Europese en nationale milieuwetgeving. Alleen de Wet geluidhinder wordt door de Spoedwet (tijdelijk) buiten werking gesteld.* *De commissie van de m.e.r. heeft advies uitgebracht t.b.v. van de richtlijnen en zal ook het MER beoordelen, zoals bij alle MER-plichtige projecten.*
4 Het MMA beperkt zich op voorhand tot de aanleg van spitsstroken, als oplossing voor de gesignaleerde problemen en streeft van daaruit naar de denkbare oplossingen voor het woon- en /of leefklimaat. Reeds in het beroepsschrift van 21 februari 2004 inzake het wegaanpassingsbesluit en uitvoeringsbesluiten Spitsstroken A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven is aangegeven dat goede alternatieven niet zijn onderzocht. Hierbij wordt de optie tot verlaging van de maximum snelheid tot 80 km/uur als een gemiste kans beschouwd. Het omschreven MMA wordt beschouwd als één van de alternatieven die	*4 Zie mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.2.* *Indien het niet mogelijk blijkt om met voorgestelde snelheden de wettelijke normen te halen, zal gekeken worden of dit met een verlaging van de maximum snelheid tot 80 km/uur wel te bereiken is. Indien dit niets of nauwelijks iets oplevert zal dit geen basis voor het MMA zijn.*

onderzocht moeten worden; dit voldoet niet, omdat deze toch weer uitgaat van spitsstroken als oplossing voor de gesignaleerde problemen.	
5 Uit de paragraaf "Hoe de milieueffecten worden bepaald" blijkt niet welke gegevens en rekenmodellen worden gehanteerd om de milieueffecten te bepalen. Gehanteerde uitgangspunten en input bepalen in hoge mate de uitkomsten van de berekeningen en kunnen daarom aan discussie onderhevig zijn. Aangezien dit onduidelijk blijft in de paragraaf zullen de gehanteerde gegevens en rekenmodellen van commentaar worden voorzien. Dit geldt voor zowel de verkeers- als voor de geluidsberekeningen.	*5. In het MER zal duidelijk vermeld worden welke gegevens, methoden en modellen gebruikt zijn om tot de resultaten te komen, of zal verwezen worden naar rapporten waarin dit omschreven is.*
6 In het onderdeel "verkeersveiligheid" worden de effecten op de verkeersveiligheid kwalitatief beschouwd. Aangegeven wordt op welke aspecten dit zal plaatsvinden maar de beschouwing op de lokale locatie ontbreekt. De Raad van State heeft in haar advies, ad 2.2.17.,aangegeven dat onvoldoende inzicht wordt gegeven in de situatie, met inbegrip van de specifieke knelpunten.	*6 In het kader van MER zal aandacht besteed worden aan het doorwerken van lokale situaties op verkeersveiligheid.*
7 De startnotitie gaat uit van de beperking, die in de Spoedwet is aangesteld aangaande het geluid. In het MER wordt daarom de 70dB geluidscontour onderzocht. Dit uitgangspunt wordt in strijd geacht met de uitspraak van de Raad van State. Onder 2.4.6. merkt de Raad op, dat zelfs zonder fysieke maatregelen, de beoogde capaciteitsuitbreiding en de daaruit voortvloeiende verkeersaantrekkende werking aanzienlijke nadelige gevolgen kan hebben uit oogpunt van onder meer geluid. De Raad stelt verder in haar uitspraak onder punt 2.4.7. dat: "ten aanzien van de gevolgen van het wegaanpassingsbesluit wat betreft geluid wordt opgemerkt dat hetgeen in de Spoedwet wegverbreding is bepaald omtrent bij het nemen van het wegaanpassingsbesluit uit te voeren onderzoek niet afdoet aan de verplichting in het kader van de milieueffectrapportage de milieugevolgen, waaronder het verwachte geluidseffect van ingebruikname van de spitsstroken, bij het onderzoek te betrekken". Deze overwegingen van de Raad versterken de visie, dat een volwaardig geluidsonderzoek integraal onderdeel uit moet maken van het MER en dat de consequenties hiervan in beeld gebracht moeten worden.	*7 Zie mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*

Volgnummer: 13 Kenmerk: Gedateerd: 8-4-2005	Afzender:
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Inspreker brengt dezelfde zienswijze naar voren als beschreven in reactie 14.	*1 Zie mijn reactie onder volgnummer 14.*

Volgnummer: 14	Afzender:
Kenmerk: Gedateerd: 8-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 In de startnotitie is niets aangegeven omtrent de inhoud van het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten waarvoor het MER wordt opgesteld, zodat geen enkel inzicht bestaat in hetgeen onderzocht moet worden. Daarnaast dient de voorbereiding van het onlosmakelijk met het wegaanpassingsbesluit verbonden geluidsplan in de m.e.r. te worden betrokken. Niet uit te sluiten valt immers dat voor realisering van de noodzakelijke geluidsvoorzieningen grote werken noodzakelijk zijn met grote gevolgen voor het landschap of dat de geluidsoverlast onvoldoende beperkt kan worden. Volstrekt onduidelijk is of de milieugevolgen voor het jaar 2015 worden beoordeeld op basis van een uitgevoerd geluidsplan of dat de milieugevolgen worden beoordeeld zonder geluidsplan. De indruk bestaat dat het onderdeel geluid in feite in het geheel niet wordt onderzocht.	*1 De inhoud van het wegaanpassingsbesluit en bijbehorende maatregelen is in voldoende mate aangegeven in de paragrafen 1.1, 2.1 en 3.3 van de Startnotitie. De A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven is onder nummer 32 in bijlage B in de Spoedwet wegverbreding opgenomen als een verbinding waar de capaciteit zal worden vergroot, door de aanleg van spitsstroken. Conform het bepaalde in artikel 4, lid 1 van de Spoedwet vindt er bij het te nemen wegaanpassingsbesluit een belangenafweging plaats, waarbij tevens de richtlijnen van de Europese Unie in acht genomen worden waaronder onder meer de door inspreker genoemde (m.e.r.-)richtlijn 85/337/EEG.* *Het m.e.r.-plichtige besluit is hier het wegaanpassingsbesluit, conform het bepaalde in het Besluit m.e.r. 1994, Bijlage onderdeel C, sub 1.4. De benodigde uitvoeringsbesluiten zijn niet m.e.r.-plichtig.* *Er wordt uitgegaan van de meest ongunstige situatie, namelijk die waarin het geluidsplan niet is uitgevoerd. Hiermee worden de effecten in de periode tussen openstelling spitsstroken en uitvoering maatregelen uit het Geluidplan zichtbaar gemaakt. Zie voor meer informatie over geluid mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*
2 In de startnotitie wordt ten onrechte het uit te voeren onderzoek afhankelijk gesteld van de juridische en financiële kaders van de Spoedwet wegverbreding. Daarnaast wordt ten onrechte het geluidsaspect van de voorgenomen verbreding nauwelijks meegewogen. Noch in de Nederlandse regelgeving, noch in de relevante Europese richtlijnen is enige steun te vinden voor deze beperkingen. Integendeel, zowel de Nederlandse regelgeving, als de relevante Europese richtlijnen gaan uit van een integraal onderzoek naar de nadelige milieugevolgen van een project of activiteit -niet alleen bij de aanleg, maar ook bij het functioneren- alsmede naar een serieus onderzoek naar de gevolgen van alternatieven. Nergens wordt aangegeven dat het is toegestaan om bepaalde	*2 De Spoedwet voorziet in de mogelijkheid een limitatief aantal wegenprojecten versneld te realiseren. In het kader van de Spoedwet wegverbreding worden die wegen aangepakt die tot de grootste knelpunten van het wegennet worden gerekend. Bij de selectie heeft verder een rol gespeeld dat de projecten binnen afzienbare tijd kunnen worden gerealiseerd, alsmede of deze uit het beschikbare budget kunnen worden gefinancierd. Andere alternatieven zoals door inspreker bedoeld passen niet binnen de aldus gestelde kaders van de Spoedwet en zijn derhalve niet als realistische, te onderzoeken alternatieven te beschouwen. Conform het bepaalde in artikel 4, lid 1 van de Spoedwet vindt er bij het te nemen wegaanpassingsbesluit een belangenafweging plaats, waarbij tevens de richtlijnen*

milieugevolgen van een project of activiteit niet te onderzoeken omdat een dergelijke beperking uit nationale regelgeving zou voortkomen. De verplichting tot het maken van een milieueffectrapport komt rechtstreeks voort uit de Europese Richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (85/337/EEG) en deze verplichting kan niet door nationale wetgeving worden beperkt of buiten werking worden gesteld.	*van de Europese Unie in acht genomen worden- waaronder onder meer de door inspreker genoemde (m.e.r.-)richtlijn 85/337/EEG. Ten aanzien van de omvang van het in het MER te verrichten geluidsonderzoek wordt verwezen naar het antwoord sub 1.*
3 Vast staat dat het traject Vught-Eindhoven is gelegen naast of in vanuit ecologisch of cultuurhistorisch perspectief kwetsbare gebieden. De op basis van de startnotitie uitgevoerde m.e.r. zal geen inzicht geven in de vraag of significante effecten zijn te verwachten voor het naastgelegen Habitatrichtlijngebied, noch of met betrekking tot dit gebied in de huidige situatie wel is voldaan aan de uit de Europese richtlijn voortkomende verplichtingen. Zo wordt er bijvoorbeeld geen onderzoek gedaan naar de effecten van het wegpompen van grote hoeveelheden water bij de tunnelbak van Vught op de beschermde watersituatie van het Habitatrichtlijngebied Bossche Broek. Er wordt aan herinnerd dat er een instandhoudingverplichting is.	*3 Het wegpompen van zo'n 180.000 m3 water op jaarbasis bij de tunnelbak Vught is een bestaande situatie. De voorgenomen activiteit zal niet van invloed zijn op deze situatie. Onderzoek naar effecten in dit kader op de beschermde watersituatie van het Habitatrichtlijngebied Bossche Broek is daarom niet aan de orde. Wel zal in het MMA een voorziening worden opgenomen ter verbetering van de waterkwaliteit van het tunnelbakwater. In eerder onderzoek is vastgesteld dat het voorgenomen project geen effecten heeft op de gunstige staat van instandhouding van het Habitatrichtlijn-gebied.*
4 Het is onbegrijpelijk dat, blijkens het overzicht op blz. 20 met betrekking tot de verkeersveiligheid, kennelijk niet wordt onderzocht welke effecten de omstandigheden bij dit concrete traject op de verkeersveiligheid zullen hebben. Zonder dit onderzoek kan immers ook niets worden gezegd over de externe veiligheid.	*4 In het kader van MER zal aandacht besteed worden aan het doorwerken van lokale situaties op verkeersveiligheid.*
5 Uit de startnotitie blijkt verder niet op welke plaatsen de luchtkwaliteit onderzocht zal worden. Dit onderzoek dient langs het gehele traject uitgevoerd te worden, aangezien de weg dwars door belangrijke ecosystemen leidt. In het gegeven geval dienen de metingen/berekeningen niet uitsluitend gebaseerd te zijn op de Europeesrechtelijke en Nederlandse regelingen voor luchtkwaliteit, maar dient in de MER juist onderzocht te worden welke effecten de concrete voorgenomen activiteit op de luchtkwaliteit heeft. Uit de startnotitie blijkt niet in hoeverre onderzoek uitgevoerd zal worden naar de mogelijkheden om de luchtkwaliteit te verbeteren. Er is immers sprake van een resultaatsverplichting. Gezien de belangrijke ecosystemen langs het traject doet zich de vraag voor of voor het betreffende gebied geen herstructureringsverplichting geldt. Omdat bij het onderzoek van de milieueffecten uitgegaan moet worden van de maximale capaciteit van de weg, zal deze als uitgangspunt moeten gelden voor het	*5 Het luchtonderzoek wordt langs het gehele traject uitgevoerd en onderzocht wordt wat de effecten van de voorgenomen activiteit op de luchtkwaliteit zijn. In het luchtonderzoek wordt hiervoor uitgegaan van de verkeersintensiteiten, zoals deze uit de verkeersprognoses volgen, in de zichtjaren 2009, 2010 en 2015.* *Op dit moment zijn slechts beperkt reële en effectieve maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit voorhanden. Het meeste wordt verwacht van generiek beleid en eventueel snelheidbeperkingen.* *Indien het niet mogelijk blijkt om met voorgestelde snelheden de wettelijke normen te halen, zal gekeken worden of dit met een verlaging van de maximum snelheid tot 80 km/uur wel te bereiken is. Indien dit niets of nauwelijks iets oplevert zal dit geen basis voor het MMA zijn.* *De invloed van de spitsstroken op de omvang van de verkeersstromen wordt in beeld gebracht. Er wordt uitgegaan van de meest ongunstige situatie, namelijk die waarin de spitsstroken gedurende de gehele*

berekenen van de invloed van het voorgenomen project op de luchtkwaliteit.	*dagperiode open zijn.*
6 Vast staat, dat ten tijde van de concrete besluitvorming met betrekking tot de ombouw van autoweg naar de huidige snelweg op grond van Europese regelgeving een m.e.r.-plicht bestond en dat deze plicht niet is nagekomen. Nu dreigt wederom de procedure niet te worden uitgevoerd zoals voorgeschreven, waardoor het verplichte alternatieven onderzoek weer niet wordt uitgevoerd. In het gegeven geval gaat het om een wegaanpassing die een aanzienlijke uitbreiding van de capaciteit van de weg beoogt. Blijkens de memorie van toelichting op de Spoedwet (TK 2002-2003, 28 679, nr.3, blz. 4) gaat het om een capaciteitsuitbreiding van 30-40 %. Ten onrechte wordt geen reëel geografisch alternatief betrokken bij het onderzoek naar de milieugevolgen. Zoals hieronder verder wordt uitgewerkt, volgt de verplichting tot het onderzoeken van minder belastende alternatieven – waaronder geografische alternatieven - niet alleen uit de Nederlandse en Europese regelgeving, maar is dit in het gegeven geval in verband met het in strijd met de wet niet opstellen van een m.e.r. bij de ombouw van autoweg naar snelweg in de jaren '90 zelfs dwingend aangewezen. Op basis van Europese regelgeving zijn de bevoegde autoriteiten verplicht in het kader van hun bevoegdheden alle algemene en bijzondere maatregelen te treffen om het verzuim van een beoordeling van de milieueffecten van een project in de zin van artikel 2 lid 1 van richtlijn 85/337/EEG te herstellen. Daarnaast heeft de minister harde toezeggingen gedaan dat de huidige A2 niet verbreed zou worden. Opgemerkt wordt dat de procedure voor het vaststellen van de Nota Mobiliteit niet voldoet aan de Europese regelgeving omdat ten onrechte geen m.e.r. voor dit plan is opgesteld en aan burgers de mogelijkheid om in beroep te gaan tegen dit plan is ontnomen. Wanneer aan burgers ook het recht ontnomen wordt de geografische ligging van een weg aan de orde te stellen in concrete procedures met betrekking tot een weg, dan zou de Nederlandse infrastructuurregelgeving in strijd zijn met Europees recht.	*6 Het bepaalde in de door inspreker genoemde (m.e.r.-)richtlijn 85/337/EEG is verwerkt in de Wet Milieubeheer. In artikel 7.10 van de Wet Milieubeheer is aangegeven dat in een milieueffectrapport (MER) in ieder geval de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling), de voorkeursoplossing en een MMA onderzocht moeten worden. De genoemde m.e.r.-richtlijn van de EU bevat geen verplichting naast het referentie-alternatief en het voorkeursalternatief andere alternatieven te onderzoeken.* *De uitkomsten van het op te stellen MER zullen worden meegenomen in het wegaanpassingsbesluit over de spitsstroken, conform het bepaalde in artikel 4 van de Spoedwet en artikel 7.35 van de Wet Milieubeheer.* *Verder wordt terzake van eventuele alternatieven verwezen naar mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.2.* *Naar de huidige regelgeving is de Nota Mobiliteit niet m.e.r.-plichtig. Tegen dergelijke algemene Beleidsnota's is inderdaad geen beroep mogelijk, omdat hieruit geen directe rechtsgevolgen ontstaan voor burgers. Het is overigens voor burgers wel degelijk mogelijk op diverse momenten in de onderhavige procedure in te spreken, dan wel beroep in te stellen, waarbij ook de geografische ligging van een weg aan de orde gesteld kan worden. Van strijd met Europees recht is ook op dit aspect geen sprake.*
7 De startnotitie gaat voor het onderzoek naar een beperkt aantal milieugevolgen uit van een bepaalde prognose van verkeersintensiteiten voor het jaar 2015. Niet alleen is uiterst onzeker of de spitsstroken na dit jaar niet meer aanwezig zullen zijn, maar er is ook geen enkele reden om niet uit te gaan van de maximale capaciteit van de weg. Uit de startnotitie blijkt niet dat de spitsstroken niet	*7 Uitgaan van de maximale capaciteit van de weg, als alternatief op de door Rijkswaterstaat gehanteerde geprognosticeerde intensiteiten, is niet zinvol. De A2 wordt nu relatief weinig gebruikt gedurende de nacht. Twee rijstroken zijn voldoende 's nachts.* *Berekeningen uitvoeren op basis van de maximale hoeveelheid verkeer over 3 rijstroken zou een volledig verkeerd beeld geven van de te verwachten*

24 uur per dag geopend zullen zijn, zodat voor de beoordeling van de milieueffecten uitgegaan dient te worden van de maximale capaciteit van de weg en niet van een voor het jaar 2015 geprognosticeerde intensiteit. Naast een autonome verkeersgroei valt immers ook nog te verwachten dat de wegverbreding een verkeersaantrekkende werking heeft. Voor de vergelijking van de milieugevolgen van het uit te voeren project versus de situatie dat niets wordt gedaan, dient in beide gevallen uitgegaan te worden van de capaciteit van de weg. Evident is dat de huidige weg niet alleen de verwachte autonome verkeersgroei niet zal kunnen verwerken, maar ook geen verkeersaantrekkende werking zal hebben. Bij een ongewijzigde situatie van de weg zal het verkeer derhalve de alternatieve route van de nieuwe A50 kiezen.	*milieueffecten die spitsstroken met zich meebrengen. Met de autonome groei, aangevuld met enkele procenten verkeer dat van het onderliggend wegennet wordt aangetrokken, zal het verkeer bij benadering een factor 3 lager zijn dan wanneer met de maximale capaciteit gerekend zou worden. Dat uitgangspunt is daarom niet realistisch.* *Wel wordt bij het bepalen van de invloed van de spitsstroken op de omvang van de verkeersstromen uitgegaan van de meest ongunstige situatie, namelijk die waarin de spitsstroken gedurende de gehele periode 6.00 tot 23.00 open zijn. 's Nachts zullen de spitsstroken niet geopend zijn.* *Zowel voor de autonome situatie als voor het de spitsstroken wordt de A50 als volledige autosnelweg meegenomen.* *Zie verder mijn reacties voorin onder veel voorkomende inspraak nrs.2 en 3.*
In het kader van het op te stellen MER dient reeds nu onderzocht te worden of een goede tweede verbinding tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven niet meer kansen biedt om het probleem op te lossen en daarboven niet meer milieurendement oplevert door terugdringing van het aantal vervoersbewegingen. Onderzocht dient te worden in hoeverre de A50 na gehele openstelling het verkeer van de A2 zal opnemen. In samenhang hiermee dient ook onderzocht te worden of aanpassingen aan het regionale wegennet kunnen leiden tot een zodanige verdeling van verkeersstromen dat verbreding van de A2 tussen Den Bosch en Eindhoven achterwege kan blijven.	
8 Bij de besluitvorming over de reconstructie van de huidige weg is in 1979 door de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat nadrukkelijk gezegd dat geen rekening gehouden werd met eventuele verbredingmogelijkheden. Verder is nadrukkelijk toegezegd dat gezamenlijk met de Provincie Noord-Brabant een studie gestart zou worden naar een mogelijke herziening van het vastgestelde tracé van rijksweg 75 (A50) in de geest van structuurmodel 40. In die studie zou ook dienen te worden nagegaan of op den duur de doorgaande verbinding Amsterdam-Maastricht via rijksweg 264 (de huidige A-2) dan wel via de verbinding 's-Hertogenbosch-Eindhoven in model 40 geleid zou dienen te worden. In de "Studie Hoofdwegenstructuur Noord-Oost-Brabant" (september 1984) dan blijkt bij alle onderzochte varianten, de aan te leggen autosnelweg tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch als vaststaand gegeven te zijn aangenomen. Dit is in strijd met de toezeggingen van de minister Dat een variant onderzocht zou	*8 Uitvoering van de Spoedwet betekent juist geen verbreding van de weg. Door een herindeling van de huidige verharding wordt de vluchtstrook enigszins verbreed ten koste van de twee rijstroken. Hierdoor kan de vluchtstrook in drukke tijden bereden worden als zgn. spitsstrook. Voor verdere uitbreiding van de weg in de verdere toekomst wordt momenteel de Tracéwetprocedure doorlopen. Hierin wordt alternatievenonderzoek gedaan en is een m.e.r.-procedure opgenomen.* *De bedoelde alternatieve route (structuurmodel 40) is in 1984 in de STUHNOB (Studie Hoofdwegenstructuur Noordoost-Brabant) onderzocht. Deze variant is in betreffende studie afgevallen ten gevolge van de onevenredig veel grotere schade aan natuur en landschap t.o.v. alternatieven en de naar verhouding geringe extra probleemoplossende werking op de aspecten verkeer en leefbaarheid.* *De besluitvormingshistorie voor de A2 gaat verder terug dan 1979. In 1970 is namelijk al een tracébesluit voor het traject 's-Hertogenbosch-Eindhoven genomen. Dit tracé liep via Sint-Michielsgestel,*

worden waarbij voor de huidige A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven geen functie meer heeft voor doorgaand verkeer. Indien de minister in 1979 gemotiveerd aangeeft waarom hij toen geen rekening wilde houden met de toen reeds geopperde verbreding naar 2 x 3 rijstroken, valt niet in te zien waarom deze argumenten nu geen kracht meer zouden hebben. In dit geval is sprake van opgewekt vertrouwen, dat het leefmilieu bij Vught niet verder aangetast zou worden. Dit opgewekte vertrouwen dient gehonoreerd te worden. Indien het aanwijzen van de weg in een structuurschema als achterlandverbinding of in een nog niet van kracht zijnde Nota Mobiliteit tot gevolg zou hebben dat daarmee een groot deel van het in het kader van de m.e.r. of de Habitatrichtlijn uit te voeren onderzoek niet meer hoeft plaats te vinden, zou dit in strijd zijn met de relevante Europese richtlijnen en de Nederlandse regelgeving.	*Schijndel en Sint-Oedenrode. Vanwege de grote milieueffecten is dit tracé in 1973 ter discussie gesteld. Een nieuwe analyse van de verkeersproblematiek en de milieugevolgen heeft tot het tracébesluit van 1979 geleid. De motivatie op strategisch niveau voor het verbeteren van de A2 lag in het Rijkswegenplan van 1968. Voornaamste principe hierin was een vaste maaswijdte voor het netwerk en een continuïteit van infrastructuur voor belangrijke routes. In het kader van de A2 was hierbij de E9-route van belang (tegenwoordig E25): de verbinding Amsterdam-Rome. Deze verbinding liep over de N2/N264, maar voldeed vanwege verkeerslichten en maximum snelheid van 80 km/uur niet aan de vereisten hiervoor. Het is dan ook niet vreemd dat de N2/N264 ook na ombouw de functie van (inter)nationale route blijft behouden. Dit is nog eens benadrukt in het SVV II (1990). Hierin wordt de A2 aangewezen als achterlandverbinding. Tegen deze aanwijzing zijn in de bij het SVV behorende inspraakprocedure geen bezwaren gemaakt. M.a.w. op dat moment is het zoeken naar alternatieven voor deze verbinding achterhaald.* *Wat de opdracht in het kader van STUNHOB betreft: "...Tevens is besloten samen met de Provincie Noord-Brabant een studie te beginnen naar de mogelijke herziening van het vastgestelde tracé van Rijksweg 75 (A50) in de geest van structuurmodel 40. In deze studie zal worden nagegaan of op den duur de doorgaande verbinding Amsterdam – Maastricht via Rijksweg 264 dan wel via de verbinding 's-Hertogenbosch – Eindhoven in model 40 geleid dient te worden." (Streekplan midden- en oost-Brabant, uitwerkingsplan wegverbinding 's-Hertogenbosch – Eindhoven 1983). Structuurmodel 40 is in deze studie opgenomen als structuurvariant I. Voor deze structuurvariant is wel degelijk de E9 route verplaatst van de N2/N264 naar de weg via Veghel. Op pag. 129 staat letterlijk: 'Door de verbinding tussen Veghel en de Noordtangent door te trekken tot de E3 ontstaat variant I die de mogelijkheid in zich heeft dat de E9 route in de toekomst via de nieuwe wegenstructuur vervuld gaat worden. Een en ander conform de studie-opdracht....". Uiteraard is wel uitgegaan van de N264 omgebouwd naar autosnelweg, omdat hier in 1979 reeds een besluit voor genomen is.* *In tegenstelling tot wat inspreker stelt, is er dus wel degelijk iets gedaan met de oorspronkelijke opzet van structuurmodel 40. De uiteindelijke afweging van de alternatieven heeft echter niet geleid tot een keuze voor deze variant. Er bleken grote bezwaren tegen de aanleg van met name het zuidelijk deel van dit tracé, de zgn. Oosttangent van Eindhoven. Zonder deze schakel is een doorgaande/logische E9 route niet te realiseren. Uiteindelijk is voor variant C gekozen; dat is de A50 zoals die nu aangelegd wordt. Hiermee is wordt de rol van de A2 als doorgaande route*

	Amsterdam – Maastricht bevestigd. Dit is verder vertaald in het 2e Structuurschema Verkeer en vervoer (1990) door de A2 aan te merken als achterlandverbinding. De inspraak op dit Structuurschema richt zich niet tegen deze functie van de weg. De gemeente Vught stelt wel dat uitbreiding naar 2x3 rijstroken onacceptabel is. Wat betreft de status van de weg volgt de nota Mobiliteit dezelfde lijn als haar voorgangers. Betreffende nota's zijn in overeenstemming met (inter-)nationale regelgeving opgesteld. *Gezien gelopen procedures en besluiten is het een feit dat de A2 de as is via welke het verkeer Amsterdam – Maastricht afgewikkeld wordt. Hierop is ook een uitgebreid investeringsprogramma voor de A2 gericht; het zoeken naar alternatieven voor deze route wordt daarom niet voorgestaan.* *Voor de langere termijn wordt echter wel onderzoek zoek gedaan is de lijn die inspreker bedoeld, zie ook mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr. 3.*
9 Vastgesteld moet worden dat bij de voorbereiding voor de aanleg van de huidige snelweg in de jaren '90 geen m.e.r.-procedure is doorlopen. De aanleg van een snelweg moet zonder twijfel worden aangemerkt als een project in de zin van Bijalge I onder 7b van de EU-Richtlijn 85/337. Vergunningprocedures, ingeleid na 3 juli 1988, dienen aan een milieueffectbeoordeling te worden onderworpen, voorzover deze in de richtlijn genoemde projecten betreffen. Aan het niet voldoen aan deze verplichtingen kunnen ook nog achteraf consequenties worden verbonden. De vraag is derhalve of de toenmalige besluiten niet moeten worden ingetrokken. Vaststaat, dat de art. 19 WRO procedure waarmee in Vught vrijstelling is verleend van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve van de reconstructie van Rijksweg 2/Glorieuxlaan en in verband met de reconstructie te realiseren kunstwerken, op 7 juli 1988 is ingeleid; derhalve is ten onrechte toen geen m.e.r. opgesteld. Krachtens artikel 10 EG zijn de bevoegde autoriteiten verplicht alle maatregelen te treffen om bedoeld verzuim te herstellen. De enige wijze om dit te doen is om aan de nu op te stellen m.e.r. de eis te stellen dat de relevante geografische alternatieven worden onderzocht.	*9 Het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat, waarbij het tracé van de ombouw van de toenmalige rijksweg tot autosnelweg is vastgesteld dateert van vóór 1 september 1987, zijnde de datum waarop de m.e.r.-richtlijn van de EU is geïmplementeerd in het Besluit m.e.r. 1987. Derhalve was dit besluit niet m.e.r.-plichtig. Ook de andere besluiten waarbij de planologische inpassing van het tracé plaats vond, waaronder het door inspreker genoemde vrijstellingsbesluit waren niet m.e.r.-plichtig , nu de ombouw reeds was voorzien bij het genoemde tracébesluit. Voorts wijzen wij er op dat de door inspreker genoemde bezwaren in feite geen betrekking hebben op de nu lopende procedure, maar op besluiten die in het verleden zijn genomen en reeds lang onherroepelijk zijn. Het bezwaar van inspreker kan dan ook geen geldend argument zijn om alsnog andere alternatieven te onderzoeken.*
10 Het onderzoeksgebied dient bepaald te worden met inachtneming van het gebied tot en met Veghel In het kader van de in 1999 ingezette Tracéwetprocedure is door Rijkswaterstaat een startnotitie opgesteld. Ook de Stichting Overlast A2 Vught e.o. heeft hierop ingesproken. In het advies van de Commissie m.e.r. op de startnotitie	*10 Ten aanzien van de gestelde verplichting andere alternatieven te onderzoeken, wordt verwezen naar het antwoord sub 6. Het door inspreker genoemde advies van de Commissie m.e.r. heeft betrekking op de in 1999 opgestarte Tracéwetprocedure voor het traject A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven. Het onderhavige spitsstrokenproject volgt een eigen procedure op grond van de Spoedwet wegverbreding en de Wet Milieubeheer. In deze procedure wordt ook*

d.d. 11 februari 2000 is nadrukkelijk gewezen op het belang van de wisselwerking tussen de achterlandverbinding en het onderliggend wegennet. Leefbaarheiddoelen dienen gelijkwaardig te zijn aan bereikbaarheidsdoelen. Meer specifiek is aangegeven dat speciale aandacht gegeven moet worden aan de problematiek bij Vught en St. Michielsgestel, in relatie tot de gedane toezeggingen en tot een mogelijk alternatief in de vorm van een verbeterde N266-A50. Aangezien ten behoeve van de aanleg van de spitsstroken met de bijbehorende werken een m.e.r. procedure doorlopen wordt, dient in deze m.e.r. procedure rekening te worden gehouden met het eerdere advies van de Commissie m.e.r. Uit de startnotitie blijkt dat het bevoegd gezag niet voornemens is welk geografisch alternatief dan ook te onderzoeken, terwijl een onderzoek naar geografische alternatieven wel verplicht en aangewezen is. Op grond van de in 1979 gedane toezeggingen en de huidige ontwikkelingen zou het onderzoeksgebied moeten omvatten het gebied waarin de oorspronkelijke variant 40 gelegen was. Het te onderzoeken gebied dient zich qua omvang uit te strekken tot en met de oostkant van Eindhoven en dan in een rechte lijn naar boven. Dit gebied omvat immers de mogelijkheden om van 's-Hertogenbosch naar Eindhoven te komen en weer terug, terwijl er aan de oostkant van Eindhoven relevante verbindingen zijn of worden ontwikkeld.	*de Commissie m.e.r. betrokken, onder meer voor het geven van een advies ten behoeve van de richtlijnen van het bevoegd gezag, die bij het opstellen van het MER in achtgenomen moeten worden.* *Zie verder ook mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr. 3. Hieruit blijkt dat voor de lange termijnoplossing enigszins aan uw bezwaren tegemoet wordt gekomen.*
11 Concluderend kan gesteld worden, dat zowel op grond van de toezeggingen gedaan in 1979, als op grond van het Besluit m.e.r. en de relevante Europese richtlijnen minimaal twee geografische varianten dienen te worden uitgewerkt. Één van deze geografische varianten dient het tracé te beslaan van de vroegere optie 40. Daarnaast dient uitvoerig onderzoek te worden gedaan naar alle milieugevolgen van de uitbreiding van de capaciteit van de weg, alsmede de gevolgen van alle daarmee verband houdende werken en maatregelen.	*11 Naar aanleiding van de conclusie van inspreker wordt verwezen naar bovenstaande antwoorden.*

Volgnummer: 15	Afzender:
Kenmerk: Gedateerd: 19-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 In paragraaf 2.2. van de Startnotitie wordt als argument voor de aanleg van de spitsstroken de filebestrijding in het jaar 2007-2008 genoemd. Vervolgens wordt in paragraaf 3.1 vermeld dat het fileprobleem tot 2015 moet zijn opgelost. Er wordt hier een tegenstrijdigheid geconstateerd. In verband met de aanpak van de geluidsproblematiek worden concrete uitspraken wat betreft de termijnen voor de definitieve eindsituatie op de A2 verwacht. Er wordt uitgegaan van een voorlopige situatie in 2015.	*1 In paragraaf 3.1 van de startnotitie staat letterlijk dat alternatieven het probleem van filevorming tot 2015 moeten oplossen, of de oplossing minstens dicht benaderen.* *Zie ook mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.3.* *Indien relevant zal het nog op te stellen geluidsmaatregelenplan rekening worden gehouden met de uitkomsten van de studie naar oplossingen voor de lange termijn.*
2 Maatregelen tegen geluidsoverlast moeten overwogen worden als er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. Van een reconstructie is sprake wanneer de geluidsbelasting met tenminste 2dB toeneemt, waarbij wordt uitgegaan van de laagste belasting zoals eerder vastgesteld naar aanleiding van de ombouw van rijksweg tot autosnelweg en als de tweede de huidige situatie. Indien na realisatie van de spitsstroken op de A2 gewerkt zal worden naar de definitieve situatie op de A2, zal voor het berekenen en treffen van akoestische maatregelen in de definitieve situatie worden uitgegaan van de vastgestelde waarden in 2015, dan wel van de dan geconstateerde werkelijke geluidsbelasting op de gevels van woningen. Indien bij deze berekening blijkt dat de toename minder is dan 2dB(A) is het treffen van maatregelen niet nodig. Tevens mag de aanleg van spitsstroken geen negatieve gevolgen hebben ten aanzien van de luchtkwaliteit, met name fijn stof en NO2.	*2 Voor de in de m.e.r. opgenomen alternatieven worden de effecten op het aspect luchtkwaliteit onderzocht en wordt getoetst aan de vigerende regelgeving. Het project zal uitgevoerd worden binnen de kaders van de Europese en nationale milieuwetgeving. Alleen de Wet geluidhinder wordt door de Spoedwet buiten werking gesteld.* *Zie ook mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*
3 Inspreker is akkoord gegaan met de aanleg van spitsstroken op de A2 in eerdere besluitvorming. Er wordt vanuit gegaan dat wederzijdse afspraken, die hierin gemaakt zijn, in stand blijven en er wordt verwezen naar eerdere correspondentie hierover.	*3 De afspraken die in het kader van de vorige procedure gemaakt zijn blijven van kracht.*

4 In de startnotitie wordt geconstateerd dat het onderliggende wegennet in Boxtel overbelast is door files op de A2. Er wordt niet aangegeven hoe groot de belasting van het onderliggende wegennet op dit moment is. Er wordt vanuit gegaan dat het sluipverkeer door de bebouwde kom van Boxtel zal afnemen na realisatie van spitsstroken.	*4 In de Startnotitie wordt nergens een overbelasting van het Boxtels wegennet genoemd. Verminderde filevorming leidt echter wel tot minder belasting van dit wegennet. Verkeersintensiteiten worden voor de A2 en voor aanliggende wegen bekeken. Verschillen op het onderliggend wegennet, waaronder de noord-zuid as in Boxtel, worden in beeld gebracht.*
5 Er wordt niet ingegaan op de recent aangelegde toeritdosering op de oprit Boxtel naar de A2. De maatregel heeft invloed op de filevorming op de A2 en wordt niet in de startnotitie opgenomen.	*5 De toeritdosering heeft het afgelopen jaar goed gewerkt. De installatie zal dan ook blijven staan zolang deze bijdraagt aan de doorstroming op de A2.*
6 Er wordt onvoldoende aandacht geschonken aan de problematiek die zal ontstaan bij calamiteiten op en rond de A2. Er wordt een antwoord verwacht op de vraag hoe zal worden omgegaan met de aanrijroutes bij calamiteiten, zodra vluchtstroken zullen worden gebruikt als spitsstroken.	*6 Genoemde onderwerpen zullen aan bod komen in een calamiteitenplan op maat. Eventueel hieruit voortvloeiende maatregelen worden meegenomen in het ontwerp, en worden hiermee ook input voor het MER en/of WAB.*

Volgnummer: 16	Afzender:
Kenmerk: 1087688 Gedateerd: 8-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Met de in de startnotitie genoemde doelstellingen, de te beschouwen alternatieven en de te onderzoeken effecten wordt op hoofdlijnen ingestemd.	*1 Waarvan akte.*
2 Voor de verkeersgegevens ten behoeve van de m.e.r. zal gebruik gemaakt worden van de NRM versie 3.1. en dit zal mogelijk andere resultaten opleveren.	*2 De studie zal met het NRM3 uitgevoerd worden, het meest actuele verkeersmodel. Voor het MER wordt uitgegaan van de nieuwste inzichten, ongeacht de consequenties voor de resultaten.*
3 Een doorkijk naar 2030 is gewenst om de gekozen oplossing van de te onderzoeken alternatieven te toetsen. Realisering van het uiteindelijk te kiezen alternatief mag er niet toe leiden dat de problemen op de rijksweg worden afgewenteld op het onderliggend wegennet. Er wordt verzocht het studiegebied uit te breiden zodat de problematiek op de A2 in context kan worden geplaatst van de problematiek op de parallelle verbinding N279 en de ontwikkelingen rond BOSE.	*3 In de startnotitie staat aangegeven dat De voorliggende startnotitie is bedoeld voor een korte termijnoplossing in het kader van de Spoedwet wegverbreding (opgenomen in bijlage B als project van semi-permanente aard). Uitgangspunt is dat de spitsstroken tot 2015 probleemoplossend zijn, of de oplossing nog benaderen. Een doorkijk naar 2030 zal in dit kader dan ook niet gegeven worden, zo dat überhaupt mogelijk is.* *Het studiegebied voor de korte termijn oplossing beperkt zich tot het gebied waar spitsstroken aangelegd worden. Een structurele oplossing voor de lange termijn wordt gezocht in het kader van de Tracéwetprocedure. Hier wordt een groter studiegebied in ogenschouw genomen. Zie ook mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.3.*
4 Op bladzijde 11 bij het onderliggend wegennet wordt over de N216/N217 gesproken. Deze wegnummers bestaan niet meer. Het betreft hier de N618/ en N617.	*4 Voor het MER worden deze nummers aangepast.*
5 Het komt de duidelijkheid ten goede als er in de startnotitie een alinea wordt gewijd aan de afstemming met de ruimtelijke ontwikkelingen in de uitwerkingsplannen van het streekplan voor de stedelijke regio's Waalbos, Zuidoost-Brabant en Uden/Veghel en de bestemmingsplannen.	*5 De Startnotitie geeft een globaal beeld van de ruimtelijke ontwikkeling tot 2015. In het MER zullen deze ontwikkelingen gedetailleerder omschreven worden. Voor het verkeersmodel wordt rekening gehouden met alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen.*
6 Bij lucht, bladzijde 18 van de startnotitie, is niet nader gespecificeerd op welk jaar het onderzoek naar de effecten op de concentraties fijn stof en stikstofdioxide zich richt. Al op het moment dat de spitsstroken in gebruik worden genomen dient	*6 Het luchtonderzoek zal zich richten op de jaren 2009, 2010 en 2015.* *2009 wordt onderzocht als zijnde het eerste volledige jaar na openstelling van de spitsstroken. Voor dit jaar worden de plandrempels voor stikstofdioxide*

inzicht te worden gegeven op het effect hiervan op de luchtkwaliteit. Een eerste tijdshorizon voor luchtkwaliteit moet, volgens de huidige planning, 2007 zijn. Voor stikstofdioxide gelden de grenswaarden eerst vanaf 2010. Tussentijds zijn plandrempels van toepassing. Ook deze dienen te worden betrokken bij een onderzoek naar de luchtkwaliteit. Deze worden nu niet in de startnotitie niet genoemd als toetsingscriterium. Aangezien per 2010 voldaan dient te worden aan de grenswaarden voor stikstofdioxide, is dit voor een onderzoek naar de luchtkwaliteit een tweede belangrijke tijdshorizon. Geadviseerd wordt om hier ook rekening mee te houden bij de m.e.r.	*onderzocht en de grenswaarde voor fijn stof. Voor de jaren 2010 en 2015 zullen de grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof worden onderzocht.*
7 Aandacht voor mogelijke maatregelen voor beperking van geluidsoverlast is op zijn plaats. Zeker in het kader van het meest milieuvriendelijke alternatief mogen deze niet ontbreken. Uit nader onderzoek moet blijken hoe de nieuwe geluidscontouren van de weg met de spitsstroken komen te liggen.	*7 Zie mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*
Verbreding van de geluidscontouren zal leiden tot meer geluidsbelasting op de GHS. Hiervoor zal conform de richtlijnen van het Streekplan onderzocht moeten worden of er compenserende maatregelen getroffen moeten worden.	*In de milieueffectrapportage zal onderzocht worden of een weg met spitsstroken tot een hogere geluidbelasting op de GHS leidt en in hoeverre hiervoor conform vigerend beleid mitigerende dan wel compenserende maatregelen getroffen dienen te worden.*

Volgnummer: 17	Afzender: ht
Kenmerk: Gedateerd: 8-4-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Inspreker brengt dezelfde zienswijze naar voren als beschreven in nummer 14.	*1 Zie mijn reactie onder volgnummer 14.*
2 Het woonhuis gelegen aan de Sluisakker 3 te Vught bevindt zich op zeer korte afstand van het viaduct ter hoogte van de afslag 24 aan de A2. In een milieueffectrapportage dient zeer exact te worden nagegaan, welke gevolgen op het gebied van geluidsoverlast, luchtvervuiling, trillingen en risico's in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen voor het leefklimaat zijn en welke voorzieningen kunnen worden getroffen om deze tot een minimum te beperken.	*2 De genoemde milieueffecten worden voor het gehele studiegebied in beeld gebracht met uitzondering van trillingen. Hiervoor wordt een representatieve locatie onderzocht. Voor geluid wordt in instantie uitsluitend de 70 dB(A)-contour onderzocht (zie ook bij 1 onder veel voorkomende inspraak).*
3 Door de toegenomen verkeersdrukte is de overlast zover toegenomen, dat de destijds aangebrachte voorzieningen niet meer toereikend zijn. Gevreesd wordt, wanneer de aanleg van de voorgenomen spitsstroken omstreeks 2010 gereed zijn, deze situatie zich zal herhalen. Er wordt verzocht om onderzoek te doen naar alle milieu gevolgen van de uitbreiding van de capaciteit van de A2 ter hoogte van Vught en genoemd viaduct, dan wel de daarin aangegeven alternatieven.	*3 Er zal onderzoek gedaan worden naar alle in de startnotitie genoemde milieueffecten op basis van het nieuwste verkeersmodel.*

Volgnummer: 18	Afzender:
Kenmerk: Gedateerd: 8-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Er worden zorgen geuit over de aspecten die invloed hebben op de leef- en woonomgeving in wijken van Boxtel die langs de A2 zijn gesitueerd bij de aanleg van spitsstroken. Het geluidsniveau wordt al jaren overschreden en de uitstoot van fijn stof stijgt boven de toegestane normen en bevat te hoge concentraties NO2.	*1 In het MER worden de aspecten lucht en geluid onderzocht Zie mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*
2 Met een goede doorstroming is ook de Boxtelse burger gebaat en is niet tegen het oplossen van de verkeersproblematiek op de A2. Boxtel ondervindt regelmatig overlast bij opstoppingen op de A2. Een deel van het verkeer kiest de sluiproute door Boxtel over de Noord-zuidas. De effecten hiervan dienen ook meegewogen te worden in de beoordeling van het leefmilieu in Boxtel (uitstoot fijn stof en NO2 en geluidhinder). Uitwijkmogelijkheden voor zowel personenvervoer als vrachtverkeer worden door de aanleg van spitsstroken verkleind waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Dit zal tot meer ongevallen en opstoppingen op de A2 leiden. Het gevolg is meer gebruik van de uitwijkmogelijkheid via de Noord-zuidas door Boxtel.	*2 Verkeersintensiteiten worden voor de A2 en voor aanliggende wegen bekeken. Verschillen op het onderliggend wegennet, waaronder de noord-zuid as in Boxtel, worden in beeld gebracht. Indien het verkeer hier ten gevolge van de aanleg van spitsstroken op de A2 meer dan 30% toeneemt of meer dan 20% afneemt t.o.v. de autonome situatie, worden ook de milieugevolgen daarvan in beeld gebracht.*
3 De kans dat een vrachtauto die gevaarlijke stoffen vervoerd bij een ongeval betrokken raakt is groter dan in de risicoanalyse wordt weergegeven. In de m.e.r. dient het vervoer met gevaarlijke stoffen in beeld te komen. In deze startnotitie wordt alleen het veiligheidsrisico genoemd. De bereikbaarheid om in de spitstijd snel met hulpdiensten op de plek van ongevallen te komen dient getoetst te worden aan de huidige situatie. Dit dient onderzocht te worden voor de spitsstroken worden aangelegd.	*3 Het aspect verkeersveiligheid wordt onderzocht in relatie tot de vormgeving van de spitsstroken, het verloop van de weg en de directe omgeving van de weg. Deze verkeersveiligheidssituatie van de weg is tevens input voor het bepalen van de externe veiligheid. Tevens wordt in het kader van het Ontwerp-wegaanpassingsbesluit in overleg met alle betrokken hulpdiensten een calamiteitenplan op maat opgesteld.* *In de m.e.r. wordt tevens de externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen) onderzocht.*
4 Via de Spoedwet wegverbreding is de factor geluid voorlopig uitgeschakeld en er zullen pas na 2007 maatregelen genomen worden voor de woningen in Boxtel. Er staan nauwelijks richtinggevende maatregelen in de startnotitie over de aspecten fijn stof en NO2-uitstoot.	*4 Eventuele mitigerende maatregelen voor lucht komen aan bod in het MER. Pas uit het onderzoek voor deze MER zal blijken of mitigerende maatregelen nodig dan wel mogelijk zijn.*
	5 Het project zal uitgevoerd worden binnen de kaders

5 Het inrichten van spitsstroken kan pas als de door de overheid ingestelde normen en waarden met betrekking tot de luchtkwaliteit, geluid en de veiligheid op de weg niet worden overschreden. Hierbij moet uitgegaan worden van verkeerscijfers van 2005. Het effect van sluipverkeer als gevolg van ongevallen op de A2 door Boxtel op woningen die langs de Noord-zuidas liggen op de aspecten geluid, uitstoot fijn stof en NO2 mee te nemen in het onderzoek. In kaart dient te worden gebracht hoeveel langer hulpdiensten er over doen om bij ongevallen in de spits bij het object te komen ten opzichte van de situatie dat er permanent voor hen een wisselstrook beschikbaar is. Daarnaast dient in kaart te worden gebracht hoeveel gevaarlijk vervoer er over de A2 gaat en wat daarbij de gevaren zijn.	*van de Europese en nationale milieuwetgeving. Alleen de Wet geluidhinder wordt door de Spoedwet buiten werking gesteld.* *De meest recente verkeerscijfers die beschikbaar zijn voor een volledig jaar zijn die van 2004. deze zullen dan ook toegepast worden (m.u.v. geluid, hier schrijft de Spoedwet het jaar 200 voor). Immers, het onderzoek wordt dit jaar verricht en de cijfers over dit jaar zijn uiteraard nog niet bekend. Als verkeer gaat sluipen als gevolg van ongevallen zal dat niet ander zijn dan in de huidige situatie. Van belang hierbij is of de aanleg van spitsstroken leidt tot meer ongevallen. Deze vraag zal in het kader van het MER beantwoord worden.*
6 Er wordt verzocht om een analyse van de verkeerssituatie over de Noordzuidas in Boxtel. Dit onderzoek moet deel uitmaken van het MER.	*6 Verkeersintensiteiten worden voor de A2 en voor aanliggende wegen bekeken. Verschillen op het onderliggend wegennet, waaronder de noord-zuid as in Boxtel, worden in beeld gebracht.*
7 Welke maatregelen worden op dit moment genomen tegen de geconstateerde overschrijdingen op geluid, op de te hoge uitstoot van fijn stof en de te hoge uitstoot van NO2?	*7 In het MER wordt de huidige situatie (2004, of 2000 voor geluid) beschreven. In de referentiesituatie (2015) worden alle geplande maatregelen in de periode 2004-2015 meegenomen voor een situatie zonder spitsstroken.* *Mijn beeld op dit moment is dat er geen lokale maatregelen zoals genoemd gepland zijn. Voor landelijke maatregelen verwijs ik naar het Nationaal Luchtkwaliteitplan van VROM (zie www.VROM.nl).*

Volgnummer: 19	Afzender:
Kenmerk: R104990065 Gedateerd: 8-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Cliënten wonen op nog geen 50 meter van de snelweg A2 en hebben in ernstige mate last van geluids- en trillingshinder. De nachtrust is door geluidsoverlast slecht. Dit wordt mede veroorzaakt door zwaar transport, waaronder vervoer van gevaarlijke stoffen. Door aanleg van spitsstroken zal de geluids- en trillingshinder toenemen. Wat betreft trillingshinder hebben cliënten inmiddels scheuren moeten vaststellen in de muren van de woning. In woningen langs de A2 in de gemeente Vught zijn door Rijkswaterstaat scheuren vastgesteld. Gelet op het verband met de aanwezigheid van de A2 is besloten om de A2 op die plaats van een dubbele laag Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) te voorzien en een maximum snelheid van 100 km/u in te stellen. De bewoners van Boxtel zouden dit ook graag zien. Er bestaat alle aanleiding om verdere schade door trillinghinder te voorkomen.	*1 In het MER wordt onderzoek gedaan naar het aspect trillingen. Het onderzoek naar trillingen bij Hal wordt representatief geacht voor het hele tracé.* *Voor geluid wordt verwezen naar de beantwoording onder veel voorkomende inspraak nr.1*
2 De fysieke en psychische gezondheid van cliënten is ernstig in het geding. Door de aanleg van spitsstroken zal de overlast erger worden. Volgens de cliënten zal de geluidsnorm van 55 dB worden overschreden en boven deze norm kan gezondheidsschade optreden. Door middel van een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Rijkswaterstaat is bepaald of er geluidsgevoelige bestemmingen zijn met een geluidsbelasting hoger dan 70 dB. Het is de cliënten niet duidelijk waar deze norm vandaan komt. De cliënten geven aan dat hun woningen niet zullen voldoen aan de geluidsnorm van 70dB. Een volledig akoestisch onderzoek dient alsnog te worden uitgevoerd.	*2 De Wet geluidhinder wordt bij de Spoedwet (tijdelijk) buiten werking gesteld. Hiermee wordt niet ontkend dat de geluidssituatie langs de A2 te wensen over laat. In het kader van de Spoedwet is het niet mogelijk om direct met de aanleg van spitsstroken dergelijke maatregelen te nemen.* *Zie mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*
3 De aanleg van spitsstroken maakt het risico op ongevallen groter, met name waar het gaat om ongevallen met gevaarlijke stoffen. Volgens cliënten is met de aanleg van de spitsstroken sprake van een overschrijding van de normen voor de externe veiligheid. In het geval van spitsstroken	*3 De effecten van de spitsstroken op de verkeersveiligheid en externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen) worden onderzocht*

zullen er geen vluchtstroken worden aangelegd.	
Cliënten vragen zich af of de aanleg spitsstroken niet van tijdelijke aard maar blijvend van aard worden, omdat het treffen van structurele maatregelen in de toekomst nog zeer onzeker is.	*Voor de verhouding tussen de tijdelijke en de structurele oplossing verwijs ik mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.3.*
4 Cliënten vrezen dat door de spoedwet in het geding zijnde belangen niet naar behoren zijn of worden afgewogen. Er wordt verwezen naar de Wet geluidhinder waarbij de norm van 70 dB wordt gehanteerd.	*4 Onder andere het te vast te stellen MER is juist bedoeld om belangen goed af te kunnen wegen. Voor de opmerking over geluid zie mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*
Verzocht wordt om rekening te houden met de belangen en het een en ander mee te nemen in het opstellen van het MER.	
5 Cliënten hebben aangegeven dat in het onderzoek de wijziging van de straatnaam niet is meegenomen. Deze naam is 1994 gewijzigd en cliënten trekken daaruit de conclusie dat voor de huidige situatie van onjuiste uitgangspunten is uitgegaan. Dit is bevestigd door medewerkers van Rijkswaterstaat aan cliënten.	*5. Bij het onderzoek waarnaar verwezen wordt, is alleen een foutieve adressering opgenomen in de rapportage. De overige uitgangspunten om te komen tot een geluidsbelasting op de betreffende woning zijn correct gehanteerd. Bij het nieuwe geluidsonderzoek dat uitgevoerd gaat worden in het kader van de MER en OWAB zal worden uitgegaan van de juiste adressering.*
6 Door het aanleggen van spitsstroken zullen vrachtwagens die (geruimde) dieren vervoeren dichter langs bedrijven van cliënten rijden. Het besmettingsgevaar zal toenemen en cliënten stellen Rijkswaterstaat aansprakelijk voor alle schade die zij hierdoor in de toekomst zullen ondervinden.	*6 Bij besmettingsgevaar voor dieren wordt er doorgaans direct een transportverbod ingesteld voor de betreffende dieren. Overigens kan Rijkswaterstaat niet aansprakelijk worden gesteld voor schade als gevolg van vervoer van eventueel besmette dieren. De bij het transport betrokken bedrijven zijn hiervoor verantwoordelijk.*
7 De aanleg van spitsstroken zal het fileprobleem niet oplossen maar verplaatsen.	*7 In het verkeersmodel, en daarmee ook in het MER, wordt rekening gehouden met de huidige toestand en de te verwachten verbetering op het wegennet van oost-Brabant en aangrenzend gebied. Daarmee wordt inzichtelijk of de aanleg van spitsstroken tot een verandering in verkeersafwikkeling elders leidt.*
8 Voor de aanleg van spitsstroken is rekening gehouden met groei van 2%-3%. Er is geen rekening gehouden met het achterblijven van de economische groei.	*8 Achterblijven van de economische groei in de laatste jaren heeft er niet voor gezorgd dat de groei van de hoeveelheid verkeer stagneert Dit geldt zowel landelijk als voor de regio's Eindhoven en 's-Hertogenbosch. Wel geldt dat de intensiteit op het betreffende deel van de A2 minder gestegen is dan landelijk, maar dit is het gevolg van de openstelling van de A50. Hiermee wordt rekening gehouden.*

Volgnummer: 20	Afzender:
Kenmerk: Gedateerd: 8-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Er wordt verzocht om de geluidsbelasting gerelateerd aan de snelheid in beeld te brengen zodat passende maatregelen hieruit kunnen worden afgeleid. Met het verlagen van de snelheid wordt de geluidsbelasting aanzienlijk minder. Het terugbrengen van de maximum snelheid zal tevens effect hebben op de soepele doorstroming van het verkeer. Het tegenhouden van het invoegend verkeer is geen oplossing.	*1 De Spoedwet schrijft voor hoe om te gaan met geluidhinder. Alleen voor belastingen van meer dan 70dB(A) zullen maatregelen worden overwogen. Bij deze maatregelen wordt eerst gekeken of het toepassen van dubbellaags ZOAB voldoende resultaat heeft. Als dat niet het geval is wordt bovendien gekeken naar de mogelijkheden om iets met snelheidsverlaging te doen. Zie verder mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1. Overigens heeft het terugbrengen van de maximum snelheid nauwelijks invloed op de geluidbelasting.*
2 Gevraagd wordt het effect in beeld te brengen van de inrichting van een talud op de vermindering van de geluidsbelasting. Door het oppervlak van het talud aan de bovenzijde van de tunnelbak zo ruw mogelijk te maken middels aanplant van fors uit te groeien aanplant met voldoende massa en het aanbrengen van andere poreuze geluidsabsorberende obstakels aan de onderzijde van het talud wordt veel geluid weggevangen. Dit is ook een waardevol landschapselement. Het is wenselijk dat de aanplant van een houtwal zo spoedig mogelijk plaats vindt.	*2 Ik waardeer uw meedenkende houding, maar aan beplanting kan in het kader van de Wet geluidhinder geen afschermende werking voor geluid toegekend worden. Daarnaast is het werkelijk geluidsreducerend effect van een strook beplanting zeer gering.*
3 De verbetering van de luchtkwaliteit door het afvangen van stofdeeltjes door de vegetatie dient in beeld te worden gebracht. Een goede en rustige doorstroming van het verkeer is een goede optie om de luchtkwaliteit te beïnvloeden. De snelheid en effectieve doorstroming dienen te worden betrokken in deze m.e.r. in relatie tot de luchtkwaliteit. Aangegeven wordt een ruige inrichting van de taluds en de omgeving bijdraagt om het fijn stof af te vangen en te filteren met behulp van vegetatie. Gevraagd wordt deze suggesties mee te nemen bij de uitwerking van het MMA en het woon- en leefmilieu serieus te nemen.	*3 Op dit moment zijn er slechts beperkt reële en effectieve maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit voorhanden. Het meeste wordt verwacht van generiek beleid en eventueel snelheidbeperkingen. In het luchtonderzoek zullen daarom de effecten van een snelheidsbeperking tot 100 km/u en tot 80 km/u inzichtelijk worden gemaakt.* *Bij RWS loopt een innovatieprogramma lucht waarbij maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit worden onderzocht op hun effect en haalbaarheid. Wanneer wordt overgegaan tot realisatie van de spitsstroken zullen de meest recente ontwikkelingen worden bekeken op mogelijke implementatie.*

Volgnummer: 21	Afzender:
Kenmerk: **Gedateerd: 8-4-2005**	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Inspreker brengt dezelfde zienswijze naar voren als beschreven in nummer 14.	*1 Zie mijn reactie onder 14.*

Volgnummer: 22	Afzender:
Kenmerk: **Gedateerd: 8-4-2005**	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Inspreker brengt dezelfde zienswijze naar voren als beschreven in reactienummer 14. 2 Inspreker behoudt zich het recht voor verder in de procedure andere bezwaren in te brengen.	*1 Zie mijn reactie onder 14.* *2. Er is nog gelegenheid tot inspraak naar aanleiding van het Ontwerp Wegaanpassingsbesluit en bijbehorend MER en er is mogelijkheid tot beroep op het Wegaanpassingsbesluit.*

Volgnummer: 23	Afzender:
Kenmerk: Gedateerd: 8-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 De startnotitie uit geen begrip voor de zorg die de Raad van State geuit heeft in haar uitspraak.	*1 Op pagina 21 van de Startnotitie is onder 6.1 aangegeven hoe rekening gehouden wordt met de uitspraak van de Raad van State.*
2 De verkeersbelasting van de A2 wordt structureel onderschat.	*2 Bij eerdere studies naar onderhavig tracé is steeds uitgegaan van landelijk beleid aangaande mobiliteitsgroei volgens SVV2. Met de Nota Mobiliteit wordt momenteel ingestoken op ander beleid: mobiliteit "mag weer". Rekening houdend met de huidige verkeersbelasting en de verwachte verkeersgroei als gevolg van dit landelijke beleid, onderbouwd door cijfers van CBS en CPB, en op basis van input van gemeenten en provincie voor wat betreft ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen is de te verwachten verkeersbelasting op de middellange termijn goed te onderbouwen.*
3 Er moet aandacht besteed worden aan de mogelijkheid van het plaatsen van een geluidsscherm ter hoogte van het buurtschap Hal.	*3 De Wet geluidhinder wordt bij de Spoedwet (tijdelijk) buiten werking gesteld. Hiermee wordt niet ontkend dat de geluidssituatie langs de A2 te wensen over laat. In het kader van de Spoedwet is het niet mogelijk om direct met de aanleg van spitsstroken dergelijke maatregelen te nemen.* *Zie mijn reactie voorin onder veel voorkomende inspraak nr.1.*

Volgnummer: 24	Afzender: Regionale Brandweer
Kenmerk: 05uit08382 Gedateerd: 20-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Er wordt verzocht om bij de uitwerking van de startnotitie speciale aandacht te besteden aan het thema veiligheid met name op het gebied van de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. In de startnotitie zal aandacht worden geschonken aan zaken op het gebied van veiligheid zoals de bereikbaarheid (pag. 9 onder 3.3). In dezelfde alinea wordt aangegeven dat de huidige rijbaan niet hoeft te worden verbreed en dit baart zorgen. Doordat vluchtstroken nu als rijstroken zullen worden gebruikt zal in het geval van een calamiteit de bereikbaarheid en daarmee de opkomsttijd aanzienlijk verslechteren. Op het traject van de A2 waar steeds meer verkeer zal komen en waar een veelheid aan gevaarlijke stoffen over vervoerd wordt, is het belangrijk op voorhand stil te staan bij de bereikbaarheid van de hulpdiensten.	*1 Genoemde onderwerpen zullen aan bod komen in een calamiteitenplan op maat. Eventueel hieruit voortvloeiende maatregelen worden meegenomen in het ontwerp, en worden hiermee ook input voor het MER.*
2 De betrokkenheid van hulpdiensten is van groot belang en er wordt aangegeven om in een vroeg stadium inbreng te leveren.	*2 Het calamiteitenplan op maat zal in samenwerking met de hulpdiensten in de regio 's-Hertogenbosch – Eindhoven worden opgesteld.*

Volgnummer: 25	Afzender:
Kenmerk: Gedateerd: 21-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Door het aanleggen van spitsstroken wordt het fileprobleem niet opgelost maar verplaatst. Automobilisten moeten een normale snelheid rijden en de 100 km borden moeten worden verwijderd en het passeren moet moeilijker gemaakt worden. 2 Bij de aanleg van spitsstroken voor de A2 wordt er grond onteigend. Er wordt aangegeven dat het onteigenen van grond zorgvuldig moet gebeuren en dat mensen daar niet de dupe van mogen worden. Er wordt aangehaald dat het huis van de inspreker is onteigend bij het verbreden van de Zuid Willemsvaart.	*1 In het verkeersmodel, en daarmee ook in het MER, wordt rekening gehouden met de huidige toestand en de te verwachten verbetering op het wegennet van oost-Brabant en aangrenzend gebied. Daarmee wordt inzichtelijk of de aanleg van spitsstroken tot een verandering in verkeersafwikkeling elders leidt.* In het kader van het MER zal aandacht besteed worden aan het doorwerken van lokale situaties op verkeersveiligheid.
3 Er wordt aangegeven dat de huidige zienswijze is beschreven in het verslag van de openbare hoorzitting over het ontwerp-wegaanpassingsbesluit Spitsstroken A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven, gehouden op 2 september 2003 te Boxtel. De startnotitie is niet veel gewijzigd in vergelijking met het ontwerp-wegaanpassingsbesluit van 2 september 2003.	3 Ik wijs er op dat in dit geval een andere procedure voor het realiseren van hetzelfde doel, te weten de aanleg van spitsstroken, gevolgd wordt. De meeste elementen uit het (ontwerp)Wegaanpassingsbesluit van 2003 zullen daarom terug komen.
4 Rijkswaterstaat is bezig in zijn tuin ondanks dat deze niet op zijn naam staat. Er wordt aangegeven dat de inspreker staat ingeschreven op de openbare weg. Rijkswaterstaat moet zich aan de plannen houden als ze grond onteigenen. De gewijzigde plannen moeten kenbaar gemaakt worden aan de burgers.	2 en 4 Voor het realiseren van de verbreding van de Zuid-Willemsvaart, waarop spreker doelt, zijn alle voorgeschreven procedures gevolgd. Verwerving van het eigendom van betrokkene bleek noodzakelijk voor de planuitvoering. Het Rijk heeft getracht met betrokkene naar oplossingen te zoeken. Dat daarover uiteindelijk geen overeenstemming is bereikt is te betreuren.