

1616_12

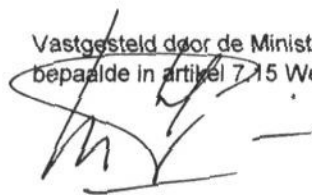
**Richtlijnen voor het
Ontwerptracébesluit/MER
Spitsstrook A2 St. Joost-
Urmond, als onderdeel van
maatregelenpakket Limburg**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

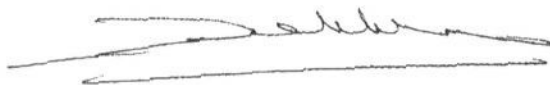
Richtlijnen voor het Ontwerptracébesluit /MER

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



Den Haag, maart 2006

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



Den Haag, maart 2006

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
2	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	2
2.1	PROBLEEMSTELLING.....	2
2.2	DOEL.....	2
2.3	BESLUITVORMING.....	2
3	VOorgenomen Activiteit en Alternatieven	4
3.1	ALGEMEEN	4
3.2	ALTERNATIEVEN.....	4
3.2.1	<i>Nulalternatief (referentiesituatie).....</i>	<i>4</i>
3.2.2	<i>Alternatief 1.....</i>	<i>5</i>
3.2.3	<i>Alternatief 2.....</i>	<i>5</i>
3.2.4	<i>Meest milieuvriendelijk alternatief.....</i>	<i>5</i>
3.2.5	<i>Gevoelighedsanalyse van de alternatieven voor een kilometerprijs</i>	<i>5</i>
4	BELEID, HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN.....	6
4.1	NOTA RUIMTE EN DE NOTA MOBILITEIT	6
4.2	HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN.....	6
5	VOorgenomen Onderzoek	7
5.1	INLEIDING.....	7
5.2	HOE DE EFFECTEN WORDEN BEPAALD	7
5.3	TE BESCHRIJVEN EFFECTEN	8
5.4	KOSTEN	11
6	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	12
7	LEEMTEN IN INFORMATIE	13
8	EVALUATIEPROGRAMMA.....	14
9	VORM EN PRESENTATIE.....	15
10	SAMENVATTING	16

BIJLAGEN

- Nota van antwoord adviezen wettelijke adviseurs en antwoord op de Inspraak

1 Inleiding

Het is druk op de A2. Vooral op het stuk tussen St. Joost en Urmond leidt al het verkeer steeds vaker tot files. Onderzoek naar de toename van auto- en vrachtverkeer wijst uit dat het op dit traject de komende jaren nog drukker zal gaan worden, zeker als in 2008 de nieuw aan te leggen A73 bij Maasbracht aansluit op de A2. Het is van belang om de grote hoeveelheid verkeer op korte termijn in goede banen te leiden. Het voornemen is om op de bestaande snelweg een extra rijstrook te creëren gedurende de spitsperiodes. Deze zogenaamde 'spitsstrook' zal in zuidelijke richting lopen en kan in 2008 gereed zijn. Tot 2015 kan de spitsstrook een bijdrage leveren in het beperken van de filevorming op dit traject. Daarna zal als gevolg van de verkeersgroei naar verwachting weer filevorming optreden.

Omdat de bereikbaarheid na 2015 te kunnen garanderen is een structurele oplossing op het traject Maasbracht – Geleen opgenomen in de MIT-planning voor 2018. Komend jaar wordt onderzocht of een versnelling middels versnellingsprijs mogelijk is. In het bestuurlijk overleg MIT 2007 zal hierover afspraken worden gemaakt. Mocht versnelling mogelijk zijn dan zullen eind 2006 richtlijnen hiervoor worden opgesteld. Mocht versnelling geen optie zijn dan zal voorlopig geen vervolg komen op de studie hiervoor. Dit omdat het niet wenselijk is in 2007 een studie uit te voeren naar maatregelen welke pas in 2018 worden uitgevoerd.

Voor deze trajectstudie naar de aanleg van een spitsstrook in zuidelijke richting wordt de procedure conform de Tracéwet gevolgd. Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om de effecten op de omgeving van de aanleg van de weg te bepalen. Er zal gebruik gemaakt worden van de verkorte tracéwetprocedure.

Het bevoegd gezag is de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat Limburg.

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

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a, van de Wet milieubeheer

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

Artikel 7.10, lid 1, onder c, van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste : "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Probleemstelling

Het traject tussen St. Joost en Knooppunt Kerensheide (verbinding tussen A2 en A76, in zuidelijke rijrichting) heeft te kampen met snel groeiende doorstromingsproblemen. Vooral in de ochtendspits staan er nu al regelmatig files. Door de sterke toename van het verkeer op de A2 en door een stijgend percentage vrachtverkeer, zullen de fileproblemen alleen maar toenemen. Als begin 2008 de A73-zuid wordt geopend, zal de A2 de toevoer van verkeer gedurende de spitsperioden niet meer kunnen verwerken. Zonder ingrijpen, leidt dit onherroepelijk tot problemen, ook voor de veiligheid. Het gevolg is dat de regio's Maasbracht - Geleen en ook Zuid-Limburg straks slecht bereikbaar zijn en de reistijd flink toeneemt.

2.2 Doel

Hoofddoelstelling van dit project is de doorstroming van het verkeer verbeteren in zuidelijke rijrichting op de A2 tussen St. Joost en Urmond. Dit is mogelijk door de aanleg van een spitsstrook in combinatie met een verdubbeling van de verbindingslus (Eindhoven richting Heerlen) in knooppunt Kerensheide.

De maatregelen worden getoetst aan de normen van de Nota Mobiliteit voor 2015.

Doelen moeten in het ontwerptractébesluit/MER zodanig worden beschreven dat uiteindelijk voor de besluitvorming moet kunnen worden aangegeven in hoeverre de alternatieven aan de doelen voldoen.

2.3 Besluitvorming

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

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tractébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Het MER dient vervolgens te

beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel moeten worden betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

Verkorte tracéwetprocedure

De 'nieuwe' Tracéwet is op 30 november 2005 van kracht geworden. De belangrijkste wijziging in de Tracéwet is de verkorte besluitvormingsprocedure. Deze is van toepassing op dit project. Eerstvolgende stap na de richtlijnen is in deze verkorte procedure het opstellen van een ontwerp-tracébesluit/MER. De fasen trajectnota en standpunt uit de uitgebreide Tracé/MER procedure worden dus overgeslagen.

Eerstvolgende inspraakmoment is de terinzagelegging van het ontwerp-tracébesluit/MER. Vervolgens kan eventueel op het tracébesluit, dat op basis van het ontwerp-tracébesluit/MER en de daar tegen ingebrachte zienswijze wordt genomen, beroep ingesteld worden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

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

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

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

3.1 Algemeen

In het ontwerptraçébesluit/MER dient voor zover relevant te worden ingegaan op de studies van zowel rijk als regio welke een relatie hebben met de planstudie.

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

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

Daar waar in het ontwerptraçébesluit/MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2015.

3.2 Alternatieven

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

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt en onderzocht:

3.2.1 Nulalternatief (referentiesituatie)

In een ontwerptraçébesluit/MER wordt het zogenoemde nulalternatief beschreven.

Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nulalternatief meegenomen (de zogenaamde autonome ontwikkeling). De

andere alternatieven zullen met het nulalternatief worden vergeleken. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin ingrijpende maatregelen achterwege blijven. Ook de onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het best in beeld.

3.2.2 *Alternatief 1*

Alternatief 1 bestaat uit een spitsstrook in noord-zuidrichting tussen de verknoping A73 -A2 (St. Joost) en de aansluiting Urmond en een verdubbeling van de verbindingslus in knooppunt Kerensheide (Eindhoven richting Heerlen). De maximum snelheid op het traject met spitsstrook bedraagt 100 km/u in de spitsperiode en buiten de spits 120 km/u.

3.2.3 *Alternatief 2*

Alternatief 2 bestaat uit een spitsstrook in noord-zuidrichting tussen de verknoping A73 -A2 (St. Joost) en de aansluiting Urmond en een fly-over bij knooppunt Kerensheide (Eindhoven richting Heerlen). De maximum snelheid op het traject met spitsstrook bedraagt 100 km/u in de spitsperiode en buiten de spits 120 km/u. Bepaal in dit alternatief in hoeverre de aanleg van de fly-over op korte termijn noodzakelijk is om de spitsstrook goed te laten functioneren. Bij deze fly-over wordt uitgegaan van een ontwerp dat tevens passend is bij een lange termijn oplossing.

3.2.4 *Meest milieuvriendelijk alternatief*

In een ontwerptractébesluit/MER wordt ook een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) gepresenteerd. Het MMA is een realistisch alternatief dat de verkeersproblemen aanpakt met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving en kosteneffectief is. Als basis voor het MMA wordt uitgegaan van alternatief 1. Voor het MMA wordt ten opzichte van alternatief 1 de rijsnelheid verlaagd, het dwarsprofiel versmald en de mogelijke toepassing van stil asfalt onderzocht.

3.2.5 *Gevoeligheidsanalyse van de alternatieven voor een kilometerprijs*

Naast bovengenoemde alternatieven wordt een gevoeligheidsanalyse van de alternatieven uitgevoerd voor een kilometerprijs. Deze gevoeligheidsanalyse heeft alleen betrekking op de verkeerskundige effecten. De verwachting is dat de hierboven genoemde alternatieven met name een oplossing zullen bieden voor bereikbaarheidsproblemen op de korte termijn. Deze gevoeligheidsanalyse zal inzicht geven in de mate waarin deze alternatieven in combinatie met een kilometerprijs een meer duurzame oplossing bieden.

In het ontwerptractébesluit/MER dient onderbouwd aangegeven te worden waarom niet gekozen is voor de aanleg van een spitsstrook in zuid-noordrichting.

4 Beleid, huidige situatie en ontwikkelingen

4.1 Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit

Uitgangspunt voor de planstudie is het kabinetsbeleid zoals verwoord in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Deze nota's bevatten de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland respectievelijk het beleid voor verkeer en vervoer en de bijbehorende doelstellingen. Voor de doelstelling "het versterken van de economische structuur" zijn goed functionerende infrastructuurnetwerken vereist. Het rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. Door demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economisch belang binnen de wettelijke en maatschappelijke kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving gefaciliteerd. Naast het mogelijk maken van groei van verkeer en vervoer streeft het kabinet naar betrouwbare en acceptabele reistijden.

4.2 Huidige situatie en ontwikkelingen

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

5 Voorgenomen onderzoek

5.1 Inleiding

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

5.2 Hoe de effecten worden bepaald

Gebiedsafbakening

Het ontwerptracébesluit/MER moet inzicht geven in de effecten die de alternatieven hebben voor:

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

De effecten van de alternatieven verschillen in reikwijdte. Sommige effecten manifesteren zich vooral binnen de directe omgeving aan weerszijden van de weg (bijvoorbeeld geluidshinder). Andere effecten hebben een veel grotere uitstraling. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald hoe groot het studiegebied moet zijn.

Tijdhorizon

De milieueffectrapportage richt zich bij het bepalen van de effecten op het geldende zichtjaar 2015. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten voorspeld voor andere jaren. De probleemanalyse voor verkeer richt zich mede op de periode 2010 tot 2015.

Werkwijze

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

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

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

Kwantitatieve en kwalitatieve effectbeschrijvingen

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

5.3 Te beschrijven effecten

Aangegeven moet worden wanneer de vluchtstrook open wordt gesteld voor verkeer. Indien niet bekend is hoeveel uur per dag de vluchtstrook open gesteld wordt, werk dan bij het opstellen van de prognoses van de (milieu)effecten in ieder geval het worst case scenario uit. Hiertoe dient een beeld te worden gegeven van de toename van de verkeersintensiteiten ten gevolge van de aanleg van de spitsstrook, zowel voor de periodes dat de stroken open zijn als voor het etmaal. Houd daarbij ook rekening met mogelijke verschuivingen van de spitsperiode als gevolg van verbeterde doorstroming in de regio.

Verkeer

Bereikbaarheid

De verkeerskundige effecten worden bepaald aan de hand van I/C-verhoudingen en voertuigverliesuren. Om een juist beeld te kunnen geven van de (milieu)effecten van de spitsstroken moet het ontwerptractébesluit/MER zo actueel mogelijke verkeersgegevens gebruiken als basis voor de prognoses en de daarmee samenhangende effectberekeningen.

Geef in het ontwerptractébesluit/MER een beschouwing over de houdbaarheid en betrouwbaarheid van de prognoses en daarmee van de probleemvaststelling en het probleemoplossend vermogen van de spitsstrook. Geef in het Ontwerptractébesluit/MER een analyse van de gevoeligheid van de alternatieven voor een kilometerprijs, op basis van kentallen. De gevoeligheidsanalyse heeft alleen betrekking op de verkeerskundige effecten. De hierbij te hanteren kilometerprijs, conform de Nota Mobiliteit, is een variabilisatie van MRB en ¼ BPM (€ 3,4 miljard, gemiddeld tarief € 0,034/km) en een congestieheffing op drukke plaatsen en tijden (tarief € 0,11/congestiekm in de spits en bij I/C-waarde groter dan 0,8).

Verkeersveiligheid

Voor de toekomstige situatie zal een kwalitatieve beschouwing worden gegeven over de effecten op verkeersveiligheid. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met het ontwerp van de weg, de algemene maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid, het calamiteitenplan en de verkeersprognoses. Daarbij wordt ook rekening gehouden met het eventueel verminderen van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet. Over het algemeen is het onderliggend wegennet onveiliger dan het hoofdwegennet. Dit kwalitatief oordeel zal in een algemene beschouwing worden getoetst aan het rijksbeleid op het gebied van verkeersveiligheid. Tevens dient getoetst te worden aan het Europees Verdrag inzake E-wegen. Op basis hiervan dient een afwegingsnotitie gemaakt te worden.

Ook de consequenties van het wisselen van het aantal wegstroken of de vormgeving daarvan worden gezien.

Woon- en leefomgeving

Geluid

Ten behoeve van het ontwerptraçébesluit/MER wordt het akoestisch ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidgevoelige objecten c.q. geluidbelaste woningen per geluidklasse, van 50 tot > 70 dB(A) (leq-etmaal) bepaald. Dit gebeurt in stappen van 5 dB(A) voor ieder beschreven alternatief. Daarnaast wordt indicatief bepaald welke geluidsmaatregelen getroffen worden bij uitvoering van het project. Voor dit onderzoek zal worden onderzocht wat de vóór de wijziging heersende geluidbelasting in het jaar 2006 is en wordt de geluidbelasting in de toekomstige situatie in het jaar 2015 onderzocht. Ten behoeve van het indicatief bepalen van de geluidsmaatregelen wordt ook de geluidbelasting bepaald die in 1986 werd ondervonden.

Naast de geluidsbelastingen van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen wordt het effect van de voorgenomen wijzigingen aan de weg op de geluidsbelasting van natuur- en stiltegebieden bepaald aan de hand van het aantal hectare geluidsbelast oppervlak boven de 40, 50, 55 en 60 dB(A) (leq-etmaal).

Ten behoeve van het ontwerptraçébesluit zal een meer gedegen akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. In dit onderzoek wordt op een hoog detailniveau onderzocht wat de consequenties van de ingreep zijn en welke maatregelen genomen dienen te worden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder.

Indien de gewijzigde Wet geluidhinder van kracht is op het moment van publicatie wordt ten behoeve van het ontwerptraçébesluit de geluidbelasting uitgedrukt in Lden.

Wat betreft het onderliggend wegennet zullen de consequenties voor geluid bezien worden als de omvang van het verkeer met meer dan 30% toeneemt of met meer dan 20% afneemt.

Lucht

Beoordeel de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen aan de hand van de grenswaarden voor de immissies van NO₂ en fijn stof (PM₁₀). De hieronder genoemde normen zijn afkomstig van vigerende regelgeving¹⁰, gebaseerd op Europese richtlijnen.

Voor stikstofdioxide moet in het ontwerptraçébesluit/MER:

- op kaart worden aangegeven waar de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- worden aangegeven hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie groter is dan 200 µg/m³.

Voor fijn stof (PM₁₀) moet in het ontwerptraçébesluit/MER:

- op kaart worden aangegeven in welk gebied de grenswaarde voor het jaargemiddelde van 40 µg/m³ wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen: ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- op kaart worden aangegeven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 µg/m³ als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden.

Externe veiligheid

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

Natuurlijke omgeving

Natuur

De studie inventariseert of in het gebied bijzondere soorten vernietigd of bedreigd worden. De factoren versnippering en verstoring, indien relevant, worden tevens beschreven.

De mogelijkheden om nadelige effecten te voorkomen of te beperken en bestaande knelpunten op te lossen, worden onderzocht met het oog op eventueel te nemen mitigerende of compenserende maatregelen. Voor gebieden en soorten die beschermd worden door de Europese Vogel- en/of Habitatrichtlijn geldt dat compensatie voorafgaand aan de wegaanpassing gerealiseerd moet zijn.

De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie worden kwalitatief en indien noodzakelijk kwantitatief beschreven in het ontwerptractébesluit/MER, met verwijzing naar de ligging van de gebieden. Indien er een significante beïnvloeding is van de Ecologische Hoofdstructuur (P-EHS) zal een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd. 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?

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 ontwerptractébesluit/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 ontwerptractébesluit/MER dient op hoofdlijnen aangegeven te worden op welke gronden de initiatiefnemer meent om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

In kwalitatieve zin wordt aangegeven welke lichtuitstraling naar de omgeving te verwachten is en hoe dit kan worden voorkomen.

Landschap

Een verhoging van het geluidsniveau kan leiden tot bouw van geluidsschermen waarvoor landschappelijke inpassing vereist is. Bij het ontwerp wordt gebruik gemaakt van landschappelijke kennis en een landschappelijke visie. De beoordeling vindt in kwalitatieve zin plaats.

Bodem en water

Bij infrastructurele werken wordt sinds kort een watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt m.b.t. de waterkwantiteit en waterkwaliteit van het gebied. De Watertoets komt voort uit afspraken die

gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw, en is verankerd in het Besluit op de Ruimtelijke Ordening (BRO) . De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

Omdat het totale oppervlak asfalt groter wordt, neemt de infiltratiecapaciteit af. Rijkswaterstaat is verplicht er voor te zorgen dat de waterbergingscapaciteit voldoende blijft. De waterbeheerder berekent welk percentage van de uitbreiding van het verhard oppervlak gecompenseerd moet worden door verruiming van het oppervlaktewater. Eventuele maatregelen (zoals b.v. bredere bermsloten) worden in het ontwerpproces meegenomen. De kwaliteit van het afstromend wegwater (run-off) wordt niet in het ontwerptraçébesluit/MER onderzocht; het ZOAB filtert het afstromend wegwater en de eventuele vervuiling concentreert zich in het wegdek en de eerste paar meters in de wegbermen. De vervuiling in het wegdek wordt periodiek opgezogen en verwerkt.

Overige aspecten

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

5.4 Kosten

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

6 Vergelijking van de alternatieven

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

- in de eerste stap worden de effecten van de verschillende alternatieven per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling afgezet in een tabel. In de tabel krijgen naast gemonetariseerde uitkomsten *ook fysieke en kwalitatieve effecten een duidelijke plaats*;
- in de tweede stap wordt bepaald welke aspecten een onderscheidend vermogen hebben. Deze keuze dient in het ontwerptraacébesluit/MER te worden onderbouwd;
- de eindpresentatie vloeit voort uit de stappen 1 en 2 en bevat de geselecteerde aspecten en hun score.

7 Leemten in informatie

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

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

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

Beschreven moet worden:

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

8 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer:

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

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

Het ontwerp-tracébesluit/MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

9 Vorm en presentatie

Ten aanzien van de presentatie wordt aanbevolen:

- Het ontwerptracébesluit/MER zo beknopt mogelijk te houden en de resultaten van de diverse studies in één overzichtelijke Tabel te presenteren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage te noemen;
- *een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst 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 ontwerptracébesluit/MER bestaat uit een zelfstandig leesbare publieksvriendelijke samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.

10 Samenvatting

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

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

De samenvatting is het deel van het ontwerptracébesluit/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 de studies. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

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

Nota van antwoord adviezen wettelijke adviseurs en antwoord op de inspraak

Volgnummer: 1

Afzender:

P.J.G.J. Ariaans

Pastoor Eyckstraat 32

6129BK URMOND

Kenmerk:

Gedateerd: 24-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Aanleg van de spitsstrook is goed, maar dient te worden afgewogen ten opzichte van de lange termijn oplossing.

2 Het 4x2 alternatief is de enige goede oplossing.

1 en 2. Er is kennis genomen van de mening van de inspreker.
Een gedegen belangenafweging zal uiteraard onderdeel zijn van het uiteindelijk te nemen Tracébesluit

Volgnummer: 2

Afzender: J.L. Sijstermans
Pyrostraat 3
6367CP VOERENDAAL

Kenmerk:

Gedateerd: 24-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Indien mogelijk, moet een tweede baan boven de bestaande weg komen, bestaande uit wegdekelementen die tussen pilaren worden gelegd. Bij dit alternatief blijft de natuur behouden.	1. Indien blijkt dat dit een redelijk alternatief is zal dit verder worden onderzocht.

Volgnummer: 3

Afzender:

W.J. Deelen

Lariksstraat 83

6101KE ECHT

Kenmerk:

Gedateerd: 24-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De huidige (dynamische) inhaalverbodsborden op de A2 leiden tot veel remmend verkeer omdat de automobilisten denken dat het symbool een waarschuwing is. Dit heeft een verstoring van de verkeersstroom tot gevolg. Wanneer de huidige borden worden vervangen door normale borden - zal dit effect hebben op een deel van de huidige problematiek.

Er wordt op dit moment een onderzoek gedaan naar de werking en effecten van het dynamische inhaalverbod vrachtverkeer in Limburg. Mocht bovengenoemde stelling kloppen, dan zou dat daaruit naar voren moeten komen. Uit een onderzoek op de A28 uit 1999 met dynamische borden voor het inhaalverbod vrachtverkeer is bovengenoemd probleem overigens niet gebleken.

Volgnummer: 1		Afzender:	Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
Kenmerk:			
Gedateerd: 24-6-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Het is ontstellend dat één van de oplossingen gezocht wordt via de N295. Bewoners van St. Joost ondervinden in de huidige situatie al veel geluidshinder door het toenemende verkeer op de N295. Dit zal nog toenemen door de nieuwe industrie. Er moet ook rekening gehouden worden met het woongenot van mensen en niet alleen met verkeer. 2 St. Joost moet beter afgeschermd worden met ondermeer geluidswallen. Met name de woningen bij de St. Joosterbaan 42 ondervinden veel geluidsoverlast.		1. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Er moet in ieder geval voldaan worden aan wettelijke normen. Ten aanzien van woongenot worden de effecten op geluid onderzocht. Op basis van het MER en de inspraak hierop maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven. 2. Na de keuze voor één van de alternatieven wordt bepaald welke geluidwerende voorzieningen nodig zijn vanwege de uitbreiding van de A2 en/of de N295. Hierbij wordt voldaan aan de wettelijke normen.	

Volgnummer: 2

Afzender:
J.M. Spätgens
Henegouwenplein 7
6137LL SITTARD

Kenmerk:

Gedateerd: 24-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De 4x2 oplossing verdient de voorkeur. Dit bevordert de doorstroming en er wordt ruimte geschapen om in de toekomst de verkeersgroei op te vangen.

2 Ik ben tegen het gebiedsalternatief. De wegen in Echt - Susteren - Sittard - Urmond en met name de halve ring rond Sittard-West, zijn al zeer druk. Het is onverantwoord om ook nog een deel van het bovenregionaal verkeer, dat nu nog van de A2 gebruikt maakt, naar deze wegen te leiden.

1. en 2. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 3

Afzender:

P.J. Kamps

Duivenstraat 3

6165BE GELEEN

Kenmerk:

Gedateerd: 24-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De oplossing is de A2 te verbreden met 2x3 rijbanen.

2 Het verkeer omleiden via de provinciale wegen N295 en N276 is voor de toekomst geen oplossing omdat op deze wegen nu al dagelijks filevorming optreedt.

1. en 2. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven

Volgnummer: 4

Afzender: M.C.M. Verhaegh
Dr Poelslaan 24
6133XH SITTARD

Kenmerk:

Gedateerd: 24-6-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Verbreed de A2 tot driebaans autosnelweg met een permanente maximum snelheid van 100 km/uur en spitsstrooksignalering op een eventueel later tijdstip. Deze maatregelen leiden tot:

- minder inhaalmanoeuvres en daardoor een betere baanspreiding van het verkeer;
- lagere fijnstofemissies;
- minder (band)geluidsoverlast;
- hogere verkeersberging.

2 De N295 - N276 - N294 dient het karakter van een buitenweg te behouden omdat:

- het traject van de N294 nabij de A2 nu al een zeer hoge bezetting heeft;
- de aanpassingen naar een autoweg enorme kosten met zich meebrengt;
- drie spoorwegovergangen, vele gelijkvloerse kruisingen en bebouwde komgebieden de gewenste doorstroom blokkeren ;
- verkeer dat niet van deze autoweg gebruik mag maken door de dorpen moet. Dit leidt tot een toename van de verkeersonveiligheid;
- woningen aan de wegen met meer geluidsoverlast en fijnstofemissies te maken krijgen.

De huidige verkeerssituatie in geval van filevorming op de A2 geeft een goed beeld van de eventuele toekomstige situatie op de aangepaste N-wegen; het verkeer loopt niet alleen op deze wegen vast maar ook worden toevoerwegen in de andere richtingen geblokkeerd.

1. en 2. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 5 Afzender: K. Meekma Baakhoven 1 a 6114RJ SUSTEREN Kenmerk: Gedateerd: 1-7-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Omdat in het 5 km. brede Limburg al veel infrastructuur en dorpen liggen, is het raadzaam over de Nederlandse landsgrenzen heen te kijken naar haalbare Europese alternatieven, zoals het doortrekken van Lommel - Hasselt (N715) naar de A2 of de A67 en het alternatief Roermond - Kreuz Aachen. Dit laatste alternatief leidt tot minder drukte op aansluiting N297-A2. 2 Besteed geen tijd aan plannen met de N295. 3 Verspil geen geld aan niet toekomstvaste plannen. De plannen moeten daarnaast snel gecommuniceerd, gepland en uitgevoerd worden, zodat duidelijkheid komt voor gemeenten en bewoners.	In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven. In het MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen

Volgnummer: 6 Kenmerk: Gedateerd: 5-7-2005	Afzender: Stichting Actie Comité Ten Esschen H.J.A. Vincken Ten Esschen 39 6412PS HEERLEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt aan de top van de organisatie vastgesteld en gerealiseerd, zonder burgers mee laten praten over de kwaliteit van hun leefomgeving. Dit terwijl medezeggenschap bij wet is geregeld. 2 De wettelijk voorgeschreven informatieverstrekking door Rijkswaterstaat naar burgers toe over de aanleg van een rotonde met een oprit naar de A76, heeft niet plaatsgevonden. 3 <i>Op grond van veranderde verkeerstechnische motieven vindt binnenkort een volledige verknoping van de A76 met de A79 plaats. Dit zal leiden tot een toename van verkeer op de A76 in beide richtingen, omdat minder regionaal verkeer van de N281 gebruik gaat maken.</i> 4 Volgens belanghebbende burgers verminderen de problemen op de kruising N281 Beersdalweg en verbetert de bereikbaarheid van de woonboulevard en Heerlen-Noord. Bij definiëring door hen van de huidige situatie met de toekomstige en de risico-reductie zijn voldoende voorwaarden aanwezig om het project rotonde op de Beersdalweg met oprit naar de A76, niet door te laten gaan. De noodzaak van de afrit van de A76 naar Ten Esschen moet opnieuw worden overwogen. 5 De afgelopen 30 jaar is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat geen enkel onderzoek gedaan naar de bepalingen van gezondheid, welzijn en de leefbaarheid van de betrokken inwoners van Ten Esschen. In het kader van Europese wetgeving zijn deze aspecten wel door het Ministerie van VROM en de gemeente Heerlen onderzocht. Hieruit is naar voren gekomen dat de waarden voor verkeerslawaaï en inhalatie- toxicologische stoffen die door de overheid zijn vastgesteld, al ver zijn overschreden. 6 Het ministerie van Verkeer en Waterstaat dient onderzoek te verrichten naar de gevolgen van riskante verkeersactiviteiten op de milieuveiligheid en risicobepaling in en rond Ten Esschen. 7 Hoe serieus zijn de huidige plannen? De burgers van Ten Esschen hebben zich destijds verzet tegen de komst van de A76, de weg is er toch gekomen en daarmee is Ten Esschen zwaar geraakt. Vervolgens is een studie gestart om de A76 te verbreden en die <i>studie wordt nu beëindigd. Ik ben hier tegen, mede vanwege het vele belastinggeld dat hiermee is verspild.</i> 8 Er moet veel verder vooruit worden gedacht. Zo had de A2 vanaf DSM richting Eindhoven 20 jaar terug al minimaal 3 baans moeten worden. Verder moet gekeken worden naar de demografische ontwikkeling rond de aanleg, de verbetering en verbreding van dit soort wegen.	Er is kennis genomen van de mening van de inspreker 1 Tijdens de Tracewet-procedure is meerdere malen gelegenheid om in te spreken op de plannen. 2, 3, 4, 5 en 6 Genoemde punten vallen buiten deze procedure De inspraakreactie zal worden doorgestuurd naar de gemeente Heerlen. 7, 8 Antwoord van de voorzitter tijdens de hoorzitting: Procedures duren altijd lang en geven niet altijd de <i>gewenste uitkomst. De afweging die voortdurend gemaakt moet worden is geen gemakkelijke en de inzichten, ook van de bevolking, op dat punt zijn zeer snel wisselend.</i> Wisselend tussen aan de ene kant de bescherming van de leefomgeving en milieu en aan de andere kant de snelle verkeersafwikkeling en het daarmee samenhangende economische aspect. Die twee zijn in een klein land zoals Nederland moeilijk verenigbaar.

Volgnummer: 7

Afzender: Klankbordgroep Groot Pey
H.J.H. Graus

In de Planten 58

6102ER ECHT

Kenmerk:

Gedateerd: 6-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het gebiedsalternatief leidt tot milieuoverlast voor de naastgelegen woningen, twee overwegen en tien aansluitingen / kruispunten in Echt - Susteren. Voorzieningen, zoals scholen, liggen voor een groot deel ten westen van de N295. Waarom wordt niet gekozen voor een verbinding vanaf Eindhoven richting Hasselt (België)?	In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven. In het MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen

Volgnummer: 8

Afzender: T.A.P.G. Vergoossen
Clarastraat 7
6102CE ECHT

Kenmerk:

Gedateerd: 7-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

1 Ik heb bezwaar tegen het gebiedsalternatief. Dit alternatief leidt tot geluid- en luchtproblemen in de gemeente Echt - Susteren omdat het traject door de woonkern van Echt en langs de kern van Susteren is voorzien. Er zou in ieder geval een lus rond de kernen Echt en Susteren moeten worden gemaakt. Ook de koppeling tussen de dorpen Pey en Echt wordt door dit alternatief bemoeilijkt.

Reactie van Bevoegd Gezag:

In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 9

Afzender:

W.W. Celie

Cokesstraat 1

6163LV GELEEN

Kenmerk:

Gedateerd: 7-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Het zwaartepunt van het probleem met de A2 ligt bij het internationale karakter van de weg. Er zal dus ook internationaal naar een oplossing gezocht moeten worden, zoals wegen over Belgisch als Duits grondgebied, parallel aan de A2.

In de trajectnota/MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen

Volgnummer: 10

Afzender: H.R.B. Kroeders
Willibrordusstraat 6
6114GS SUSTEREN

Kenmerk:

Gedateerd: 7-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Ter verbetering van de noord-zuid doorstroming verdient het aanbeveling om de mogelijke oplossingen niet te beperken tot de twee bestaande verbindingen - via Antwerpen en Maastricht, maar bijvoorbeeld ook de route Eindhoven, Lommel, Hasselt te bekijken. 2 Het gebiedsalternatief is onaanvaardbaar. De leefsituatie en luchtkwaliteit in Echt-Pey en Susteren zal hierdoor nog verder verslechteren. Daarnaast wordt de mobiliteit in oost-west richting in de huidige situatie al beperkt door vier barrières; de Maas, het Julianakanaal, de A2 en de spoorlijn. Het is ongewenst om daar nog een barrière aan toe te voegen, zeker ter hoogte van Susteren.	1. In het MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen 2. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 11 Kenmerk: Gedateerd: 8-7-2005	Afzender: Gemeente Echt-Susteren, Ruimtelijke Ontwikkeling & Economische Zaken R. Thomassen Postbus 450 6100AL ECHT
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De afwikkeling van het verkeer op de A2 tussen Maasbracht en Geleen dient betrekking te hebben op een ruimer plangebied dan in de startnotitie wordt aangegeven. Doorgaand verkeer kan wellicht nog via andere wegen afgewikkeld worden, zoals doorgaande wegen in België en Duitsland. Ook dienen de ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied bij het onderzoek te worden betrokken. 2 De in de Startnotitie aangedragen oplossingen hebben een te grote planologische impact. Daarom dienen andere mogelijke (deel)oplossingen onderzocht te worden, zoals de uitbreiding van de spoorweg en de bouw van transferia in de gemeente Echt-Susteren of het gebruik van de toekomstige spitsstrook door uitsluitend vrachtverkeer. 3 Er dient te worden onderzocht wat de gevolgen zijn voor de N572 en N274 en of deze wegen nog als provinciale ontsluitingswegen in de huidige vorm kunnen worden gehandhaafd. Hoe ziet de toekomstige aansluiting van deze wegvakken eruit als gevolg van de ontwikkelingen op de A2 en worden de veranderingen meegenomen in het onderzoek? In het onderzoek dient te worden betrokken of het bovenregionaal bedrijventerrein een eigen aansluiting op de A2 krijgt, opdat het onderliggend wegennet zal worden ontlast. Zal de gemeente Echt-Susteren worden betrokken in een werkgroep om te komen tot een eindoplossing? 4 In beide startnotities wordt aangegeven dat m.b.t. lucht de concentraties fijn stof en NO2 onderzocht worden. Echter in het Besluit luchtkwaliteit zijn ook voor andere stoffen normen opgenomen. De concentraties van deze stoffen dienen ook onderzocht te worden. 5 Uit de startnotitie blijkt dat het onderzoek in eerste instantie beperkt blijft tot de oplossingen 2x3 of 4x2 rijstroken. Pas als voor oplossing van het gebiedsalternatief wordt gekozen, zal nader onderzoek worden uitgevoerd. Om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende oplossingen, is het noodzakelijk om meteen al voor alle oplossingen een onderzoek op alle aspecten uit te voeren. 6 Het beëindigen van het onderzoek A2 Grathem-Maasbracht is geen goede zaak. De bufferruimte ten noorden van St. Joost, voor de A2 en A73, zou moeten worden onderzocht. Indien zou blijken dat er voldoende bufferruimte is, kan dit er toe leiden dat de uitbreiding van de A2 met een derde rijstrook kan volstaan. Voor de gemeente Echt-Susteren, het smalste deel van Limburg, is dit van wezenlijk belang. 7 Vanuit akoestisch oogpunt dienen de volgende aspecten bij de 2x3 en 4x2 alternatieven onderzocht te worden:	1. In het MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen 2. tm 12. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

- het aantal gehinderden in de huidige en nieuwe situatie, waarbij gestreefd wordt naar een afname van de geluidsbelasting door het treffen van bronmaatregelen of overdrachtsmaatregelen;
- waar de 50 dB(A) contour in de toekomstige situatie komt te liggen, waarbij wordt gestreefd dat de 50 dB(A) contour niet ruimer wordt dan in de huidige situatie.

8 Vanuit akoestisch oogpunt dienen de bovengenoemde aspecten ook bij het gebiedsalternatief te worden onderzocht. Waar ligt de 65 dB(A) contour in de huidige situatie en de 55 dB(A) in de toekomstige situatie langs de N295?

9 Het gebiedsalternatief op maaiveldhoogte is om de volgende redenen geen optie:

- het betekent een fysieke scheiding van de gemeente in een oostelijk en westelijk deel met alle nadelen van dien alsmede een verslechtering van de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting op de huidige en geplande woningen;
- *ter hoogte van Pey is voor een dergelijke weg geen ruimte en zal een groot aantal panden gekocht en gesloopt moeten worden;*
- de reeds aanwezige barrière in de ruimtelijke samenhang tussen Echt en Pey wordt verder in negatieve zin beïnvloed;
- *de bestaande woningen die langs deze weg liggen zullen een aanzienlijke toename van geluid krijgen;*
- de geluidszone langs de stadsautoweg zal aanzienlijk hoger zijn dan in de huidige situatie. Ook zullen stringenter eisen van de toegestane geluidsnormen gesteld worden aan nieuwe ontwikkelingen in de nabijheid van deze weg.

10 Om het gebiedsalternatief enigszins in discussie te kunnen brengen zijn de volgende voorzieningen noodzakelijk:

- het omleggen van de stadsautoweg. De westzijde van Echt is geen optie vanwege natuurterreinen. Resteert ten oosten van Pey om vervolgens voor de spoorwegovergang weer op het oude tracé aan te sluiten;
- het tracé van de Rijksweg aanhouden maar dan in Pey door een tunnel. Aangezien twee ongelijkvloerse kruisingen gemaakt dienen te worden met de spoorlijn, ligt het voor de hand het gehele tracé vanaf de afslag St. Joost na de kruising met de spoorlijn tussen Echt en Susteren onder maaiveld te leggen. Het gedeelte bij bebouwing dient uitgevoerd te worden in een tunnel, het overig deel kan in een open bak.

11 In de huidige situatie wordt geregeld dat de bedrijventerreinen vanuit twee richtingen bereikbaar zijn. Bij het gebiedsalternatief zal de ontsluiting uitsluitend via St. Joost kunnen plaatsvinden. Er zullen zeer ingrijpende maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat een stadsautoweg zou kruisen met een weg, een spoorlijn of door de ligging daarvan ten opzichte van de bebouwing in de gemeente Echt-Susteren. Dat is vanuit economische en maatschappelijke belangen onacceptabel.

12 De 2x3 en 4x2 alternatieven zullen minder problemen opleveren dan het gebiedsalternatief, maar zeker het 4x2 alternatief vraagt een enorm ruimtebeslag waarbij de sloop van complete woonwijken noodzakelijk zal zijn. Dit is financieel, economisch en sociaal onaanvaardbaar.

De vraag is of overal voldoende ruimte gecreëerd kan

worden voor het aantal noodzakelijke rijstroken. Met name ter hoogte van Oud Roosteren vormt het gebied tussen het Julianakanaal en de bebouwing een flessenhals. Dit geldt ook ter plaatse van de op- en afritten van de A2 waar na het afgraven van het dijklichaam van de Aasterbergerweg een bedrijfsterrein zal worden ontwikkeld.	
--	--

Volnummer: 12		Afzender: J.L. van der Berg Mauritsweg 9 6142AE EINIGHAUSEN
Kenmerk:		
Gedateerd: 12-7-2005		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Onderdeel van oplossing C is het ombouwen van provinciale wegen tot autowegen. Door het afsluiten van meerdere op- en afritten van de A2 zal het verkeer op deze wegen toenemen met als gevolg veel overlast en hinder voor de bewoners van de kernen nabij deze wegen. 2 Hoe worden de knelpunten bij kruispunten opgelost? 3 Het milieu wordt belast omdat op het smalste gedeelte van Limburg twee drukke verkeersaders komen te liggen in plaats van natuur. 4 Ik ben tegen oplossing C, het gebiedsalternatief.		1, 3, 4 In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Er moet in ieder geval voldaan worden aan wettelijke normen. Ten aanzien van woongenot worden de effecten op geluid, lucht, barrièrewerking, ... onderzocht. Op basis van het MER en de inspraak hierop maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven. 2 In principe worden bij het gebiedsalternatief geen kruisingen. De aansluitingen met een aantal bestaande wegen gaat via op- en afritten en bruggen/viaducten.

Volgnummer: 13

Afzender: Milieudefensie
A. Meijer
Postbus 19199
1000GD AMSTERDAM

Kenmerk:

Gedateerd: 12-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Het is bekend dat de aanleg van nieuwe weginfrastructuur een sterk aanzuigend effect heeft op autoverkeer. Dit leidt al snel tot filevorming op andere plekken.

2 Problemen die meer auto's met zich meebrengen: negatieve effecten voor natuur, milieu en leefomgeving en een verminderd draagvlak voor openbaar vervoer en mobiliteitspreventie als alternatief voor de (vracht)auto. Deze problemen ontbreken nu in de eenzijdig op verkeersdoorstroming gerichte probleemstelling van de startnotitie. Milieudefensie is van mening dat de probleemstelling en het onderzoeksgebied sterk verbreed dienen te worden om tot een evenwichtige keuze van alternatieven te komen.

3 Het beste perspectief blijft aanpak bij de bron: de toenemende automobilititeit

4 Er moet gezocht worden naar alternatieven voor het uitdijende vrachtverkeer. Een groot deel van dat vrachtverkeer is een uitdrukking van een zeer onduurzame economische groei. Het wegnen laten meegroeien helpt niet.

7 Met goed openbaar vervoer, beperking van onnodig vrachtvervoer zouden de in de startnotitie gepresenteerde verkeersproblemen kunnen meevallen. Met een gedifferentieerde kilometerheffing, om een spreiding van het verkeer over de dag te bewerkstelligen, kunnen wellicht ook de laatste files in de spits worden opgelost.

Wanneer zo'n heffing maar hoog genoeg is, de opbrengst naar hoogwaardig openbaar vervoer gaat en er geen nieuwe wegcapaciteit gecreëerd wordt kan de groei van de automobilititeit worden gestuit. De capaciteit van de A2 kan voldoende worden verruimd met benuttingsmaatregelen binnen het profiel van de bestaande snelweg.

8 Juist de drie niet geselecteerde oplossingen zijn naar onze mening wel kansrijk en dienen dus wel, maar vanuit dit bredere perspectief onderzocht te worden:

- Bevorderen openbaar personenvervoer;
- Bevorderen alternatief goederenvervoer;
- Benutten huidige weg.

9 De te verwachten waarden van fijn stof en NO2 moeten onderzocht worden, specifiek in relatie tot de plandempels tot en met 2010 voor NO2, de grenswaarden voor fijn stof van 2005 tot en met 2010 *en de na de eventuele realisatie van het project te verwachten jaargemiddelde concentraties NO2 en de jaar- en daggemiddelde concentraties fijn stof van 2010*

De uitgangspunten van de studie zijn gebaseerd op de nota mobiliteit

In de Trajectnota/MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Hierbij worden ook de aansluitende wegvakken en andere delen van het wegnen onderzocht. Ook worden de effecten op geluid, lucht, barrièrewerking onderzocht. Op basis van de Trajectnota/MER en de inspraak hierop maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

t/m 2020. Dit voor elk van de gedachte alternatieven.

Wanneer de normen op meerdere plaatsen overschreden worden, is één van de maatregelen die kan worden overwogen een verlaging van de maximumsnelheid tot 100 of 80 km/uur. Dit komt ook de verkeersveiligheid ten goede, leidt tot een *vermindering van de geluidhinder en betekent de facto* ook capaciteitsverruiming, reeds met het huidige aantal rijstroken.

10 Milieudefensie verwacht dat goed onderzocht wordt welke (ruime) mogelijkheden er zijn ter voorkoming van lichthinder, natuurcompensatie en de verbinding van de natuur aan weerszijden van de A2.

Volgnummer: 14

Afzender:

J.W.M. Pakbier

Laar 15

6363CT WIJNANDSGRADE

Kenmerk:

Gedateerd: 12-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Een persoonlijk bericht van de stopzetten van de verbreding van de A76 Geleen - Ten Esschen had ik op prijs gesteld.

2 De overlast van de A76 zal door het stopzetten van de verbreding van de A76 blijven. Vooral de beperkte doorrijhoogte van de onderdoorgang ter plaatse van Laar is een obstakel. Ik verzoek om een andere oplossing.

1. Alle bij ons bekende betrokkenen (ca 1000.) zijn door ons aangeschreven.

2. Door het stopzetten van de studie zal de onderdoorgang niet aangepast worden. Uw reactie zal doorgestuurd worden naar het wgedistrict St. Joost.

Volgnummer: 15

Afzender:

G.M.J. Ahn

Gelders Overkwartier 5

6118EH NIEUWSTADT

Kenmerk:

Gedateerd: 12-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het is goed om het alternatief via Duitsland (N280, Tractaatweg en Randweg Heerlen) in de studie mee te nemen. 2 In het gebiedsalternatief moet worden meegenomen dat bij de A2 de aansluitingen behouden blijven omdat de concentratie van wonen en werken zich langs de N295 bevindt.	1 In het MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen 2 In de het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Op basis van het MER en de inspraak hierop maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven

Volgnummer: 16

Afzender: Transport en Logistiek Nederland
E.M. van de Meerendonk
Postbus 9350
4801LJ BREDA

Kenmerk:

Gedateerd: 13-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 TLN is teleurgesteld dat de onderzoeken naar de verbreding van de A2 Grathem - Urmond zijn beëindigd.

2 De voortliggende startnotitie Maasbracht - Geleen betreft slechts een deel van het tracé van de studies uit 1999.

3 De brug over de Maas zal in 2020 een bottleneck worden, wanneer de tangenten Eindhoven zijn verbreed en ook de A2 tussen St. Joost en Kerensheide wordt verbreed.

4 Het MMA dient voortvarend te worden uitgevoerd.

5 Het alternatief met 4x2 rijstroken biedt meer perspectief dan het alternatief met 2x3 rijstroken. Bij het alternatief met 4x2 rijstroken wordt het doorgaande verkeer en het regionale verkeer van elkaar gescheiden door een systeem van hoofd- en parallelbanen. Hierdoor wordt de doorstroming bevorderd.

6 Het gebiedsalternatief biedt perspectief maar er moet meer duidelijkheid komen over de voor- en nadelen van het laten vervallen van bepaalde aansluitingen.

7 De A2 is één van de drie belangrijkste hoofdverbindingssassen van Nederland en er moet zo snel mogelijk een oplossing voor de verkeersproblematiek gezocht worden.

1. 2. De mening van de inspreker is voor kennisgeving aangenomen.

3. Verkeerberekeningen bevestigen deze stelling niet.

4. De planstudie volgt de in de tracéwet voorgeschreven procedure

5. en 7. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 17

Afzender: Milieugroep Regionaal Stort Westelijke
Mijnstreek
N. Simons
Vinkenstraat 7
6176EX SPAUBEEK

Kenmerk:

Gedateerd: 13-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De milieugroep is niet gelukkig met het beëindigen van het onderzoek A76 tussen Geleen en Ten Esschen. De doorstroming en de verkeersveiligheid zijn de voornaamste oorzaken van de problemen op de A76. 2 De Startnotitie A2 zal de verouderde vormgeving van de A76 niet veranderen. 3 De versnippering van natuurgebieden en de barrièrewerking van de autoweg en spoorlijn blijven als grootste knelpunt bestaan. 4 Het MMA van 2002 betekent een aanzienlijke verbetering van het woon- en leefmilieu ten opzichte van de referentiesituatie 2010, zeker wat betreft luchtkwaliteit en geluidshinder. 5 Het beëindigen van het onderzoek naar de A76 mag niet betekenen dat er geen maatregelen zullen worden genomen om het leefklimaat voor omwonenden en de in de omgeving van de A76 voorkomende fauna te verbeteren.	1. en 2. Op grond van het gestelde in de Nota Mobiliteit is er geen sprake meer van een probleem, derhalve zal de verouderde vormgeving blijven bestaan. 3. en 5. Voor wat betreft fauna zullen er maatregelen genomen worden in het kader van het "Meerjarenprogramma ontsnippering". Voor wat betreft het leefklimaat voor omwonenden dienen er andere oplossingen gezocht te worden. Een voorbeeld hiervan is de geplande aanpassing van de aansluiting Nuth. 4. Er wordt kennis genomen van de mening van de inspreker.

Volgnummer: 18

Afzender: L.P.H. Hameleers
Venstraat 5
6102GH ECHT

Kenmerk:

Gedateerd: 13-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

1 Ik ben tegen de aanleg van een autosnelweg die door Echt loopt. Echt zou in twee delen worden gesplitst en de geluidsoverlast is ernstig. Ook de natuur wordt aangetast. De verbreding van de rijksweg lijkt veel onteigeningsprocedures met zich mee te brengen. Bij de verbreding van de A2 is dit niet het geval.

2 Er moet geen onderzoek gestoken worden in de uitbreiding van de Rijksweg.

Reactie van Bevoegd Gezag:

In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Er moet in ieder geval voldaan worden aan wettelijke normen. Ten aanzien van woongenot worden de effecten op geluid, lucht, barrièrewerking, ... onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 19 Kenmerk: Gedateerd: 13-7-2005	Afzender: J.H.E. Peeters Rijksweg Zuid 56 6102XZ ECHT
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Een onderzoek naar A2 Grathem-Urmond is niet noodzakelijk meer, nu in de Nota Mobiliteit is berekend dat de reistijd tussen Grathem - Maasbracht niet langer wordt dan de norm uit de Nota. Enkele milieuproblemen worden door de A2 deels opgelost. De problemen zoals de barrièrewerking Maasbracht - Wessum, sluipverkeer Heel - Brachterbeek blijven wel in stand omdat de bestaande aansluitingen op de A2 blijven bestaan. <u>Een verdere studie naar deze problemen is wenselijk.</u> 2 Er moet aandacht zijn voor de leefbaarheid en 'de ontsnippering'. De verbreding van de A76 heeft geleid tot een verbetering van het woongenot in Nuth. 3 Een goede oplossing voor het verkeersprobleem op de A2 is van groot belang en er moet met alle belanghebbenden gezocht worden naar andere oplossingen. 4 Wil een tijdelijke oplossing zin hebben dan dient deze gekoppeld te zijn aan een binnen een redelijke termijn (10 jaar) te realiseren structurele oplossing. 5 Een structurele oplossing is tussen St Joost en knooppunt Kerensheide de A2 verbreden tot 3 rijstroken per rijrichting. In het knooppunt Kerensheide moet een afrit met viaduct (fly over) voor verkeer Eindhoven richting Heerlen geplaatst worden. Dit is feitelijk een oplossing voor de middellange termijn. 6 De toe- en afritten blijven in de huidige omvang bestaan. Het sluipverkeer op de omliggende N-wegen zal niet minder worden en hiermee zal de belasting van het woon- en leefmilieu toenemen. 7 De 4x2 rijstroken zijn het beste en op korte termijn goedkoopste alternatief. Deze optie verdient alle aandacht en nader onderzoek. Deze oplossing ontziet woongebieden zoveel mogelijk en zorgt voor ontlasting van de provinciale en lokale wegen, zeker wat vrachtverkeer betreft. 8 Het gebiedsalternatief leidt tot doorsnijding van kernen die aan de aan te passen provinciale wegen gesitueerd zijn. Dit leidt tot 'versnippering' van natuur en het verkeer komt steeds dichters langs de woonwijken. De opwaardering leidt tevens tot grote belasting voor het woon- en leefmilieu. Ik ben tegen deze optie. 9 Een alternatief is: de N274 in de omgeving van Roermond via de N293 aansluiten op de toekomstige A7. Een dergelijke weg zorgt voor minder belasting van de provinciale en lokale wegen en is minder belastend voor het woon- en leefmilieu. 10 Aan Belgische zijde vanuit noordelijke richting kan een verbinding tot stand worden gebracht tussen de A2	1. Deze reactie heeft betrekking op het stopzetten van de studie voor het gedeelte Grathem - Maasbracht. De inspraakreactie geeft geen aanleiding dit standpunt te herzien. 2. tm 8. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Hierbij worden ook de aansluitende wegvakken en andere delen van het wegennet onderzocht. Ook worden de effecten op geluid, lucht, barrièrewerking onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven. 9. en 10. n het MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen

en de Belgische verkeersweg 78 voor het traject Grathem - Maastricht. Dit betekent een betere doorstroming op de A2 richting zuiden.

11 Na het in kaart brengen van het onderzoeksgebied, moet worden nagegaan of de gekozen oplossing invloed heeft op:

- een snellere doorstroming
- verkeersveiligheid
- woon- en leefmilieu (luchtverontreiniging, geluidsbelasting en trillingen)
- gevolgen in sociaal opzicht
- hoeveel ruimte is er nodig?
- natuurgebieden
- overige wegennet
- kostenaspect
- het groenmilieu

Ook dienen bij verdere onderzoeken compensatiemaatregelen te worden betrokken.

Volgnummer: 20 Kenmerk: Gedateerd: 13-7-2005	Afzender: L. Klinkers Kapelstraat 11 6191RG BEEK LB
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Aangaande de A76 is vooral de doorstroming en de verkeersveiligheid een groot probleem. Het verkeer in dit gebied gaat overwegend via de A-autowegen. Door de kernen zijn veel opstoppen en nu ook 30 km-zones. De buitenring van Parkstad zal dusdanig op de A76 aansluiten dat het verkeer naar de oprit niet meer door de kern Nuth hoeft. De aansluiting Schinnen wordt daarna afgesloten. Hoe wordt dat verkeer daarna verder geleid, via andere kleinere kernen? 2 In het verleden is er in streekplannen vaak geopperd een "Gebiedsontsluitingsweg" vanaf Beek, richting bedrijventerrein de Horsel bij Nuth aan te leggen. Ook bij de plannen voor de Oost-Westbaan maakte die weg onderdeel uit om de verbinding tussen het doorsnede gebied te herstellen. 3 Een verbindingsweg tussen Europalaan bij BMAA en TPE, en de nieuw aan te leggen aansluiting buitenring bij Nuth houdt veel plaatselijk verkeer van de autosnelweg en ontlast tevens de plaatselijke kleine kernen van doorgaand verkeer. 4 Spreiding van ondernemingen leidt tot minder drukte op de snelwegen.	1. en 2. Op grond van het gestelde in de Nota Mobiliteit is thans geen sprake meer van een probleem 3. en 4. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Hierbij worden ook de aansluitende wegvakken en andere delen van het wegennet onderzocht. Ook worden de effecten op geluid, lucht, barrièrewerking onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven

Volgnummer: 21

Afzender:

B. Dahlmans- Nelissen

Kamer 1

6114RL SUSTEREN

Kenmerk:

Gedateerd: 13-7-2005

Kernpunt(en) van de Inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Ik ben tegen de uitbreiding van de A2 omdat mijn boerderij op nog geen 30 meter van de Zuid-Noordrijbaan van de A2 ligt tegenover de nieuwe afrit Holtum-Noord. Momenteel is de geluidsoverlast al erg en dit zal toenemen als de weg wordt verbreed.

2 Als er verbreding plaatsvindt, zal een deel van onze landbouwgrond (300 meter) en huiskavel (75 meter) en misschien ons huis moeten worden ingeleverd. Dit is onacceptabel.

3 Door de verbreding van de A2 zal de concentratie fijnstof toenemen en dit heeft een negatieve invloed op de gezondheid.

4 Ik verzoek om een andere oplossing te vinden voor de verkeersdoorstroming op de A2 in Midden Limburg waardoor een effectieve bedrijfsvoering voor mij mogelijk blijft en de normen voor geluidsoverlast en luchtverontreiniging in en rondom mijn pand niet worden overschreden.

In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Er moet in ieder geval voldaan worden aan wettelijke normen. Ten aanzien van woongenot worden de effecten op geluid, lucht, barrièrewerking, ... onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 22

Afzender: H. Otermans
Nagelbeek 74
6365EL SCHINNEN

Kenmerk:

Gedateerd: 6-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Jaren geleden zijn er plannen geweest voor de op- en afritten rondom Nagelbeek maar de plannen zijn niet doorgegaan. Momenteel zijn er grote problemen in de spitsuren waardoor files ontstaan. Wanneer worden de op- en afritten gesloten opdat deze problemen worden opgelost?

Het sluiten van de toe- en afritten bij aansluiting Schinnen maakt integraal deel uit van de procedure voor aansluiting Nuth. Uw inspraakreactie zal worden doorgezonden naar de gemeente Nuth.

Volgnummer: 23		Afzender: Leefbaar Nuth L. Derrez Pastorij Erf 2 6361DW NUTH	
Kenmerk:			
Gedateerd: 6-7-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Ik ben tegen het stopzetten van de studie A76. Het is een vreemde zaak dat inspraak- en beroepsprocedures worden gevolgd, terwijl uiteindelijk slechts één persoon, te weten de Minister, de beslissing neemt. De vorige Minister heeft destijds gekozen voor het MMA en de huidige Minister wil hiermee stoppen. Wat gebeurt er met de huidige plannen als er in 2007 weer een nieuwe Minister komt? In hoeverre bieden gemaakte afspraken zekerheid en in hoeverre wordt inspraak en bezwaar door burgers serieus worden genomen? 2 Door de huidige beslissing om de studie A76 te beëindigen dreigen er problemen op de A76, vooral het traject van Geleen naar Ten Esschen, te ontstaan. Daarnaast is het vreemd dat er niet wordt gesproken over het traject A2 van Stein richting Maastricht, ook dit deel zal steeds drukker worden.		1 Antwoord van de voorzitter tijdens de hoorzitting: Ten aanzien van de lange termijnoplossing moet een lange weg bewandeld worden om tot een beslissing te komen. Dat traject is meestal langer dan een normale kabinetsperiode van vier jaar. Wat dat betreft is te allen tijde een zekere mate van onzekerheid. 2 Deze deelreactie heeft betrekking op het stopzetten van de studie voor het gedeelte Geleen - Ten Esschen. De inspraakreactie geeft geen aanleiding dit standpunt te herzien.	

Volgnummer: 25

Afzender: M. Coenen
Kempstraat 58
6121XX BORN

Kenmerk:

Gedateerd: 6-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Wanneer gekozen wordt voor een verbredingsalternatief en er zowel links als rechts vele meters bij komen, wat gebeurt er in dat geval met de woningen en weilanden die daar thans gesitueerd zijn? Wordt er dan onteigend? Welke inspraakmogelijkheden zijn er nog?	Antwoord van de voorzitter tijdens de hoorzitting: Elke oplossing zal leiden tot ingrepen die de eigendomssituatie van derden raken. Daartoe hebben betrokkenen inspraak en beroepsmogelijkheden die zowel de Tracéwet, als ook de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Milieuwetgeving op dat punt bieden. De Onteigeningswet biedt daarbij te allen tijde de mogelijkheid dat er in het openbaar belang tot onteigening zou kunnen worden overgegaan. De rechter is degene die, als partijen niet tot overeenstemming komen, de hoogte van de schadevergoeding bepaalt. In eerste instantie zal getracht worden tot minnelijke overeenstemming te komen. Op dit ogenblik is nog niet aan te geven of en wat er geamoveerd gaat worden

Volgnummer: 26

Afzender: Raadslid Sittard-Geleen
W.G.M. Kremer
Koningstraat 12 a
6121HT BORN

Kenmerk:

Gedateerd: 6-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Wat betreft de lange termijn moet gekeken worden naar de mogelijkheid van een tweede autoweg vanuit Eindhoven richting het zuiden tot Luik, waarbij er in Nederland twee of drie aansluitingen komen. De 4x2 baansweg is een goedkopere oplossing. Hierdoor wordt de A2 blijvend ontlast.	Antwoord van de voorzitter tijdens de hoorzitting: Dit is in feite al voorgesteld in het alternatief waarbij de bestaande A2 (voor het gedeelte Maasbracht-Geleen) als doorgaande weg - vrijwel zonder afslagen - voorzien wordt van een parallelbaan aan beide kanten die het lokale en regionale verkeer afwikkelt.

Volgnummer: 27		Afzender: R. Osenga Beijerstraat 14 6118CS NIEUWSTADT
Kenmerk:		
Gedateerd: 6-7-2005		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 In de studie ontbreekt het 'kijken over de grenzen'. Het is ondenkbaar dat er heden ten dage nog lange termijnvisies worden geformuleerd zonder dat daarbij over de grenzen wordt gekeken, daarmee zou veel voordeel te behalen zijn. De opties, mogelijkheden en belemmeringen moeten goed onderzocht worden en er moet een goede analyse gemaakt worden van de verkeersstromen: waar komen ze vandaan en waar gaan ze naar toe.		1 In het MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen

Volgnummer: 28

Afzender:

Th. Cuypers
Maasbrachterweg 51
6101XV ECHT

Kenmerk:

Gedateerd: 6-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De Maasbrachterweg 51 ligt aan de oostkant van de autoweg, vlakbij de aansluiting A73. Als bewoonster wil ik weten wat hier op de lange termijn gaat gebeuren en of ik daar kan blijven wonen.

Antwoord van de projectleider tijdens de hoorzitting:
De lange termijnoplossing, met name de 4x2 oplossing, zal heel breed zijn en dus de nodige ruimte kosten. Geprobeerd zal worden dit zo goed mogelijk in te passen in de bestaande situatie, derhalve rekening houdend met de bestaande bebouwing. Waar dit niet mogelijk zal zijn, kan dit betekenen dat er eventueel kan overgegaan tot aankoop van woningen. Op dit moment is echter nog niet duidelijk hoeveel ruimte er nodig is, en aan welke kant of kanten van de A2 er zal worden uitgebreid. Dit wordt in de komende MER onderzocht. Wel is duidelijk dat de weg bij het 4x2-alternatief twee keer zo breed zal worden als de bestaande A2.

In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Ten aanzien van ruimtebeslag worden de effecten voor o.a. landbouw, recreatie, werken en wonen onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 29 Afzender: J. Feller Wirostraat 5 A 6102BC ECHT Kenmerk: Gedateerd: 6-7-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het verkeer op de A2 is dit jaar enorm toegenomen. Dit is grotendeels te wijten aan het invoeren van het betaald rijden in Duitsland. Vrachtverkeer rijdt honderden kilometers door Nederland om de tol in Duitsland te vermijden. Wordt in Nederland het betaald rijden ook ingevoerd? Dit zou de wegen ontlasten en dient als aanbeveling voor de lange termijn .	Antwoord van de heer Prins tijdens de hoorzitting: Momenteel buigt de Commissie Nouwen zich over de vraag hoe moet worden omgegaan met rekeningrijden, al dan niet in Europees perspectief en op welke termijn dat zou moeten gebeuren. De discussie gaat ook over het al dan niet heffen van tol voor vrachtauto's in Nederland. Invoering van rekeningrijden zal grote gevolgen hebben, <i>met name op het Limburgse wegennet.</i>

Volgnummer: 30

Afzender: Dorpsraad Dieteren
P. Koren
Kerkstraat 24
6114JV SUSTEREN

Kenmerk:

Gedateerd: 13-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Bij alle alternatieven van de lange termijnoplossing dient de invloed daarvan op de verkeersintensiteit van de N296 in kaart gebracht te worden.	In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 1		Afzender: K. Meekma Baakhoven 1 a 6114RJ SUSTEREN	
Kenmerk:			
Gedateerd: 1-7-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Eén van de problemen van de A2 is dat het een lokale functie heeft gekregen, in plaats van een doorstroom functie. De A2 wordt gebruikt als lokale weg. De oorzaak hiervan ligt in de vele op- en afritten. De voorgestelde korte termijnoplossing zal het probleem vergroten. 2 Ik beveel aan: - spitsstroken in beide richtingen; - geluidwerende maatregelen zoals ZOAB en schermen aan weersijden van de A2 voor aanliggende woonkernen; - onderzoek naar (beperking van) uitstoot van schadelijke stoffen voor aanwonenden, met name in Echt, Susteren en Born.		In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Ook de effecten op het woon- en leefmilieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.	

Volnummer: 2

Afzender:
J.P. Jansen
Geentsstraat 61
6121ZD BORN

Kenmerk:

Gedateerd: 7-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De gehanteerde saneringszone in het kader van de geluidshinder voor Born is onvoldoende. 2 Conform de bepalingen in de wet geluidshinder blijkt uit onderzoek dat voor 47 woningen sprake is van een saneringssituatie. In het kader van de aanleg van een spitsstrook blijkt dat voor 57 extra woningen sprake zal zijn van een saneringssituatie. Op dit moment is de geluidshinder in het zuidoostelijk gedeelte van de wijk Hondsbroek al onaanvaardbaar. Ik verzoek om meer woningen bij de saneringszone te betrekken.	In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht. Ook de effecten op het woon- en leefmilieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 3

Afzender: Gemeente Echt-Susteren, Ruimtelijke
Ontwikkeling & Economische Zaken
R. Thomassen
Postbus 450
6100AL ECHT

Kenmerk:

Gedateerd: 7-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 In hoofdstuk 2.3 staat ; "dat de spitsstrook wordt aangelegd als aan de luchtkwaliteit kan worden voldaan. " Betekent dit dat de spitsstrook wel of niet wordt aangelegd of dat de snelheidslimiet wordt aangepast?

2 De omvang van het onderzoeksgebied dient voor de gemeente Echt-Susteren te worden opgezet tot en met de provinciale wegen N295, N572, N274 en de door haar omringende woonkernen.

3 Het monitoren van de verkeersontwikkelingen dient vanaf het begin te worden meegenomen i.v.m. de leefbaarheid van de kernen en de toekomstige verkeersstructuren.

4 Wat zijn de prognoses voor het onderliggende provinciaal wegennet tijdens en buiten de spitsuren?

5 Hoe wordt de gemeente betrokken bij het onderzoek?

Wordt de spitsstrook gecoördineerd vanuit een regionale verkeerscentrale?

Indien de spitsstrook wordt aangelegd, wordt er dan een zogenaamd 'incidentmanagement' programma georganiseerd?

Hoe wordt de toekomstige verkeerssituatie meegenomen in het zogenaamde 'crossborder management'?

Wat gebeurt er met het huidige inhaalverbod voor vrachtauto's?

Wordt de bufferzone van de A2 en de A73 bij het onderzoeksgebied betrokken?

Waarom wordt er geen spitsstrook in noordelijke richting aangelegd?

In het onderzoek moet worden meegenomen of het gebruik van de spitsstrook voor alleen vrachtverkeer een oplossing kan bieden.

6 De volgende aspecten dienen te worden onderzocht:

- Een overzicht van de geluidsoverlast en wie hierdoor gedupeerd zijn.
- In het akoestisch onderzoek dient te worden bekeken waar de 50 Db(A) contour in de toekomstige situatie komt te liggen.

In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht.

Ook de effecten op het woon- en leefmilieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 4 Kenmerk: Gedateerd: 13-7-2005	Afzender: Milieudefensie A. de Meijer Postbus 19199 1000GD AMSTERDAM
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Milieudefensie is tegen de aanleg van een spitsstrook op deze snelweg. 2 Milieudefensie is voorstander van maatregelen voor minder auto's in de spits, extra geluidsmaatregelen en invoering van een maximumsnelheid van 80 km/uur op het traject. 3 Milieudefensie vindt dat er ook onderzoek moet komen naar verschillende maatregelen die tot minder autoverkeer (tijdens spitsuren) leiden. Milieudefensie verzoekt om onderzoek te doen naar de effecten van: het duurder maken van autoverkeer tijdens de spits; vervoersmanagement; locatiebeleid; hoogwaardig openbaar vervoer; flexibilisering van werktijden; innovatieve mogelijkheden om de bestaande wegen beter te benutten zonder extra rijstroken op een bepaald aantal uren van de dag. 4 Het is een algemeen bekend verschijnsel dat door het vergroten van het aantal rijstroken: 1) de woon-werkafstanden van automobilisten toenemen; 2) mensen toenemend gebruik gaan maken van de auto ten koste van minder milieubelastende vormen van vervoer als openbaar vervoer en fiets; 3) de spits wordt opgevuld door automobilisten die voorheen op andere tijden reisden. Milieudefensie verzoekt deze verkeersaantrekkende werking te onderzoeken, evenals de gevolgen voor het milieu ervan (uitstoot CO₂, luchtvervuiling, lawaai etc.) 5 Milieudefensie verzoekt om behalve onderzoek naar de huidige concentraties ook onderzoek te verrichten naar de (te verwachten) plandrempels tot en met 2010 voor NO₂, de grenswaarden voor fijn stof van 2005 tot en met 2010, de na de eventuele aanleg van een spitsstrook te verwachten jaargemiddelde concentraties NO₂ en de jaar- en daggemiddelde concentraties fijn stof van 2010 t/m 2020. 6 Milieudefensie maakt zich zorgen over de gevolgen voor de verkeersveiligheid als gevolg van het instellen van de spitsstrook. Hulpdiensten kunnen tijdens de spits zeer moeilijk bij een plek van een ongeval komen als de vluchtstrook vervalt. Milieudefensie wijst er voorts op dat bij het omzetten van vluchtstroken in spitsstroken de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen van 15 november 1975 in acht moet worden genomen. Milieudefensie pleit voor een uitgebreid onderzoek naar de gevolgen voor verkeersveiligheid.	1. Er is kennis genomen van de mening van de inspreker. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor doorstroming en veiligheid onderzocht. Ook de effecten op het woon- en leefmilieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven

Volgnummer: 5

Afzender:

Transport en Logistiek Nederland
E.M. van de Meerendonk

Postbus 9350

4801LJ BREDA

Kenmerk: 05.185/EvdM

Gedateerd: 13-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Spitsstroken hebben een positief effect op de doorstroming en verminderen de economische schade, veroorzaakt door files.

2 TLN is voorstander van de aanleg van spitsstroken op het tracé St. Joost - Urmond, niet alleen in zuidelijke richting maar ook in noordelijke richting moeten de spitsstroken worden opengesteld. De spitsstroken dienen niet statisch maar dynamisch te worden opengesteld.

3 Aangezien met de openstelling van spitsstroken de vluchtstrook komt te vervallen dienen er, met het oog op de verkeersveiligheid en de doorstroming, voldoende pechhavens te worden aangelegd.

TLN pleit in het kader van de verkeersveiligheid voor een rijstrookindeling waarbij de spitsstrook voldoende breed is. De vangrail van de rechtersrijstrook moet op voldoende afstand van de rijstrook worden geplaatst.

4 Op korte termijn zijn spitsstroken een goede oplossing en daarnaast is een structurele lange termijnoplossing voor de verkeersproblemen essentieel.

In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor doorstroming en veiligheid onderzocht. Ook de effecten op het woon- en leefmilieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven

Volgnummer: 6

Afzender: B. Dahlmans-Nelissen
Kamer 1
6114RL SUSTEREN

Kenmerk:

Gedateerd: 13-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Ik ben tegen de uitbreiding van de A2 omdat mijn woonhuis op nog geen 30 meter van de Zuid-Noordrijbaan van de A2 gelegen is tegenover de nieuwe afrit Holtum-Noord. Momenteel is de geluidsoverlast al erg en dit zal toenemen als de weg wordt verbreed.

2 Door de verbreding van de A2 zal de concentratie fijnstof toenemen en dit heeft een negatieve invloed op de gezondheid.

3 Ik verzoek om een andere oplossing te vinden voor de verkeersdoorstroming op de A2 in Midden Limburg waardoor de normen voor geluidsoverlast en luchtverontreiniging in en rondom mijn pand niet worden overschreden.

In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor doorstroming en veiligheid onderzocht.

Ook de effecten op het woon- en leefmilieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven

Volgnummer: 8

Afzender: C. van Kempen
Acaciastraat 2
6101JV ECHT

Kenmerk:

Gedateerd: 6-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Er is een probleem met de verkeersstroom van Eindhoven richting Heerlen, bij het knooppunt Kerensheide met de lus. Is er aan gedacht om de weg vanuit Brunssum richting Roermond aan te laten sluiten op de A73 en op die manier de A2 te ontlasten? Daarnaast moet er verder dan de landsgrenzen gekeken worden.

In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor doorstroming en veiligheid onderzocht. Ook de effecten op het woon- en leefmilieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven

In het MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen

Volgnummer: 9 Afzender: T. Elands Paalweg 8 6123BK HOLTUM Kenmerk: Gedateerd: 6-7-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Ik ondervind hinder van geluid, omdat de huidige geluidsbescherming niet werkt. Zijn er geluidsschermen gepland? Ik verzoek in de korte termijnstudie de geluidseffecten ter hoogte van Holtum mee te nemen.	Antwoord van projectleider tijdens de hoorzitting: Het geluidsschermbij Holtum is destijds aangebracht op basis van berekeningen die toen gangbaar waren en mede op basis van verkeersprognoses 15 jaar vooruit. In dat kader zou het scherm nu nog moeten voldoen. Op het moment dat er meer verkeer op de A2 komt, is er sprake van een gewijzigde situatie en zal opnieuw naar schermen gekeken moeten worden. Dat is één van de onderdelen van de MER-studie, namelijk om te kijken in hoeverre daar met een grotere verkeersafwikkeling, de geluidsnorm zal worden overschreden.

Volgnummer: 4		Afzender:	Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
Kenmerk:			
Gedateerd: 24-6-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 De geluidsoverlast voor de gemeente Echt-Susteren dient in alle oplossingen onderzocht te worden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de hoge dijk van het Julianakanaal; deze werkt als een geluidswal en weerkaatst verkeersgeluid in de richting van de gemeente Echt-Susteren. Ook dient geluidsbelasting door het scheepvaartverkeer op het Julianakanaal, die toe zal nemen na de verhoging van de bruggen, in de berekeningen meegenomen te worden.		1. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. De effecten op geluid worden ook onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.	

Volgnummer: 5		Afzender:	Cultura Fruit M.V.L. Houtvast Nuthweg 43 6365EP SCHINNEN
Kenmerk:			
Gedateerd: 1-7-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Ten tijde van de onderzoeken naar de A76 tussen Geleen en Ten Esschen was toch al duidelijk dat dit traject niet echt zou dichtslippen. Zijn alle procedures en onderzoeken echt voor niets geweest? 2 De oplossing is: Inhaalverbod voor vrachtverkeer en aanpassing maximum snelheid voor het overige verkeer van 100 km/uur. Dit voorkomt vertraging en is veel veiliger, omdat er teveel op- en afritten zijn op dit traject. 3 Wanneer de op- en afritten Schinnen verdwijnen, dan zal dit grote gevolgen hebben voor het verkeer in Schinnen en op de randwegen. Onlangs uitgevoerde werkzaamheden ter hoogte van Nuth wijzen uit dat sluiting van op- en afritten leiden tot verkeerschaos in de omgeving.		1, 2 Ten tijde van de MER studie A2/A76 Grathem-Urmond_Kerensheide kwam de filekans op de A76 boven de norm uit. Dit tezamen met o.a. een verouderd ontwerp vormden de aanleiding om de studie te starten. Nog altijd is het druk op de A76 en zal het drukker worden maar ten opzichte van overige wegen in het land is de situatie minder dringend. Bovendien blijft de huidige prognose voor 2020 achter bij de tendens die gesignaleerd was ten tijde van de MER. Dit heeft alles te maken met nieuwe provinciale plannen. Het MER en OTB onderzoek heeft veel waardevolle informatie opgeleverd waar nog altijd gebruik van wordt gemaakt. 3 Deze reactie heeft betrekking op het stopzetten van de studie voor het gedeelte Geleen - Ten Esschen. De inspraakreactie geeft geen aanleiding dit standpunt te herzien. De inspraakreactie wordt doorgegeven aan de gemeente Nuth.	

Volgnummer: 6

Afzender:

Vertrouwelijk
naam en adres bekend bij
het Inspraakpunt

Kenmerk:

Gedateerd: 1-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Hebben wijzigingen aan het wegennet in Midden Limburg gevolgen voor het totale verkeersaanbod op de A2 ten noorden van Maasbracht, ter hoogte van Ittervoort? Indien dit te voorzien is, zijn er dan plannen gemaakt ter vermindering van de geluidsoverlast ter plaatse?

1. Er zijn plannen om de geluidsoverlast langs de A2 in Maasbracht te verminderen middels het plaatsen van geluidsschermen. Ter hoogte van Ittervoort is geen aanleiding om maatregelen te nemen.

Volgnummer: 7 Afzender: F.L.J. Timmermans Hettekensweg 2 6365EM SCHINNEN Kenmerk: Gedateerd: 1-7-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De woning aan de Hettekensweg 2 te Schinnen ligt op circa 40 meter van de A76. Mijn voorstel is op korte termijn een geluidswal te plaatsen of de betreffende woning aan te bieden aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de makelaarsprijs.	1 Deze reactie heeft betrekking op het stopzetten van de studie voor het gedeelte Geleen - Ten Esschen. De inspraakreactie geeft geen aanleiding dit standpunt te herzien. Voor de door u ondervonden overlast van het huidige verkeer dient u zich te wenden tot de gemeente Schinnen.

Volgnummer: 8

Afzender:

Rijksdienst voor het Oudheidkundig
Bodemonderzoek
N.F.H.H. Vossen
Postbus 1600
3800BP AMERSFOORT

Kenmerk: U05-1027/NV

Gedateerd: 1-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Pas na gedegen archeologisch onderzoek is bekend of en zo ja, welke archeologische waarden in het plangebied van de A2 Maasbracht - Geleen aanwezig zijn. In het MER kan het aspect archeologie vervolgens worden beoordeeld op het ruimtebeslag van de alternatieven op archeologische monumenten, gebieden met (middel)hoge archeologische verwachtingswaarden en archeologische vindplaatsen.

2 De Rijksdienst adviseert dit onderzoek zo snel mogelijk te laten uitvoeren. Met de gegevens uit dit onderzoek kan beoordeeld worden of door de aanleg van de spitsstrook, de pechhavens, het verleggen van kabels, leidingen en bermsloten de archeologische waarden zullen aantasten.

1 en 2 In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. De effecten op archeologie worden ook onderzocht. Op basis van het MER en maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 9 Afzender: Sabic Pipelines B.V. M.H.A. Schalkx Postbus 1163 6160BD GELEEN Kenmerk: U200502008 Gedateerd: 1-7-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 SABIC Pipelines verzoekt rekening te houden met de ligging van leidingen binnen de grenzen van voorliggende plannen. Tevens verzoekt SABIC rekening te houden met de aanteg van nieuwe leidingen in bestaande leidingenstroken. 2 SABIC Pipelines stelt het op prijs betrokken te worden bij verder planuitwerking en relevante informatie te krijgen.	1 Bij de uitwerking van de plannen wordt hiermee rekening gehouden. Zodra het relevant is, nemen we contact op met betrokkenen. 2. Alle belanghebbenden worden geïnformeerd. Zodra het relevant is, nemen we contact op met betrokkenen.

Volgnummer: 10

Afzender:

L.H.G. Gulpers
Romeinenplein 64
6372EM LANDGRAAF

Kenmerk:

Gedateerd: 1-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Aanleg van de spitsstrook is de oplossing op korte termijn. Hierbij is camerabewaking van de spitsstrook nodig zodat in geval de spitsstrook geblokkeerd wordt, tijdige melding via de matrix borden kan plaatsvinden.

2 De voorkeur voor de langere termijn gaat uit naar 2x2 rijbanen per rijrichting. Daarbij zou een proef gestart kunnen worden naar een verbod voor vrachtverkeer op de twee linker rijbanen.

3 Ik stel voor een studie uit te voeren naar een verbod van vrachtverkeer tijdens de spits. Daarbij kunnen bottlenecks eventueel op termijn door meer asfalt opgelost worden. Vrachtverkeer leidt namelijk tot files, met name in de spits omdat het inhaalverbod regelmatig wordt genegeerd en het personenverkeer wordt belemmerd. Daarnaast wordt de maximum snelheid vaak overtreden. Dit leidt tot verkeersonveiligheid.

Buiten de spitsuren en gedurende de nacht kan de maximumsnelheid van het vrachtverkeer verhoogd worden tot 100 km/uur.

1, 2 en 3: Er is kennis genomen van de mening van de inspreker.
In de het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor veiligheid en doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven

Volgnummer: 11

Afzender:
G.C.M. Hanique
Nagelbeek 12
6365EK SCHINNEN

Kenmerk:

Gedateerd: 1-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Nu de uitbreiding van de A76 niet doorgaat, dient eindelijk de geluidswal ter hoogte van Schinnen, doorgetrokken te worden. Wij als bewoners van de Nagelbeek 123 ondervinden veel overlast van geluid en stof.

1 Voor de door u ondervonden overlast van het huidige verkeer dient u zich te wenden tot de gemeente Schinnen.

Volgnummer: 12

Afzender: Buurt Oud Roosteren
H.H.A.B. Ruijters
Oud Roosteren 61
6116AB ROOSTEREN

Kenmerk:

Gedateerd: 4-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

- 1 Veel verkeer stroomt via Maaseik naar de A2. Het verdient aanbeveling om samen met België te onderzoeken of er andere mogelijkheden zijn.
- 2 De milieubetasting als gevolg van de A2 neemt toe. De overlast voor bewoners van Oud Roosteren zal verminderen door verlaging van de maximum snelheid tijdens de spits en nachtelijke uren, inclusief actieve controle op de handhaving.
- 3 Onderzoek naar de geluidsbelasting als gevolg van een toename van vrachtverkeer is noodzakelijk. Het versterkende effect van de kanaaldijk door geluidsweerkaatsing dient daarbij te worden meegenomen. Ook moet onderzocht worden of aansluitingen op het Duitse wegennet het vrachtverkeer tijdswinst oplevert waardoor tol versus tijdswinst een concurrerend karakter krijgen.
- 4 De Startnotitie Spitsstrook is een relatief snel te realiseren plan, dat de doorstroom verbetert. De randvoorwaarde is een maximum snelheid van 80 tot 100 km/uur met trajectcontrole. Dit heeft een positief effect op het milieu en de geluidsoverlast.
- 5 Indien een permanente oplossing in de vorm van 2 x 3 rijbanen gekozen wordt, dient er ruimte te zijn voor het wegnemen van de extra overlast en een deel van de huidige overlast ter hoogte van Oud Roosteren door geluidswerende voorzieningen.
- 6 Het 2 x 4 alternatief brengt de A2 zo dicht bij de bebouwing van Oud Roosteren dat deze optie absoluut niet gewenst is.

Reactie van Bevoegd Gezag:

- Er is kennis genomen van de mening van de inspreker.
1. In de trajectnota/MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen.
 - 2, 3, 4, 5 en 6. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. De effecten op het woon- en leefmilieu, groen milieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 13 Kenmerk: Gedateerd: 4-7-2005	Afzender: J. Roos Dunckellaan 14 6132BL SITTARD
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De in de Startnotities beschreven problemen worden niet op voor de hand liggende wijze gekoppeld aan mogelijke oorzaken. Ook worden steeds symmetrische oplossingen aangeboden, terwijl problemen dat niet zijn. Bij bijvoorbeeld St. Joost - Urmond hebben opstoppingen in de ene richting andere oorzaken dan in de andere richting. Er is dus geen reden om in beide richtingen 3 rijbanen te hebben. Ditzelfde geldt voor Kerensheide; een gangbaar klaverblad geeft daar geen optimale oplossing. 2 De grote verkeersstroom op de A2 van noord naar zuid wordt in de huidige situatie door zes knelpunten sterk afgeremd. Een spitsstrook van St. Joost naar Urmond heeft tot gevolg dat het verkeer in sterkere mate dan nu en met grotere snelheid vastloopt en er verder niets wordt opgelost. 3 De oplossing van de verkeersproblemen ligt uitsluitend in het wegnemen van de zes flessenhalzen. Dat kan als de weg als volgt volgens de verkeersstroom wordt aangepast: - de linker rijbaan en de middenbaan van de A2 moeten vanaf Urmond (linksaf via een fly-over van 1/4 cirkel overgaan in twee rijbanen van de A76 richting Aken; - verkeer naar Antwerpen moet na Urmond met één baan rechts uitvoegen; - verkeer naar Maastricht moet daarna rechts uitvoegen en vervolgens rechtdoor gaan; - de fly-over mag niet vóór de uitrit Geleen samengevoegd worden met de A76 uit België en de A2 vanuit Maastricht; - de 3/4 cirkel rechtsom kan worden gehandhaafd voor verkeer dat de bestaande uitrit Geleen gaat gebruiken. <i>Of vervolgens nog een spitsstrook moet worden aangelegd, zou bekeken moeten worden na uitvoering van deze aanpassingen.</i> 4 De verkeersproblemen tussen Urmond en St. Joost worden niet opgelost door een spitsstrook. De enige oplossing is de knelpunten wegnemen. De oplossing is als volgt: - de A2 uit Maastricht en de uitrit van de A76 laten samenkomen in 2x2 rijstroken, te versmallen naar 3 rijstroken die tot minstens de uitrit Urmond moeten doorlopen plus een uitvoegstrook; - vervangen van de uitritten Urmond en Born conform het huidige Ei van St. Joost, waar zonder stoplichten een maximale doorstroming in alle richtingen kan plaatsvinden. Bij Urmond zou het Ei onder de A2 moeten liggen, bij Born er boven. Deze superrotondes zouden minstens 2 rijstroken moeten hebben. <i>Of vervolgens nog een spitsstrook moet worden aangelegd, zou bekeken moeten worden na uitvoering van deze aanpassingen.</i> 5 Gezien het intensieve lokale en regionale gebruik van de N276, mag van de weg geen bijdrage worden	Er is kennis genomen van de mening van de inspreker. 1,2, 3,4, 6 en 7 in het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven 5 . In het MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen.

verwacht ter ontlasting van de A2/A76, ook niet als zich daar calamiteiten hebben voorgedaan. In dat geval kunnen de parallelwegen in België (N78) en Duitsland soelaas bieden voor doorgaand verkeer.

6 Een mogelijke verlaging van de snelheid op de A2/A76 leidt tot verlies van capaciteit van de weg en lost de problemen niet op.

7 Het splitsen van de autosnelwegen in stroken voor doorgaand en voor regionaal/lokaal verkeer gaat te ver; het is kostbaar en zal niet bijdragen aan verbetering van het wegennet. Daar is meer voor nodig, zoals het zeer plaatselijk afscheiden van regionaal/lokaal verkeer zoals bij de uitritten van Born, Urmond, Geleen en Heerlen.

Volgnummer: 14

Afzender: Van der Valk Hotel Stein Urmond
F.H. Luiten
Mauritslaan 65
6129EL URMOND

Kenmerk:

Gedateerd: 7-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het openstellen van de vluchtstrook als derde rijstrook zal de doorstroming van verkeer verbeteren. Daarnaast kan een oplossing voor het fileprobleem worden gezocht in veranderend gedrag van de weggebruiker, zoals carpoolen. Naast het Van der Valk hotel is een carpoolterrein gecreëerd. Dit terrein is echter bij de weggebruiker niet (voldoende) bekend omdat langs de A2 deze voorziening vanuit beide richtingen niet is aangegeven. 2 Wat betreft de lange termijnoplossing, gaat vanwege de bereikbaarheid van het Van der Valk hotel de voorkeur uit naar het 2x3 alternatief. 3 De 4x2 oplossing zou inhouden dat automobilisten al bij Maasbracht moeten besluiten dat zij het Van der Valk hotel willen aandoen. De huidige bewegwijzering naar het hotel bevindt zich echter pas voorbij Born. 4 Op de huidige bewegwijzeringsborden staat het hotelpictogram ten behoeve van het Van der Valk hotel niet meer vermeld. Hierdoor leidt het bedrijf al geruime tijd economische schade en wordt het in de concurrentiepositie benadeeld ten opzichte van nabij gelegen hotels die langs de A2 wel bewegwijzerd zijn. Het hotel verzoekt om verandering van deze ongewenste situatie op korte termijn bij voorkeur door het plaatsen van de combinatie Carpool-, Restaurant- en Hotel pictogram. 5 Het Van der Valk hotel pleit ten aanzien van wegwerkzaamheden, voor nauw overleg tussen de uitvoerende partijen en de aan het traject gelegen bedrijven die directe gevolgen ondervinden ten aanzien van de bereikbaarheid. Middels een goede en duidelijke bewegwijzering moet de schade voor deze bedrijven zoveel mogelijk beperkt blijven. Daarnaast is het hotel in rampenplannen van diverse gemeenten aangewezen als zorgmeldpunt. Een goede bereikbaarheid heeft daarom hoge prioriteit. 6 Als groot horecabedrijf, gelegen aan het traject waar tijdens de realisatie van de gekozen oplossing gewerkt wordt, kan het hotel wellicht een rol spelen bij het treffen van voorzieningen voor medewerkers die bij de wegwerkzaamheden betrokken zijn. Het hotel ziet mogelijkheden om hierbij voordelige tarieven te hanteren.	1,2, 3,5 en 6. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven. 4. omtrent een dergelijk verzoek dient men in overleg te treden met het wegendistrict St. Joost, tel: 0475-437100

Volgnummer: 15

Afzender: K.L.M. Slangen
Baakhoven 8
6114RJ SUSTEREN

Kenmerk:

Gedateerd: 7-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Uitvoering van de korte- en lange termijnoplossingen zal de geluidsoverlast voor ons nog verder doen toenemen. Wanneer toch gekozen wordt voor één van de oplossingen, dan zou er een geluidswal geplaatst moeten worden.

1. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. De effecten op geluid worden ook onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 16		Afzender: J.J. Habets Sittarderweg 18 6121XH BORN
Kenmerk:		
Gedateerd: 12-7-2005		
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Het onderzoek A2 Grathem - Maasbracht moet doorgaan, zeker totdat de A73 geopend wordt. 2 Ik ben het niet een met het beëindigen van het onderzoek A76 tussen Geleen en Ten Esschen. 3 Ik ben voorstander van het starten van een nieuwe studie voor de A2 tussen Maasbracht en Geleen. 4 Ik ben voorstander van een nieuwe studie voor een spitsstrook tussen St Joost en Urmond. 5 De aansluiting op het Duitse wegennet moet worden onderzocht. 6 De verkeersdrukke op de A76 van Antwerpen naar Heerlen dient te worden onderzocht.		Deelreactie 1 en 2 hebben betrekking op het stopzetten van de studie met betrekking tot het gedeelte Grathem - Maasbracht en Geleen - Ten Esschen. De stellingen worden niet verder onderbouwd en geven mij geen aanleiding dit standpunt te herzien Deelreactie 5 en 6: in de het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor doorstroming onderzocht. In het MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen.

Volnummer: 17		Afzender: T.W.J. Salden Rijstraat 25 6143AR GUTTECOVEN	
Kenmerk:			
Gedateerd: 12-7-2005			
Kernpunt(en) van de inspraak:		Reactie van Bevoegd Gezag:	
1 Voor de geluidsoverlast en milieuproblemen moeten oplossingen gezocht worden, bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidsschermen waardoor het woongenot niet verder wordt aangetast. 2 Verdiepte aanleg, bronbeperkende maatregelen en compensatie van neveneffecten zijn gewenst bij de aanleg van de weg.		1, 2. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. De effecten op geluid worden ook onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.	

Volgnummer: 18

Afzender: Bewoners van Baakhoven
Vanthoor
Baakhoven 5
6114RJ SUSTEREN

Kenmerk:

Gedateerd: 12-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Bereikbaarheid is belangrijk maar de leefkwaliteit van het dorp Baakhoven langs de A2 komt onder druk te staan. Er is nu al sprake van geluidsoverlast en dit zal in toekomst door de toenemende druk van het verkeer toenemen.

2 De natuur wordt opgeofferd voor asfalt.

3 Er moet aandacht besteed worden aan de leefbaarheid van Baakhoven. Er moeten maatregelen getroffen worden om de geluidsbelasting terug te dringen door het plaatsen van geluidsschermen of geluidswallen langs de A2. Ook moet er voldoende afstand tussen de weg en de woningen in acht genomen worden zodat het dorp leefbaar blijft.

4 Er dient extra aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit. Ook de achtergrond stof is belangrijk en het is niet geheel duidelijk of de Europese norm wel exclusief deze natuurlijke achtergrond is vastgesteld en of het weglaten van deze concentratie niet een verlaging van de norm zelf behoeft.

5 De geluidsbronnen die geconcentreerd zijn op één plek houden en daar afdoende maatregelen treffen om de milieuhinder naar de omgeving tot het minimum te beperken.

6 Het optimaliseren van de huidige A2 verdient nader onderzoek.

7 Bij de keuze van een variant dient gekozen te worden voor de variant die het minste ruimtebeslag inneemt.

Er is kennis genomen van de mening van de inspreker.

In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. De effecten op het woon- en leefmilieu, groen milieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 19

Afzender:

P. Otten

Kapelstraat 21

6101XP ECHT

Kenmerk:

Gedateerd: 12-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De (geluids)maatregelen bij Berkelaar moeten worden meegenomen bij de studie voor aanleg van een spitsstrook. Dit houdt verband met de aansluiting van de A73 en de reconstructie van de A2 ten behoeve van de verplaatsing van het tankstation. De geluidswal bij Berkelaar moet verder doorgetrokken en mogelijk verhoogd worden. Dit is ook van toepassing op de lange termijnoplossing.

1. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. De effecten op geluid worden ook onderzocht. Op basis van het MER en de inspraak hierop maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 20

Afzender: Dorpsraad Dieteren
H. Kreutzer
Vleutstraat 22
6114KN SUSTEREN

Kenmerk:

Gedateerd: 12-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Voor wat betreft de korte termijn oplossing spitsstrook A2 St. Joost- Urmond moeten de gevolgen op het gebied van geluidsbelasting voor de dorpskernen Ophoven, Oud-Roosteren en Baakhoven in het onderzoek worden betrokken.

2 Wat betreft de lange termijnoplossing heeft de dorpsraad geen enkel bezwaar tegen het beëindigen van de lopende onderzoeken A2 Grathem - Maasbracht en A76 Geleen - Ten Esschen.

3 De Dorpsraad is voorstander van de nieuwe studie A2 Maasbracht - Geleen.

4 In het onderzoek moet worden betrokken:
- de effecten van de invoer van "Maut" op de Duitse autosnelwegen op de te verwachten verkeersintensiteit op de A2 na realisatie van de A73.
- mogelijkheden m.b.t. internationale samenwerking met name de Noord-Zuid richting.

5 In het onderzoek moet worden betrokken:
- bij de 2x3 en 4x2 oplossingen moeten de aspecten woon-leefmilieu en groen en milieu worden onderzocht.

6 In het onderzoek moet worden betrokken:
- in het gebiedsalternatief zijn goede mogelijkheden voor de scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer.

7 In het onderzoek moet worden betrokken:
- de consequenties van de verkeersafhandeling van het industrieterrein Holtum-Noord en de verkeersintensiteit van de N296 voor de woningen in nabijheid van N296.

2. en 3. Er is kennis genomen van de mening van de inspreker.

1. en 5. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. De effecten op het woon- en leefmilieu, groen milieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

4. 6. en 7. In het MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen.

Volgnummer: 21

Afzender: Stichting Milieufederatie Limburg
T Wuts
Godsweerderstraat 2
6041GH ROERMOND

Kenmerk:

Gedateerd: 12-7-2005

Kernpunt(en) van de Inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De sturingsmaatregelen "beïnvloeden en benutten" worden in de onderzoeksthema's onvoldoende uitgewerkt.

2 In eerdere onderzoeken is onvoldoende rekening gehouden met de aanbevelingen van commissie Nouwen, inzake gedifferentieerde tarieven en kilometerheffing.

3 Bij het opstellen van de trajectnota/MER moet worden aangegeven welke mogelijkheden tot welke resultaten leiden in de verkeersintensiteiten verdeeld over de dag. Mogelijkheden zijn:

- kilometerheffing
- tolheffing voor vrachtwagens
- openbaar vervoer
- differentiatie in werktijden

4 Het is interessant om de te verwachten resultaten van energie terugwinning en de vermindering van CO₂, NO_x en fijn stof bij het gebruik van duurzame energie in het onderzoek mee te nemen.

5 Voor de spitsstrook dient ook de robuustheid te worden meegenomen.

6 Betreffende luchtkwaliteit en veiligheid dienen in alle onderzoeken de maximum snelheden te worden meegenomen.

1, 2, 3 De uitgangspunten van deze studie zijn gebaseerd op de Nota Mobiliteit.

4. Waar mogelijk zullen gangbare ontwikkelingen op het gebied van energierugwinning en vermindering van CO₂, NO_x en fijn stof worden toegepast.

5. Voor de spitsstrook wordt in beeld gebracht wat daarvan de verkeerskundige effecten zijn ook op middellange termijn (2015) , we weten dat het slechts een tijdelijke oplossing is, robuustheid is dus geen criterium in dit MER

6. De maximale toegestane snelheid wordt in het onderzoek meegenomen.

Volgnummer: 22

Afzender: Boels Zanders Advocaten
J.L. Stoop
Postbus 1750
6201BT MAASTRICHT

Kenmerk: JS/1050499/01

Gedateerd: 12-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

1 Körbusch vreest dat met de spitsstrook het verkeer zal toenemen waardoor de kwetsbare woon- en natuurgebieden nabij de A2 hiervan negatieve invloed zullen ondervinden.

2 De kwetsbare gebieden mogen geen hinder ondervinden van de geluids- en emissie effecten, deze dienen te worden onderzocht.

3 Met de structurele oplossing moet de woon- en leefomgeving niet verder worden aangetast.

4 Körbusch verzet zich sterk tegen het gebiedsalternatief. De regionale wegen (N295, N276 en de N294) worden dan autowegen en lopen door kwetsbare gebieden. Dit leidt tot een verslechtering van de woon- en leefomgeving.

5 Het gebiedsalternatief leidt tot nog minder groen in dit smalle stukje Nederland.

6 België moet als variant worden meegenomen in de oplossing van de verkeersproblematiek.

Reactie van Bevoegd Gezag:

1. 2. 3. 4. en 5. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. De effecten op het woon- en leefmilieu, groen milieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER en de inspraak hierop maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

6. In het MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen.

Volgnummer: 23

Afzender:

M.M. Salden

Rijstraat 102

6143AR GUTTECOVEN

Kenmerk:

Gedateerd: 12-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Voor het vrachtverkeer moet dezelfde wegenbelasting gelden als de buurlanden. Dit voorkomt internationaal vrachtverkeer op de Nederlandse wegen.

2 Alternatieve manieren van vervoer (vervoer per trein/boot) moeten beter ontwikkeld worden.

3 Stimuleren van carpoolen en gratis busvervoer op spijtstijden zijn goedkoper dan een nieuwe weg aanleggen.

4 Er moet onderzoek gedaan worden naar het alternatief energieverbruik. Milieuonvriendelijke brandstoffen moeten meer belast worden dan milieuvriendelijke brandstoffen.

5 Wat zijn de normen van de luchtkwaliteit op de Rijstraat? Dit geldt ook voor de geluidsoverlast en welke maatregelen worden hiervoor getroffen. Ik pleit voor geluidsbeperkende en uitstootbeperkende maatregelen.

6 Mijn voorkeur gaat uit naar het MWA.

6. Er is kennis genomen van de mening van de inspreker.

3. en 5. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. De effecten op het woon- en leefmilieu, groen milieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

1. 3. en 4. Deze onderwerpen vormen geen onderdeel van deze studie.

Volgnummer: 24

Afzender: Provincie Limburg
M.A. Luijten
Postbus 5700
6202MA MAASTRICHT

Kenmerk: 2005/30846

Gedateerd: 12-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Er moet aandacht besteed worden aan de aansluiting van de A2 met de N294. Wanneer de aan te leggen spitsstrook en de bestaande weefstrook in elkaar overlopen, komt er een probleem wat betreft de verkeersveiligheid en de afwikkeling van het verkeer komende vanaf de N294.

2 Het oplossend vermogen van de capaciteitsuitbreiding van de extra rijstrook bij het knooppunt Kerensheide richting Eindhoven-Heerlen wordt betwijfeld. Er dient tevens een fly-over voor het verkeer vanuit Eindhoven richting Aken te worden onderzocht. Deze fly-over is ook toepasbaar bij de lange termijn oplossing A2 Maasbracht-Geleen.

3 De spitsstrook wordt mede gefinancierd uit het Dijsselbloemfonds. Nadere afspraken moeten hierover nog gemaakt worden.

4 De capaciteitsuitbreiding van de A2 Maasbracht - Geleen is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de Randstad met het Europese achterland te garanderen. Realisering van deze plannen na 2015 is te laat en er wordt aangedrongen op een zorgvuldige maar voortvarende besluitvorming. De aanbevelingen van commissie Nouwen bieden reële kansen op een eerdere realisatie.

5 Bij het gebiedsalternatief dienen de aansluitingen bij Urmond en St Joost als volledige aansluitingen te worden meegenomen in het onderzoek.

Bij het gebiedsalternatief moet aandacht worden besteed aan de mogelijke barrièrewerking en de positie van het landbouwverkeer op het onderliggend wegennet, inclusief de ontsluiting van de landbouwpercelen.

6 Bij een gelijkwaardige beoordeling van het 4x2 alternatief en het gebiedsalternatief gaat de voorkeur uit naar het 4x2 alternatief.

In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor doorstroming en veiligheid onderzocht.

Ook de effecten op het woon- en leefmilieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

In het MER wordt ook een alternatief onderzocht waarbij overwogen wordt om aansluitingen niet op te heffen.

Volgnummer: 25

Afzender:

Gemeente Beek
H. Jorissen
Postbus 20
6190AA BEEK LB

Kenmerk: 4354/05

Gedateerd: 12-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De gemeente Beek is het niet eens met het stopzetten van de studie A76.

De gemeente vreest:

- geen garantie voor de toekomstige bereikbaarheid van de regio
- een terugslag op het onderliggende wegennet
- grote gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen

2 Ten aanzien van beide startnotities is een versnelde aanpak noodzakelijk om de bereikbaarheid van de regio te waarborgen. Gelet op de groei van het autoverkeer wordt er aandacht gevraagd voor het bedrijventerrein TPE en het toekomstige bedrijventerrein BMAA op de A2.

1 Daar uit verkeersstudies niet blijkt dat de vrees van de gemeente gegrond is en deze ook niet anderszins door de gemeente aannemelijk wordt gemaakt zie ik geen aanleiding dit standpunt te herzien.

2 De studie naar de spitsstroken is bedoeld om op zeer korte termijn maatregelen te nemen om de bereikbaarheid tijdelijk te waarborgen.
De uitvoering van de lange termijn oplossing is afhankelijk van landelijke prioritering en urgentie.

Volgnummer: 26

Afzender: Stichting De Groene Sporenwolf
M.J.M. Wetemans
Susterderpoort 5
6118BD NIEUWSTADT

Kenmerk:

Gedateerd: 12-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Het gebiedsalternatief is een negatieve ontwikkeling. De stichting is tegen het gebiedsalternatief.

2 Nieuwstadt heeft al veel last van kunstwerken en een autoweg langs het dorp is teveel.

3 De Stichting is positief over de 4x2 variant en voorstander van een 4x3 variant waarbij de middelste rijstrook flexibel kan worden ingezet voor lokaal of regionaal verkeer.

In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor doorstroming en veiligheid onderzocht.

Ook de effecten op het woon- en leefmilieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 28

Afzender: H. Lambrichts
Van Cloudtstraat 22
6171NS STEIN LB

Kenmerk:

Gedateerd: 6-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 De mobiliteit moet zo snel mogelijk weer in orde komen. Daarbij moet rekening worden gehouden met het milieu, dat wil zeggen dat wordt voldaan aan de Europese regelgeving. Met het oog op de volksgezondheid moet de situatie bij voorkeur verbeteren omdat op dit moment de normen worden overschreden.

2 Milieuverontreiniging door NOx en vaste deeltjes wordt veroorzaakt door personenauto's, vrachtvervoer en industrie, waarbij het vrachtverkeer de grootste verontreiniger is door de vaste deeltjes uit diesel. Het is niet terecht dat vrachtvervoerders subsidie zouden krijgen voor het plaatsen van filters voor vaste partikeldeeltjes. Het plaatsen van een dergelijk filter zou per 1 januari 2007 verplicht moeten worden gesteld.

3 Als het besluit tot beëindigen van de studies A2 Grathem - Urmond en A76 Geleen - Ten Esschen het beste is, dan ben ik het daarmee eens.

4 Wat betreft de korte termijn studie, is de spitsstrook met de MMA-oplossing goed. De studie is op een aantal punten onderbelicht, zoals het vervoer via waterwegen en de Betuwelijn. In Limburg loopt een studie om meer vrachtvervoer via het Julianakanaal te laten verlopen. Daarnaast kan de Betuwelijn het wegvervoer ontlasten. Ook zou over de lokale sporen meer vracht vervoerd kunnen worden. In hoeverre worden de lopende studies in elkaar geschoven?

5 Er kan wellicht een lange termijn oplossing worden bereikt wanneer de studies naar waterwegen en spoorvervoer worden meegenomen, evenals de filters in vrachtwagens en verbetering van het openbaar vervoer. Dit eventueel in combinatie met de spitsstrook.

1. 3. 4. en 5. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen.

2. De uitgangspunten van de studie zijn gebaseerd op de Nota Mobiliteit. De nut en noodzaak voor het plaatsen van filters vormt geen onderdeel van deze studie.

Volgnummer: 29 Kenmerk: Gedateerd: 6-7-2005	Afzender: P. Janssen Mauritslaan 38 b 6171NS stein
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 In het kader van de spitsstrook wordt het traject tussen Urmond en de aansluiting op de A76 niet meegenomen, terwijl dit cruciaal is. In ieder geval voor de bewoners van Urmond; in het kader van de geluidsoverlast, maar ook in het kader van verkeerstechnische zaken. Voor een betere doorstroming is de vluchtstrook ter plaatse een derde rijbaan geworden omdat de Urmonder Baan volliep en er fileproblemen ontstonden. Als de A2 ook naar drie stroken gaat en daarop aansluit, is het oude fileprobleem terug op de A2. Er is dan geen doorstroming meer waardoor ook het regionale wegennet vast zal lopen. Dit moet worden meegenomen in de verdere plannen. 2 Wat betreft de studie van Grathem naar Urmond kan het een oplossing bieden als het stuk van Grathem tot de aansluiting met de A73 tot 2007 wordt meegenomen. 3 Is de A2, die in de jaren '60 is aangelegd, qua dimensionering en opbouw wel geschikt voor zo'n toename van voertuigen? 4 Bij dynamisch verkeersmanagement wordt gekeken naar alle oplossingen van de rijks- en lagere overheden tezamen en welke gevolgen deze hebben voor het verkeer in de hele regio. Zo zou bijvoorbeeld de N78 van Grathem naar Maaseik door België naar Maastricht een oplossing kunnen bieden voor de problematiek op de A2. Als de A73 bij Maasbracht op de A2 aangesloten wordt, zou ook gekeken moeten worden naar de N274, de oude provinciale weg bij Brunssum, over Duits grondgebied, naar Koningsbosch. Deze weg zou ook als alternatief kunnen dienen om verkeer te spreiden. 5 Incident management moet op korte termijn en op langere termijn toegepast worden. Als er een ongeluk gebeurt op de A2 moet het zo snel mogelijk opgeruimd worden. Dit kan alleen als met andere overheden goede afspraken worden gemaakt. 6 Het gebiedsalternatief is te eng begrensd. Er worden toe- en afritten afgesloten en de verbinding met de grote industrieterreinen wordt slechter. Het vrachtverkeer zou dan over de oude rijksweg moeten, die wordt opgewaardeerd als een autosnelweg. Daarbij zou de aansluiting van de Urmonder Baan op de A2 een volgend probleem worden omdat daar dan twee autosnelwegen bij elkaar komen. In deze oplossingsrichting moet door de lagere overheden worden meegedacht, ook in het kader van financiering. De lagere overheden kunnen niet worden opgezaaid met de effecten zonder dat daarvoor financiële middelen ter beschikking staan. 7 Eén van de grotere problemen op de A2 is de toename van het vrachtverkeer. Het vrachtverkeer mijdt Duitsland vanwege de tolheffing daar. Dat geldt ook voor het vrachtverkeer	1 Hoewel het traject niet is meegenomen zullen wel de effecten van reeds eerder uitgevoerde aanpassingen worden beschreven. Wel is de dubbele lus in knooppunt Kerensheide punt van studie en zal ook de overgang vanaf de A2 naar deze dubbele lus ordentelijk moeten zijn. 2 Uit de Nota Mobiliteit blijkt dat er geen groot verkeersprobleem is op de A2 tussen Grathem en Maasbracht. Deze studie wordt daarom stopgezet. 3 Dit wordt maakt onderdeel uit van het reguliere onderhoud van de weg. De opbouw van de weg is op dit ogenblik al anders dan bij de openstelling er van. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het ZOAB 4. In het MER zal aangegeven worden in hoeverre maatregelen in België of Duitsland het probleem op de A2 kunnen oplossen. 5 Incident Management wordt al toegepast. 6 In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor doorstroming onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven 7 De effecten van de tolheffing in Duitsland zullen onderdeel uitmaken van de verkeerskundige analyse. De uitgangspunten van de studie zijn gebaseerd op de Nota Mobiliteit. 8 De uitgangspunten van de studie zijn gebaseerd op de Nota Mobiliteit. Er moet in ieder geval voldaan worden aan wettelijke normen.

met bestemming Duitsland dat nu via de Nederlandse wegen rijdt om bij Straatsburg Duitsland in te rijden. Er moet gekeken worden of er in Europees verband oplossingen mogelijk zijn.

8 Er mag geen uitstel zijn wat betreft de naleving van de Europese milieunormen. Zowel op korte als lange termijn moeten de milieunormen gehandhaafd blijven.

Volnummer: 30

Afzender:

J. Hudales

Mauritslaan 33

6129EL URMOND

Kenmerk:

Gedateerd: 6-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Is de A2, die in de jaren '60 is aangelegd, qua dimensionering en opbouw wel geschikt voor zo'n toename van voertuigen?

2 Uit bestaande Nederlandse en buitenlandse studies kan profijt worden getrokken. Is het nodig om nu weer studies te gaan verrichten die jaren gaan duren en veel geld zullen kosten?

1 Dit maakt onderdeel uit van het reguliere onderhoud van de weg. De opbouw van de weg is op dit ogenblik al anders dan bij de openstelling er van. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het ZOAB

2 Vanzelfsprekend zal indien mogelijk gebruik worden gemaakt van de resultaten van de eerder uitgevoerde studies.

Volgnummer: 32

Afzender:

J. Cobben

Slagboomsweg 1

6361HA NUTH

Kenmerk:

Gedateerd: 6-7-2005

Kernpunt(en) van de Inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Ik pleit voor het meenemen van alternatieve routes, zoals de oostelijke Mijnstreek die over de Tractaatweg (N274) geleid zou kunnen worden naar de A73, St. Odiliënberg richting Venlo. De westelijke mijnstreek zou via de N295 geleid kunnen worden. Het probleem is hierbij echter dat de Maastrichtenaren zich vast rijden in Meerssen, er is geen alternatief voor de autoweg. Dit zou opgelost kunnen worden door een extra strook aan te leggen waardoor ook het verkeer door Beek beter zou doorstromen.

2 Er zijn veel (oudere) mensen die liever niet van de snelweg gebruik maken. Voor deze mensen zou een alternatieve route uitkomst bieden. Daarbij zou bij opstoppen de alternatieve route ook ingezet kunnen worden zoals dat al in België gebeurt. Die routes zouden dan niet door de dorpen moeten gaan, omdat dan ook vrachtwagens met gevaarlijke stoffen hiervan gebruik zouden maken. Er zou studie verricht moeten worden om te onderzoeken wat hiervan de mogelijkheden zijn.

3 De studie A76, dus de aanleg van 10 kilometer moet doorgaan omdat niet bewezen is dat het vrachtverkeer niet zal toenemen. Het is maar de vraag of het vrachtverkeer de nieuwe weg over Düsseldorf zal nemen.

1. en 2. In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor doorstroming en veiligheid onderzocht. Ook de effecten op woon- en leefmilieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

3 Deze deelreactie heeft betrekking op het stopzetten van de studie voor het gedeelte Geleen - Ten Esschen. Uit verkeersstudies is het gestelde niet gebleken. De inspraakreactie geeft geen aanleiding dit standpunt te herzien..

Volgnummer: 34

Afzender:

F. Holthuis

Wintergaats 14

6074DM MELICK

Kenmerk:

Gedateerd: 6-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Ik beveel aan om, ongeacht of er uiteindelijk tot uitvoering wordt overgegaan, in ieder geval de procedure te starten voor een spitsstrook aan beide zijden van de A2. Zo komt er duidelijkheid voor de bewoners en de omgeving komt. 2 Bij de korte termijn studie dient alvast rekening gehouden te worden met de lange termijn. Zo moet bijvoorbeeld direct het goede formaat van viaducten worden gekozen zodat deze bij latere plannen ook goed passen. Er moet nu al rekening gehouden worden met de situatie in 2014, zoals de toename van verkeer. 3 Ten aanzien van de lange termijn moet zo snel mogelijk duidelijkheid komen wat er gaat gebeuren, dus tot welke keuze gekomen zal worden. Als de provinciale wegen erbij betrokken worden, betekent dit dat er ingrepen plaatsvinden in de infrastructuur van de omliggende dorpen. De bewoners en gemeenten moeten zo snel mogelijk weten wat er gaat gebeuren.	1. Indien noodzakelijk zal dit worden overwogen. 2. Voor zover een en ander bijdraagt aan de oplossing van het geformuleerde probleem zal dit zeker worden meegenomen. 3. Met bewoners en gemeenten zal zo vaak als nodig is worden gecommuniceerd over het verloop van de studie

Volgnummer: 35

Afzender: W. Hoogstraten
Grotestraat 65
6129CN URMOND

Kenmerk:

Gedateerd: 6-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Het gebiedsalternatief is niet wenselijk. Bij dit alternatief dient rekening gehouden te worden met de consequenties voor lokale verbindingen op allerlei niveaus en het doorsnijden van dorpen en infrastructuur. De impact van dit alternatief ten aanzien van lokale en regionale leefbaarheid dient te worden onderzocht.

2 Bij de tijdelijke oplossing dient al rekening gehouden te worden met de toekomst. Ten aanzien van het kruispunt Kerensheide is dit een probleem. Dit kan worden opgelost door hier zo snel mogelijk een fly-over aan te brengen. Omdat dit misschien niet binnen het gestelde budget van € 40 miljoen kan, zullen door een Ministerie middelen toegewezen moeten worden. Als de aanleg van een fly-over in de tijdelijke oplossing wordt meegenomen, zou dit meteen een definitieve oplossing betekenen.

3 Wordt de weg tussen Heinsberg en Born, die op dit moment wordt aangelegd, in de studies meegenomen? Dit kan namelijk van invloed zijn op de belasting van de A76 tussen Kerensheide en Ten Esschen, maar ook de andere kant op.

In de het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten worden de gevolgen voor de doorstroming onderzocht.

Ook de effecten op het woon- en leefmilieu en ruimtegebruik worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 37

Afzender: W. Leurs
Bergstraat 9 a
6121XT Born

Kenmerk:

Gedateerd: 13-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Ik ondervind veel hinder van geluid. Hoe komt de geluidswal in het kader van de korte- en lange termijnstudie eruit te zien? Wordt het een scherm en komt er bij de grotere autosnelweg een wal?

In de het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. De effecten op het woon- en leefmilieu worden
In de vervolgfase zal de vorm van de schermen bepaald worden. Dit is afhankelijk van veel factoren, waaronder de ruimte die ermee in beslag wordt genomen. In dat kader wordt op veel plaatsen een geluidswal aangelegd. Kijkend naar Born zal de ruimte zeer beperkt zijn, of er moet worden overgegaan tot aankoop van grond, maar dat is in dit geval niet de bedoeling. Bij weinig ruimte komt men uit bij andere soorten schermen, variërend van hout naar acrylaat beton en alle andere materialen die geluid tegenhouden of absorberen.

Volgnummer: 38 Kenmerk: Gedateerd: 13-7-2005	Afzender: N. Simons Nagelbeek 80 6365EL SCHINNEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 Ik ben tegen het beëindigen van het onderzoek A76 tussen Geleen en Ten Esschen. De problematiek die toen speelde rond ondermeer de doorstroming, de verkeersveiligheid, geluidhinder en milieu geldt nog steeds. De A76 is in de jaren '20 ontworpen en kenmerkt zich door scherpe bochten, hellingen en een smalle vormgeving, hetgeen zorgt voor onvoldoende zicht op het verloop van de weg. Wat betreft de bestaande geluidshinder is bijvoorbeeld destijds besloten ter hoogte van de Nutterweg in Schinnen geen geluidswal te plaatsen in afwachting van de plannen met de A76. Wat gebeurt er met deze aspecten als de studie wordt beëindigd? 2 Ik ben tegen het gebiedsalternatief. Voorkomen moet worden dat er een te grote belasting op de directe omgeving plaatsvindt. Het beperken van de snelheid is een mogelijke oplossing. 3 De aanleg van spitsstroken kan alleen doorgang vinden als de luchtvervuiling niet boven de wettelijke normen uitkomt. In dat kader dient onderzocht te worden hoe hoog de huidige luchtvervuiling is en welke ontwikkelingen op dit gebied worden verwacht. Of de aanleg van de spitsstrook door kan gaan gezien de huidige luchtverontreiniging in met name de Westelijke Mijnstreek is twijfelachtig.	1 Deze deelreactie heeft betrekking op het stopzetten van de studie voor het gedeelte Geleen - Ten Esschen. Uit recente verkeersstudies is het gestelde niet gebleken. De doorstroming blijkt volgens de huidige prognoses in 2020 niet problematisch te zijn. De tendens van de verkeersveiligheid is (zonder bijzondere maatregelen) ook positief, dit ondanks het verouderde ontwerp. De inspraakreactie geeft geen aanleiding het ingenomen standpunt te herzien. Overlast van huidig verkeer naar de omgeving ter hoogte van Schinnen wordt niet in het kader van beide voortliggende studies behandeld. Uw inspraakreactie wordt doorgestuurd naar de gemeente Schinnen. 2 Er is kennis genomen van de mening van de inspreker. 3 In het MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. De effecten op het woon- en leefmilieu worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.

Volgnummer: 39

Afzender:

R. Schellaars

Jasparstraat 6

6363BC WIJNANDSRAD

Kenmerk:

Gedateerd: 13-7-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

1 De brug in Roosteren is verhoogd zodat er meer containers over water naar Born kunnen gaan. Daarbij wordt hard gewerkt aan de weg tussen Nieuwstadt en Millen. Is bekend wanneer de Duitse aansluiting gereed is? Zodra deze aansluiting klaar is, zal de A76 ontlast worden. Er dient onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de verbinding naar Duitsland op de verkeersintensiteit op de A2 en A76.

Reactie van Bevoegd Gezag:

De aansluiting in Duitsland is voor 2010 gereed. In de Trajectnota/MER wordt onderzocht welke effecten in welke mate optreden bij de verschillende alternatieven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met alle nu bekende toekomstige ontwikkelingen. De effecten op het verkeersintensiteiten worden onderzocht. Op basis van het MER maken de Ministers vervolgens een keuze uit de alternatieven.