



MIRT-verkenning A2 Deil-Vught

Nota van Antwoord Zienswijzen en advies commissie m.e.r. NRD - definitief 03

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

23 maart 2020

Project MIRT-verkenning A2 Deil-Vught
Opdrachtgever Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Document Nota van Antwoord Zienswijzen en advies commissie m.e.r. NRD - definitief 03
Status Definitief 03
Datum 23 maart 2020
Referentie 116091-5.1/20-004.611

Projectcode 116091
Projectleider mw. A.M. Springer-Rouwette MSc
Projectdirecteur drs.ing. E.J.N. Rijsdijk

Auteur(s) mw. C. Nijmeijer MSc
Gecontroleerd door mw. C.G. Sedee MSc
Goedgekeurd door mw. A.M. Springer-Rouwette MSc

Paraaf 

Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Catharijnesingel 33
Postbus 24087
3502 MB Utrecht
+31 (0)30 765 19 00
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Het zienswijzenproces	5
1.2	Uitleg veelgebruikte begrippen	5
1.3	Leeswijzer	6
2	ZIENSWIJZEN VAN PARTICULIEREN, BEDRIJVEN EN ORGANISATIES	7
2.1	Algemeen	7
2.2	Tracé Deil - Empel	23
2.3	Tracé Empel - Vught	33
3	ZIENSWIJZEN VAN WETTELIJKE BESTUURS- EN ADVIESORGANEN	34
3.1	Waterschappen De Dommel, Aa en Maas en Rivierenland	34
3.2	Gemeente West Betuwe	39
3.3	Gemeente Zaltbommel	41
3.4	Provincie Gelderland	44
3.5	Veiligheidsregio Gelderland-Zuid	45
4	ADVIES VAN DE COMMISSIE VOOR DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	47
5	CONCLUSIE	49
6	REFERENTIES	50
	Laatste pagina	50
	Bijlage(n)	Aantal pagina's
I	Sleuteltabel	2
II	Beantwoording adviescommissie-m.e.r.	11

1

INLEIDING

1.1 Het zienswijzenproces

Deze Nota van Antwoord geeft een overzicht van de zienswijzen en reacties op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught. Het doorlopen van een zienswijzeprocedure is niet verplicht voor een NRD, voor de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught doorlopen we deze vrijwillig. De Nota van Antwoord heeft als doel de zienswijzen te beantwoorden en om toe te lichten hoe de zienswijzen worden meegenomen in het vervolg van het project A2 Deil-Vught.

In totaal zijn er 74 reacties binnengekomen op de NRD. Het gaat om de volgende indieners:

- de waterschappen Aa en Maas, De Dommel en Rivierenland gezamenlijk;
- gemeente Zaltbommel;
- gemeente West Betuwe;
- provincie Gelderland;
- veiligheidsregio Gelderland-Zuid;
- bedrijven (3);
- organisaties (11);
- particulieren (55).

1.2 Uitleg veelgebruikte begrippen

In de beantwoording van de zienswijzen komt een aantal begrippen vaak terug. Deze paragraaf licht deze begrippen toe.

Verkenningfase: het doel van de verkenningfase is om te komen tot een voorkeursalternatief dat op hoofdlijnen beschrijft hoe de problematiek op de A2 tussen Deil en Vught voor de lange termijn opgelost wordt. Hiervoor worden in de verkenningfase verschillende alternatieven onderzocht, beoordeeld en onderling met elkaar vergeleken. Op basis van een afweging op het gebied van probleemoplossend vermogen, omgevingsaspecten en haalbaarheid wordt een keuze gemaakt voor het voorkeursalternatief.

Voorkeursalternatief (VKA): het voorkeursalternatief wordt gekozen op basis van een afweging van probleemoplossend vermogen, omgevings- en milieuaspecten en haalbaarheid op het gebied van techniek en kosten. De betrokken overheden stellen gezamenlijk een advies vast voor het VKA en de minister van Infrastructuur en Waterstaat neemt hier een besluit over.

Planuitwerkingsfase: het doel van de planuitwerkingsfase is om te komen tot een uitgewerkt plan op basis waarvan de maatregelen uitgevoerd worden. De planuitwerkingsfase start met het voorkeursalternatief uit de verkenning. In deze fase wordt het ontwerp van het VKA nader uitgewerkt en ingepast in de omgeving. Ook worden in deze fase de benodigde vergunningen aangevraagd.

Milieueffectrapport: het milieueffectrapport (MER) beschrijft de effecten van een project op milieu en omgeving en maatregelen die eventuele negatieve effecten kunnen verminderen of voorkomen. Het doel van het MER is om het milieubelang volwaardig mee te laten wegen in de besluitvorming over een project.

Het MER is een openbaar document en verplicht bij het opstellen van een Structuurvisie, zoals voor het project A2 Deil-Vught gemaakt wordt.

PlanMER: een milieueffectrapport behorende bij de Verkenningfase. Het planMER richt zich op de grote en onderscheidende effecten van de kansrijke alternatieven. Deze informatie is nodig om een keuze te kunnen maken voor een voorkeursalternatief.

ProjectMER: een milieueffectrapport behorende bij de planuitwerkingsfase. Het projectMER onderzoekt en beoordeelt de milieueffecten van het uitgewerkte voorkeursalternatief met bijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen.

Mitigerende en compenserende maatregelen: maatregelen die de negatieve effecten van een alternatief op milieu en omgeving voorkomen of verminderen.

1.3 Leeswijzer

Tabel 1.1 geeft weer welke informatie in de volgende hoofdstukken te vinden is.

Tabel 1.1 Leeswijzer

Hoofdstuk	Wat staat erin?
Hoofdstuk 2	De zienswijzen en beantwoording van bedrijven, organisaties en particulieren.
Hoofdstuk 3	De zienswijzen en beantwoording van wettelijke bestuurs- en adviesorganen.
Hoofdstuk 4	Het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage en een reactie hoe we dit verwerken.
Hoofdstuk 5	Samenvatting van alle zienswijzen en eventuele aanpassingen aan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

2

ZIENSWIJZEN VAN PARTICULIEREN, BEDRIJVEN EN ORGANISATIES

De tabellen in de volgende paragrafen geven een samenvatting van de zienswijzen van particulieren, bedrijven en organisaties en de beantwoording daarvan weer. De zienswijzen die zijn ingebracht door particulieren zijn geanonimiseerd weergegeven. Met behulp van het zienswijzennummer kan iedereen zijn/haar zienswijze en bijbehorende reactie daarop terugvinden.

De zienswijzen zijn geordend in 3 categorieën:

- 1 algemeen (paragraaf 2.1): dit betreft zienswijzen die over het gehele tracé Deil-Vught gaan;
- 2 tracé Deil-Empel (paragraaf 2.2);
- 3 tracé Empel-Vught (paragraaf 2.3).

2.1 Algemeen

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
1	<ol style="list-style-type: none">1 Wordt mee overwogen om de brug A27 bij Gorinchem aan te pakken? Betere doorstroming daar doet wellicht veel verkeer besluiten die route te nemen.2 Knelpunt, splitsing van A2 bij Den Bosch. De keuze tussen linkerbaan en rechterbaan is veel te klein, veel verkeer voegt op het laatste moment naar de andere baan. Ander verkeer staat dan al op de rem. Maak het geheel 4 banen tot Vught, ook de andere kant uit vanuit Vught trouwens.	<ol style="list-style-type: none">1 De brug A27 bij Gorinchem is geen onderdeel van dit project, maar van het project 'A27 Houten-Hooipolder'¹. Voor dit project ligt er een tracébesluit waarin is opgenomen dat de brug A27 bij Gorinchem wordt vervangen door een bredere brug, waardoor er onder andere ruimte is voor een extra rijstrook in beide richtingen.2 Opheffen van de parallelstructuur tussen Empel en Vught is juist nadelig voor de doorstroming, omdat dit zorgt voor meer weefbewegingen (wisselen van rijstrook) en daarmee leidt tot meer turbulentie². In de kansrijke alternatieven wordt wel de verlenging van het weefvak tussen de Maasbruggen en knooppunt Empel (en andersom) onderzocht.
2	<p>1. In de stukken staat aangegeven dat duurzaamheid wordt meegenomen. Ik mis in de stukken echter energie opwekking op Rijksgronden, zoals bijvoorbeeld warmte uit asfalt, zonne-energie, wind. Ik verwijs in dit verband naar uw eigen inventarisatie https://www.publicspaceinfo.nl/media/bibliotheek/None/ECN%202007%200001.pdf. 2. De gemeente 's-Hertogenbosch heeft (samen met de gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant) het plan opgevat om een</p>	<p>1. Energieopwekking op Rijksgronden kan als meekoppelkans bij de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught worden aangedragen. In de verkenning brengen we kansen en ambities voor duurzaamheid in beeld en in het planMER onderzoeken we de effecten van de kansrijke alternatieven op CO₂-uitstoot. Als hieruit blijkt dat energieopwekking op Rijksgronden een kansrijke.</p>

¹ <https://a27houtenhooipolder.nl/home/default.aspx>.

² Turbulentie is het verstoorde proces van verkeersafwikkeling. Door samenvoegingen, invoegingen, splitsingen, uitvoegstroken, weefvakken et cetera ontstaat een afwijkende verkeersstroom van die op een ongestoord (doorgaand) wegvak. Turbulentie resulteert vaak in lagere snelheden en een beperkte doorstroming.

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>grootschalig windturbinepark te plaatsen in de Rosmalense en Nulandse polder, het zogenoemde project Duurzame polder. Indien dit plan wordt uitgevoerd, wordt veel natuur met bijzondere weidevogels (zoals de grutto), roofvogels en vleermuizen opgeofferd. Los van het feit dat ik overwegende bezwaren heb tegen dit plan en het plan bovendien ook nog in strijd is met de Rijksstructuurvisie, is van belang dat het Ministerie Economische Zaken en Klimaat als eerste stap energieopwekking op infrastructuur bepleit voordat natuur wordt opgeofferd. Ik zie daarom het onderwerp energie opwekking op Rijksgronden graag opgenomen in de MIRT-verkenning A2, zodat de noodzaak van opwekking van energie in de Rosmalense polder wegvalt (zo die noodzaak al aanwezig is) en de natuurwaarde en historische waarde van de polder behouden blijft.</p> <p>Terzijde: Ons is bekend dat genoemde plannen vallen onder de Rijkscoördinatieregeling, al pogen lagere overheden belanghebbenden/omwonenden te doen geloven dat zij beslissingsbevoegd zijn. Gemeentes Oss en 's-Hertogenbosch doorlopen thans een proces waarin zij een visie ontwikkelen die op voorhand exact in lijn is met de voorwaarden voor een zeer eenzijdig en schadelijk plan van commerciële partijen ('windboeren' en projectontwikkelaars). Op deze manier kan een windturbinepark ontstaan dat zijn oorsprong vindt in subsidie- en winstmaximalisatie. Op geen enkele wijze wordt dan recht gedaan aan het prachtige poldergebied waarin enorme bedragen zijn geïnvesteerd om de natuur te versterken (plas/drasgebieden, versterking van de vogelstand). Een eenzijdig windturbinepark zou tevens de leefomgeving van de bewoners grote en ernstige schade toebrengen.</p> <p>3. Alle aangekondigde aanpassingen in de omgeving hebben een enorme impact. De combinatie van groeiend verkeer van de Rijkswegen A2 en A59, windturbines, (laag)vliegend verkeer van defensie en weerkaatsing van geluid over water zet de leefbaarheid van Rosmalen en omliggende dorpen onder druk. Om die reden verzoek ik u alle plannen die invloed hebben op de directe omgeving integraal te beoordelen.</p>	<p>duurzaamheidsambitie is, dan zullen we de partijen uit de Regionale Energiestrategie vragen om een meekoppelkans te formuleren of formuleren we zelf een meekoppelkans en onderzoeken we dit nader in de planuitwerking. In de verkenning is deze meekoppelkans niet van invloed op de keuze van het voorkeursalternatief, omdat hij aan elk kansrijk alternatief gekoppeld kan worden.</p> <p>2. Momenteel loopt een verkenning naar de mogelijkheden voor de plaatsing van windmolens en zonneparken in de Rosmalense, Lithse en Geffense polder. Dit project (Duurzame Polder) valt buiten de scope van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught. In het eerste half jaar van 2020 wordt naar verwachting een besluit aan de raden voorgelegd. Daarna zal de verkenning Duurzame Polder verder uitgewerkt worden en een ruimtelijke procedure (inclusief MER) doorlopen worden. De gemeente 's-Hertogenbosch werkt daarnaast aan een Visie energielandschap¹, waarin wordt aangegeven op welke locaties de gemeente wel en waar niet wil meewerken aan het opwekken van duurzame energie. Hierin wordt ook energieopwekking op en langs snelwegen overwogen. Deze visie wordt naar verwachting in de eerste helft van 2020 vastgesteld. De toelichting over het project Duurzame Polder was in de beschrijving van Autonome Ontwikkelingen in de NRD niet volledig juist opgenomen. Dit wordt in de beschrijving van de autonome ontwikkelingen in het planMER aangepast.</p> <p>3. De verkenningsfase van het project A2 Deil-Vught is gericht op het onderzoeken en afwegen van alternatieven die de doorstroming op de A2 verbeteren. Daarvoor onderzoeken we de effecten van de kansrijke alternatieven op een groot aantal leefbaarheidsaspecten (bijvoorbeeld luchtkwaliteit, gezondheid, geluidbelasting en landschap). Dit doen we voor zover de effecten onderscheidend zijn tussen de kansrijke alternatieven en daarmee relevante informatie opleveren die nodig is om een afweging te maken voor een voorkeursalternatief. Een integrale analyse van de cumulatieve effecten van de A2 Deil-Vught en andere projecten in de omgeving leidt niet tot aanvullende informatie over verschillen tussen kansrijke alternatieven van de A2. Daarom worden deze in de verkenning nog niet onderzocht. Wel onderzoeken we effecten van de alternatieven voor een groot aantal verschillende leefbaarheidsaspecten waarbij al deze aspecten gezamenlijk worden beschouwd en onder andere de Milieu</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
		Gezondheidsrisico indicator (MGR) wordt berekend. In de planuitwerking worden de cumulatieve effecten van de A2 Deil-Vught en andere projecten wel onderzocht. In die fase bepalen we ook welke mitigerende maatregelen er nodig zijn om de druk op de leefbaarheid te beperken. Dit wordt beschreven in het projectMER.
3	Participant stelt voor dat er wordt nagedacht over een langzaamverkeersroute langs de A2, zuiver bedoeld als snelfietspad. Het voordeel hiervan is de snelheid, want mensen kunnen via een carpoolstelsel de auto ergens neerzetten en met de fiets verdergaan.	De aanleg van een snelfietspad tussen Zaltbommel en 's-Hertogenbosch is onderzocht en wordt gerealiseerd via het MIRT-programma A2 Deil-Vught als onderdeel van het Quick Win maatregelpakket A2 Deil-Vught (maatregelen voor de korte en middellange termijn).
4	Participant wil weten in hoeverre de route bij Tiel over de Prins Willem-Alexanderbrug is meegenomen als alternatief voor de ontsluiting van het verkeer richting het noorden.	Het opwaarderen van de route bij Tiel over de Prins Willem-Alexanderbrug is eerder in de verkenning onderzocht (zie factsheet oplossingsrichting 17 in de bijlage van de NRD). Deze route bleek de doorstroming op de A2 nauwelijks te verbeteren en wordt daarom niet verder onderzocht.
5	Participant wil graag dat de resultaten van de snelheidsverlaging naar 100 km per uur - naar aanleiding van de stikstofmaatregelen - worden gebruikt als informatie. Het voorstel van participant is om deze informatie te gebruiken om af te wegen of snelheidsverlaging voldoende is voor het bevorderen van de doorstroming. Een neveneffect hiervan kan zijn dat dit mogelijk ongelukken voorkomt. Het monitoren zou per 1 januari 2020 moeten ingaan (of zodra de snelheidsverlaging van kracht wordt). Hierdoor kan de monitoring zo lang mogelijk plaatsvinden, zodat voldoende resultaten van de snelheidsverlaging kunnen worden meegenomen bij het Milieueffectrapport.	In de MIRT-verkenning wordt onderzocht wat het effect is van een snelheidsverlaging naar 100 km/u. Zowel de referentiesituatie (de situatie zonder uitvoering van één van de alternatieven) als het voorkeursalternatief worden doorgerekend met verkeersmodellen om te onderzoeken wat het effect van deze snelheidsverlaging is. Monitoring van de verlaging van de maximumsnelheid wordt landelijk geregeld. Hier is nog niets over bekend.
6	Participant vindt het van belang dat bij de keuze voor de varianten, de manier van onderhouden van de weg wordt meegenomen voor een veilige uitvoering. Een en ander is tijdens de informatiebijeenkomst besproken met leden van het projectteam van de A2 Deil-Vught en zij vonden het een interessant en onderbelicht onderwerp, aldus participant.	Het veilig kunnen onderhouden van de weg en een veilige doorstroming van verkeer tijdens de realisatiefase van het project zijn randvoorwaarden bij de uitwerking van het ontwerp. In de verkenningsfase zorgen deze punten niet voor onderscheid tussen de kansrijke alternatieven, omdat alle kansrijke alternatieven in de planuitwerking nog nader ontworpen kunnen worden met veilig onderhoud van de weg en veilige doorstroming van verkeer tijdens de realisatiefase als randvoorwaarde.
7	1. Participant heeft al voorstellen gedaan, maar die zijn te duur en passen niet in de begroting. Nu is het zaak om te lobbyen in Den Haag om het goed aan te pakken, anders is het over tien/vijftien jaar weer hetzelfde en kan alles nog een keer op de schop. Het moet in één keer goed worden gedaan, aldus participant. Zijn advies is minimaal twee keer vijf rijstroken op de rondweg, de hoofdbaan tweebaans en de parallelbaan driebaans. Mocht er geen geld vrijkomen, dan is er eventueel nog de optie van eenmaal een rijstrook van vijf banen richting het noorden en richting het zuiden een vierbaans rijstrook tussen knooppunt Empel en knooppunt Deil.	1. Met kansrijk alternatief C onderzoeken we de mogelijkheid voor verbreding van de A2 naar 2 keer 5 rijstroken tussen knooppunt Deil en knooppunt Empel en een parallelstructuur bestaande uit 2 hoofdrijbanen en 3 parallelrijbanen. Daarnaast onderzoeken we ook andere kansrijke alternatieven. De komende periode onderzoeken we de kansrijke alternatieven op doelbereik (verbetering van de doorstroming en van de verkeersveiligheid), effecten op milieu en omgeving (onder andere milieueffecten) en kosten (betaalbaarheid). Op basis van die

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>2. Voor de informatieavond op donderdag 14 november 2019 had men beter kunnen kiezen voor Zaltbommel dan voor het bestuurscentrum van de gemeente in 's-Hertogenbosch. Donderdagavond is koopavond en alle parkeergarages zijn dan vol. Een andere mogelijkheid was geweest om uit te wijken naar het provinciehuis.</p>	<p>informatie maken we een afweging voor een zogeheten voorkeursalternatief.</p> <p>2. Gezien de drukte op de koopavond in 's-Hertogenbosch was het bestuurscentrum inderdaad niet de beste locatie. Hier houden we rekening mee bij volgende bijeenkomsten die we organiseren.</p>
8	<p>Participant adviseert om de brug over de Maas van drie naar twee rijstroken te verkleinen, de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km te hanteren tot na de brug over de Maas en daarna 120 km tot aan knooppunt Deil. De toevoer van de A59 van beide zijden, dus vanuit Oss en vanuit Zierikzee, komt in de huidige situatie samen op één parallelweg die met een twee-op-twee-toevoer op de A2 terecht komt. Participant pleit voor een wijziging waardoor de toevoer beter wordt gedoseerd, niet door middel van verkeerslichten, maar door een betere afwikkeling van de ritstechniek. Het voordeel van dit plan is dat er geen extra asfalt nodig is.</p>	<p>Het aantal rijstroken beperken leidt tot een toename van files, zowel op de Ring 's-Hertogenbosch als ten noorden van de Maasbruggen. Een verkleining van de capaciteit leidt daarmee tot een slechtere doorstroming en is tegenstrijdig met de doelstelling van het project. We onderzoeken de effecten van een snelheidsverlaging door de referentiesituatie en het voorkeursalternatief door te rekenen met een snelheid van 120 km/u en een snelheid van 100 km/u.</p> <p>Ritstechniek van bestuurders is zeer lastig te beïnvloeden, omdat het een gedragsverandering vraagt. En zelfs als het lukt om de ritstechniek van bestuurders te verbeteren, is het de vraag of dit zorgt voor voldoende doorstroming. De weefvakken op de Ring hebben momenteel namelijk onvoldoende capaciteit in de spits om het verkeer te kunnen afwikkelen. Daarom onderzoeken we de mogelijkheden van het vergroten van de capaciteit.</p>
9	<p>Na uitvoerige bestudering van het MIRT-programma A2 Deil-Vught en onderliggende openbare publicaties daarover kom ik tot de volgende keuze Kansrijke alternatieven:</p> <p>Alternatief 0+ (minimaal extra asfalt)</p> <p>Hieronder de motivatie die tot mijn keuze leidt:</p> <p>Uitbreiding/verbreding van de A2 heeft juist een aanzuigende werking op de (auto)mobiliteit; leidt tot meer lucht-, water- en bodemverontreiniging in stedelijke gebied ('s-Hertogenbosch, Hedel, Velddriël, Zaltbommel, Waardenburg). Het lost het fileprobleem niet op maar verschuift het probleem naar de toekomst, terwijl de stikstof crisis hiermee alleen maar groter wordt. Meer auto's op de weg verergert de stikstof uitstoot.</p> <p>Daarnaast is/wordt het (file)probleem achterhaald zodra de maximum snelheid op snelwegen terug wordt gebracht naar 100 km/u met ingang van begin 2020. Deze verlaagde maximum snelheid zorgt voor een betere doorstroming en minder ongevallen, wat ook de doorstroming ten goede komt. Uiteraard is controle op de maximum snelheid een eerste vereiste, bij voorkeur in de vorm van een trajectcontrole zoals ook op de A2 – Utrecht-Amsterdam operationeel is.</p> <p>Een verbreding/uitbreiding van de A2 met de optie van extra bruggen over de Maas en de Waal, zoals voorgesteld</p>	<p>De komende periode onderzoeken we de mate van probleemoplossend vermogen, de effecten op milieu en omgeving en de kosten van de kansrijke alternatieven. Hierin houden we ook rekening met de verkeersaantrekkende werking van de alternatieven.</p> <p>De snelheidsverlaging is voorlopig een tijdelijke maatregel vanuit de Rijksoverheid. Het is niet zeker of deze in 2040 (het jaar waarvoor wij de effecten onderzoeken) nog steeds geldt. Daarom rekenen we de kansrijke alternatieven en de referentiesituatie door met een maximumsnelheid van 130 km/u. Aanvullend rekenen we het voorkeursalternatief en de referentiesituatie door met een maximumsnelheid van 100 km/u. Hiermee brengen we de effecten van de snelheidsverlaging in beeld.</p> <p>Eerder in de verkenning is onderzocht of meer verbindingen met de trein de problematiek op de A2 Deil-Vught kunnen oplossen. Hieruit bleek dat meer verbindingen slechts een klein effect heeft op de doorstroming op de A2. Binnen de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught onderzoeken we bij elk van de kansrijke alternatieven ook maatregelen op het gebied van slimme mobiliteit. In het bredere</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>met - Alternatief C (maximale capaciteit) – is mijns inziens een no go. Door extra verkeersbruggen aan te leggen ontnem je de mogelijkheid extra spoorbruggen aan te leggen, waar ik zelf een voorstander van ben. Het alternatief van meer sporen en meer treinen per uur met meer capaciteit zie ik nergens terug in het programma.</p> <p>De spits-problematiek in de vorm van files manifesteert zich met name tijdens de ochtend- en avondspits. Daarbuiten is er geen sprake van files of problemen met de doorstroming. Het zijn dus met name forenzen die woon-werk verkeer afleggen met de auto die het probleem veroorzaken. Ik stel voor initiatieven te ontplooiën en te investeren om deze doelgroep uit de auto in goed, duurzaam en frequent openbaar vervoer plaats te laten nemen.</p>	<p>Programma A2 Deil-Vught worden maatregelen bedacht en onderzocht om een andere manier van reizen te bewerkstelligen, zoals OV-knooppunten, snelfietsroutes en een werkgeversbenadering. Daarnaast werken het Rijk, provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail aan het 'Toekomstbeeld OV 2040'¹. Daarin worden ook keuzes gemaakt voor meer sporen, treinen et cetera.</p>
10	<p>Er is sinds de aanzetten voor de gedachtevorming over MirtA2 Deil/Vught nogal wat veranderd door de uitspraak van de RvS op 29 mei 2019. En even later de PFAS-perikelen.</p> <p>De stikstofcrisis heeft zich gemanifesteerd en, in het verlengde daarvan, een bundeling van grenzen aan de groei zoals al voorspeld is door de Club van Rome in 1972. Premier Rutte noemde de huidige stikstofcrisis ongekend. Een crisis die hij 'in deze heftigheid' niet eerder had meegemaakt.</p> <p>Hans Achterhuis schrijft in het NRC van 21 november 2019 'Voor het eerst lijken wij in de politieke praktijk, na alle papieren waarschuwingen vanaf de Club van Rome in de jaren 70, met 'grenzen aan de groei' te worden geconfronteerd. Die konden we in het verleden steeds maskeren door vooruitgang en groei te beloven en te realiseren'.</p> <p>Het directe effect op de crisis is dat de maximumsnelheden op de snelwegen teruggebracht gaan worden naar max. 100 km per uur. De effecten van deze maatregel worden ook wel de amuse genoemd van de nog te nemen maatregelen om de stikstofemissies terug te dringen. Er moeten nog veel krachtiger maatregelen genomen worden.</p> <p>Daarnaast blijkt dat het verkeer steeds meer en meer CO₂ uitstoot omdat de auto's groter - meer SUV's- worden, er meer auto's komen en er meer wordt gereden volgens het Planbureau van de Leefomgeving. Ook voor koolstofemissies zijn afspraken gemaakt en daarmee grenzen gesteld aan de emissies. Het nieuwste verontrustende rapport luidt 'Emission Gap Report' (© 2018 United Nations Environment Program). Laat de zorgen die blijken uit dat rapport ook leidraad zijn voor de commissie MER en de plannen met de A2.</p> <p>Het aanpakken van de verkeerscongestie op de A2 tussen Deil en Vught is als het blussen van een lokaal brandje dat leidt tot een nieuw lokaal brandje enige meters verderop. Oplossingen van lokale brandjes moeten in onze ogen gezocht worden in een omvattender aanpak, een plan</p>	<p>Voor het project A2 Deil-Vught wordt het MER in 2 stappen opgesteld. In de verkenning stellen we een zogeheten planMER op. Het planMER beoordeelt de milieueffecten van de kansrijke alternatieven op hoofdlijnen en is gericht op onderscheidende effecten. Het planMER heeft als doel om die informatie te beschrijven die nodig is voor de afweging tot een voorkeursalternatief. Effecten op het milieu die niet (of zeer beperkt) onderscheidend zijn tussen de kansrijke alternatieven worden in het planMER in principe niet beschreven. Na vaststelling van het voorkeursalternatief stellen we een projectMER op dat de milieueffecten van het tot in detail uitgewerkte voorkeursalternatief nader onderzoekt en beschrijft. Daarin zijn ook mitigerende en compenserende maatregelen beschreven.</p> <p>Met dat als achtergrondinformatie beantwoorden we hieronder uw vragen:</p> <p>1. Het planMER brengt op hoofdlijnen in beeld hoeveel areaal bos, bomen en beschermde soorten er mogelijk geraakt worden door de kansrijke alternatieven. Vervolgens wordt het ontwerp verder geoptimaliseerd en beschrijft het projectMER exact hoeveel areaal bos, bomen en beschermende soorten er geraakt worden. Het projectMER beschrijft ook de mitigerende maatregelen die genomen worden om de effecten zoveel mogelijk te beperken en hoe de eventueel overblijvende effecten gecompenseerd worden. In de onderzoeken en verkeersmodellen houden we rekening met de verkeersaantrekkende werking (de vraag die geschepd wordt door het aanbod) van de kansrijke alternatieven.</p> <p>2 en 3. Voor de parallelrijbaan rondom 's-Hertogenbosch onderzoeken we in de kansrijke alternatieven wat het effect is van inpassing van 3 rijstroken op de bestaande breedte van de weg bij een maximumsnelheid</p>

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/02/06/contouren-toekomstbeeld-ov-2040>.

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>voor heel Nederland met een groot oog voor de belangen van de gehele aarde.</p> <p>Onze zienswijze roept op om in de geest van bovenstaande het MER-rapport op te stellen. Laat het MER steeds de natuur en milieueffecten, hoe klein en gering soms ook, opnemen in haar bevindingen.</p> <p>Dan volgen nu concrete vragen waarvan we de antwoorden graag in het MER zien verschijnen. Wilt u in het MER de volgende aspecten opnemen?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Stel je verbreedt de weg, je verbreedt de opritten en afritten: hoeveel bomen moeten daar dan voor gekapt worden? En hoeveel minder ruimte is er dan voor bomen? Welke biomassa, leefruimte voor plant en dier, raak je door dat kappen kwijt en hoeveel jaren duurt het voordat nieuwe aanplant (waar?) gezorgd heeft voor de compensatie van dat verlies aan biomassa? Hoeveel en welke levenssoorten raken door die kap en verharding hun habitat kwijt? Tot slot de Wet van Say: ieder aanbod schept vraag. Ofwel een verbrede weg roept extra verkeer op, becijfer ook wat dat betekent in dit voorstel. 2 Stel je voert een maximumsnelheid in van 90 km per uur die ook gehandhaafd wordt. De capaciteit van de weg verbetert daardoor, met hoeveel? Wat betekent dat in vermindering van files, filekosten en leed? Treedt daarmee een economische verliespost op of juist een winstpunt? Wat betekent de vermindering van de snelheid voor het gebruik van brandstof en daarmee van allerlei andere emissies? Welk effect heeft deze snelheid op het aantal ongevallen en de ernst van de ongevallen? 3 Zelfde vraag met de verschillende onderdelen maar dan bij een maximumsnelheid van 80 km per uur. 4 We stellen voor om in het MER ook te bezien welke maatregelen er nog meer denkbaar zijn als het traject verlengd wordt tot de gehele A2 of alle snelwegen. Dit in het verlengde van de uitspraak van Premier Rutte die gegeven de stikstofcrisis geen taboes meer wenste. Onderzoek voor het MER de mogelijkheid om een Lands brede Milieuzonering tot stand te brengen. Ofwel stel eisen aan de milieukwaliteit van de auto's opdat emissies tot een minimum beperkt worden. 5 Bezie vervolgens ook denkbare uitvoeringen van het rekeningrijden opdat de spreiding optimaal wordt. De NS gebruikt deze mogelijkheid - in positieve zin - al sinds jaar en dag om het gebruik van de trein te spreiden. 	<p>van 80 km/u. Daarnaast onderzoeken we, naar aanleiding van de landelijke snelheidsverlaging, wat de effecten zijn van een verlaging naar een maximum snelheid naar 100 km/u op verkeerskundige aspecten, zoals doorstroming en filevorming met behulp van de verkeersmodellen. Een verdere verlaging naar 90 km/u of 80 km/u op alle rijbanen onderzoeken we niet. De effecten van de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u op uitstoot, verkeersveiligheid en dergelijke worden kwalitatief beschreven in het planMER.</p> <p>4. Afgelopen jaar hebben we nieuwe verbindingen onderzocht ten oosten en westen van de A2 (zie factsheets 17 en 18 als bijlage bij de NKA). Uit de onderzoeken bleken deze verbindingen de problematiek op de A2 Deil-Vught niet op te lossen. Invoeren van een landelijke milieuzone is vanwege Europese interne marktprincipes niet mogelijk. Bij het invoeren van een milieuzone langs/bij snelwegen moet per geval worden beoordeeld of dit voldoet aan EU-regelgeving.</p> <p>5. In uw zienswijze vraagt u om de mogelijkheden te bezien wat betreft rekeningrijden. Voor het betalen naar gebruik is aandacht geweest in het klimaatakkoord van de zomer 2019. Daarin is afgesproken dat het kabinet ten behoeve van de volgende kabinetsformatie varianten van betalen naar gebruik zal onderzoeken, voorbereidingen zal schetsen en waar mogelijk of nodig deze voorbereidingen daadwerkelijk ook zal treffen. Landelijk wordt er dus uitvoering gegeven aan dit onderwerp. Dit wordt niet projectspecifiek in deze verkenning opgepakt.</p>
11	<ol style="list-style-type: none"> 1 Uitbreiding van de A2 zal alleen maar meer verkeer aantrekken en weer nieuwe verstoppingen veroorzaken. 2 Uitbreiding van de A2 zal voor nog meer geluidsoverlast en schadelijke stoffen overlast geven. 3 De snelheid op de hoofdbaan richting noorden vlak voor de Maasbrug en de snelheid op de parallelrijbaan verschilt teveel van elkaar. De snelheid op de parallelbaan wordt pas zeer laat verhoogd tot 120 km/u daardoor ontstaan er gevaarlijke situaties. Oplossing is de snelheid op de hoofdbaan verlagen 	<ol style="list-style-type: none"> 1 In het project onderzoeken we de verkeersaantrekkende werking van de kansrijke alternatieven met behulp van de verkeersmodellen. Hieruit blijkt of er nieuwe verstoppingen ontstaan. 2 We onderzoeken de effecten op geluidbelasting, luchtkwaliteit en het risico van gevaarlijke stoffen (externe veiligheid) van de kansrijke alternatieven. Ook brengen we knelpunten in beeld. De resultaten hiervan worden in het planMER beschreven.

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
4	<p>naar 100 km/u zodat er geen snelheidsverschil meer is.</p> <p>Ik zie niet in waarom de uitbreiding van de maasbrug niet aan de westkant kan plaatsvinden, eventuele zandwinning kan worden aangevuld.</p> <p>De geluidsoverlast van de A2 en de Maasbruggen is nu al zeer hoog in Empel doordat er meestal een zuid tot zuid westenwind waait waardoor het geluid van de hoog liggende Maasbrug ver wordt gedragen. In rekenmodellen wordt hier GEEN rekening hiermee gehouden.</p>	<p>3 In het kader van de landelijke snelheidsverlaging, onderzoeken we de effecten van een maximumsnelheid van 100 km/u op de doorstroming en verkeersveiligheid van de A2 tussen Deil en Vught.</p> <p>4 De inpassing van de Maasbruggen is lastig aan de westzijde van de huidige bruggen, doordat aan die zijde historisch Oud-Empel gelegen is. Ten behoeve van een goede afweging van de maatregelen aan de Maasbruggen onderzoeken we zowel een uitbreiding aan de westzijde als de oostzijde van de brug.</p> <p>5 Voor de geluidberekeningen houden we ons aan het Reken en Meetvoorschrift Geluid (RMG). Het RMG is wettelijk vastgelegd en geeft aan dat de geluidberekeningen onder andere rekening moeten houden met verhoogde ligging van geluidbronnen, verharde oppervlakten van waterpartijen en windcondities.</p>
12	<p>De tracéwet van 2012 heeft reeds aangegeven dat de A2 in 2020 vol zou zijn. Dat zou al het geval zijn bij oplevering. Daarbij was nog geen rekening gehouden met een booming economie. Echter de berekeningen kloppen. Immers er wordt veel stil gestaan op de A2 rond Den Bosch tot en met Deil. Bijna dagelijks staat het ook stil op de A2 voor onze deur.</p> <p>In de MIRT-verkenningen heeft u een aantal scenario's de revue laten passeren. Evenals bij de uitvoering van de tracéwet is dit keer wel een traject van inspraak en meedenken ingelast, zij het met de kanttekening dat de snelle uitvoering van Rijkswaterstaat van het tracé aanleiding was voor verschillende procedures (bestuurlijk-juridisch). Het is te verwachten dat de inspraak nu goed verloopt en niet opnieuw aanleiding geeft tot 'achteraf' procedures. In de afgelopen periode heb ik dan ook elke bijeenkomst bijgewoond en waar mogelijk mijn bijdrage geleverd aan het meedenken.</p> <p>Niettemin hebben wij als bewoners van de Boxtelseweg te Vught, net vallend buiten dit stuk van de A2 dat u denkt aan te pakken, alle redenen om ook nu weer een zienswijze in te dienen. Het totaal aantal files zal eerder toe- dan afnemen op dit stuk A2. Wij maken ons dan ook zorgen over het milieu. Met name de luchtkwaliteit, vooral door de fijnstof, is al slecht en zal sterker achteruitgaan. Inmiddels hebben voldoende publicaties het licht gezien waarin duidelijk is dat fijnstof zeer slecht is voor de volksgezondheid.</p> <p>De pogingen om de files te ontwijken zullen leiden tot grotere omleidingsmanoeuvres van het verkeer. Kortom steeds meer en ook zwaarder verkeer op de secundaire weg. Naast luchtkwaliteit zal dit ook gevolgen hebben voor het toenemende geluid, waarvan in de tracéwet al is vastgelegd dat dat tot boven aanvaardbaar niveau zal toenemen. Reeds nu is het buiten nooit stil.</p>	<p>In het planMER onderzoeken we ook de effecten van de kansrijke alternatieven op de doorstroming elders op het hoofdwegennet, bijvoorbeeld de A2 vanaf Vught naar het zuiden. Het is namelijk niet de bedoeling dat maatregelen op de A2 grote knelpunten elders opleveren. Deze informatie is onderdeel van de bestuurlijke keuze die gemaakt moet worden. Daarnaast brengen we in het planMER de effecten van de kansrijke alternatieven op de luchtkwaliteit en de geluidbelasting in de omgeving van de A2 in kaart. In de planuitwerking bepalen we welke maatregelen nodig zijn om de eventuele negatieve effecten te voorkomen of te verminderen. Dit wordt dan uitgewerkt in het projectMER.</p> <p>De insteek van het project is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Het is echter onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van derden in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Als u meent schade te lijden als gevolg van het tracébesluit, kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen bij Rijkswaterstaat. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de vaststelling van het tracébesluit worden ingediend. Dit is nu dus nog niet mogelijk, maar pas aan het eind van de planuitwerkingsfase, wanneer precies duidelijk is welke maatregelen aan de A2 Deil-Vught genomen worden. Op een dergelijk verzoek wordt door de minister van IenW na het onherroepelijk worden van het tracébesluit besloten. Een belanghebbende kan in aanmerking komen voor een</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>U denkt na over de aanleg van meerdere rijstroken tussen Vught en Deil. U begrijpt dat een stuk van 5 naar 3 rijstroken op het knooppunt Vught in de richting Eindhoven zal leiden tot filevorming. En dat recht voor de deur. Immers daar komt ook de invoegstrook vanuit Tilburg nog bij. Dat betekent dat de A2, zoals voorspeld in de Tracéwet, niet alleen vol is, maar steeds voller wordt tot stilstand.</p> <p>Grote zorgen hebben wij ook over onze woning. Immers die staat op de 7e Lunet van de gemeente Vught niet op palen, maar is ingewaterd. Bij de bouw is nooit bedacht dat zo zwaar verkeer langs zou komen. Scheurvorming wordt straks vanzelfsprekend en dat baart ons, naast de reeds genoemde zaken veel zorgen.</p> <p>Samenvattend gaat het ons over:</p> <ul style="list-style-type: none"> - luchtkwaliteit met name de aanwezigheid van fijnstof; - geluidsnormen; - kwaliteit van de woning. 	<p>schadevergoeding wanneer deze schade niet anderszins is verzekerd en voor zover deze schade redelijkerwijs niet voor rekening van verzoeker hoort te blijven. Hierbij speelt onder andere een rol of de schade valt binnen het normaal maatschappelijk risico. Verzoeken om schadevergoeding worden op grond van artikel 22 van de Tracéwet behandeld volgens de procedure van de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2019.</p>
13	<p>Voor de goede orde vermelden we dat de voorlichting en publiekssessies grotendeels in Zaltbommel en 's-Hertogenbosch zijn geweest. We waren daarbij niet aanwezig. Mede vanwege het feit dat we pas kort actief zijn in de gemeente West Betuwe hebben we geen goed beeld wat al 'achter ons ligt'. Niettemin maken we graag gebruik van de mogelijkheid tot indienen van de zienswijze op deze belangrijke NRB. Wij richten ons op de mogelijkheden voor verbetering doorstroming voor het traject tussen Deil en Zaltbommel. Hierbij is het relevant om de duurzame mobiliteit tussen Zaltbommel en Culemborg (Utrecht) hierbij mede in het oog te houden. En we richten ons op de effecten die het project kan hebben op de leefbaarheid in de gemeente West Betuwe en de realisatie van de duurzaamheids-doelstelling (Energie neutraal in 2030). Hoofddoelstelling van het programma A2-Deil-Vught is verbetering van de doorstroming op de A2. Aanname daarbij is toenemende mobiliteitsbehoefte over de A2 (maar ook elders). Citaat uit NRD: Het programma A2 Deil-Vught onderzoekt een breed scala aan oplossingsrichtingen. De lange termijn OV-maatregelen, de Quick Wins en de middellange termijn maatregelen worden in aparte werkgroepen uitgewerkt. Deze MIRT-verkenning richt zich op de uitwerking van de lange termijn wegoplossingen. Lange termijn OV-maatregelen en de korte en middellange termijn maatregelen zijn meegenomen in de analysefase van de MIRT-verkenning om te onderzoeken of deze oplossingsrichtingen voldoende probleemoplossend vermogen hebben om de bereikbaarheids-problematiek van de A2 op te lossen. Wanneer dat het geval is, zijn uitbreidingsmaatregelen niet noodzakelijk. Is de verbreding nodig? Wat is de Gap? Nu wordt bij de diverse maatregelen uit de eerste drie categorieën volstaan met te noemen dat de effecten op de doorstroming onvoldoende zijn. Kennelijk is er al geconcludeerd dat wegmaatregelen kennelijk noodzakelijk zijn. Graag zouden we dit inzicht krijgen en de onderliggende feiten die tot de conclusie geleid hebben en deze zoveel mogelijk kwantitatief verwoord zien in de NRD. Citaat: Een deel van de maatregelen op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit kan beschouwd worden als autonome</p>	<p>Hartelijk dank voor uw inbreng en de goede suggesties. Wij halen 5 hoofdpunten uit deze zienswijze.</p> <p><i>Punt 1: inzicht in afgevalen oplossingsrichtingen.</i></p> <p>In de rapporten Verdiepende Longlist [Lit. 1] en de Notitie Kansrijke Alternatieven (een bijlage bij de NRD) [Lit. 2] kunt u lezen welke oplossingsrichtingen zijn onderzocht en waarom deze zijn afgevalen. Mogelijke lange termijn OV-maatregelen (bestaande uit extra intercity's) zouden leiden tot een lichte daling (0,1 - 0,2 %) van het aantal voertuigen tijdens de spits en een lichte daling van de reistijd (1,7 %). In het programma A2 Deil-Vught zijn effecten van de Quick Wins en de middellange termijn maatregelen berekend. Er is vastgesteld dat de korte en middellange termijn maatregelen tezamen tot een verkeersreductie van 10 % kunnen leiden in de spits. Met het verkeersmodel zijn bijbehorende reistijdwinsten op de A2 berekend. De reistijdwinst die deze maatregelen teweeg kunnen brengen, bedraagt enkele minuten (0 tot 4). Als achtergrondinformatie kunnen wij u de verkeersanalyses toesturen.</p> <p><i>Punt 2: waarom wordt niet snel, proactief en stimulerend ingezet op slimme en duurzame mobiliteit?</i></p> <p>In het Quick Win pakket is een groot aantal concrete projecten en onderzoeken opgenomen die sprekend zijn voor het innovatiegehalte van het programma. Denk aan netwerkbreed verkeersmanagement, Mobility as a Service, snelfietsroutes, automatisch rijden Rivierenland en het stimuleren van logistieke initiatieven.</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen vinden op landelijk niveau plaats en worden buiten het project om gerealiseerd. Een deel hiervan is naar verwachting reeds geïmplementeerd bij oplevering van de vernieuwde A2. Met de effecten van deze ontwikkelingen wordt in de volgende fasen van de verkenning en planuitwerking rekening gehouden bij het vaststellen van de referentiesituatie. Voor een deel van deze ontwikkelingen in de mobiliteitswereld heerst er een grote mate van onzekerheid over hoe ver de politiek, de markt, het individu en de technologie zijn in 2040. Om voldoende effectief mee te kunnen gaan met deze ontwikkelingen is het van belang om een adaptief proces in te zetten. Dit betekent dat niet te vroeg in het proces wordt vastgelegd welke concrete maatregelen worden ingezet, maar dat de markt zo lang mogelijk de ruimte krijgt om te innoveren. Ander citaat: In het gedragsonderzoek geeft slechts 22 % van de respondenten aan bereid te zijn met het OV te reizen in plaats van met de auto. Dit is een eerste indicatie van het probleemoplossend vermogen van deze oplossingsrichting. Uitgangspunt in de NRD bij de diverse maatregelen is dan ook adaptief inzetten en de markt zo lang mogelijk haar gang laten gaan om te innoveren. We begrijpen dat de effecten een grotere onzekerheid met zich meebrengen, echter er is een belangrijk nadeel van adaptief inzetten. Er kan immers ook een omgekeerd effect optreden, namelijk dat de markt, politiek, individu, werkgever et cetera vertraagd innoveert omdat de nood niet hoog genoeg is – want de verbreding lost de knelpunten op. Dus waarom wordt niet juist snel, proactief en stimulerend ingezet op deze maatregelen? Citaat: Ook wordt specifiek gekeken welke ontwikkelingen bij de partners spelen en hoe die een plek kunnen krijgen in de uitwerking en/of ontwerpen voor de A2. Dit betekent onder andere dat een toekomstvast wegontwerp wordt uitgewerkt, waarbij rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van autonome voertuigen en met de data-infrastructuur die in de toekomst nodig is voor de diensten die op en langs de weg worden aangeboden. Maar ook (meekoppel)kansen voor het mogelijk maken van ontwikkelingen op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit door het bieden van een toepassingsomgeving worden onderzocht. Uit inventarisaties in de analysefase is naar voren gekomen dat vanuit het project vooral (maar niet uitsluitend) wordt gekeken naar kansen binnen de volgende thema's:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Duurzame mobiliteit: dit gaat zowel om het faciliteren van duurzame vormen van mobiliteit, als het inschatten van het effect van de alternatieven op CO₂-uitstoot; - Klimaatneutrale en circulaire infra: alternatieven worden beoordeeld op kansen voor circulair materiaalgebruik, hergebruik van materialen in het gebied, energieverbruik en CO₂-impact; - Omgevingskwaliteit: dit gaat om het samenspel van de mobiliteitsmaatregelen en de omgeving. De ervaring leert dat maatregelen voor thema's zoals gezondheid, ecologie/biodiversiteit en ruimtelijke kwaliteit elkaar goed kunnen versterken. Dit wordt als onderdeel van de aanpak Duurzaam GWW verkend. 	<p>Echter gaan innovaties en marktontwikkelingen op het gebied van slimme mobiliteit momenteel op een dusdanig tempo dat het erg moeilijk is om in te schatten wat voor middelen beschikbaar zijn in het planjaar van de verkenning (2040). We willen en kunnen daarom nog geen concrete plannen op het gebied van slimme mobiliteit vastleggen om zo in de verkenning onze flexibiliteit te behouden. Wel formuleren we gezamenlijke ambities op het gebied van slimme mobiliteit en verkennen we de maatregeltypen die ingezet kunnen worden om deze ambities te verwezenlijken. Daarnaast is de markt voor slimme mobiliteit breder georiënteerd dan alleen de A2 Deil-Vught. Ongeacht de uitkomsten van het project A2 Deil-Vught zal de innovatie op dit gebied doorgaan. Ook zorgt het vastleggen van ambities op het gebied van slimme mobiliteit ervoor dat we ons committeren aan het inzetten op slimme mobiliteit, ongeacht het gekozen voorkeursalternatief.</p>
		<p><i>Punt 3: meekoppelkansen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Een meekoppelkans is een bovenwettelijke maatregel of project dat raakt aan het project A2 Deil-Vught, maar niet direct bijdraagt aan de doelstellingen daarvan. Bij meekoppelen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen in de regio om daarmee meerwaarde te creëren. Samenwerking is essentieel om meekoppelkansen tot een succes te maken en daarvoor voeren we een zorgvuldig proces van inventarisatie, uitwerking en beoordeling. We inventariseren welke mogelijke meekoppelkansen er zijn en brengen het raakvlak met het project A2 Deil-Vught in beeld. Meekoppelkansen kunnen worden ingebracht door (één van) de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning maar ook door andere stakeholders zoals waterschappen, gemeenten en private partijen. De initiatiefnemer van de meekoppelkans is zelf verantwoordelijk voor de inhoudelijke uitwerking, (totstandkoming van) financiering voor eventuele meerkosten en tijdige besluitvorming over de meekoppelkans. Vanuit het project kunnen we ondersteunen bij de uitwerking om het raakvlak tussen het project A2 Deil-Vught en de meekoppelkans te borgen. Tegen het einde van de verkenningsfase bepalen we gezamenlijk in welke mate de meekoppelkans onderdeel wordt van het project A2 en welke afspraken daarbij horen. De exacte uitwerking van de meekoppelkans vind in samenhang met de uitwerking van het
	<p>We juichen benutten van meekoppelkansen toe. Daarbij graag aandacht voor het volgende:</p>	

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeente West Betuwe heeft een doelstelling Energieneutraal in 2030. Wordt in kaart gebracht wat positieve en negatieve effecten van kansrijke alternatieven zijn op het bereiken van deze doelstelling? - We zien ook meekoppelkansen voor opwekking van duurzame energie en zien die graag in beeld gebracht. Tevens zien we graag in beeld gebracht wat eventuele negatieve effecten zijn op kansen/geschikte locaties voor duurzame opwek (zon en wind). Ruimte is schaars. - In kaart brengen van de invloed van de kansrijke alternatieven in positieve en negatieve zin op gebied van klimaatdoelen zijn van groot belang. Minder fossiele mobiliteit binnen de gemeente is bijvoorbeeld nodig. Denk aan effect op doorstroming in het gemeentegebied. Of stel bijvoorbeeld dat een afslag Beesd richting Tricht wordt afgesloten, dan zullen alle inwoners vanuit Utrecht komende via Geldermalsen moeten en meer kilometers maken en de drukke kern Geldermalsen belasten. 	<p>voorkeursalternatief plaats in de planuitwerkingsfase.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De gemeente West Betuwe heeft een doelstelling Energieneutraal 2030. De effecten van de kansrijke alternatieven op het bereiken van die doelstelling worden niet in kaart gebracht. Wel worden de effecten van de kansrijke alternatieven op energiegebruik in het algemeen (dus niet enkel van West Betuwe) in beeld gebracht. Daarnaast vinden er tijdens de verkenning duurzaamheidsessies plaats om de duurzaamheidsambities voor het project te bepalen. - U bent van harte uitgenodigd om een meekoppelkans voor opwekking van duurzame energie in te brengen. Dan gaan we met u in gesprek over mogelijkheden voor deze meekoppelkans en mogelijke invulling ervan. Vanuit de betrokken overheden zijn er ontwikkelingen op het gebied van duurzame energie rondom het tracé van de A2. Deze 'autonome ontwikkelingen' zijn toegelicht in bijlage II van de NRD. In het project A2 Deil-Vught houden we rekening met deze autonome ontwikkelingen. - In het planMER brengen we de effecten van de kansrijke alternatieven op klimaatdoelen in beeld. We bepalen onder andere de effecten van de kansrijke alternatieven op de verkeersintensiteiten en de daarbij behorende CO₂-uitstoot en het energiegebruik. Ook brengen we de effecten van de maatregelen op de A2 op klimaatadaptatie (bijvoorbeeld rijveiligheid bij extreme neerslag, overstroming van het oppervlaktewatersysteem of hittestress in de directe omgeving van de A2) in kaart.
	<p>Citaat: Voor de advisering over een voorkeursalternatief moeten de voor- en nadelen van de kansrijke alternatieven worden afgewogen. Om goed onderbouwd een voorkeursalternatief te selecteren, wordt een zogeheten beoordelingskader gebruikt. Dit kader bestaat uit drie thema's: probleemoplossend vermogen, omgevingsaspecten en haalbaarheid. Bij omgevingsaspecten wordt louter gekeken naar wettelijke normeringen. Lokale hinder van veranderingen in het achterliggende gebied van de gemeente West Betuwe wordt niet meegenomen. De effecten op andere doelstellingen evenmin (stikstofdepositie). De positieve of negatieve effecten op mogelijkheden om gemeentelijke/provinciale/landelijke klimaatdoelstellingen te realiseren (energieneutraal 2030) ook niet. Dit maakt het beoordelingskader te beperkt. Kan dit kader worden uitgebreid. Citaat: Pas in de planuitwerkingsfase, wordt een projectMER opgesteld, waarin de impact van het voorkeursalternatief op de omgeving in meer detail wordt geanalyseerd. Gegeven de urgentie van de klimaatdoelstellingen verzoeken we dit onderdeel deels eerder uit te werken en mee te laten weten bij de keuze van het voorkeursalternatief. Planuitwerking vindt plaats onder de nieuwe omgevingswet. Deze zet aan tot integrale beoordeling van leefbaarheid en milieu en klimaataspecten en ook goede afweging van lokale en landelijke belangen. We zien niet op welke wijze de lokale belangen, bijvoorbeeld op gebied van energie- en klimaatdoelstellingen, openbaar vervoer, compensatiemaatregelen. Gegeven bovenstaande zienswijze op diverse onderdelen zal duidelijk zijn dat we graag onderzocht zouden willen hebben hoe Alternatief 0+ (minimaal extra asfalt) versterkt zou kunnen worden. Dit niet-infrastructurele alternatief zet maximaal in op mogelijke maatregelen met minimale aanleg van extra asfalt. Wij waarderen als het meest duurzame en circulaire alternatief scherper wordt bijgesteld! We denken aan:</p>	<p><i>Punt 4: kan het beoordelingskader worden uitgebreid?</i></p> <p>In het planMER onderzoeken we de effecten van de kansrijke alternatieven op milieu en omgeving, zowel direct rondom het tracé van de A2 als in het achterliggende gebied. Met behulp van de Milieu Gezondheidsrisico indicator, bepalen we bijvoorbeeld de gezondheidseffecten als gevolg van luchtverontreiniging en geluidsoverlast. Ook brengen we in beeld wat de effecten van maatregelen aan de A2 zijn op de verkeersdruk op de regionale en lokale wegen. Daarnaast bepalen we de hoeveelheid stikstofdepositie van de kansrijke alternatieven en welke effecten dat veroorzaakt op natuur. Voor wat betreft de klimaatdoelstellingen schatten we per alternatief de CO₂-uitstoot en onderzoeken we de effecten op de mogelijkheden voor</p>
1	<p>Integraal meenemen van snelle fietsroutes parallel aan de A2 inclusief de oversteek van de Waal en Lek.</p>	

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
1	De notitie reikwijdte en detailverkenning vermeldt de snelfietsroute 's-Hertogenbosch-Zaltbommel (station).	<p>klimaatadaptatie (zie punt 3). Uitgangspunt is dat we die effecten in beeld brengen die onderscheidend zijn tussen de kansrijke alternatieven en daardoor medebepalend zijn bij de keuze van een voorkeursalternatief.</p> <p><i>Punt 5: versterken alternatief 0+</i></p> <p>1 en 2. De MIRT-verkenning is onderdeel van het overkoepelende Programma waarin ook Quick Wins (maatregelen voor de korte en middellange termijn) en maatregelen aan het spoor onderzocht worden. De fietsroutes, busverbindingen en verbeteringen aan het spoor zijn geen onderdeel van de MIRT-verkenning, maar worden in andere sporen van het Programma A2 uitgewerkt. Meer informatie over deze onderwerpen is te vinden op de website van het programma (www.mirta2deilvught.nl).</p> <p>3. Maatregelen op het gebied van Smart Mobility zijn onderdeel van alle kansrijke alternatieven. Een passende combinatie aan maatregelen voor Smart Mobility wordt per alternatief nader uitgewerkt. Hoewel het afsluiten van aansluitingen wellicht sluipverkeer tegenhoudt, vermindert het de bereikbaarheid van bedrijven en bewoners rondom de aansluitingen sterk. Daarnaast zorgt tijdelijke afsluiting van aansluitingen voor verminderde verkeersveiligheid omdat weggebruikers een afslag verwachten die er vervolgens niet blijkt te zijn. Om die redenen is het (tijdelijk) afsluiten van aansluitingen niet wenselijk.</p> <p>4. In uw zienswijze vraagt u om de mogelijkheden te bezien wat betreft rekeningrijden. Voor het betalen naar gebruik is aandacht geweest in het klimaatakkoord van de zomer 2019. Daarin is afgesproken dat het kabinet ten behoeve van de volgende kabinetsformatie varianten van betalen naar gebruik zal onderzoeken, voorbereidingen zal schetsen en waar mogelijk of nodig deze voorbereidingen daadwerkelijk ook zal treffen. Landelijk wordt er dus uitvoering gegeven aan dit onderwerp en dit wordt daarom niet projectspecifiek in deze verkenning opgepakt. De vluchtstrook inzetten als spitsstrook levert enerzijds extra capaciteit op. Anderzijds vermindert het de verkeersveiligheid. Een doelgroepstrook op het huidige asphalt is geen optie, omdat niet op het gehele tracé een vluchtstrook aanwezig is (bijvoorbeeld op de Maasbruggen).</p>
2	Meenemen Snelle Fietsroute aansluitingsalternatieven vanaf Zaltbommel naar Geldermalsen, Culemborg en Houten. (Het gebruik van de snelle fiets vanuit Zaltbommel in Noordelijke richting naar gemeente West Betuwe kan als alternatief gezien worden voor het autogebruik over de Waal.)	
3	Veraangename van fietservaring op de Martinus Nijhoffbrug: Aanbrengen wind/geluidsscherm tussen fiets en autoweg.	
4	Meenemen Snelle Fietsroute aansluiting met centrum Zaltbommel.	
5	Vaste fietspont oversteek tussen Zaltbommel en Haften.	
6	Meenemen Snelle Fietsroute aansluiting tussen Haften en Beesd en verder richting Culemborg en Houten.	
2	In aansluiting van uw punt 'Inzetten op versterken regionale ov-knooppunten Geldermalsen en Zaltbommel'. Willen wij aandacht voor de recente degradatie van de ov-ondersteuning van het Rivierengebied als gevolg van de NS nadruk op de afwikkeling van intercityverkeer.	
1	De beloofde 6x per uur stoptrein is ons wel beloofd maar niet gegund binnen PHS. We willen inzetten op hoogwaardig snel (metro-achtig) en vaak (10 minuten dienst) 'stoptrein verkeer' op het traject Utrecht- 's-Hertogenbosch. En op toevoegen van station Waardenburg.	
2	Hoogwaardig maken van treinverbinding Nijmegen/Arnhem via Tiel en Geldermalsen naar Gorinchem en Dordrecht v.v..	
3	Betere busverbindingen vanaf station Geldermalsen en station Zaltbommel naar de knopen en het beter bereikbaar maken van werklocaties en woonkernen vanaf de knopen (last mile, bijvoorbeeld door middel van een collectieve shuttlebus, deelauto's of deelfietsen).	
4	Aantrekkelijk maken van verbindingswegen vanaf en naar station Geldermalsen en station Zaltbommel voor aansluitende fietsvervoer.	
3	Inzet van Smart Mobility ter ondersteuning van verbeteren doorstroming door het voorkomen van sluipverkeer (via een niet door U genoemd alternatief): Bij het ontstaan van een file in de namiddag op de A2 in zuidelijke richting naar 's-Hertogenbosch kan een afsluiting van afslag 14 (Deil) en 16 (Waardenburg) helpen het sluipverkeer de pas af te snijden.	
1	Sluipverkeer op A2 noord-zuid neemt afslag 14 en 15 om juist op de meest congestie gevoelig oprit 16 de A2 weer op te komen. ii. Met relatief eenvoudige maatregelen kan afwerking van het lokale verkeer via afslag 15 in de spits tijden worden ondersteund.	
4	Rekeningrijden of doelgroepstrook tijdens spitsuren op vluchtstrook. Deze opties zijn niet meegenomen, maar rekeningrijden komt steeds meer in beeld gegeven de diverse landelijke ontwikkelingen. En een tijdelijke doelgroepstrook in spitsuren via vluchtstroken kan mogelijk soelaas bieden	

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>We realiseren ons dat er reeds de nodige contactmomenten met omwonenden zijn geweest, maar sluiten niettemin af met het verzoek om over deze zienswijze en aanvullende maatregelen in alternatief 0+ met U in gesprek te gaan.</p>	
14	<p>Met veel interesse hebben wij kennisgenomen van de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT-verkenning A2 Deil-Vught'. Bij het doornemen van deze notitie valt ons op dat er nauwelijks aandacht besteed wordt aan de voetganger/wandelaar. Dit terwijl de A2 toch een gebied doorsnijdt met recreatiegebieden waar veel wordt gewandeld, zoals in de notitie is beschreven. Ook het veel gelopen Maarten van Rossumpad, een Lange Afstand Wandelroute (LAW), kruist (meerdere keren) de A2. Voor de wandelaar, die zeer gevoelig is voor (onnodig) omlopen, is het van het grootste belang dat barrièrevorming door de A2 geminimaliseerd wordt. In het kader van de verkenning zal hier aandacht aan besteed dienen te worden. Ook dringen wij erop aan bij de onderlinge vergelijking van de verschillende alternatieven, bijvoorbeeld onder het aspect 'Barrièrewerking', het effect op de infrastructuur voor de voetganger/wandelaar expliciet mee te nemen. Evenals de Fietsersbond vragen wij in het verdere onderzoek:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een zwaar gewicht toe te kennen aan de beoordeling van het Omgevingsaspect Leefbaarheid. - Aan het aspect leefbaarheid nadrukkelijk 'gezondheid' en 'energie-reductie' toe te voegen. Het is nemen we aan, genoegzaam bekend dat lopen een zeer positief effect heeft op de gezondheid. <p>Wandelnet is bereid mee te werken om te komen tot een inventarisatie van de wensen vanuit de voetganger/wandelaar. Wij verzoeken u Wandelnet uit te nodigen om deel te nemen aan de Maatschappelijke Adviesgroep, MAG.</p>	<p>In het planMER onderzoeken we op hoofdlijnen de barrièrewerking van de A2 Deil-Vught. Binnen het thema gebruiksfuncties onderzoeken we de effecten van de kansrijke alternatieven op recreatie (inclusief wandelroutes). Gezondheid komt aan bod bij het thema leefbaarheid. Energiereductie onderzoeken wij onder het criterium energiegebruik, ook dit valt binnen het thema leefbaarheid. In het project kennen we geen gewichten toe aan thema's. De afweging tot het voorkeursalternatief is een bestuurlijke afweging, op basis van de verzamelde informatie op de thema's in het planMER en de haalbaarheid van de alternatieven. De Structuurvisie beschrijft en onderbouwt de keuze voor het voorkeursalternatief.</p>
15 - Zienswijze	<p>Naar aanleiding van de publicatie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT-verkenning A2 Deil - 's-Hertogenbosch – Vught ben ik mij gaan verdiepen in de inhoud van de Notitie met betrekking tot 'natuur'. Naast dit document gelezen te hebben ben ik ook aanwezig geweest bij de informatiebijeenkomst in Zaltbommel, 12 november, om informatie in te winnen. In de Notitie wordt in het onderdeel 'natuur' enkel de nadruk gelegd op de wettelijke verplichtingen die gelden omtrent de relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en natuur. In de Notitie zijn deze beschreven in de paragraaf 4.3.4. Omgevingsaspecten – natuur. In dit stuk worden de wettelijke verplichte onderdelen: beschermde gebieden, beschermde en bedreigde soorten, houtopstanden en KRW-wateren behandeld. Mijn zienswijze betreft zich op het onderdeel 'beschermde en bedreigde soorten' waarbij in de nadruk wil vestigen op de 'vet' gedrukte delen: 'De beschermde en bedreigde soorten ter plekke van of nabij de voorgenomen ontwikkeling worden beschreven aan de hand van gegevens uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) en andere vrij beschikbare bronnen. Bij de soortenbescherming gaat het om de vraag of de kansrijke alternatieven beschermde functies (zoals verblijfplaats of het leefgebied) van daadwerkelijk aanwezige soorten mogelijk verstoren of vernietigen.'</p> <p>1 In de Notitie wordt beschreven dat beschermde en bedreigde soorten in kaart worden gebracht middels beschikbare gegevens uit de NDFF en andere vrij beschikbare bronnen. Ik, maar ik spreek ook namens de WKMB, vind dit een bijzonder karige basis en onduidelijk gespecificeerd. Ik ben bekend met de NDFF, ik lever mijn waarnemingen aan bij de NDFF en gebruik zelf de NDFF als basis voor mijn werk. Zodoende ben ik bekend met hoe de NDFF in elkaar steekt. In de NDFF worden gevalideerde waarnemingen opgenomen, enerzijds is dit wijs: gegevens in de NDFF zijn erg betrouwbaar, anderzijds is de NDFF afhankelijk van welwillendheid van waarnemers die hun waarnemingen dienen in te voeren. Hierdoor ontstaat een zeer slecht beeld in de NDFF over de verspreiding van soorten. Ik, ook sprekend voor de leden van de WKMB, pleit ervoor dat de NDFF onder geen voorwaarde als vertekening gezien wordt als de huidige verspreiding van soorten. De methode zoals deze is beschreven in de Notitie dient derhalve herzien te worden of er dient duidelijk beschreven te worden waar de gegevens vanuit de</p>	

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
		<p>NDFF voor worden gebruikt. Zoals reeds aangegeven, kunnen de gegevens vanuit de NDFF niet als vertekening van de verspreiding van soorten gezien worden. Concreet: aan de hand van gegevens uit de NDFF kan onder geen voorwaarde het voorkomen van een soort worden uitgesloten.</p> <p>2 In de Notitie wordt beschreven dat 'andere vrij beschikbare bronnen' worden gebruikt om beschermde soorten te beschrijven. De Notitie is echter niet duidelijk wat wordt verstaan onder 'vrij beschikbare bronnen', logischerwijs worden hiermee soortgroep specifieke atlanten bedoeld of vergelijkbare literatuur. Daar in de Notitie hier geen duidelijkheid over bestaat, pleit ik, ook sprekend voor de leden van de WKMB, dat 'vrij beschikbare bronnen' duidelijk wordt gedefinieerd. Hierbij dient aandacht besteed te worden aan recente literatuur, maar dient 'verouderde' literatuur niet genegeerd te worden daar deze literatuur kan helpen de potenties in beeld te krijgen.</p> <p>3 Daar in de Notitie geen duidelijkheid bestaat over de invulling van 'vrij beschikbare bronnen', maak ik graag via deze weg gebruik om hier een voorstel voor in te vullen: Vrij beschikbare bron: 'lokale landschappelijke en soort(groep) specifieke werkgroepen'. Om de waarde van een lokale werkgroep te onderstrepen het volgende: De leden van de WKMB hebben hun inspanningen in het afgelopen jaar sterk geïntensifieerd, deze inspanningen hebben ertoe geleid dat nieuwe beschermde zoogdieren zijn vastgesteld in de Bommelerwaard en dat beschermde zoogdieren in meer verschillende gebieden zijn vastgesteld. Om de waarde van een actieve werkgroep voor kennis over de verspreiding van beschermde zoogdieren te verduidelijken, het volgende: in de Bommelerwaard (het gebied waarin de WKMB actief is) zijn in de afgelopen 3 jaar 7 beschermde (landgebonden) zoogdieren vastgesteld (bever, boommarter, bunzing, das, hermelijn, wezel, waterspitsmuis). De bever is in het rivierengebied een algemene soort waarvan de sporen (in de winter) goed zijn te vinden. De lokale Beverwerkgroep Bommelerwaard heeft een goed beeld over de verspreiding van de bever in het gebied en dit is middels het zoeken van sporen dan ook goed te realiseren. De overige 6 soorten zijn echter landelijk of lokaal zeldzame soorten en/of zijn zeer moeilijk te inventariseren door het schuwe gedrag. De WKMB heeft hierin echter een grote stap gezet: * 4/4 boommarter gegevens in de NDFF voor de Bommelerwaard in de laatste 3 jaar zijn ingevoerd door leden van de WKMB; * 8/15 bunzing gegevens in de NDFF voor de Bommelerwaard in de laatste 3 jaar zijn ingevoerd door leden van de WKMB; * 9/12 das gegevens in de NDFF voor de Bommelerwaard in de laatste 3 jaar zijn ingevoerd door leden van de WKMB; * 1/1 hermelijn gegevens in de NDFF voor de Bommelerwaard in de laatste 3 jaar zijn ingevoerd door leden van de WKMB; * 1/2 waterspitsmuis gegevens in de NDFF voor de Bommelerwaard in de laatste 3 jaar zijn ingevoerd door leden van de WKMB; * 43/50 wezel gegevens in de NDFF voor de Bommelerwaard in de laatste 3 jaar zijn ingevoerd door leden van de WKMB. Leden van de WKMB hebben echter meer gegevens verzameld en gedocumenteerd op Waarneming.nl. Omdat deze waarnemingen niet gevalideerd zijn, zijn deze helaas niet opgenomen in de NDFF. Met een percentage van 79 % kunnen de leden van de WKMB met recht als een belangrijke bron worden gezien van gegevens over heimelijke, schuwe, beschermde zoogdieren voor de NDFF. Zonder de inspanningen van de WKMB zou de boommarter niet bekend zijn in de Bommelerwaard, zouden 2/3 dassenburchten onbekend zijn, zou hermelijn niet zijn opgenomen in de NDFF, zou de kennis over wezel leefgebied bijzonder schaars zijn en zou leefgebied van waterspitsmuis onbekend zijn (de andere melding betreft een exemplaar uit een braakbal). De initiatiefnemer van de Verbreding van de A2 Deil – Vught dient ons inziens te inventariseren welke werkgroepen actief zijn langs het tracé en de omgeving daarvan en een beoordeling te maken van welke werkgroep de diensten van waarde zijn ten gunste van de natuur rondom de A2. Werkgroepen die zoogdieren (vleermuizen en landzoogdieren) en vogels (uilen) bestuderen, inventariseren of monitoren kunnen van grote waarde zijn, daar deze soortgroepen regelmatig slachtoffer worden van wegen of hierdoor worden gehinderd.</p> <p>4 In de Notitie wordt gesproken over 'daadwerkelijke aanwezige soorten'. Ons inziens wordt hierin de Wet natuurbescherming en de ecologie van beschermde soorten zeer nadelig geïnterpreteerd ten aanzien van de beschermde soorten. De Wet natuurbescherming stelt namelijk dat het verboden is 'de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen' (Artikel 3.10 lid 1b). De formulering in de Notitie suggereert dat enkel een conflict met de Wet natuurbescherming van sprake is wanneer er op het stuk grond een beschermde soort aanwezig is. De Notitie schiet hierin erg te kort. Zo wordt volgens de beschrijving in de Notitie geen rekening gehouden met migratieroutes tussen populaties en wordt bijvoorbeeld geen rekening gehouden met leefgebied waar beschermde soorten niet permanent aanwezig zijn. Deze functies van het leefgebied van beschermde soorten zijn eveneens beschermd. Een soort als de wezel kent grote fluctuaties in populatiegrootte tussen de jaren, omdat deze sterk afhankelijk is van de fluctuerende muizenstand. Een populatie wezels heeft het daarom nodig om te kunnen groeien tot grote aantallen, zodat de gehele populatie wezels de jaren met weinig muizen kan overleven, wanneer de populatie wezels flink uitdunt en lokaal soms zelfs uitsterft. Het leefgebied dat door wezels wordt bezet in deze muis-rijke jaren hoeft niet volledig te voldoen aan klassieke habitateisen (die vaak berustte op verouderde gegevens), wezels worden in dit leefgebied ook minder waargenomen en worden daarom niet vastgelegd in de NDFF. Een soort als de wezel, evenals bijvoorbeeld de bunzing of waterspitsmuis, sterk afhankelijk van vegetatief goed ontwikkelde randen (zowel droog: bosrand als nat: slootrand) die</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>in de Bommelerwaard onder andere zijn terug te vinden langs de spoorlijn en ook de A2. De das is een soort die recent interessante ontwikkelingen ondergaat in de Bommelerwaard, vastgelegd door de WKMB. De Bommelerwaard lijkt niet op het landschap waar de das veelal voorkomt, zoals de zandgronden. De dassen in het rivierengebied (Wamel – Nijmegen) komen meer verspreid voor in het leefgebied. Voor de das in het rivierengebied is het van groot belang dat populaties verbonden zijn en die verbinding ook in de toekomst aanwezig is. Voor een soort als de grote modderkruiper is de aaneengeslotenheid van leefgebied van groot belang, ook al komt de soort bijvoorbeeld niet in een sloot voor, kan de sloot wel een grote rol spelen in de verbinding van populaties. In de Notitie wordt als methode, met betrekking tot beschermde soorten, een soortgericht onderzoek niet genoemd. Het is inderdaad, naast buitengewoon een grote financiële post of tijdrovende bezigheid, wijs om voor het tracé geen dergelijke onderzoeken te doen. Maar het is daarom juist van belang dat gekeken wordt naar 'potentieel leefgebied dat mogelijk geschikt is als onderdeel van het leefgebied van een beschermde soort'. Ik, en ik spreek ook namens de leden van de WKMB, pleit er daarom voor dat 'daadwerkelijk aanwezige soorten' breder wordt geïnterpreteerd en dat gekeken wordt naar 'potentieel leefgebied dat mogelijk geschikt is als onderdeel van het leefgebied van een beschermde soort'. Dit dient beoordeeld te worden aan de hand van recente en 'verouderde' literatuur en wanneer aanwezig: lokale kennis. Het is hierbij van belang dat bij de beoordeling hiervan, evenals 'vrij beschikbare bron', lokale werkgroepen worden betrokken. Samengevat: 1) De rol van de NDFD dient duidelijk gedefinieerd te worden en dient slechts een marginale rol te vervullen binnen de inschatting van mogelijk voorkomende soorten. 2) De term 'vrij beschikbare bronnen' dient duidelijk gedefinieerd te worden. 3) Lokale landschappelijke en soort(groep) specifieke werkgroepen dienen betrokken te worden als 'vrij beschikbare bron'. 4) In plaats van 'daadwerkelijk aanwezige soorten' dient gekeken te worden naar 'potentieel leefgebied dat mogelijk geschikt is als onderdeel van het leefgebied van een beschermde soort'. Hierbij dienen Lokale landschappelijke en soort(groep) specifieke werkgroepen bij betrokken te worden.'</p>	
		<p>Naar aanleiding van de publicatie van de notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT-verkenning A2 Deil - 's-Hertogenbosch – Vught ben ik mij gaan verdiepen in de inhoud van de notitie met betrekking tot 'natuur'. Naast dit document gelezen te hebben ben ik ook aanwezig geweest bij de informatiebijeenkomst in Zaltbommel, 12 november 2019, om informatie in te winnen. In de notitie viel mij op dat het stuk 'natuur' enkel betrekking had tot de wettelijke verplichtingen die gelden omtrent de relatie tussen ruimtelijke ontwikkeling en natuur. Tijdens de informatiebijeenkomst heb ik met één van de deskundige gesproken en de vraag gesteld: 'waarom dit stuk zich beperkte tot de wettelijke verplichtingen'. Via haar heb ik begrepen dat in de notitie expliciet de wettelijke verplichtingen worden beschreven en dat niet-wettelijke verplichtingen, maar wel ontwikkelingen met betrekking tot natuur bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen dit proces in een parallelle constructie lopen. Ik mail daarom om mijn ideeën over meekoppelkansen bij de verbreding van de A2 voor te leggen. Ik begrijp dat het nog niet duidelijk is hoe de verbreding van de A2 vorm zal krijgen, het is daarom natuurlijk ook nog niet in te vullen hoe meekoppelkansen vorm kunnen krijgen. De Werkgroep Kleine Marterachtigen Bommelerwaard heeft zich de laatste tijd fanatiek ingezet om de verspreiding van kleine marterachtigen in de Bommelerwaard in kaart te brengen en inzicht te krijgen in het habitat gebruik door kleine marterachtigen. Onze activiteiten hebben zich naast kleine marterachtigen al vrij snel uitgebreid naar andere beschermde zoogdieren (zoals de waterspitsmuis) en andere marterachtigen (boommarter en das). Helaas betreffen de meeste waarnemingen van de bunzing in de Bommelerwaard verkeersslachtoffers op de A2. Als werkgroep hebben we daarom geïnventariseerd hoeveel veilige oversteken er zijn voor bunzing. Veilige oversteken die ook door andere dieren kunnen worden gebruikt, zo is sinds 2019 de boommarter vastgesteld in de Bommelerwaard en zijn 2 dassenburchten vastgesteld (waar voorheen 0 bekend waren in de Bommelerwaard). Uit onze inventarisatie blijkt dat er in totaal 5 veilige oversteken zijn over de gehele lengte van de A2 in de Bommelerwaard (± 10 kilometer). Deze bestaan uit de oevers van de waal en maas, waar de A2 de rivier oversteekt, en 3 speciaal ingerichte duikers als faunapassages (ter hoogte van hectometerpaal 105,7; 104,9; 103,9). Deze speciaal ingerichte duikers heb ik bezocht en het viel mij op dat bij enkele openingen het begeleidend raster stuk was, ook is bij deze faunapassages marginaal tot geen aandacht uitgegaan naar de toeloop/corridor. Deze faunapassage functioneren daarom mogelijk onvoldoende. Het aantal veilige oversteken voor de bunzing, boommarter en das is met 5 erg laag. Het aantal veilige oversteken voor de ree is slechts maar 2 omdat de duikers niet geschikt zijn voor reeën. Vanuit de Werkgroep Kleine Marterachtigen Bommelerwaard pleiten wij daarom om bij de verbreding van de A2 meekoppelkansen op te nemen ten gunste van verbinding van natuurgebieden en populaties van in het bijzonder zoogdieren. Als Werkgroep Kleine Marterachtigen Bommelerwaard hebben wij ons ingezet om alle beschikbare gegevens van zoogdieren (met name marterachtigen) te inventariseren en deze gegevens verder te verzamelen. We hebben zodoende enkele opvallende knelpunten met betrekking tot bunzing en das gevonden. Wij zijn daarom graag een partij aan de gesprekstafel over meekoppelkansen voor het verbinden van gebieden en populaties. Concreet lijken ons enkele zaken bijzonder noodzakelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Huidige faunapassages laten verval zien, zo is afrastering onvoldoende. - Een drietal aanvullende faunapassages (geschikt voor wezel, bunzing, boommarter, das) zijn gewenst op door de werkgroep in kaart gebrachte knelpunten. - Een aanvullende wildtunnel (geschikt voor ree) is gewenst om agrarisch land te verbinden.

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<ul style="list-style-type: none"> - Langs de A2 zijn verschillende gebieden zeer geschikt als leefgebied van beschermde marterachtigen (wezel, hermelijn, bunzing, boommarter, das). Deze leefgebieden liggen in sommige gevallen direct aan het talud van de A2. Bij tijdelijke of permanente aantasting hiervan dient in de tijdelijke en permanente situatie aandacht uitgegaan te worden naar de inrichting van groene strook langs de A2 ten gunste van deze beschermde marterachtigen. (wettelijke verplichting). - Bij huidige faunapassages is marginaal/geen aandacht uitgegaan voor de inrichting van de corridor/toeloop. Dit dient bij huidige en toekomstige faunapassages te worden hersteld/toegepast: bijvoorbeeld in de vorm van natuurvriendelijke oevers langs sloten met aandacht voor een goed ontwikkelde droge zone. <p>Wij delen graag onze kennis zodat constructief gewerkt kan worden naar een situatie waarin de barrière werking van de A2 voor zoogdieren wordt verkleind.</p>	
15	Hieronder volgt een reactie op de door u ingebrachte aandachtspunten.	
Beantwoording	<ol style="list-style-type: none"> 1 U geeft aan dat 'aan de hand van gegevens uit de NDFF onder geen voorwaarde het voorkomen van een soort kan worden uitgesloten'. Wij onderschrijven dit. De NDFF vormt een goede indicatie van de aanwezigheid/afwezigheid van soorten, maar er is een sterk waarnemingseffect aanwezig. Hier zijn wij ons van bewust en daarom baseren wij onze beoordelingen niet uitsluitend op gegevens uit de NDFF. Naast de gegevens uit de NDFF gebruiken wij Natura 2000-beheerplannen, provinciale beheerplannen, gegevens van SOVON, vlinderstichting, verspreidingsatlassen, recente literatuur, recente luchtfoto's et cetera. Op basis van de combinatie van bovenstaande bronnen brengen we in beeld of er een kans bestaat op aantasting van leefgebied van soorten, verstoring van natuur en eventueel andere relevante effecttypen. In de verkenningsfase brengen we de risico's voor natuur in beeld. Een combinatie van bovenstaande bronnen biedt voldoende informatie om een afweging te maken tot een voorkeursalternatief. In de planuitwerkingsfase, wanneer het ontwerp van de weg tot in detail uitgewerkt wordt, worden nadere onderzoeken verricht om de benodigde mitigerende en compenserende maatregelen te bepalen. 2 Onder 'vrij beschikbare bronnen' verstaan wij Natura 2000-beheerplannen, provinciale beheerplannen, gegevens van SOVON, vlinderstichting, verspreidingsatlassen, recente literatuur, recente luchtfoto's et cetera. 3 Wij zijn ons bewust van de waarde van lokale werkgroepen en maken graag gebruik van uw kennis en expertise en van uw tellingen in het gebied. Wij zullen hiervoor contact met u opnemen, zodat u uw kennis kunt delen met onze specialist. 4 De punten die u hier noemt, zijn onderdeel van onze standaardaanpak van het onderzoek. We onderzoeken niet alleen daadwerkelijk aanwezige soorten, maar juist ook de potentie/geschiktheid van een leefgebied voor soorten. <p>De faunapassages die u noemt zijn interessante meekoppelkansen voor het project. Ook u kunt een meekoppelkans aandragen. Een meekoppelkans is een bovenwettelijke maatregel of project dat raakt aan het project A2 Deil-Vught, maar niet direct bijdraagt aan de doelstellingen daarvan. Bij meekoppelen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen in de regio om daarmee meerwaarde te creëren. Samenwerking is essentieel om meekoppelkansen tot een succes te maken en daarvoor voeren we een zorgvuldig proces van inventarisatie, uitwerking en beoordeling. We inventariseren welke mogelijke meekoppelkansen er zijn en brengen het raakvlak met het project A2 Deil-Vught in beeld. Meekoppelkansen kunnen worden ingebracht door (één van) de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning maar ook door andere stakeholders zoals waterschappen, gemeenten en private partijen. De initiatiefnemer van de meekoppelkans is zelf verantwoordelijk voor de inhoudelijke uitwerking, (totstandkoming van) financiering voor eventuele meerkosten en tijdige besluitvorming over de meekoppelkans. Vanuit het project kunnen we ondersteunen bij de uitwerking om het raakvlak tussen het project A2 Deil-Vught en de meekoppelkans te borgen. Tegen het einde van de verkenningsfase bepalen we gezamenlijk in welke mate de meekoppelkans onderdeel wordt van het project A2 en welke afspraken daarbij horen. De exacte uitwerking van de meekoppelkans vindt in samenhang met de uitwerking van het voorkeursalternatief plaats in de planuitwerkingsfase.</p>	
16	<p>Allereerst onze complimenten voor het gevoerde proces waarbij de kansrijke alternatieven alsmede de aanvullende maatregelen helder in kaart zijn gebracht, beoordeeld en gerapporteerd.</p> <p>De visie van de Fietsersbond is dat er 'breed' naar oplossingsrichtingen wordt gekeken, waarbij de fiets een steeds groter aandeel in de mobiliteit kan gaan invullen. De fiets levert in toenemende mate een bijdrage aan</p>	<p>In het Quick Win programma A2 Deil-Vught worden maatregelen voor de korte en middellange termijn onderzocht en uitgewerkt. Onderdeel van dit maatregelenpakket zijn fietsverbindingen, zoals de snelfietsroute tussen 's-Hertogenbosch en Zaltbommel, waarvoor onlangs bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden over de financiering.</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>vermindering van bereikbaarheidsknelpunten, door onder andere een toenemende actieradius van e-bike en speed pedelec. Een 20 kilometer woon-werk rit op de fiets is steeds minder een uitzondering. In het klimaatakkoord, energieakkoord en gezondheidsakkoord is ook gekeken naar de bijdrage die de fiets levert aan andere maatschappelijke doelen; de Fietsersbond ziet hier een heldere win-win situatie.</p> <p>Daarom vragen we om in de plan-m.e.r.-procedure bij alle kansrijke alternatieven ruimschoots aandacht te besteden aan de fiets bij de uitwerking van oplossingsrichting 13 (kansrijke maatregelen). Op pagina 109 van de NKA ontbreekt nu aandacht voor toekomstvast, dus voldoende brede, comfortabele en veilige fietsinfrastructuur tussen de woongebieden en economische kernzones, waaronder ook OV-knopen en scholengemeenschappen. Maar ook aan stallingsmogelijkheden, voorzieningen bij werkgevers, financiële stimuli (fiscale en specifieke regelingen gebruiken en ontwikkelen) en tot slot promotie en marketing van het fietsgebruik.</p> <p>De Fietsersbond is blij dat het 0+ alternatief (met minimaal extra asfalt) als volwaardig alternatief in het vervolg-proces zal worden meegenomen. Aan de argumentatie hiervoor willen wij nog het volgende toevoegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Investerings voor (veel) duurdere varianten kunnen niet naar een schaa sprong fiets'. - Extra asfalt faciliteert groei van het autoverkeer en genereert een aanzuigende werking, zowel voor het OWN als HWN waardoor elders nieuwe knelpunten zullen optreden. - Maar dat niet alleen: een drukker wegennet elders betekent dat fietsers daar meer in de verdrukking komen en dat de kans dat je de fiets in plaats van de auto pakt, kleiner wordt. Verder word je ook niet gepusht of verleid om dan de fiets nog te pakken. Wat ons betreft worden deze aspecten in de plan-m.e.r.-procedure nader onderzocht. <p>Tot slot vragen we om in de plan-m.e.r.-procedure</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een zwaarder gewicht toe te kennen aan de beoordeling van het omgevingsaspect Leefbaarheid (bladzijde 42-43) en - Om aan het aspect leefbaarheid nadrukkelijk 'gezondheid' en 'energie-reductie' toe te voegen. 	<p>Daarnaast bevat dit programma onderdelen zoals de 'werkgeversaanpak', waarmee mensen gestimuleerd worden om de auto te laten staan.</p> <p>De argumenten voor het 0+ alternatief die u noemt onderzoeken wij nader in het planMER of andere onderzoeken behorende bij de verkenning:</p> <ul style="list-style-type: none"> - We brengen de benodigde investeringen voor de kansrijke alternatieven in beeld. - We onderzoeken de verkeersaantrekkende werking van de kansrijke alternatieven. - We brengen in beeld wat het effect van de kansrijke alternatieven is op de verkeersintensiteiten op het omliggende HWN en OWN. Daarbij onderzoeken we ook de verkeersveiligheid. <p>Reactie op uw verzoek om zaken in het planMER op te nemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In het project kennen we geen gewichten toe aan thema's. De afweging tot het voorkeursalternatief is een bestuurlijk afweging, op basis van de verzamelde informatie zoals beschreven in de NRD. In het thema leefbaarheid onderzoeken we het aspect gezondheid. Energiereductie onderzoeken wij onder het criterium energiegebruik, ook dit valt binnen het thema leefbaarheid.
17	<p>Een innovatieve oplossing: een dynamische wegmarkering. Met deze dynamische wegmarkering is het mogelijk om het aantal rijbanen op bestaande asfaltbreedte aan te passen op basis van het verkeersaanbod. Toelichting: tijdens spitsuur en andere drukke momenten kan met deze techniek het huidige aantal rijstroken op bijvoorbeeld de Maasbrug-A2 richting Utrecht worden uitgebreid naar 4 of meer rijstroken. De keuze van het aantal rijstroken moet tijdens aanleg van de dynamische wegmarkering worden bepaald. Daarbij kan een simulatieprogramma waarin optimale doorstroming kan worden gesimuleerd en dat gebruik maakt van de input van RWS als leidraad dienen. De kosten van dit systeem zijn aanmerkelijk lager dan bijvoorbeeld wegverbreding en</p>	<p>De huidige bruggen over de Waal en Maas bestaan uit 2x3 rijstroken zonder vluchtstrook. Hierdoor is onvoldoende breedte op de bruggen aanwezig om hierop een extra rijstrook (al dan niet tijdelijk) toe te voegen en de doorstroming te verbeteren. Daarbij geldt dat voor het gehele tracé Deil-Vught voor beide rijrichtingen onvoldoende capaciteit aanwezig is in de spits. Hierdoor kan ook niet tijdelijk een rijstrook van een andere rijrichting worden benut om de doorstroming te verbeteren. Dynamische wegmarkering kan wel een plek krijgen in het pakket met 'slimme mobiliteit' maatregelen.</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	is het relatief eenvoudig te plaatsen. Tevens speelt het ook in op de actuele problemen rondom stikstof, PFAS enz.	
18	<p>In de stukken staat aangegeven dat duurzaamheid wordt meegenomen. In de NRD is echter niets opgenomen over energieopwekking op Rijksgronden, zoals bijvoorbeeld warmte uit asfalt, zonne-energie, wind. Zie ook uw eigen inventarisatie</p> <p>https://www.publicspaceinfo.nl/media/bibliotheek/None/ECN%202007%200001.pdf. De gemeente 's-Hertogenbosch heeft een plan om een grootschalig windturbinepark te plaatsen in de Rosmalense en Nulandse polder, het project Duurzame polder. Als dit plan gerealiseerd wordt zal dit schade toebrengen aan de aanwezige fauna met name zullen bijzondere weidevogels (als de grutto), roofvogels en vleermuizen hiervan zeer nadelige gevolgen ondervinden. Vanuit Ministerie Economische Zaken en Klimaat wordt als eerste stap gepleit voor energieopwekking op infrastructuur voordat er natuur wordt opgeofferd. Een uitgelezen kans om dit mee te nemen in de MIRT-verkenning. Wij zien dit dus graag opgenomen in de MIRT-verkenning A2, zodat de natuurwaarden, landschappelijke en cultuurhistorische waarden van deze polder behouden blijven. In de MIRT-verkenning zien wij tot ons genoeg dat de combinatie van knooppunt Empel en aansluiting Rosmalen wordt meegenomen. Deze heeft een directe relatie met de op dit moment lopende studie ontsluiting Oostelijke gemeentedelen 's-Hertogenbosch. Wij verzoeken dan ook om beide plannen integraal te beoordelen. De gemeente 's-Hertogenbosch erkent dat bij één van de varianten van het plan Oostelijke gemeentedelen (een oostelijke ontsluiting van Rosmalen naar de A59) sluiptverkeer kan ontstaan door delen van de bebouwde kom als er file staat op de Rijkswegen A2 en A59. Dit is een ongewenste ontwikkeling, die de aanleg van deze infrastructuur zeer discutabel maakt. De knelpunten met de ontsluiting van de Oostelijke gemeentedelen kunnen waarschijnlijk voor een belangrijk deel opgelost worden door verbetering van de doorstroming op de A2 omdat zoals uit alle studies blijkt het meeste verkeer naar de westkant zijn bestemming zoekt. Daarom verzoeken wij u zorg te dragen voor een nauwe afstemming tussen de MIRT-verkenning A2 en het lopende onderzoek Ontsluiting Oostelijke gemeentedelen van de gemeente 's-Hertogenbosch.</p>	<p>Voor het eerste deel van uw zienswijze verwijzen we u naar het antwoord op de zienswijze met volgnummer 2.</p> <p>Voor wat betreft de combinatie van knooppunt Empel en aansluiting Rosmalen is reeds meerdere malen contact geweest tussen de projectteams van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught en van het onderzoek Ontsluiting Oostelijke gemeentedelen. Deze locatie is uitgelicht als integrale ontwerpogave waar een nadere beschouwing nodig is alvorens de kansrijke alternatieven verder ontworpen kunnen worden. Hierbij wordt ook het onderzoek Ontsluiting Oostelijke gemeentedelen betrokken. Daarnaast maakt de gemeente 's-Hertogenbosch deel uit van de projectorganisaties, zowel ambtelijk als bestuurlijk, van beide projecten.</p>

2.2 Tracé Deil - Empel

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
19	<p>Hoewel ik de noodzaak inzie van een capaciteitsverhoging van de A2 in dit traject, want ik forens zelf met de auto naar Rotterdam, wil ik graag de enorme geluidsoverlast door het verkeer op de A2 onder uw aandacht brengen.</p> <p>Momenteel is het al zo dat bij een wind uit een oostelijke richting (van zzo – nno) wij een enorme overlast ervaren van het geluid dat het verkeer op de A2 voortbrengt. Dit gaat 24</p>	<p>Het planMER onderzoekt de effecten van de kansrijke alternatieven voor de A2 Deil-Vught op geluidbelasting en brengt in beeld waar de geluidbelasting toeneemt en waar deze afneemt. Daarnaast geeft het planMER globaal aan welke geluidreducerende maatregelen noodzakelijk zijn bij elk van de kansrijke alternatieven. Mede op basis van de resultaten</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>uur per dag door. Onze slaapkamer bevindt zich aan de zijde van de Martinus Nijhofbrug en ik schat de afstand op circa 600 meter. Wij slapen bij voorkeur met een raam geopend, vanwege de toestroom van frisse, schone lucht. Echter, als de wind uit een richting tussen zzo – nno waait, is er met een open raam niet meer te slapen. Wij zeggen gekscherend: de A2 rijdt door onze slaapkamer. Zo ervaren wij dat. Dat heeft ernstige stress en onrustgevoelens tot gevolg. Ik ben er van overtuigd dat bij een wind tussen zzo – nno de geluidsnormen op onze achtergevel worden overschreden. De bestaande geluidswal houdt enkele tientallen meters voor de brug op. Wij ervaren verreweg de meeste lawaai overlast vanaf de brug.</p> <p>Wij stellen dan ook voor om bij uitbreiding van de capaciteit niet alleen de bestaande geluidswal te vervangen door een veel hogere, maar ook op de brug maatregelen te nemen tegen geluidsoverlast.</p> <p>Wij wonen hier inmiddels meer dan 30 jaar en we hebben het geluidsniveau in de loop der jaren enorm horen toenemen. Bij oostenwind is het in onze tuin zo lawaaiig dat buiten zitten in de zomer niet meer prettig is.</p> <p>Wij zijn er van overtuigd dat heel veel inwoners van de oude binnenstad van Zaltbommel onze ervaringen delen en wij dringen dan ook aan op effectieve maatregelen ter reductie van het verkeerslawaai van de A2.</p>	<p>van het planMER wordt een voorkeursalternatief gekozen (eind 2020). In de periode daarna (de planuitwerkingsfase) werken we het wegontwerp tot in detail uit en bepalen we ook de exacte locatie en omvang van de geluidreducerende maatregelen.</p>
20	<p>In het huidige tracé zitten op het stuk vanaf de brug over de Maas naar het Noorden vv twee onlogische logistieke constructen.</p> <p>Als eerste is daar de ‘knik’ in de A2 (vanuit het zuiden westwaarts). Vermoedelijk is deze in vroeger jaren ontstaan om ‘dicht’ op Zaltbommel te komen. Heden ten dage en met alle drukte is het logischer, duurzamer, minder belastend én verkeersveiliger om een rechte lijn te trekken in het tracé vanaf de brug over de Maas tot aan het knooppunt Deil. Dat biedt goede mogelijkheden om de huidige weg open te houden én te werken aan een nieuw tracé. Natuurlijk gaat dat allemaal niet vanzelf met onteigeningen en zo, tegelijk is dit op de langere termijn veruit de beste en meest logische oplossing. Het biedt Zaltbommel bovendien de mogelijkheden om oostwaarts te expanderen. Mogelijk is een zelfde gedachte ook verder zuidwaarts te realiseren/opportuun.</p> <p>Als tweede is twintig jaar geleden een brug aangelegd waarvan de grenzen van de capaciteit inmiddels zijn bereikt. Tegelijk geldt hetzelfde (en ontstaat een technisch levensduur-probleem) voor de parallel gelegen spoorbrug. Zowel landschappelijk, als verkeersveilig, als omgevings-geluidstechnisch ware het vele malen beter om zowel het weg- als het spoortraject in voldoende breedte te ondertunnelen.</p> <p>Voor de goede orde maak ik u er op attent dat ik wél een frequent treinreiziger ben, geen frequent autogebruiker. Ik heb dus nul en generlei belang bij welke oplossing dan ook, anders die als gebruiker. Ik denk volstrekt onafhankelijk en vanuit een duurzame en toekomstbestendige visie.</p>	<p>Een rechte verbinding tussen de Maasbruggen en knooppunt Deil kan vanuit verkeerstechnisch oogpunt voordelen hebben. Anderzijds heeft deze optie grote nadelen op het gebied van ruimtebeslag, aantasting van waarden en functies in de omgeving en kosten. Het aanleggen van een nieuwe weg is vele malen duurder dan het aanpassen van het huidige tracé. Om deze redenen wordt de rechte verbinding tussen de Maasbruggen en knooppunt Deil niet verder onderzocht. De ondertunneling van (een deel van) het tracé is eerder in de verkenning ingebracht als een mogelijke oplossing [Lit. 1]. Deze oplossing past echter niet binnen het beschikbare budget voor het project en onderzoeken we om die reden niet verder.</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
21	<p>De Zienswijzen betreffen de onderstaande punten waarvan wordt verzocht deze afzonderlijk in behandeling te nemen bij het opstellen van de structuurvisie en milieueffectrapport.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Leefbaarheid (1) De leefbaarheid van de kern Zaltbommel dient te worden beschouwd inzake de ontsluitbaarheid die ten tijde van het schrijven van deze Zienswijze als prima is te noemen. Geëist wordt dat de ontsluitbaarheid als gevolg van de voorgenomen verandering vanaf onderstaand adres naar de A2 en omgekeerd niet verergert ten opzichte van de huidige situatie. 2 Duurzaamheid (1) Momenteel is er een carpoolplaats aanwezig gelegen naast het Esso tankstation. Geëist wordt dat de bereikbaarheid van een carpoolplaats vanuit de A2 en per fiets vanuit de kern Zaltbommel als gevolg van de voorgenomen verandering niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. 3 Duurzaamheid (2) Er is momenteel geen goede en veilige fietsverbinding aanwezig tussen 's-Hertogenbosch en Utrecht. Geëist wordt dat de aanleg van een snelfietspad wordt onderzocht in de structuurvisie en het MER-beoordeling. 4 Duurzaamheid (3) Geëist wordt dat de bereikbaarheid van het treinstation Zaltbommel vanaf en naar de A2 als gevolg van de voorgenomen verandering niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. 5 Geluidsbelasting Dat de geluidsbelasting op onderstaand adres niet wordt verergerd en bij voorkeur wordt verminderd. Bekend is dat geluid direct achter een geluidsscherm veel vermindert maar op verdere afstand niet. De geluidsbelasting op onderstaand adres is de afgelopen jaren gestegen, dit heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid. Geëist wordt dat de geluidsbelasting op onderstaand adres als gevolg van de voorgenomen verandering op onderstaand adres niet verergert ten opzichte van de huidige situatie. 6 Fijn stof Dat de fijn stof depositie wordt meegenomen in de beoordeling van de alternatieven. Geëist wordt dat de fijnstof depositie als gevolg van de voorgenomen verandering op onderstaand adres niet verergert ten opzichte van de huidige situatie. 7 Natuurhistorische waarden Dat de natuurhistorische waarden in het effectgebied niet worden aangetast. Bekend is dat de uiterwaarden van Zaltbommel en Waardenburg belangrijke cultuurhistorische waarden bevatten. Geëist wordt dat de natuurhistorische waarden als gevolg van de voorgenomen verandering niet verminderen ten opzichte van de huidige situatie. 	<p>1,2,4,5,6: Het planMER onderzoekt de effecten van de kansrijke alternatieven voor de A2 Deil-Vught op de bereikbaarheid van het omliggende gebied en leefbaarheid. Hierbij worden luchtkwaliteit, geluidbelasting en gezondheid in beeld gebracht. Het planMER beschrijft de verbeteringen en verslechtingen. De resultaten van het planMER worden meegenomen in de afweging tot een voorkeursalternatief.</p> <p>3: In de MIRT-verkenning gaat het om de maatregelen die de doorstroming op de A2 op de lange termijn verbeteren. Een snelfietspad is daar geen onderdeel van. De aanleg van een snelfietspad tussen 's-Hertogenbosch en Zaltbommel is wel onderdeel van de Quick-Wins binnen het overkoepelende programma A2, waarin maatregelen op korte en middellange termijn onderzocht en uitgewerkt worden (zie ook www.mirta2deilvught.nl).</p> <p>7: Het planMER bevat een thema 'Landschap, cultuurhistorie en Archeologie'. Onder dit thema onderzoeken we de cultuurhistorische waarde van het gebied, inclusief natuurhistorische waarden, en beoordelen we welke effecten de kansrijke alternatieven hebben op deze waarden. Mede op basis van de resultaten van het planMER wordt een voorkeursalternatief gekozen (eind 2020).</p> <p>Voor alle punten geldt dat het planMER niet alleen de effecten in beeld brengt, maar deze ook toetst aan wet- en regelgeving en maatregelen voorstelt om de effecten te voorkomen of te verminderen.</p>
22	<p>Participant ziet dat in Waardenburg, bijvoorbeeld in de breedte, uitbreiding moeilijk is. Een overweging zou zijn om een rijbaan boven een andere rijbaan te creëren.</p>	<p>Wanneer rijbanen boven elkaar geplaatst kunnen worden is er in de breedte minder ruimte nodig. In de hoogte is er echter meer ruimte nodig wat leidt tot meer geluidsbelasting op Waardenburg. Daarnaast zorgt dit voor een grotere visuele doorsnijding van het landschap en zijn de kosten vele malen hoger dan een uitbreiding in de breedte.</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
23	Participant benoemt als alternatief dat de afrit voorbij het voetbalveld van v.v. WNC komt te liggen met een aansluiting op de Steenweg en vanaf de andere zijde een oprit ter hoogte van de waterzuiveringsinstallatie met ook een rondweg vanaf Haaften. Participant vindt dit belangrijk, omdat er op deze manier een langere op- en afrit komen met als gevolg een snellere doorstroming. Nu is er altijd file vanwege de korte in- en uitvoegstrook ter hoogte van Waardenburg.	Daarom onderzoeken we deze optie niet als onderdeel van een van de kansrijke alternatieven. De aansluiting Waardenburg is in de NRD benoemd als één van de integrale opgaven. Voor deze aansluiting onderzoeken we onder andere een verplaatsing van de aansluiting naar een locatie buiten de kern van Waardenburg. De opties voor Waardenburg en de ontwerpen van de kansrijke alternatieven zijn op dit moment nog niet vastgesteld. In het voorjaar van 2020 organiseren we verschillende workshops waarin we de ontwerpen van de kansrijke alternatieven bespreken. De uitwerking van de integrale opgave komt dan ook uitgebreid aan bod.
24	Door de voorgenomen plannen en de alternatieven die het bouwen van een extra brug over de Maas bevatten, wordt de kans zeer groot dat het huis van participant wordt getroffen. Bijna twee jaar geleden heeft hij het huis gekocht onder andere voor de natuur en de omgeving. Na veel geld te hebben uitgegeven aan het opknappen van de woning en er nu een jaar in te hebben gewoond, is het de vraag wat de invloed is van de plannen op deze ideale plek. Een soortgelijke plek elders vinden, ligt niet voor de hand. Ook is het de vraag of het plan voor de voorgenomen uitbreiding van de praktijk aan huis volgend jaar wel verstandig is, c.q. is toegestaan. De koppeling tussen gemeente en Rijkswaterstaat is hierbij eveneens belangrijk. De gemeente heeft namelijk toestemming verleend voor het opknappen van de ruimte en als er een kans is dat het uiteindelijk wordt platgelegd, lijkt dit tegenstrijdig. Verder is het de vraag of de historisch-archeologische aanwezigheid van de Tempel van Empel van invloed zou kunnen zijn op de beslissing over het tracé van een eventuele nieuwe brug.	Op dit moment bevindt het project A2 Deil-Vught zich in de verkenningsfase. Er is nog geen voorkeursalternatief gekozen. Daarmee is nog niet duidelijk of er daadwerkelijk verbreding van de A2 plaats zal vinden. Van de 4 kansrijke alternatieven die er nu liggen zijn er 3 waarbij de A2 daadwerkelijk uitgebreid zal worden met 1 of 2 rijstroken en een nieuwe Maas- en Waalbrug. Er zijn op dit moment echter nog geen ontwerpen van de kansrijke alternatieven en daardoor is het ruimtebeslag van de alternatieven nog niet bekend. Het is daarom nu nog niet mogelijk om aan te geven in welke mate uw woning en erf en de Tempel van Empel door de ontwikkelingen geraakt worden. Dit brengen we in de komende maanden in beeld in het planMER. De resultaten van het planMER worden meegenomen bij de afweging tot het voorkeursalternatief. Na het besluit van de minister over het voorkeursalternatief, volgens de huidige planning eind 2020, volgt de planuitwerkingsfase. Daarin wordt steeds duidelijker hoe het voorkeursalternatief uiteindelijk aangelegd wordt en wordt ook steeds duidelijker wat de daadwerkelijke gevolgen voor uw woning en erf zullen zijn. Schade door een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom voor het plan wordt op basis van de Ontheffingswet vergoed. Rijkswaterstaat probeert zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. Wanneer dat niet slaagt, wordt in het uiterste geval tot onteigening overgegaan. De minnelijke verwerving en eventueel onteigening, staan los van de rechtmatigheid van het tracébesluit. Bezwaren met betrekking tot de grondverwerving kunnen in een eventuele onteigeningsprocedure worden ingebracht. We willen u gedurende het proces graag betrekken bij de uitwerkingen van de plannen. We zijn dan ook blij met uw input nu via de zienswijzeprocedure. Daarnaast worden in het

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
25	<p>Zienswijze heeft voornamelijk betrekking op het onderdeel vanaf Provinciale weg te Velddriel richting Maasbrug Empel, gelet op de nabijheid van de woning met erf. In de plannen en 4 voorstellen die nu ter inzage liggen valt particulier op dat de nieuwe Maasbrug voornamelijk in Oostelijke richting is gepland, bij verdere uitwerking naar Structuurvisie en MER evenwel aandacht voor deze keuze en nader onderzoek naar mogelijke situering meer aan de Westelijke kant. Voorts een goede visuele onderbouwing van de nieuwe brug en gevolgen daarvan op natuur, geluid en luchtkwaliteit. Waarbij zijdens particulier een licht voorkeur wordt uitgesproken voor een vergelijkbare brug indien de keuze voor een tweede Maasbrug inderdaad noodzakelijk kan worden geacht. Vigerend traject A2 is gelegen op een verhoogd talud. Bij verdere uitwerking aandacht voor waterberging in betreffend gebied (Drielse Broek) en compensatiemaatregelen bij toename verhard oppervlak en op welke wijze deze compensatie plaats kan gaan vinden. Bij eerdere verbreding is ten onrechte de presumptie aangenomen dat open landschap zich niet verdraagt met aanplant van bomen en struiken op en langs het verhoogde talud. Graag nader onderzoek en gevolgen van landschappelijke inpassing bij nieuwe planprocedure tot verbreding, alsmede aandragen van oplossing om landschappelijke inpassing te behouden of beter te versterken. Uitdrukkelijk verzoek om natuurcompensatie steeds plaats te laten vinden in de nabijheid van de woning en niet aan te haken bij het bestaande Natuurnetwerk zoals in 2006. Bij eerdere verbreding is particulier er nadrukkelijk slechter uit gekomen en ondervindt zij eigenlijk nog steeds de nadelige gevolgen van de beperktere compensatie in haar directe nabijheid. Tot op heden hebben geen mitigerende maatregelen plaatsgevonden aan de woning. Gelet op de te verwachten toename aan geluid en verslechtering luchtkwaliteit, gaarne in kaart brengen de gevolgen op deze onderdelen voor direct aanwonenden en op welke wijze deze nadelen kunnen worden weggenomen dan wel verminderd (geluidschermen, dubbel glas, aanplant bomen in de nabijheid A2 om CO₂ uitstoot te verminderen). Tot op heden is er beperkte hinder voor particulier aan lichtvervuiling, op dit moment nog niet duidelijk op welke wijze de verlichting zal worden gesitueerd maar ook voor dit onderdeel reeds in deze fase van planvorming aandacht en verdere studie naar met name de beleving en hinder van aanwonenden.</p>	<p>voorjaar van 2020 workshops gehouden waarin de dan beschikbare ontwerpen van de alternatieven worden toegelicht.</p> <p>De inpassing van de Maasbruggen is lastig aan de westzijde van de huidige bruggen, doordat aan die zijde historisch Oud-Empel gelegen is. Ten behoeve van een goede afweging van de maatregelen aan de Maasbruggen onderzoeken we zowel een uitbreiding aan de westzijde als de oostzijde van de brug. In de verkenning werken we het ontwerp van de potentiële nieuwe Maasbruggen nog niet gedetailleerd uit. Het planMER brengt op hoofdlijnen in beeld wat de effecten zijn op gebied van geluid, luchtkwaliteit en natuur. Daarbij brengen we ook in beeld welke maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de wetgeving op die onderwerpen. Na vaststelling van het voorkeursalternatief werken we het ontwerp van de Maasbruggen verder uit en beoordelen we de effecten op gebied van geluid, luchtkwaliteit en natuur.</p> <p>Het planMER beschrijft op hoofdlijnen in welke mate waterberging wordt aangetast en wat de omvang is van de compensatieopgave. Na vaststelling van het voorkeursalternatief werken we de compensatieopgave uit (locatie, vormgeving et cetera). In de planuitwerkingsfase, na vaststelling van het voorkeursalternatief, werken we ook de natuurcompensatie uit en zorgen we voor een goede landschappelijke inpassing van het wegontwerp. In de verkenning nemen we ruimtelijke kwaliteit mee door de kenmerken van het gebied in kaart te brengen en voor elk van de kansrijke alternatieven opgaven en kansen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit in beeld te brengen. Het planMER brengt de effecten van de kansrijke alternatieven op geluidsbelasting en luchtkwaliteit in beeld en geeft op hoofdlijnen een overzicht van de maatregelen die nodig zijn om de effecten te voorkomen of te verminderen. In de planuitwerkingsfase onderzoeken we de effecten verder en ontwerpen we de maatregelen die nodig zijn in detail.</p>
26	<p><i>Het bedrijf van De Groot</i> De Groot is sinds 1984 gevestigd aan de Drielseweg 23 te Hedel, bij de kruising van de Drielseweg met de Sint Annaweg, naast afrit 19 van de A2. De drie kernfuncties van het bedrijf zijn de groothandel in groenten en fruit, de import en export van groenten en fruit en logistieke dienstverlening. In het verleden is reeds een deel van de gronden van De Groot onteigend in verband met de verbreding/reconstructie van de op- en afrit van de A2. Als gevolg daarvan is De Groot een deel van het terrein waarop haar bedrijf is gevestigd kwijtgeraakt. Dit heeft geleid tot het verlies van uitbreidingsmogelijkheden. Daarnaast werd dit gedeelte voornamelijk gebruikt voor parkeren en logistiek. Na een lange procedure is uiteindelijk aan de overzijde van</p>	<p>Op dit moment bevindt het project A2 Deil-Vught zich in de verkenningfase. Er is nog geen voorkeursalternatief gekozen. Daarmee is nog niet duidelijk of er daadwerkelijk verbreding van de A2 plaats zal vinden. Van de 4 kansrijke alternatieven die er nu liggen zijn er 3 waarbij de A2 daadwerkelijk uitgebreid zal worden met 1 of 2 rijstroken. Er zijn op dit moment echter nog geen ontwerpen van de kansrijke alternatieven en daardoor is het ruimtebeslag van de alternatieven nog niet bekend. Het is daarom nu nog niet mogelijk om aan te geven in welke mate uw bedrijf door de ontwikkelingen geraakt wordt. Dit brengen we</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>de Sint Annaweg een separaat parkeerterrein gerealiseerd. Op het perceel aan de Drielseweg 23 vindt echter nog wel het laden en lossen plaats. De routing op het perceel is dusdanig ingericht dat vrachtwagens na het laden en lossen rondom het bedrijfsgebouw rijden richting de uitrit, zodat er op het bedrijfsterrein sprake is van eenrichtingsverkeer. Deze routing is bovendien wenselijk in verband met de draaicirkels van vrachtwagens.</p> <p><i>De mogelijke gevolgen van de alternatieven voor het bedrijf van De Groot</i></p> <p>In de Notitie zijn verschillende alternatieven beschreven, variërend van uitbreiding met 1 of 2 rijstroken tot oplossingen met minimaal extra asfalt. De Groot verzoekt om te kiezen voor een oplossing met minimaal extra asfalt, of - indien wel voor een verbreding van de A2 wordt gekozen - om ervoor te zorgen dat dit er niet toe leidt dat gronden van De Groot benodigd zullen zijn. Zoals hiervoor reeds is toegelicht is De Groot in het verleden immers reeds onteigend, als gevolg daarvan is er nog maar weinig ruimte tussen de bedrijfsgebouwen en de rand van het perceel. Als de weg nog verder richting het bedrijf van De Groot zou komen te liggen dan zal de routing waarbij de vrachtwagens op het perceel van De Groot rondom de bedrijfsgebouwen niet langer mogelijk zijn. Daar komt bij dat De Groot vreest dat zij ook overigens wordt beperkt in de gebruiksmogelijkheden van haar perceel als de A2 verbreed wordt. Naast de weg ligt immers een contour wegens externe veiligheid. Indien de A2 in de richting van de bedrijfsgebouwen van De Groot wordt verbreed, zal ook deze contour verschuiven. Mogelijk gaan als gevolg hiervan uitbreidingsmogelijkheden verloren, of wordt zelfs het bestaande gebruik van de bedrijfsgebouwen beperkt. Ten slotte zijn de gronden die langs de A2 zijn gelegen in het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied herziening 2016' voorziening van de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - weg 1'. In artikel 40.13 van de regels bij het bestemmingsplan is bepaald dat de gronden ter plaatse van deze aanduiding mede bestemd zijn voor het beschermen en waarborgen van de bestaande infrastructuur en het gebruik. Voorts is geregeld dat uitsluitend de bestaande bebouwing is toegestaan. Binnen de vrijwaringszone zijn er derhalve geen uitbreidingsmogelijkheden. Zoals te zien is op de uitsnede van de verbeelding bij het bestemmingsplan welke bij deze zienswijze is gevoegd, loopt de contour van de vrijwaringszone (de groene lijn) reeds over de bedrijfsgebouwen van De Groot. Als de A2 in de richting van de bedrijfsgebouwen van De Groot wordt verbreed, zal deze contour eveneens verschuiven. Als gevolg daarvan zullen de uitbreidingsmogelijkheden van De Groot nog verder ingeperkt worden.</p> <p><i>Tot slot</i></p> <p>De Groot is in het verleden reeds geconfronteerd met een onteigening ten behoeve van de A2. Als gevolg daarvan is het bedrijf reeds enorm ingeperkt in haar uitbreidingsmogelijkheden. Indien ervoor gekozen zou worden om de A2 te verbreden, en indien De Groot als gevolg daarvan opnieuw grond zou kwijtraken, zal dit zeer ernstige gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering van De Groot. De Groot verzoekt dan ook om bij het nemen van een</p>	<p>in de komende maanden in beeld in het planMER. De resultaten van het planMER worden meegenomen bij de afweging tot het voorkeursalternatief. Na het besluit van de minister over het voorkeursalternatief, volgens de huidige planning eind 2020, volgt de planuitwerkingsfase. Daarin wordt steeds duidelijker hoe het voorkeursalternatief uiteindelijk daadwerkelijk aangelegd zal worden en zal ook steeds duidelijker worden wat de daadwerkelijke gevolgen voor uw bedrijf zullen zijn. We willen u gedurende het proces graag betrekken bij de uitwerkingen van de plannen. We zijn dan ook blij met uw input nu via de zienswijzeprocedure.</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	voorkeursbeslissing rekening te houden met haar gerechtvaardigde belangen.'	
27	<p>Uit diverse onderzoeken is naar voren gekomen dat de verzorgingsplaatsen De Lucht sociaal onveilig zijn. Dit blijkt uit de grote frequentie van diefstal uit vrachtwagens. De verzorgingsplaatsen Rooijen en De Zwarte Hof aan de A2 daarentegen waren juist wel sociaal veilig, omdat het achterland vanaf de verzorgingsplaatsen bereikbaar was. De verzorgingsplaatsen Rooijen en De Zwarte Hof zijn echter in 2006 middels het tracé besluit, dat in 7 november 2001 onherroepelijk is geworden gesloten op genomen basis van hetero normatieve en anti-homo sentimenten, zo blijkt uit berichtgeving van 2 februari 2006 in het Brabants Dagblad. De verzorgingsplaatsen Rooijen en De Zwarte Hof aan de A2 dienen opnieuw heraangelegd te worden omdat deze druk bezocht werden en sociaal veilig waren dit in tegenstelling tot verzorgingsplaatsen De Lucht. Daarmee herstelt u uw eerdere schending van het gelijkheidsbeginsel, zoals in onze notitie is uiteengezet. Het sluiten van deze verzorgingsplaatsen heeft bovendien tot een tekort aan parkeerplaatsen geleid, zodat vrachtwagenchauffeurs noodgedwongen op de vluchtstrook moeten parkeren. Dit is in het kader van de verkeersveiligheid niet bevorderlijk. Voor bepaling van het benodigde aantal parkeerplaatsen mogen uitsluitend de weggebonden parkeerplaatsen meegeteld worden en niet de commerciële bewaakte parkeerplaatsen die uitsluitend via de secundaire wegen bereikbaar zijn.</p>	<p>Als gevolg van het wegontwerp van het tracébesluit A2, trajecten knooppunt Everdingen-Deil en Zaltbommel-knooppunt Empel, dat op 7 november 2001 onherroepelijk is geworden, zijn de verzorgingsplaatsen De Rooijen en Zwartehof komen te vervallen, omdat deze verzorgingsplaatsen door de verbreding van de A2 gezien de korte afstand tot de Maasbrug niet langer gehandhaafd konden worden. Omdat De Rooijen en Zwartehof dichtbij de parkeervoorzieningen van verzorgingsplaatsen De Lucht Oost en West zijn gelegen, is in bovengenoemd tracébesluit besloten de verzorgingsplaatsen op te heffen en deze parkeerruimte te compenseren op De Lucht. Er is geen sprake van een tekort aan parkeerplaatsen op de weggebonden verzorgingsplaatsen De Lucht Oost en West, deze verzorgingsplaatsen zijn naar onze mening niet sociaal onveilig. Verder is niet bij Rijkswaterstaat als wegbeheerder bekend dat er vrachtwagens parkeren op de vluchtstrook waardoor een verkeersonveilige situatie ontstaat. Voor het wederom aanleggen van verzorgingsplaatsen Zwartehof en De Rooijen bestaat dan ook geen aanleiding.</p>
28	<p>De druk op het onderliggend wegennet is erg hoog. Niet alleen vanwege het verkeer uit de eigen regio, maar vooral ook door sluipverkeer vanaf A15 (Echteld). Het laten vervallen van de vroegere op- en afrit nummer 18 heeft de druk op het A2-viaduct bij de Geerden alleen nog maar verslechterd. Wij staan dus zeker niet onwelwillend tegenover verbetermaatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren, echter dit dient in samenhang met de huidige onwenselijke situatie op het onderliggend wegennet te worden gezien.</p> <p>Effectonderzoeken van de verschillende keuzes op het onderliggende wegennet</p> <p>Als Dorpsraad Velddriel vragen wij aandacht voor het meenemen in de effectonderzoeken van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De huidige situatie met de diverse problematieken. - En de specifieke extra impact van de verschillende varianten op het onderliggende wegennet. <p><i>Onvoldoende capaciteit Kruispunt De Geerden – Provinciale weg (N831)</i></p> <p>Al eerder heeft de Dorpsraad Velddriel kenbaar gemaakt, dat het huidige A2-viaduct met op- en afritten (19) bij het bedrijventerrein De Geerden een groot knelpunt vormt voor met name Velddriel, maar ook de andere omliggende kernen, zoals Hedel, Ammerzoden en Kerkdriel door de diverse verkeersstromen, die daar samen komen. Het is samenkomen van het A2-verkeer en het verkeer uit Maasdriel en uit Rivierenland, dat aldaar steeds meer voor te grote drukte, hinder en overlast zorgt, vooral op de piekmomenten van het woon-/werkverkeer en het bedrijvenverkeer en bij drukte en stremmingen op de A2 en A15 zelf (sluipverkeer). Simpel gezegd kan de grote aanvoer van verkeer op die momenten onvoldoende door het knooppunt De Geerden worden verwerkt. Vanwege de</p>	<p>In het planMER wordt ook de huidige verkeerssituatie op de A2 beschreven. De aansluitingen zijn onderdeel van deze beschrijving. De effecten van de kansrijke alternatieven op de verkeerssituatie op de A2 en het omliggend onderliggend wegennet worden ook in beeld gebracht.</p> <p><i>Onvoldoende capaciteit Kruispunt De Geerden - Provinciale weg (N831)</i></p> <p>De effecten van de alternatieven op het onderliggende wegennet hebben de aandacht in onze studie. Onder meer wordt gekeken in hoeverre de alternatieven voor de A2 Deil-Vught een dempende werking hebben op het sluipverkeer. Met de analyse kan de gemeente Maasdriel aan de slag om te kijken wat nodig is om de problemen op het onderliggende wegennet in en rond Velddriel verder aan te pakken.</p> <p><i>Slechte situatie verkeersveiligheid</i></p> <p>In het planMER beschrijven we de effecten van de kansrijke alternatieven op de verkeersveiligheid op de A2 tussen knooppunt Deil en knooppunt Vught. Ook brengen we in beeld tot welke effecten dit leidt op het onderliggend wegennet, zoals een eventuele toename van de verkeersdruk, en hoe deze effecten zijn te voorkomen of te verminderen.</p> <p><i>Meest gewenste verkeerskundige oplossing</i></p> <p>In de volgende stap van de verkenning werken we 6 integrale opgaven in extra detail uit.</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>gedoseerde afvoer naar de A2 via één wegstrook en de vele stoplichten ontstaat een situatie, dat een aanvoer van naar schatting 100 auto's per minuut in dezelfde tijdsspanne maar voor de helft kan worden verwerkt, waardoor in korte tijd filevorming ontstaat op de Provincialeweg (N831) in de richting van de kern Velddriel en zelfs nog verder tot aan Sluis Sint-Andries toe. Ook het doorrijden naar 's-Hertogenbosch via het viaduct De Geerden en de rotonde te Hedel functioneert bij die grote hoeveelheid auto's onvoldoende, waardoor stremmingen zich verder versterken. Wanneer die verkeersstromen de komende jaren nog verder gaan groeien, bijvoorbeeld naar 150 auto's per minuut op piekmomenten, ontstaat ons inziens voor de toekomst een onhoudbare situatie. En dit is beslist niet onwaarschijnlijk, omdat er diverse nieuwe ontwikkelingen binnen de Gemeente Maasdriel zijn te verwachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forse woningbouwplannen. - Uitbreiding van het bedrijventerrein De Geerden en - De ontwikkeling van het glastuinbouw/greenport-gebied A2/Provincialeweg (N831). Verder is ook toename van verkeer te verwachten via de Maas/Waal-route/Van Heemstraweg (N322). <p>Op dit moment is er al regelmatige filevorming op de Provincialeweg (N831) en op de toevoerwegen naar die weg vanuit de omliggende kernen. Dit is in feite de gehele dag door met vooral piekmomenten in de ochtend (aanvoer naar A2 en binnendoor via Hedel naar 's-Hertogenbosch) en aan het einde van de middag (einde werktijd met lange slierten auto's vanaf de A2 en vanuit Hedel/'s-Hertogenbosch).</p> <p><i>Slechte situatie verkeersveiligheid</i></p> <p>Daarnaast hebben wij ernstige zorgen over de verkeersveiligheid als gevolg van de slechte afwikkeling van het verkeer. Vrachtauto's hebben steeds vaker moeite om vanuit de bedrijven langs de Provincialeweg (N831) de weg op te komen. Hetzelfde geldt voor de agrariërs en fruitteilers, die daar hun bedrijf hebben. Twee rijbanen tegelijk oversteken is veelal niet meer mogelijk. Ook komen vanuit de inwoners van met name Velddriel regelmatig klachten vanwege de verkeersveiligheid naar voren, met name over de kruisingen van de Provincialeweg (N831) met de Sellikstraat/Veilingweg/Hond straat en Kapelstraat. De gemeente Maasdriel en de provincie Gelderland zijn hiervan via de Dorpsraad op de hoogte. Het zicht op de weg en fietspaden is al slecht. Met een grote verkeersdrukte daarbij geeft dit erg onveilige situaties (auto's die snel de weg op willen schieten, fietsers (met name scholieren) die tegen het verkeer inrijden in verband met het moeilijk oversteken van de weg en ga zo maar door).</p> <p><i>Meest gewenste verkeerskundige oplossing</i></p> <p>De Dorpsraad wil er dus als eerste nogmaals voor pleiten om deze overlast weg te nemen en goed op te lossen. In oplossingsrichting 11 is een en ander al kort omschreven en daar kan dus ook verder naar verwezen worden. Daarbij vindt de Dorpsraad nog steeds, dat het merendeel van de problematiek aan de kant van de A2 zelf ligt, doordat destijds het vroegere op- en afrit nummer 18 is geschrapt.</p>	<p>Aansluiting Kerkdriel is daar één van. Hierbij is er ook aandacht voor het onderliggend wegennet. Eventuele aanpassingen aan het onderliggend wegennet kunnen mogelijk interessante meekoppelkansen zijn. Vanuit het project staan wij open voor meekoppelkansen en ook u kunt een meekoppelkans aandragen. Daarbij gaan we als volgt te werk.</p> <p>Een meekoppelkans is een bovenwettelijke maatregel of project dat raakt aan het project A2 Deil-Vught, maar niet direct bijdraagt aan de doelstellingen daarvan. Bij meekoppelen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen in de regio om daarmee meerwaarde te creëren. Samenwerking is essentieel om meekoppelkansen tot een succes te maken en daarvoor voeren we een zorgvuldig proces van inventarisatie, uitwerking en beoordeling. We inventariseren welke mogelijke meekoppelkansen er zijn en brengen het raakvlak met het project A2 Deil-Vught in beeld. Meekoppelkansen kunnen worden ingebracht door (één van) de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning maar ook door andere stakeholders zoals waterschappen, gemeenten en private partijen. De initiatiefnemer van de meekoppelkans is zelf verantwoordelijk voor de inhoudelijke uitwerking, (totstandkoming van) financiering voor eventuele meerkosten en tijdige besluitvorming over de meekoppelkans. Vanuit het project kunnen we ondersteunen bij de uitwerking om het raakvlak tussen het project A2 Deil-Vught en de meekoppelkans te borgen. Tegen het einde van de verkenningfase bepalen we gezamenlijk in welke mate de meekoppelkans onderdeel wordt van het project A2 en welke afspraken daarbij horen. De exacte uitwerking van de meekoppelkans vind in samenhang met de uitwerking van het voorkeursalternatief plaats in de planuitwerkingsfase.</p> <p>Het terug laten komen van aansluiting 18 is verkeerskundig gezien niet logisch; meer aansluitingen zorgen voor meer turbulentie¹ en dus files op de A2.</p> <p><i>Voorkomen overlast fijnstof en geluid</i></p> <p>Het planMER beschrijft de effecten van de kansrijke alternatieven op luchtkwaliteit en geluid en brengt op hoofdlijnen maatregelen in beeld om deze effecten te voorkomen of te verminderen. In de planuitwerkingsfase, na vaststelling van het voorkeursalternatief, werken we het wegontwerp en de maatregelen om effecten te voorkomen en te verminderen verder uit.</p>

¹ Turbulentie is het verstoorde proces van verkeersafwikkeling. Door samenvoegingen, invoegingen, splitsingen, uitvoegstroken, weefvakken et cetera ontstaat een afwijkende verkeersstroom van die op een ongestoord (doorgaand) wegvak. Turbulentie resulteert vaak in lagere snelheden en een beperkte doorstroming.

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>Dit is toen in de ogen van de Dorpsraad te eenzijdig vanuit het hoofdwegennet bekeken en waarvan we nu op regionaal niveau de nare vruchten plukken. Daarom is ook inzet van middelen, die zijn gereserveerd onder 'Optimalisatie aansluitingen' volgens de Dorpsraad zeer zeker aan de orde. Sowieso is in de ogen van de Dorpsraad ook sprake van een belangrijke 'meekoppelkans'. Wanneer de A2 zelf al op de schop moet, bij de keuze voor één van de vier kansrijke alternatieven, ontstaat volgens de Dorpsraad in ieder geval voor de gemeente Maasdriel en de provincie Gelderland een unieke gelegenheid om de onhoudbare kernen- en regio-problematiek voor geringere kosten meteen volledig en goed op te pakken. Wegnemen van de overlast zou volgens ons nu kunnen door het functioneren van het viaduct bij De Geerden met de gemaakte op- en afritten aldaar nog eens goed onder de loep te nemen en in te zetten op een fors snellere verkeersverwerking. Tegelijk zou dan ook het functioneren van de rotonde te Hedel meegenomen moeten worden. Of een goede en afdoende oplossing van de problematiek hiermede mogelijk is wordt echter vanuit de Dorpsraad betwijfeld. De Dorpsraad wil daarom er ook nog steeds voor pleiten om het oude A2 op- en afrit 18 te laten herleven en via dat knooppunt een verbinding te maken met de Maas/Waal-route via een rechtstreekse verbinding tussen rotonde Alem en dat knooppunt en door de Zandmerenroute, die de gemeente Maasdriel op stapel heeft staan, ook met dat knooppunt in verbinding te brengen. Behalve verhoging van de verwerkingssnelheid bij De Geerden kan dan een betere spreiding van het verkeer worden bereikt. Om de beste ontlasting en ontsluiting van de dorpskernen en het bedrijventerrein te bereiken, zou dat de meest wenselijke oplossing zijn.</p> <p><i>Voorkomen overlast fijnstof en geluid</i> Daarnaast wil de Dorpsraad Velddriel pleiten voor goede maatregelen om de overlast via toename van fijnstof en geluid afdoende op te vangen over de gehele lengte van het A2-grensgebied met Velddriel.</p> <p><i>Waterafvoer en landschappelijke inpassing</i> Verder is er naar verwachting meer waterafvoer van de A2 naar de aanliggende weilanden en akkers te verwachten, waardoor de opvangcapaciteit van de Drielen Wetering zal moeten worden vergroot via een aanvullend waterbassin ter plekke. In de glastuinbouwplannen van het Projectbureau Glastuinbouw en Champignonteelt (PB te Zaltbommel) is dat ook al voorzien. Ook met die plannen zal dus goed moeten worden afgestemd. Bovendien is goede landschappelijke inpassing erg belangrijk. De Dorpsraad denkt wat dit betreft aan een duidelijke bomengordel gecombineerd met een aanvullende waterstrook, waardoor het aanzicht ondanks de grote verkeersslagader van de A2 toch aantrekkelijk blijft en tegelijkertijd een natuurlijke barrière wordt gemaakt tegen de optredende geluidsoverlast en fijnstof-vervuiling. Door de hoofdzakelijk westenwind aan de Velddrielse kant van de A2 zou dat voor de A2 zelf ook geen hinder hoeven op te leveren en tegelijkertijd een rustgevend beeld opleveren.</p>	<p><i>Waterafvoer en landschappelijke inpassing</i> In het planMER beoordelen we op hoofdlijnen wat de effecten van de kansrijke alternatieven zijn op de waterberging- en afvoer. Daarbij geven we ook aan wat de omvang van de compensatieopgave is als gevolg van een eventuele toename van het verhard oppervlak. In de planuitwerkingsfase werken we de compensatieopgave (locatie, vormgeving et cetera) verder uit. Dan zorgen we ook voor een landschappelijk goed ingepast ontwerp. In de verkenning nemen we ruimtelijke kwaliteit mee door de kenmerken van het gebied in kaart te brengen en voor elk van de kansrijke alternatieven opgaven en kansen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit in beeld te brengen.</p>
29	<p>Wij zijn een groothandel in machines voor de bouw (bulldozers, grijpers, vrachtwagens en dergelijke) gevestigd op een aantal locaties te Maasdriel, waarvan enkele percelen grenzen aan de A2. De ligging van de desbetreffende gronden is aangegeven in bijlage 1 (zie hieronder). Big</p>	<p>Op dit moment bevindt het project A2 Deil-Vught zich in de verkenningfase. Er is nog geen voorkeursalternatief gekozen. Daarmee is nog niet duidelijk of er daadwerkelijk verbreding van de A2 plaats zal vinden en hoe</p>

Volg-nummer	Zienswijze	Beantwoording
	<p>Machinery is voor de aan- en afvoer van haar machines afhankelijk van een goede bereikbaarheid over de weg. In zoverre ondersteunt zij de plannen in de MIRT-verkenning om te komen tot een structurele verbetering van de doorstroming op de A2 tussen de knooppunten Deil en Vught. Bij de beoordeling van de in de NRD gepresenteerde kansrijke alternatieven wordt het echter als een gemis ervaren, dat er geen concreter zicht wordt gegeven op de 'aanvullende maatregelen' in de vorm van de 'optimalisatie van de aansluitingen'. De exacte invulling wordt kennelijk pas in een volgende fase nader verkend. Dat wordt betreurd aangezien deze maatregel een zeer grote impact kan hebben op de bedrijfslocaties van Big Machinery. Blijkens hoofdstuk 4.5 van de Notitie Kansrijke Alternatieven (NKA) wordt onderzocht wat de mogelijkheden, effecten en wensen zijn van het verplaatsen van de huidige aansluiting 19 Kerkdriel naar een alternatieve locatie om beter aan te sluiten op het onderliggende wegennet van de regio. In de bijlage: factsheets beoordeling oplossingsrichtingen wordt bij oplossingsrichting 11: optimaliseren aansluitingen A2 aangegeven, dat bij aansluiting Kerkdriel (19) de wens is om verschillende verkeersstromen te splitsen om de doorstroming te verbeteren. Dit is mogelijk door de oude aansluiting 18 terug te brengen net ten zuiden van de verzorgingsplaats (De Lucht), in combinatie met een nieuwe regionale gebiedsontsluitingsweg om het verkeer tussen Ammerzoden en Heerewaarden en het verkeer van en naar de A2 te faciliteren. De huidige aansluiting Kerkdriel zou in die variant worden opgeheven. Het behoeft geen betoog dat deze variant (opheffen aansluiting 19) gelet op de ligging van de bedrijfslocaties van Big Machinery aan weerszijden van de A2 pal naast de op- en afritten, verstreckende gevolgen heeft voor Big Machinery en de grondeigenaren. Ik verzoek u dan ook in de volgende fase van het besluitvormingstraject zo concreet en gedetailleerd mogelijk de voor de aansluiting Kerkdriel (19) af te wegen optimalisatiemaatregelen in beeld te brengen. De al geruime tijd boven de markt zwevende maatregelen met betrekking tot de aanpak van de A2 leggen een claim op de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de aan weerszijden van de A2 gelegen gronden. Voor de bij Big Machinery in gebruik zijnde bedrijfslocaties aan de Schiemerik 1 te Velddriel en de Drielseweg 48b te Hedel heeft dit geleid tot opname van een maar liefst 50 meter brede vrijwaringszone in het bestemmingsplan Buitengebied herziening 2016. De onzekerheid omtrent de uiteindelijke invulling van de verbeteringsmaatregelen ten aanzien van de A2 heeft een verlamdend effect op de exploitatiemogelijkheden van de in de directe nabijheid van de A2 gelegen gronden. Gelet hierop wordt gepleit voor een snelle voortgang van de besluitvorming met betrekking tot de definitief te kiezen oplossingsrichting.</p>	<p>de aanpassingen aan de aansluitingen eruit gaan zien. Van de 4 kansrijke alternatieven die er nu liggen zijn er 3 waarbij de A2 daadwerkelijk uitgebreid zal worden met 1 of 2 rijstroken. Er zijn op dit moment echter nog geen ontwerpen van de kansrijke alternatieven en daardoor is het ruimtebeslag van de alternatieven nog niet bekend. Het is daarom nu nog niet mogelijk om aan te geven in welke mate uw bedrijf door de ontwikkelingen geraakt wordt. Dit brengen we in de komende maanden in beeld in het planMER. De resultaten van het planMER worden meegenomen bij de afweging tot het voorkeursalternatief. Na het besluit van de minister over het voorkeursalternatief, volgens de huidige planning eind 2020, volgt de planuitwerkingsfase. Daarin wordt steeds duidelijker hoe het voorkeursalternatief uiteindelijk daadwerkelijk aangelegd zal worden en zal ook steeds duidelijker worden wat de daadwerkelijke gevolgen voor uw bedrijf zullen zijn. We willen u gedurende het proces graag betrekken bij de uitwerkingen van de plannen. We zijn dan ook blij met uw input nu via de zienswijzeprocedure.</p>

2.3 Tracé Empel - Vught

Zienswijzenummer	Zienswijze	Beantwoording
30	<p>Het doel van participant is om de weg het Hooghemaal niet te druk te laten worden. Dit vanwege het feit dat er veel verkeer het Hooghemaal moet oversteken, met name kinderen. Die weg is nu luw. Met B+ (rechtstreekse aansluiting op de A2) en het voorstel van de klankbordgroep om de oostelijke landweg aan te sluiten op het Hooghemaal, wordt een zeer drukke weg gefaciliteerd voor verkeer/mensen die niet woonachtig zijn in de Groote Wielen. Het doel van zowel de oostelijke landweg als B+ is juist om de groei van de Groote Wielen op te vangen, echter samen faciliteren zij een doorgaande route voor mensen die er niets te zoeken hebben. Participant geeft aan deze zienswijze in te dienen mede namens de wijk de Groote Wielen die participeert in de klankbordgroep.</p>	<p>We nemen aan dat met 'klankbordgroep' de klankbordgroep ten behoeve van de Tracéstudie Ontsluiting Oostelijke Gemeentedelen wordt bedoeld.</p> <p>Met behulp van verkeersmodelleringen onderzoeken we niet alleen de effecten van de kansrijke alternatieven op de doorstroming van de A2, maar ook de effecten op de omliggende wegen, zoals het Hooghemaal. De resultaten hiervan beschrijven wij in het planMER onder het thema bereikbaarheid. De resultaten van het planMER wordt meegenomen in de afweging tot een voorkeursalternatief.</p>
31	<p>Participant brengt naar voren dat in de beschrijving van de toekomstige (autonome) ontwikkelingen niets staat vermeld over het bedrijventerrein Empel-Zuid/Rosmalense Plas. Dat is wel belangrijk, omdat de ontwikkeling van het bedrijventerrein volgens het geldende bestemmingsplan nog maar ten dele is uitgegeven. Het bedrijventerrein grenst direct aan de A2 en knooppunt Empel en met name voor de verbredingsvariant B is dit heel belangrijk. Dit is ook al digitaal bekendgemaakt in de vorige ronde, maar daarover is niets meer teruggekoppeld.</p> <p>Een ander punt is dat bij de verkeersmodelstudies van met name variant B, wat betreft effecten op het onderliggende wegennet, niet alleen rekening wordt gehouden met bestaande wegen maar ook met de mogelijke aanvullende verbindingen zoals die in de tracéstudie oostelijke gemeentedelen van de gemeente 's-Hertogenbosch aan de orde zijn.</p>	<p>Dit is inderdaad een relevante autonome ontwikkeling. We nemen deze op in het planMER en beoordelen deze in het thema gebruiksfuncties. Daarnaast houden we er in het ontwerpproces van de kansrijke alternatieven rekening mee. Hiermee is het onderdeel van de beslisinformatie voor het voorkeursalternatief.</p> <p>Voor de verkeersmodellering is het NRM Zuid leidend in de MIRT-Verkenning, voor alternatief B aangevuld met het model van 's-Hertogenbosch. In de modellen zijn alleen plannen opgenomen waar al besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Over de tracéstudie oostelijke gemeentedelen heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden, dus deze verbindingen zitten niet in de modellen. Wel vindt regelmatig overleg plaats tussen het projectteam van de A2 Deil-Vught en het onderzoek Ontsluiting Oostelijke gemeentedelen.</p>

3

ZIENSWIJZEN VAN WETTELIJKE BESTUURS- EN ADVIESORGANEN

De tabellen in de volgende paragrafen geven de zienswijzen van wettelijke bestuurs- en adviesorganen en de beantwoording daarvan weer. Er zijn zienswijzen binnengekomen van de waterschappen De Dommel, Aa en Maas en Rivierenland gezamenlijk, gemeente West Betuwe, gemeente Zaltbommel, provincie Gelderland en Veiligheidsregio Gelderland-Zuid.

3.1 Waterschappen De Dommel, Aa en Maas en Rivierenland

Zienswijze

Op 21 oktober 2019 heeft u de waterschapsbesturen geïnformeerd over de terinzagelegging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het project A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught. Sinds 2018 jln Waterschap Aa en Maas, Waterschap De Dommel en Waterschap Rivierenland betrokken bij het planproces voor de bereikbaarheidsopgaven op de A2. Hierbij geven de waterschappen een gezamenlijke zienswijze op de NRD.

Zienswijze

De waterschappen concluderen dat de thema's Klimaatadaptatie en Waterveiligheid onvoldoende meegenomen worden in de MIRT-verkenning. Wij vragen u de opgaven van klimaatadaptatie en waterveiligheid alsnog als volwaardig onderdeel in het project mee te nemen. Indien deze niet in de verkenning, en hierna ook in de voorkeursbeslissing, het Ontwerp-Tracébesluit en in het Tracébesluit worden meegenomen, is dit in strijd met de Tracéwet en de geldende beleidsdocumenten (Handreiking Verduurzaming MIRT en Spelregels van het MIRT).

In de onderstaande tekst wordt de zienswijze nader onderbouwd.

Context en aanleiding

De A2 dreigt tussen knooppunt Deil en knooppunt Vught uit te groeien tot een van de grootste fileknelpunten van Nederland. Daarom is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een MIRT-verkenning gestart. De waterschappen zijn als adviseur betrokken in de Ambtelijke en Bestuurlijke Advies Groep (AAG en BAG) en de ingestelde ambtelijke.

Watertafel. De eerste fasen van de verkenning hebben vier kansrijke alternatieven voor de A2 Deil-Vught opgeleverd, variërend van knooppuntaanpassingen en uitbreiding met 1 of 2 rijstroken tot oplossingen met zo min mogelijk extra asfalt.

Klimaatadaptatie

In de startfase van de MIRT-verkenning hebben de waterschappen klimaatadaptatie onder de aandacht gebracht in de AAG en BAG en in de ingestelde Watertafel. Concrete ambities, opgaven en mogelijke oplossingsrichtingen, die een relatie (kunnen) hebben met de A2 Deil-Vught, zijn ingebracht in de veronderstelling dat er samengewerkt wordt aan een integrale oplossing voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de regio. De waterschappen concluderen echter dat klimaatadaptatie in de NRD verengd wordt tot enkel de mogelijke gevolgen voor de A2 zelf (p. 47 NRD). In de Nota van Aanpassingen naar aanleiding van het BAG (pagina 2 NRD) stelt Rijkswaterstaat dat klimaatadaptatie een meekoppelkans is, maar buiten de directe doelstelling van het project valt. De partijen vertegenwoordigd in de watertafel dienen verdere invulling te geven aan eventuele meekoppelkansen.

Gezien de opgaven van de waterschappen in de regio, is deze benadering ontoereikend en bovendien strijdig met de 'Spelregels van het MIRT' en de 'Handreiking Verduurzaming MIRT' en de uitwerking van het thema Klimaatadaptatie hierin. Samen met de Spelregels van het MIRT bepaalt de Handreiking Verduurzaming MIRT hoe de procedure voor MIRT-projecten moet worden doorlopen en hoe klimaatadaptatie, naast andere duurzaamheidsthema's, hierbij moet worden betrokken. Uit deze documenten volgt, dat in de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught en de NRD ook de impact van de (maatregelen aan de) A2 op de klimaatrobuustheid van de omgeving meegenomen moet te worden. Waar mogelijk dienen kansen verzilverd te worden om de klimaatrobuustheid te vergroten. De Handreiking Verduurzaming MIRT is hierover zeer stellig:

- Klimaatadaptatie, verkenning (p. a8): *'Schenk bij de ontwikkeling van alternatieven aandacht aan klimaatadaptatie. De basis hiervoor zijn gebiedskenmerken en een gevoeligheidsanalyse voor klimaatinvloeden. Neem zowel oplossingen om de infrastructuur zelf klimaatbestendig te maken in beschouwing als oplossingen om het gebied minder kwetsbaar voor klimaatverandering te maken. Denk bijvoorbeeld aan extra ruimte voor waterberging, ...'*
- Inspiratielijst, Klimaatadaptatie (p. 81): *'Klimaatadaptatie vraagt op veel plaatsen aanpassingen in de inrichting van Nederland. MIRT-projecten kunnen daaraan bijdragen door nieuwe infrastructuur meteen klimaatbestendig te maken en bij de herinrichting van een gebied ook andere kansen voor klimaatadaptatie te benutten.'* enz.

Klimaatadaptatie moet al in de initiatiefase en de verkenningfase van de MIRT-verkenning als volwaardig onderdeel van de te ontwikkelen oplossingsrichtingen worden beschouwd (zie respectievelijk pagina 47 en 48 van de Handreiking Verduurzaming MIRT) Het vooruitschuiven van invulling van het thema naar de voorkeursbeslissing of de planuitwerking is in strijd met de opgestelde beleidsdocumenten. In de (samenvatting van de) Spelregels van het MIRT staat onder meer:

- *'Het formele vertrekpunt voor een MIRT-traject is de Startbeslissing voor een MIRT-Verkenning. Daarin staat welke opgave(n) centraal staan en wat de reikwijdte van de oplossingsrichtingen is. Daarbij krijgen ook zaken als duurzaamheid, energieneutraliteit en klimaatadaptatie aandacht.'*

In de Handreiking Verduurzaming MIRT staat hierover onder meer:

- (P. 15) *'Het doel van een Verkenning is te komen tot een slimme, duurzame en klimaatbestendige oplossing voor de opgave.'*

De huidige MIRT-verkenning A2 Deil-Vugt en de NRD zijn in strijd met deze uitgangspunten. De Spelregels van het MIRT en de Handreiking Verduurzaming MIRT zijn opgesteld door het Ministerie, Rijkswaterstaat en ProRail en de partijen hebben afgesproken zich hieraan te committeren. De beleidsdocumenten zijn niet vrijblijvend en de opdrachtgever dient deze na te leven. Het beschouwen van klimaatadaptatie als een meekoppelkans vormt onvoldoende invulling van de beleidsdocumenten. De waterschappen vragen de opdrachtgever om zijn verantwoordelijkheid te nemen ten aanzien van de duurzaamheidsambities en te borgen dat klimaatadaptatie als integraal onderdeel van de MIRT-verkenning wordt meegenomen.

Daarnaast is de gekozen aanpak in strijd met de Tracéwet, aangezien in de huidige MIRT-verkenning niet alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen worden beschouwd en betrokken bij de oplossingsrichtingen. Klimaatadaptatie en de benodigde maatregelen hiertoe dienen alsnog als volwaardig onderdeel in het project te worden meegenomen. De waterschappen wijzen er hierbij op dat de voorkeursbeslissing enkel mag worden genomen indien onder meer (pagina 28 van de Spelregels van het MIRT):

- *'er overeenstemming is tussen betrokken partijen over het uit te voeren voorkeursalternatief;*
 - (...).
- Indien niet aan alle bovenstaande punten wordt voldaan, wordt geen Voorkeursbeslissing genomen.'*

Indien de voor klimaatadaptatie benodigde maatregelen niet als volwaardig onderdeel in het project worden meegenomen, kan geen overeenstemming worden bereikt met de waterschappen over het voorkeursalternatief en kan de voorkeursbeslissing niet worden genomen. Dit geldt ook voor het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit, welke besluiten enkel genomen mogen worden indien (pagina 34 van de Spelregels van het MIRT):

- *'er overeenstemming is tussen betrokken partijen over de uit te voeren variant;*
 - (...).
- Indien niet aan alle bovenstaande punten wordt voldaan, wordt er geen Projectbeslissing genomen.'*

Hoogwaterveiligheid grote rivieren

Volgens landelijke afspraken moet Nederland in 2050 beter beschermd zijn tegen overstromingen vanuit onder andere de grote rivieren. Diverse overheden werken hieraan in en vanuit verschillende programma's: Deltaprogramma 2020 'Doorwerken aan de delta nuchter, alert en voorbereid', Ruimte voor de Rivier, Hoogwaterbeschermingsprogramma, Deltaprogramma Maas en WaalWeelde.

In de beschrijving van landschap en natuur binnen het studiegebied in de NRD (pagina 16 en 17) wordt geen aandacht besteed aan hoogwaterveiligheid en er wordt geen verbinding gelegd met de genoemde programma's. Bij het onderzoeksthema Veiligheid -Hoogwaterveiligheid zijn alleen het onderzoeksbureau en de waterschappen genoemd als te betrekken experts. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat -verantwoordelijk voor (uitvoering van) de hoogwaterveiligheidsprogramma's - worden niet betrokken. De waterschappen concluderen dat het onderwerp hoogwaterveiligheid onvoldoende in beeld wordt gebracht in de beschrijving van de huidige situatie. In het planMER zal dit aspect naar verwachting onvolledig worden beoordeeld en gewogen.

Het thema hoogwaterveiligheid heeft binnen dit project extra relevantie aangezien de huidige bruggen van de A2 over de Maas en de Waal een knelpunt vormen voor de doorstroming van beide rivieren en de afvoercapaciteit beperken. Bij drie van de vier geformuleerde kansrijke alternatieven is de aanleg van nieuwe bruggen over de Maas en de Waal noodzakelijk en worden nieuwe belemmerende kunstwerken in de uiterwaarden van Maas en Waal gerealiseerd.

Zienswijze

De drie waterschappen concluderen dat de Rijksdoelen en -opgaven op het gebied van hoogwaterveiligheid onvoldoende zijn meegenomen in de projectopdracht en hier geen integraal onderdeel van uit maken. De waterschappen vragen om de opdrachtomschrijving op dit thema te verruimen.

Hoogwaterveiligheid 's-Hertogenbosch

De omgeving van 's-Hertogenbosch vormt het laagste punt van Midden- en Oost-Brabant. Regionale wateren als de Dommel, de Aa en de Grootte Wetering komen bij 's-Hertogenbosch bij elkaar en stromen hier in de Maas. De meest recente hoogwatertoets van de waterschappen toont aan dat het gewenste hoogwaterbeschermingsniveau van de stad onvoldoende kan worden gegarandeerd. Als gevolg van klimaatverandering nemen de afvoeren toe en stijgen de waterstanden. Dit vereist meer ruimte voor water en verhoging van keringen.

De A2 langs 's-Hertogenbosch is enerzijds een primaire verkeersader en heeft anderzijds een belangrijke functie als waterkering. De hoogwaterbescherming van 's-Hertogenbosch, en de verbeteringen die hier nodig zijn, heeft dan ook een sterke verwevenheid met het project. In de NRD wordt hier echter op geen enkele wijze aandacht aan besteed. Waterschap De Dommel en Waterschap Aa en Maas vragen in het plan-MER aandacht te besteden aan de hoogwaterbescherming van 's-Hertogenbosch bij de effectbeoordeling van de alternatieven. Ook bij het onderzoeken en formuleren van mitigerende maatregelen voor het toevoegen van extra rijbanen op de ring 's-Hertogenbosch dient hoogwaterbescherming te worden betrokken.

Hoewel de verbetering van de hoogwaterbescherming van 's-Hertogenbosch een meekoppelkans is, heeft dit project een dusdanige invloed op eventuele maatregelen en oplossingen dat hier binnen het project zelf ook de nodige aandacht voor dient te zijn. Van de opdrachtgever en de opdrachtnemer wordt bij deze meekoppelkans een actieve rol en inzet verwacht.

Alternatieven Klimaatadaptatie

Gelet op het bovenstaande, verzoeken de waterschappen u alle alternatieven klimaatadaptief te maken, waarbij de benodigde maatregelen in de projectscope worden opgenomen.

De waterschappen bieden hun actieve ondersteuning aan in het vervolg van dit project. Ook denken wij graag mee met de formulering van de verbrede opdrachtomschrijving voor dit project. Gezien de bestuurlijke relevantie van de thema's klimaatadaptatie en hoogwaterveiligheid verzoeken wij daarnaast een bestuurlijke Watertafel in te stellen. Een alternatief zou kunnen zijn dat de waterschappen zitting nemen in de stuurgroep.

Overige wateraspecten en benodigde watervergunningen

Tot slot merken wij op dat er in de NRD nog meerdere wateraspecten missen, naast de bovengenoemde punten. Wij verwachten dat de waterschappen deze aspecten middels hun adviesrol nog voldoende kunnen inbrengen in de reguliere overleggen. De waterschappen wijzen erop dat indien deze overige wateraspecten niet op een juiste manier worden opgenomen in het project, de waterschappen niet de voor de uitvoering benodigde watervergunningen kunnen en zullen verlenen.

Verzoek

Wij verzoeken u om de bovenstaande opmerkingen en aandachtspunten nadrukkelijk te betrekken bij en op te nemen in de NRD en het vervolg van de MIRT-verkenning. Ook verzoeken wij u om de waterschappen actief te betrekken bij de plan-MER om een onzorgvuldige voorbereiding te voorkomen. Wij zien uw reactie op deze zienswijze met belangstelling tegemoet en treden graag met u hierover in overleg.

Beantwoording

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is in deze MIRT-verkenning bevoegd gezag en heeft de brief met verzoek om zienswijzen verzonden aan u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen. Deze MIRT-verkenning heeft 5 opdrachtgevers: het ministerie van IenW, de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch en Regio Rivierenland. Deze reactie op uw zienswijze is opgesteld door het ministerie van IenW in overleg met de andere opdrachtgevers.

Klimaatadaptatie

In uw zienswijze geeft u aan dat u vindt dat het thema klimaatadaptatie te verengd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is meegenomen. Klimaatadaptatie wordt in de NRD echter niet verengd tot enkel mogelijke gevolgen voor de A2. Uit de NRD (pagina 47) blijkt dat niet alleen wordt gekeken naar effecten op de A2 maar juist naar klimaatgerelateerde risico's van de kansrijke alternatieven op de omgeving. Effecten op bijvoorbeeld de cruciale waterberging capaciteit rondom 's-Hertogenbosch worden daarom vanzelfsprekend beschouwd, ook al treden de effecten op grotere afstand van de A2 op.

In uw zienswijze refereert u aan een eerdere Nota van Aanpassingen die door de projectgroep van de verkenning is opgesteld en goedgekeurd in de Stuurgroep A2 Deil-Vught op 3 oktober jl. In deze nota staat het volgende.

Het belang van verbetering van klimaatadaptatie wordt onderkend. Daarom wordt een Watertafel ingericht. Kansen voor verbetering van klimaatadaptatie zijn meekoppelkansen omdat ze buiten de directe doelstelling van het project vallen. Aan de betrokken partijen vertegenwoordigd in de Watertafel wordt gevraagd verdere invulling te geven aan deze meekoppelkansen. Indien alternatieven volgens de meest recente uitgangspunten leiden tot verslechtering van klimaatadaptatie is het de

verantwoordelijkheid van de MIRT-verkenning om aandacht te besteden aan mitigatie en compensatie.

In de Startbeslissing van de verkenning staat vermeld dat de doelstelling van deze verkenning is 'het oplossen van de huidige en toekomstige bereikbaarheidsopgaven op de A2 door het verbeteren van de doorstroming'. Water en klimaatadaptatie maken daarbij onderdeel uit van het beoordelingskader. In de verkenningsfase wordt klimaatadaptatie derhalve beschouwd als volwaardig onderdeel van de te ontwikkelen alternatieven. Klimaatadaptatie is opgenomen in het beoordelingskader voor zeef 2 zodat inzicht ontstaat in gewenste mitigatie. De uiteindelijke tekst van het beoordelingskader is nauwkeurig met u afgestemd. Indien uit het beoordelingskader naar voren komt dat wateraspecten of klimaatadaptatie door de kansrijke alternatieven worden aangetast, volgt daaruit zoals gebruikelijk een opgave tot mitigatie. Oftewel negatieve effecten worden geneutraliseerd binnen de scope van het project.

Voor klimaatadaptatie wordt een stappenplan gevolgd dat gebaseerd is op de Handreiking Verduurzaming MIRT. Daarmee worden de elementen die u citeert uit de Handreiking, gedekt. Daarnaast werken overheden in het Deltaprogramma Ruimtelijke adaptatie samen aan het uitvoeren van het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie (Prinsjesdag, 2017). Daarin is afgesproken dat alle overheden stresstesten maken, risicodialogen voeren en uitvoeringsagenda's opstellen om de klimaatbestendigheid hiervan in beeld te krijgen. In Zuid-Nederland wordt in gezamenlijkheid gewerkt aan een uitvoeringsagenda. Daarin worden onder meer de opgaven, maatregelen en inzet in beeld gebracht.

Op 20 november 2018 is een bestuursakkoord Klimaatadaptatie gesloten. Daarin geven gemeenten, waterschappen, provincies en Rijk een impuls aan de aanpak van klimaatadaptatie en de uitvoering van de maatregelen zoals afgesproken in het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie. Het Rijk werkt in het kader daarvan aan een wijziging van de Waterwet. Deze wijziging maakt het mogelijk om uit het Deltafonds ook bijdragen te kunnen verstrekken aan decentrale overheden voor het nemen van maatregelen tegen wateroverlast. Ook wordt een tijdelijke impulsregeling voorbereid. Hierin wordt uitgewerkt voor welke maatregelen en voorzieningen en onder welke voorwaarden decentrale overheden in aanmerking komen voor een financiële bijdrage. Naar verwachting treden de wetswijziging en de tijdelijke impulsregeling op 1 januari 2021 in werking.

Meekoppelkansen

Afgaande op uw zienswijze lijkt er onduidelijkheid te bestaan over de rol van de zogenaamde meekoppelkansen binnen de verkenning. Wij lichten u graag nogmaals toe hoe wij in dit project ruimte bieden voor meekoppelkansen. Een meekoppelkans is een bovenwettelijke maatregel of project dat raakt aan het project A2 Deil-Vught, maar niet direct bijdraagt aan de doelstellingen daarvan. Bij meekoppelen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen (zowel overheden als derden) in de regio om daarmee meerwaarde te creëren. Het verbeteren van wateraspecten (bijvoorbeeld waterkwaliteit) en klimaatbestendigheid vallen hieronder. Samenwerking is essentieel om meekoppelkansen tot een succes te maken en daarvoor voeren we een zorgvuldig proces van inventarisatie, uitwerking en beoordeling. We inventariseren welke mogelijke meekoppelkansen er zijn en brengen het raakvlak met het project A2 Deil-Vught in beeld.

Meekoppelkansen kunnen worden ingebracht door (één van) de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning maar ook door andere stakeholders zoals waterschappen en gemeenten. Het ministerie van IenW kijkt bijvoorbeeld naar mogelijkheden voor meekoppelkansen in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) en het Programma Integraal Riviermanagement (IRM). Andere partijen zoals de waterschappen, kunnen eigen mogelijkheden voor meekoppelkansen inbrengen.

De initiatiefnemer van de meekoppelkans is zelf verantwoordelijk voor de inhoudelijke uitwerking, (totstandkoming van) financiering eventuele meerkosten voor en tijdige besluitvorming over de meekoppelkans. Vanuit het project kunnen we ondersteunen bij de uitwerking om het raakvlak tussen het project A2 Deil-Vught en de meekoppelkans te borgen. Tegen het einde van de verkenningsfase bepalen we gezamenlijk in welke mate de meekoppelkans onderdeel wordt van het project A2 en welke afspraken daarbij horen. De exacte uitwerking van de meekoppelkans vindt in samenhang met de uitwerking van het voorkeursalternatief plaats in de planuitwerkingsfase.

Door deze werkwijze wordt volledig recht gedaan aan het advies van de waterschappen via de BAG: *niet op voorhand inperken tot het voorkomen van verslechtering van klimaatadaptatie, ook al worden daarbij de nieuwste inzichten gehanteerd, maar actief op zoek gaan naar kansen voor verbetering van klimaatadaptatie*. Een en ander kan alleen succesvol verlopen door tijdige en concrete inbreng vanuit de waterschappen. Inmiddels zijn veel meekoppelkansen ingebracht. Bijvoorbeeld door circa 20 wethouders op een speciale BAG workshop waar meekoppelkansen geïnventariseerd zijn. De waterschappen waren helaas niet bestuurlijk aanwezig op deze speciale workshop waardoor het aantal meekoppelkansen over water nog beperkt is. In de Watertafel zijn inmiddels afspraken gemaakt om deze achterstand in te lopen. Daarin is ook expliciet aandacht besteed aan het proces voor meekoppelkansen.

Daarnaast gaan we in gesprek met stakeholders om te onderzoeken wat hun aandachtspunten en wensen zijn bij het project. Dat gebeurt ook via de Watertafel. Binnen de kaders van het project proberen wij daar zo goed mogelijk invulling aan te geven. Afhankelijk van het detailniveau van de fase kunnen wij aangeven in hoeverre wij de wens kunnen vervullen. Pas in de planuitwerkingsfase werken wij het ontwerp van de maatregelen in detail uit. Indien de waterschappen kunnen onderbouwen dat niet wordt voldaan aan hun op wet- en regelgeving gebaseerde aandachtspunten, kunnen zij mogelijke vergunningen weigeren. Om een dergelijke situatie te voorkomen, betrekken wij u daarom nu juist in een vroegtijdig stadium om zo samen tot de juiste maatregelen en oplossingen te komen.

MIRT-spelregelkader en Handreiking Verduurzaming MIRT

In uw zienswijze geeft u aan dat met de huidige werkwijze er onvoldoende invulling wordt gegeven aan de kaders en spelregels die zijn meegegeven in zowel het MIRT-spelregelkader als de Handreiking Verduurzaming MIRT. Dit is echt onjuist. De MIRT-verkenning en de NRD zijn in lijn met de uitgangspunten in de Spelregels van het MIRT en de Handreiking Verduurzaming MIRT. Aan alle door u geciteerde elementen wordt aandacht besteed binnen de verkenning.

Ik zou u graag willen wijzen op de volgende 2 passages uit de MIRT spelregels:

- in de Spelregels van het MIRT staat aangegeven dat verkenningen een specifieke opgave en een duidelijk doel kunnen hebben. Dat is voor deze MIRT-verkenning het geval: betere doorstroming op de A2. Verbetering van klimaatbestendigheid is niet als expliciete doelstelling meegegeven aan deze MIRT-verkenning;
- ook staat in de spelregels vermeld dat tevoren duidelijk moet zijn welke financiële bronnen er zijn om de doelen mee te dekken. Voor dit project is door de opdrachtgevers geen financiering gereserveerd voor verbetering van klimaatbestendigheid. Zo komt de financiering van het ministerie uit het Infrastructuurfonds en niet uit het Deltafonds. Het beschouwen van verbetering van klimaatadaptatie als meekoppelkans vormt derhalve een correcte invulling van de wettelijke en beleidsmatige uitgangspunten. Het is mogelijk dat het proces voor meekoppelkansen leidt tot beschikbaar komen van financiën voor verbetering van klimaatbestendigheid bij één of meer opdrachtgevers of andere stakeholders zoals waterschappen.

Gezien bovenstaande is de benadering van klimaatbestendigheid meer dan toereikend en geheel in lijn met de betrokken MIRT-spelregels en handreikingen¹. Het is wel belangrijk dat vanuit de waterschappen, andere stakeholders en ook de opdrachtgevers concrete en tijdige informatie wordt aangeleverd over aandachtspunten, wensen en meekoppelkansen. Juist daarom zijn de waterschappen vanaf het begin onderdeel van AAG en BAG en is aanvullend de Watertafel ingericht. Al met al, zal de hierboven beschreven werkwijze resulteren in een beschrijving hoe invulling wordt gegeven aan klimaatbestendig en water-robust bouwen in de voorkeursbeslissing, zoals benoemd in het Informatieprofiel Voorkeursbeslissing van de Spelregels van het MIRT. Bij een voorkeursbeslissing moet sprake zijn van financiële dekking van maatregelen en meekoppelkansen. In deel II staat in het Informatieprofiel Voorkeursbeslissing vermeld: *'De bekostiging van duurzaamheidsdoelen of meekoppelkansen kan alleen als dat binnen de scope van het Infrastructuurfonds of het Deltafonds past en het aan infrastructuur c.q. waterveiligheid gerelateerde opgaven betreft'*.

Om aan uw verzoek tegemoet te kunnen komen om alle alternatieven binnen de MIRT-verkenning klimaatadaptief te maken, zullen we de hierboven omschreven werkwijze hanteren: achteruitgang mitigeren, voldoen aan onderbouwde aandachtspunten, verbeteren via meekoppelkansen mits er een trekkende organisator en financier is. Trekkers kunnen bijvoorbeeld zijn het ministerie van IenW, provincies of waterschappen.

Hoogwaterveiligheid

Naast klimaatadaptatie, laat u in uw zienswijze weten dat er onvoldoende aandacht is gegeven in de NRD aan hoogwaterveiligheid en het ministerie van IenW onvoldoende is betrokken. In de tekst van de NRD is inderdaad geen verbinding gelegd met de diverse programma's van het ministerie van IenW zoals het HWBP en IRM. Deze contacten zijn er uiteraard wel en zullen verder worden uitgebouwd en benut via de Watertafel waarin ook het ministerie is vertegenwoordigd. Met deze aanpak en de daarvoor ingehuurde expertise is gegarandeerd dat het onderwerp hoogwaterveiligheid voldoende wordt uitgewerkt en meegewogen.

Daarnaast is hoogwaterveiligheid opgenomen in het beoordelingskader. Met de daarvoor opgenomen onderzoeksmethode is in principe geborgd dat dit thema voldoende aan de orde komt. Het wordt derhalve niet nodig geacht om de opdrachtoomschrijving te verruimen. Wel zullen wij met u en anderen in de Watertafel monitoren of de kwaliteit van het resultaat voldoende is en zullen de tussenproducten voor de planMER op verschillende tijdstippen met u worden besproken. Daartoe zijn reeds werkafspraken gemaakt.

Hoogwaterbescherming van 's-Hertogenbosch is inderdaad niet expliciet genoemd maar komt vanzelfsprekend samen met soortgelijke problematiek in de andere deelgebieden langs 3 sporen aan de orde:

- hoogwaterveiligheid (NRD pagina 41);
- effect op aantasting regionaal watersysteem (NRD pagina 46);
- klimaatadaptatie (NRD pagina 47).

U constateert daarbij inderdaad terecht dat er voor de hoogwaterbescherming van 's-Hertogenbosch een actieve rol en inzet van de opdrachtgever en de opdrachtnemer wordt verwacht. Daarom is er binnen het project aandacht voor het onderwerp hoogwaterveiligheid. Een actieve rol en inzet is en zal via de Watertafel worden vormgegeven. Inbreng van de waterschappen is daarvoor onmisbaar.

¹ Op bladzijde 41 van de NRD staat beschreven hoe wordt omgegaan met Hoogwaterveiligheid. Op bladzijde 46 van de NRD staat beschreven hoe wordt omgegaan met de wateraspecten waaronder waterberging. Op bladzijde 47 van de NRD staat beschreven hoe het stappenplan beschreven is voor klimaatadaptatie, gebaseerd op de Handreiking Duurzaamheid in het MIRT. Deze 3 onderdelen van de waterbenadering moeten in samenhang gezien worden en worden in de analyse geïntegreerd benaderd.

Zienswijze

Wat betreft uw wens voor het instellen van een Bestuurlijke Watertafel moet ik u helaas laten weten dat de afspraak tussen de vijf opdrachtgevers is gemaakt dat alleen financierende partijen bestuurlijk aan tafel zitten. De waterschappen zijn net als alle gemeenten vertegenwoordigd in de BAG. De opkomst van de waterschappen is echter helaas matig tot nog toe. Indien daarvoor voldoende aanleiding is kan op ad hoc basis mogelijk een deel-BAG over waterkwesties georganiseerd worden. Indien daarvoor aanleiding is kan ook overleg met een vertegenwoordiger van de Stuurgroep georganiseerd worden over specifieke kwesties.

Indien u het idee heeft dat er nog meer wateraspecten onjuist of onvoldoende worden meegenomen bespreken wij dit graag met u in de Watertafel. We nemen aan dat langs die weg de door u genoemde wateraspecten zullen worden ingebracht en juichen dat toe. Wij streven naar een voorkeursbeslissing waarin de benodigde wateraspecten zo goed mogelijk tot hun recht komen.

Ten slotte

Wij hebben reeds baat gehad bij uw vroegtijdige betrokkenheid. Wij hebben er vertrouwen in dat de door ons voorgestelde werkwijze zal leiden tot een goed resultaat. Wij hopen dat u ons in de komende periode zult voeden en bijsturen waar nodig. Het is uw terechte verantwoordelijkheid strak te zijn vanuit uw rol als vergunningverlener. Vanuit die hoedanigheid zullen we dan ook gezamenlijk de Watertoets doorlopen waarbij er aandacht is voor de kwaliteit, kwantiteit en hoogwaterbescherming. Dit met als uiteindelijk doel om een positief advies van u te krijgen met betrekking tot het projectbesluit. Wij gaan ervan uit dat door de verdere uitbouw van onze bijzondere bestuurlijke en ambtelijke samenwerking er eind 2020 wordt besloten tot een gedragen voorkeursbeslissing.

3.2 Gemeente West Betuwe

Zienswijze

De gemeenteraad van West Betuwe heeft kennisgenomen van het de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van de MIRT verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught. Met deze brief willen we gebruik maken van de mogelijkheid om onze zienswijze in te brengen.

Allereerst willen wij opmerken dat wij blij zijn met de startbeslissing die u heeft genomen om onderzoek te doen naar de doorstroming op dit gedeelte van de A2. Dit is hard nodig, want het sluipverkeer door onze gemeente zorgt voor aantasting van de leefbaarheid en veiligheid in ons buitengebied (tussen Beesd en Waardenburg) en onze kernen (met name Waardenburg en Beesd).

Daarnaast krijgen de inwoners van Waardenburg te maken met de gevolgen van het mogelijk verbreden van de A2. Enerzijds doordat de A2 letterlijk dichterbij woningen/bedrijven kan komen te liggen. Anderzijds worden mogelijk de op- en afrit van Waardenburg verplaatst wat ook een grote impact heeft op de ontsluiting en hopelijk ook in positieve zin bijdraagt aan de leefbaarheid van deze kern.

En een positieve bijdrage aan de leefbaarheid in Waardenburg is hard nodig. Want Waardenburg wordt niet alleen geraakt door deze MIRT-verkenning maar ook door het PHS-project Meteren-Boxtel. Dit PHS-project betekent voor de omwonenden aan de spoorlijn Meteren-Boxtel een toename van het aantal goederentreinen met name in de nachtperiode. Met de toename van de goederentreinen verslechtert de leefkwaliteit van de omwonenden. Het kan niet zo zijn dat het dorp Waardenburg door cumulatie van deze effecten de dupe wordt van twee grote rijksprojecten.

Gebiedsgerichte benadering Waardenburg

Daarom vragen wij u om voor Waardenburg een gebiedsgerichte benadering toe te passen. Waarbij alle aspecten rondom de leefbaarheid, veiligheid en verkeersstromen in het gebied grofweg tussen Beesd, de Waal en Meteren worden meegenomen (inclusief effecten op de A1 5) En uiteraard wordt ingezoomd op de problematiek in de kernen Waardenburg en Beesd. Met als doel om te komen tot een verbetering van de leefbaarheid en veiligheid in deze kernen. Dit in nauwe samenwerking met in ieder geval de gemeente West Betuwe, provincie Gelderland en Regio Rivierenland. En hiervoor een voorstel te laten voorbereiden door de projectgroep A2 en dit ter besluitvorming voor te leggen aan de stuurgroep van het programma A2.

Vraag 1: Bent u bereid voor Waardenburg een gebiedsgerichte benadering op te starten?

En zo nee, waarom niet?

Het programma A2 bevat een aantal maatregelen om op korte en middellange termijn tot spitsmijdingen te komen op de A2 en daarmee de periode tot de structurele oplossing te overbruggen. Wij ondersteunen deze keuze en zien graag op zo kort mogelijke termijn het P&R terrein bij het station uitgebreid en carpoolplaatsen gerealiseerd in de dorpen Beesd, Enspijk en Waardenburg. Ook het bevorderen van deelmobiliteit en stimuleren van fietsgebruik dragen wij een warm hart toe.

Wij hebben wel grote zorgen bij de voorgenoemde maatregelen rondom de bestaande op- en afrit bij

Zienswijze

Waardenburg. In geen geval mogen de geplande Toeritdosering bij de toerit A2 richting 's-Hertogenbosch of de geplande VRI bij de toerit richting Utrecht leiden tot een verder verslechtering van de doorstroming en veiligheid in de kern Waardenburg. Naast doorstroming zijn oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor fietsers en de bereikbaarheid voor hulpdiensten in de huidige situatie een knelpunt door het vele sluipverkeer. Daarom roepen wij u op deze maatregelen alleen uit te voeren onder voorwaarde dat er gelijker tijd aanvullende compenserende maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid voor hulpdiensten in de kern Waardenburg te verbeteren.

Vraag 2: Onderschrijft u de voorwaarde die de gemeente West Betuwe stelt aan de korte termijn maatregelen in Waardenburg? Zijnde de TDI en VRI alleen uit te voeren indien tegelijkertijd maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid doorstroming en bereikbaarheid voor hulpdiensten in de kern Waardenburg te verbeteren. En zo nee, waarom niet?

Beantwoording

Hartelijk dank voor uw zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MIRT-verkenning A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is in deze MIRT-verkenning bevoegd gezag en heeft de brief met verzoek om zienswijzen verzonden aan u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen. Deze MIRT-verkenning heeft 5 opdrachtgevers: het ministerie van IenW, de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch en Regio Rivierenland. Deze reactie op uw zienswijze is opgesteld door het ministerie van IenW in overleg met de andere opdrachtgevers. In uw zienswijze brengt u een paar aandachtspunten naar voren en stelt u mij 2 vragen. Door middel van deze brief wil ik daar graag op reageren.

In uw brief uit u blijdschap over de startbeslissing voor de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught omdat daarmee de overlast van sluipverkeer in uw gemeente kan worden verkleind. Anderzijds uit u uw zorgen over de gevolgen van een mogelijke verbreding van de snelweg voor de inwoners van Waardenburg en stelt u 2 vragen.

U vraagt mij ten eerste of ik bereid ben om een gebiedsgerichte benadering op te starten voor Waardenburg, met als doel om te komen tot een verbetering van de leefbaarheid en veiligheid in deze kernen.

Fijn dat inmiddels samen met u een gebiedsgerichte benadering is gestart waarvan u trekker bent. Hieronder lichten we de samenhang met de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught nader toe.

Een van de integrale ontwerp opgaven die we hebben uitgewerkt was gericht op Waardenburg. Uw gemeente was daarbij betrokken. Er is een groot aantal oplossingen bestudeerd waarna uiteindelijk 4 varianten zijn geselecteerd die verder geanalyseerd zullen worden in samenhang met de alternatieven 0+, A, B en C voor het gehele traject Deil-Vught. In de vervolganalyse worden de alternatieven beoordeeld met het beoordelingskader zoals beschreven in hoofdstuk 4 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Hiermee brengen we een zeer breed spectrum van effecten in beeld van doorstroming tot leefbaarheid. Verbetering van doorstroming op de A2 kan leiden tot verbetering van leefbaarheid in uw gemeente. Er kunnen echter ook negatieve effecten optreden. Daar waar wettelijke normen worden overtreden als gevolg van het project A2 Deil-Vught, zullen die gemitigeerd of gecompenseerd moeten worden.

Bovenwettelijke maatregelen zijn niet zondermeer onderdeel van het project. Bovenwettelijke maatregelen of bijvoorbeeld verbeteringen aan provinciale of gemeentelijke wegen kunnen wel een plek krijgen als meekoppelkans. Een meekoppelkans is een bovenwettelijke maatregel of project dat raakt aan het project A2 Deil-Vught, maar niet direct bijdraagt aan de doelstellingen daarvan. Bij meekoppelen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen (zowel overheden als derden) in de regio om daarmee meerwaarde te creëren. Samenwerking is essentieel om meekoppelkansen tot een succes te maken en daarvoor voeren we een zorgvuldig proces van inventarisatie, uitwerking en beoordeling. We inventariseren welke mogelijke meekoppelkansen er zijn en brengen het raakvlak met het project A2 Deil-Vught in beeld. De initiatiefnemer van de meekoppelkans is zelf verantwoordelijk voor de inhoudelijke uitwerking van, (totstandkoming van) financiering van eventuele meerkosten voor en tijdige besluitvorming over de meekoppelkans. Vanuit het project kunnen we ondersteunen bij de inhoudelijke uitwerking om het raakvlak tussen het project A2 Deil-Vught en de meekoppelkans te borgen. Tegen het einde van de verkenningsfase bepalen we gezamenlijk in welke mate de meekoppelkans onderdeel wordt van het project A2 en welke afspraken daarbij horen. De exacte uitwerking van de meekoppelkans vindt in samenhang met de uitwerking van het voorkeursalternatief plaats in de planuitwerkingsfase.

De komende maanden geven wij met u een vervolg aan de gebiedsgerichte aanpak uit de ontwerproudes. Er is voor Waardenburg en omgeving ondertussen een integrale gebiedsaanpak opgestart door West Betuwe (als trekker), provincie Gelderland, Regio Rivierenland en Rijkswaterstaat. In deze gebiedsaanpak wordt niet alleen naar de A2 gekeken, maar naar alle ontwikkelingen die spelen en gaan spelen rondom Waardenburg (zoals het Programma Hoogfrequent Spoor) en die invloed hebben op onder andere de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. De ontwerpen van de kansrijke alternatieven voor de A2 Deil-Vught zijn input voor een bredere kijk op oplossingen in de omgeving van Waardenburg, die ook van invloed kunnen zijn op gemeentelijke en provinciale wegen en ontwikkelingen in het gebied. Er is een inhoudelijke werkgroep opgestart en een werkgroep specifiek voor participatie in en rondom Waardenburg. Er vindt afstemming plaats met het programma A2 Deil-Vught.

Zienswijze

Op 16 maart vindt in dit kader een bijeenkomst plaats over de ontwikkelingen rondom Waardenburg. Tijdens deze bijeenkomst informeren wij deelnemers door middel van een presentatie over de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught, waar we staan en welke resultaten we al hebben (de uitgewerkte kansrijke alternatieven). Daarna gaan we met deelnemers in gesprek over de leefbaarheidsopgaven en -oplossingen rondom Waardenburg.

Als tweede stelt u mij de vraag of ik bereid ben compenserende maatregelen te treffen om de doorstroming, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van hulpdiensten in de kern Waardenburg te verbeteren indien de geplande Toeritdoseerinstallatie voor een verslechtering zorgt.

De MIRT-verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught is één van de pijlers binnen het overkoepelende Programma A2 Deil-Vught. Vanuit dit Programma wordt onder andere gewerkt aan netwerkbreed gecoördineerd verkeersmanagement. Daarvoor zijn VRI's noodzakelijk als stuurmiddel van de verschillende verkeersstromen. Dit betreft meerdere aansluitingen met VRI's op de A2 Deil-Vught. Deze VRI's kunnen daardoor ook een belangrijke rol spelen bij het verminderen van verstoringen en bouw hinder. Met realisatie van netwerkbreed gecoördineerd verkeersmanagement kan er beter maatwerk geleverd worden. Uitgangspunt bij grote infrastructurele projecten is uiteraard dat de bereikbaarheid van de omgeving zo goed mogelijk geborgd is, in dit geval dus ook van de gemeente Zaltbommel. Bij een groot project als dit is het echter onvermijdelijk dat er bouw hinder gaat optreden.

De geplande Toeritdoseerinstallatie is een korte termijn maatregel die los staat van de MIRT-verkenning. Daarom valt dit onderwerp buiten deze zienswijzeprocedure. U brengt een terechte zorg naar voren. De verdere introductie van netwerkbreed gecoördineerd verkeersmanagement zal in nauw overleg met de lokale wegbeheerders plaatsvinden. Uw gemeente zal hierover benaderd worden vanuit het project.

Ik wil hierbij benadrukken dat de bereikbaarheid van hulpdiensten nooit onder druk mag komen te staan door realisatie van de geplande Toeritdoseerinstallatie. Bij het uitvoeren van maatregelen worden dergelijke aspecten altijd meegenomen.

3.3 Gemeente Zaltbommel

Zienswijze

Het college van Burgemeester en Wethouders van Zaltbommel heeft kennisgenomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van de MIRT-verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught. Met deze brief willen we gebruik maken van de mogelijkheid om onze zienswijze in te brengen.

Positief over startbeslissing

Allereerst willen wij opmerken dat wij blij zijn met de startbeslissing die u heeft genomen om onderzoek te doen naar de doorstroming op dit gedeelte van de A2. Dit is hard nodig, want het dagelijkse sluipverkeer door onze gemeente zorgt voor aantasting van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in onze kernen (met name de kern Bruchem). Daarnaast zijn wij gebaat bij een verbeterde verkeersafwikkeling van de N322 naar de A2 (afrit 17). Wij gaan er dan ook van uit dat de toekomstige infrastructurele maatregelen op de A2 de huidige TDI's (Toerit Doseerinstallaties) op afrit 17 overbodig maken. Tevens gaan wij er van uit dat gedurende de realisatie van de voorgenomen ambities de bereikbaarheid van de gemeente Zaltbommel volwaardig gewaarborgd blijft, zowel voor onze inwoners als onze ondernemers.

Leefklimaat Zaltbommel

Belangrijk aandachtspunt voor ons bij een eventuele verbreding van de A2 is vanzelfsprekend het woon- en leefklimaat in Zaltbommel. Uitgangspunt voor ons is hierbij een verbetering van bijvoorbeeld luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Wij vragen u dan ook hiermee rekening te houden bij verdere planontwikkeling.

Ontwikkelingen in gebied - Leisure Dome

In de notitie haalt u de ontwikkeling Leisure Dome aan in Zaltbommel (pagina 24). Wij zijn al enkele jaren bezig met dit project. Initiatiefnemer heeft de noodzakelijk onderzoeken uitgevoerd en heeft het plan rond met diverse partijen. Het plan is rijp/gereed om uitgewerkt te worden in een (voorontwerp)bestemmingsplan. Alternatieven waarbij een verbreding van de A2 aan oostelijke zijde noodzakelijk is hebben wellicht effect op het plangebied waar het project Leisure Dome is voorzien. Wij gaan graag met u in overleg om gezamenlijk het ruimtegebruik af te stemmen en al het mogelijke te doen om het plan Leisure Dome doorgang te laten vinden.

Spoorbrug - PHS

In de notitie wordt een alternatief aangehaald met het realiseren van een extra brug ten oosten van de A2-brug over de Waal. Wij verzoeken u daarbij te onderzoeken of dit kan worden gecombineerd met het vervangen van de spoorbrug. De spoorbrug is namelijk een oude stalen brug (uit 1863) die erg veel lawaai maakt (10 dB meer dan naastliggend spoor). In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zal de geluidsoverlast over het gehele traject tussen Meteren - Boxel nog eens extra toenemen (ca 3 á 4 dB toename). De beoogde nieuwe brug en de huidige spoorbrug liggen dicht bij elkaar. Dit

Zienswijze

genereert civiele onzekerheden (waterdruk). De aanpak hiervan biedt kansen om tevens een bijdrage te leveren aan geluidsreductie van de spoorbrug en zodoende de leefomgeving nabij het spoor te verbeteren.

Onderzoeksthema's

Naast bovenstaande opmerkingen hebben we ook enkele opmerkingen en vragen over de voorgestelde onderzoeksthema's, zoals opgenomen in paragraaf 4.3 van de NRD. Dit zijn punten waardoor het onderzoek naar ons idee vollediger zal zijn en een beter beeld zal geven van de verschillende milieueffecten. Deze zijn als bijlage bij deze brief gevoegd.

Tot slot

Wij verzoeken u om bij het bepalen van de aanpak voor het planMER onze opmerkingen te betrekken. Daarnaast gaan we graag met u in overleg over het ruimtegebruik bij verbreding van de A2 en over het koppelen van een onderzoek naar het vervangen van de spoorbrug bij Zaltbommel. Heeft u nog vragen? Neem dan contact op met Linda Breeve of Joost Stoker via telefoonnummer 14 0418.

Bijlage onderzoeksthema's

Duurzaamheid

Hoe wordt er met het onderscheid realisatiefase en gebruiksfase omgegaan in de beoordeling? Er zijn nu drie pijlers (Energie- en materiaalgebruik tijdens realisatie, CO₂-uitstoot in gebruiksfase en Energiegebruik in gebruiksfase) Wij zien graag een integrale beoordeling. Het is naar ons idee niet logisch om deze 3 pijlers los te beschouwen of deze even zwaar te laten meewegen.

CO₂-uitstoot

Ten aanzien van CO₂ uitstoot in de gebruiksfase zou binnen de 4 alternatieven nog een aantal scenario's kunnen worden beoordeeld met wisselende rijsnelheden (80, 100, 120). Dit wordt nu al gedeeltelijk gedaan met 3 banen 80 km/h, 4 banen 100 km/h. Maar niet 4 banen 100 km/h vs. 4 banen 80 km/h.

Omgevingsaspecten – Landschap en cultuurhistorie

Bij het beoordelen van het effect op ruimtelijk-visuele kenmerken is naar onze mening een bureaustudie met GIS-gegevens onvoldoende. Het gaat dan immers om onderwerpen als openheid of beslotenheid en zichtrelaties (waaronder de mate waarin men zich kan oriënteren). Het gaat ook over de maat van het landschap, rust/drukke, materiaalgebruik of de beleving van groen en water, licht/donkerte, et cetera. Daarvoor is een veldbezoek ook nodig. Dit zelfde geldt ook voor het beoordelen van het effect op historisch-geografische elementen en het effect op historisch (steden)bouwkundige elementen.

Barrièrewerking

Barrièrewerking voor flora en fauna is een aspect wat meegenomen moet worden. Er zijn ook kansen op verbetering. De verspreiding en uitwisseling kan verbeterd worden door het aanleggen van (wild)tunnels. Ook moet voorkomen worden dat de routes die nu wel voor verbinding zorgen (bij de Maas en de Waal) verslechterd worden.

Uitvoeringshinder

Uitvoeringshinder kan ook effect hebben op natuur. Wat is de invloed van geluid in de realisatie fase op beschermde natuur? Zowel op de volgens de Natura 2000 beschermde soorten en de volgens de Wnb beschermde soorten.

Geluid

Voor het effect van geluidshinder op de natuur is het toetsen van een voor verkeersgeluid berekende norm (47 dB(A) niet voldoende. Er zal ook inzicht moeten zijn in piekgeluiden (zowel tijdens realisatie als gebruiksfase). Ook zal er gekeken moeten worden naar frequenties in geluid. Verkeersgeluid wordt berekend met een bepaalde frequentieverdeling, zijn er mogelijk soorten aanwezig die gevoelig zijn voor andere frequenties? Hoe zit het met onderwater-geluid en -trillingen?

Beschermde en bedreigde soorten

De aanwezige soorten worden aan de hand van de NDFF geïnventariseerd. Dit is onvoldoende. De NDFF is namelijk niets meer dan een databestand. Niet alle (potentieel) aanwezige soorten zijn hier in opgenomen. Er zal voor het hele invloedsgebied een quick scan Flora en Fauna (waarbij de NDFF ook wordt geraadpleegd) moeten worden gedaan. Mogelijk is er volgend op deze quick scan nader onderzoek nodig.

Referentiesituatie

Wordt het effect van 100 km/uur vanwege de stikstofmaatregel meegenomen in de referentiesituatie/ autonome ontwikkeling?

Effect op groepsrisico

De effecten op het groepsrisico moeten kwantitatief worden bepaald, wat wel op pagina 38, maar niet op pagina 41 in de NRD is vermeld.

Beantwoording

Hartelijk dank voor uw zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MIRT-verkenning A2 Deil-

's Hertogenbosch-Vught. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is in deze MIRT-verkenning bevoegd gezag en heeft de brief met verzoek om zienswijzen verzonden aan u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen. Deze MIRT-verkenning heeft 5 opdrachtgevers: het ministerie van IenW, de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch en Regio Rivierenland. Deze reactie op uw zienswijze is opgesteld door het ministerie van IenW in overleg met de andere opdrachtgevers. In uw zienswijze brengt u verschillende aandachtspunten en vragen naar voren. Door middel van deze brief wil ik daar graag op reageren.

Ten eerste geeft u in uw zienswijze aan dat u hoopt dat de recent geplaatste Toeritdoseerinstallaties bij afrit 17 in de toekomst overbodig worden en dat tijdens de realisatiefase de bereikbaarheid van de gemeente Zaltbommel gewaarborgd blijft. De MIRT-verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught is één van de pijlers binnen het overkoepelende Programma A2 Deil-Vught. Vanuit dit Programma wordt onder andere gewerkt aan netwerkbreed gecoördineerd verkeersmanagement. Daarvoor zijn VRI's noodzakelijk als stuurmiddel van de verschillende verkeersstromen. Dit betreft meerdere aansluitingen met VRI's op de A2 Deil-Vught, waaronder aansluiting Zaltbommel. Deze VRI's kunnen daardoor ook een belangrijke rol spelen bij het verminderen van verstoringen en bouw hinder. Het is daarom niet waarschijnlijk dat de VRI op korte termijn gaat verdwijnen. Met realisatie van netwerkbreed gecoördineerd verkeersmanagement kan er beter maatwerk geleverd worden. Uitgangspunt bij grote infrastructurele projecten is uiteraard dat de bereikbaarheid van de omgeving zo goed mogelijk geborgd is, in dit geval dus ook van de gemeente Zaltbommel. Bij een groot project als dit is het echter onvermijdelijk dat er bouw hinder gaat optreden.

U hecht groot belang aan verbetering van het leefklimaat in de gemeente Zaltbommel. Ik kan u meegeven dat wanneer de kansrijke alternatieven resulteren in overschrijding van normen voor geluidbelasting en luchtkwaliteit, dit binnen het project gemitigeerd of gecompenseerd zal worden. De maatregelen op de A2 kunnen mogelijk leiden tot verbetering van de leefbaarheid in Zaltbommel. Het verder verbeteren van de leefbaarheid met extra maatregelen is echter geen onderdeel van het project. Verdere verbetering van de leefbaarheid kan wel als meekoppelkans bij het project worden aangedragen. Een meekoppelkans is een bovenwettelijke maatregel of project dat raakt aan het project A2 Deil-Vught, maar niet direct bijdraagt aan de doelstellingen daarvan. Bij meekoppelen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen (zowel overheden als derden) in de regio om daarmee meerwaarde te creëren. Samenwerking is essentieel om meekoppelkansen tot een succes te maken en daarvoor voeren we een zorgvuldig proces van inventarisatie, uitwerking en beoordeling. We inventariseren welke mogelijke meekoppelkansen er zijn en brengen het raakvlak met het project A2 Deil-Vught in beeld. De initiatiefnemer van de meekoppelkans is zelf verantwoordelijk voor de inhoudelijke uitwerking van, (totstandkoming van) financiering van eventuele meerkosten voor en tijdige besluitvorming over de meekoppelkans. Vanuit het project kunnen we ondersteunen bij de inhoudelijke uitwerking om het raakvlak tussen het project A2 Deil-Vught en de meekoppelkans te borgen. Tegen het einde van de verkenningsfase bepalen we gezamenlijk in welke mate de meekoppelkans onderdeel wordt van het project A2 en welke afspraken daarbij horen. De exacte uitwerking van de meekoppelkans vind in samenhang met de uitwerking van het voorkeursalternatief plaats in de planuitwerkingsfase.

U vraagt om overleg over ruimtegebruik rond het plan Leisure Dome. Hierover heeft reeds overleg plaatsgevonden met medewerkers van uw gemeente. Dit overleg zal worden voortgezet.

U vraagt om te onderzoeken of de oude spoorbrug kan worden vervangen in combinatie met aanleg van een tweede brug voor de A2. Ik kan u meedelen dat er momenteel geen plannen zijn om deze spoorbrug te vervangen. Het in deze fase meenemen van een dergelijke kostbare en complexe opgave zal onvermijdelijk leiden tot grote vertraging voor het project op de A2. Dit acht ik niet verantwoord en niet realistisch.

Tot slot gaat u in uw zienswijze verder in op een aantal onderzoeksthema's. In de bijlage zal ik kort op uw specifieke vragen in gaan.

Bijlage onderzoeksthema's

Duurzaamheid

U geeft aan graag te zien dat er een integrale beoordeling plaatsvindt van zowel energie-materiaalgebruik, CO₂-uitstoot als energiegebruik. Binnen een planMER leggen we niet vast hoe zwaar deze afzonderlijke criteria worden meegewogen in de alternatieven afweging. Het is uiteindelijk een bestuurlijke keuze hoe zwaar de diverse thema's worden meegewogen. We maken onderscheid tussen duurzaamheid in de realisatiefase en de gebruiksfase door voor deze fasen aparte criteria op te stellen en dus de effecten in de realisatiefase apart te onderzoeken van de effecten in de gebruiksfase.

CO₂-uitstoot

Dit criterium wordt kwalitatief bepaald op basis van de verkeersintensiteiten. Vanwege de toekomstige invoering van een maximumsnelheid van 100 km/u, voeren we een gevoeligheidsanalyse uit voor de verkeerscijfers. Op basis van deze cijfers bepalen we aanvullend kwalitatief wat dit betekent voor onder andere de CO₂-uitstoot.

Landschap en cultuurhistorie

Uw suggesties voor dit thema zijn goed en nemen we zeker mee in een volgende fase, de planuitwerking. Het detailniveau van uitwerking is in de verkenning echter nog onvoldoende om dit onderwerp diepgaand op te kunnen pakken. In de planuitwerkingsfase wordt dit onderwerp nader uitgewerkt, waarin het Voorkeursalternatief daadwerkelijk in de omgeving wordt ingepast.

Zienswijze

Barrièrewerking

U geeft aan verbeterkansen te zien voor dit thema. De effecten van de kansrijke alternatieven op flora en fauna worden binnen de huidige studie in beeld gebracht, inclusief barrièrewerking. Uw suggestie voor een wildtunnel noteren we als meekoppelkans maar kan pas in de planuitwerkingsfase uitgewerkt worden omdat er in de verkenning nog geen ontwerp is van voldoende detailniveau.

Uitvoeringshinder

U vraagt zich af wat de effecten van geluid tijdens de uitvoering zijn op beschermde natuur. Daarover kan ik u meegeven dat uitvoeringshinder kwalitatief wordt beschreven in het planMER omdat in deze fase nog weinig details van het ontwerp en de realisatiefase bekend zijn.

Geluid

Wat betreft geluid, verzoekt u om inzicht te krijgen in de piekgeluiden. In de verkenningsfase en het planMER worden de effecten van de geluidbelasting in de gebruiksfase in beeld gebracht. Over de aanlegfase is nog onvoldoende bekend. In de gebruiksfase is er geen sprake van piekbelastingen (zoals die er met heien wel zijn). Piekbelasting in de aanlegfase wordt derhalve niet meegenomen in het planMER maar wel in het projectMER van de planuitwerkingsfase. Hetzelfde geldt voor verstoring van natuur door trillingen en geluid onder water: dit treedt mogelijk op tijdens de aanleg van de nieuwe bruggen, maar omdat er nog onvoldoende bekend is over de aanlegfase onderzoeken we dit niet in de verkenning, maar pas in de planuitwerking.

Beschermde en bedreigde soorten

U geeft aan dat de NDFF onvoldoende informatie geeft om aanwezige soorten te inventariseren. Wij zijn ons inderdaad bewust van de grenzen aan bruikbaarheid van deze database en gebruiken deze dan ook als leidraad. Als er volgens de NDFF geen beschermde soorten aanwezig zijn in een gebied, gaan we er dus niet automatisch van uit dat er ook echt geen beschermde soorten zijn. We vullen de informatie uit de NDFF aan met Natura 2000-beheerplannen, provinciale beheerplannen, gegevens van SOVON, de vlinderstichting, verspreidingsatlassen, recente literatuur, recente luchtfoto's et cetera om zo tot de conclusie te komen of er een kans bestaat op een aantasting van leefgebied én potentieel leefgebied van soorten, verstoring en eventuele andere relevante effecttypen.

Referentiesituatie

We rekenen in eerste instantie de referentiesituatie en de kansrijke alternatieven door met 130 km/u (om de worst-case in beeld te brengen). Vervolgens voeren we een gevoeligheidsanalyse uit voor de referentiesituatie en het voorgenomen Voorkeursalternatief met een snelheid van 100 km/u.

Groepsrisico

De beoordeling op het groepsrisico gebeurt kwantitatief op basis van contouren zoals dat op pagina 38 van de NRD staat vermeld.

3.4 Provincie Gelderland

Zienswijze

De provincie Gelderland stemt in met de Notitie Reikwijdte en Detailniveau in het kader van de Mirt verkenning A 2 Deil - Vught.

Wij onderstrepen daarbij dat in de doelstelling is meegegeven dat de randvoorwaarde bij de uit te werken maatregelen voor is dat er geen onaanvaardbaar negatief effect optreedt als gevolg van de maatregelen op de A2 (geen afwenteling). In de uitwerking verwachten we een expliciete aandacht voor eventuele mogelijke effecten van maatregelen op de A2 op aanliggende wegvakken. Hieronder vallen ook de knooppunten Deil en Vught. De knooppunten maken deel uit van het systeem A2 en zijn dien ten gevolge onderdeel zijn van de problematiek van de A2.

Voor Gelderland is naast de doorstroming op de A2 is, bereikbaarheid van de regio een belangrijk punt.

Bij alternatief C lijkt op voorhand grote impact met zich mee te brengen op de omgeving en de kwaliteitsaspecten in de omgeving voor zowel mens, natuur, landschap en economie in de regio. Wij onderstrepen dat een nauwgezette analyse en uitwerking van effecten zeker bij dit alternatief van belang zijn.

Ten aanzien van het beoordelingskader merken wij op dat, daar waar gesproken wordt over het probleemoplossend vermogen op de A2 en het effect op onderliggend een aangrenzend wegennet, het hier om een integrale beoordeling moet gaan. Naast bepaling van het effect gaat het dan om probleemoplossende maatregelen op zowel de A2 als op de aangrenzende wegen. (HWN en OWN).

Beantwoording

Zienswijze

Hartelijk dank voor uw zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MIRT-verkenning A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is in deze MIRT-verkenning bevoegd gezag en heeft de brief met verzoek om zienswijzen verzonden aan u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen. Deze MIRT-verkenning heeft 5 opdrachtgevers: het ministerie van IenW, de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch en Regio Rivierenland. Deze reactie op uw zienswijze is opgesteld door het ministerie van IenW in overleg met de andere opdrachtgevers. In uw zienswijze brengt u een paar aandachtspunten naar voren. Door middel van deze brief wil ik daar graag op reageren.

U vraagt om expliciete aandacht voor eventuele effecten van maatregelen op de A2 op aangrenzende wegvakken en knooppunten. Ik kan u hierover meegeven dat de aandacht in de huidige onderzoeken zich, naast de wegvakken van de A2 zelf, ook zeker zal richten op de aangrenzende wegvakken. In het beoordelingskader (hoofdstuk 4 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau) is opgenomen dat gekeken wordt naar netwerkeffecten op het omliggende hoofdwegennet en onderliggend wegennet. Het is in ieders belang dat eventuele aanpassingen aan de A2 geen negatieve effecten veroorzaken op andere delen van het netwerk. Indien sprake is van negatieve effecten wordt gezocht naar mitigerende en compenserende maatregelen.

Belangrijk is ook dat er 6 integrale ontwerpgegevens zijn uitgevoerd met betrokkenheid van gemeenten, waarvan er 5 in Gelderland liggen: knooppunt Deil, aansluiting Waardenburg, Waalbrug, aansluiting Kerkdriel, Maasbrug. Er is breed gezocht naar haalbare lokale oplossingen die verder worden meegenomen in de beoordelingsronde.

U geeft aan dat u zorgen hebt over omgevingseffecten van alternatief C. Er zal op grond van het gehanteerde beoordelingskader veel aandacht zijn voor de beoordeling van de alternatieven op de effecten op mens, natuur, landschap en economie. Daarmee is effectief geborgd dat omgevingseffecten voor alle alternatieven goed in beeld worden gebracht.

Tot slot geeft u aan dat u graag, naast effectbepaling op het onderliggend en aangrenzend wegennet, ook probleemoplossende maatregelen op de A2 of aangrenzende wegen in beeld gebracht wil hebben. Effecten van alternatieven op aangrenzende wegen zullen inderdaad onderzocht worden waar deze gerelateerd zijn aan het project A2 Deil-Vught. Hetzelfde geldt voor eventuele mitigerende maatregelen voor problemen die ontstaan door een eventuele aanpassingen op de A2. Problemen die anderszins ontstaan of reeds al aanwezig zijn, zijn geen integraal onderdeel van het project en eventuele oplossingen kunnen als meekoppelkansen worden aangedragen.

3.5 Veiligheidsregio Gelderland-Zuid

Zienswijze

Op 21 oktober 2019 heeft u ons in de gelegenheid gesteld om te reageren op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau A2 Deil – Vught. Onze dank daarvoor.

In de NRD wordt verwezen naar het onderwerp 'Veiligheid'. Hierbij wordt onder meer stilgestaan bij de verkeersveiligheid en externe veiligheid. Bij dat laatste onderwerp wordt onder andere gerefereerd naar eventuele invloed op de (ligging van) plaatsgebonden risico-contouren en het groepsrisico. U geeft in de NRD al aan dat 1 januari 2021 de Omgevingswet en het bijbehorend stelsel van kracht wordt. Wij verzoeken u dan ook te anticiperen op de (deels nieuwe) voorschriften die hiermee gepaard gaan voor externe veiligheid en de gevolgen daarvan voor de omgeving van de A2.

Verder verzoeken wij u om rekening te houden met eventuele gevolgen van de wijzigingen in de infrastructuur voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten (bij calamiteiten). Het betreft dan bereikbaarheid van de snelweg zelf, maar ook eventueel van de omgeving.

Beantwoording

Hartelijk dank voor uw zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de MIRT-verkenning A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is in deze MIRT-verkenning bevoegd gezag en heeft de brief met verzoek om zienswijzen verzonden aan u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen. Deze MIRT-verkenning heeft 5 opdrachtgevers: het ministerie van IenW, de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch en Regio Rivierenland. Deze reactie op uw zienswijze is opgesteld door het ministerie van IenW in overleg met de andere opdrachtgevers. In uw zienswijze brengt u twee verzoeken naar voren. Door middel van deze brief wil ik daar graag op reageren.

Ten eerste vraagt u om te anticiperen op de (deels nieuwe) voorschriften als gevolg van invoering van de Omgevingswet voor externe veiligheid en de gevolgen daarvan voor de omgeving van de A2. Onder de Omgevingswet worden voor externe veiligheid aandachtsgebieden geïntroduceerd. Rondom risicobronnen worden 3 type aandachtsgebieden vastgesteld:

- brandaandachtsgebied;
- explosieaandachtsgebied;
- gifwolkaandachtsgebied.

Binnen deze aandachtsgebieden moet rekening gehouden worden met het groepsrisico. Bij de A2 brengen we het groepsrisico in kaart en nemen we dit dus mee.

Daarnaast wil ik graag benadrukken dat het een randvoorwaarde is dat bereikbaarheid van de hulpdiensten geborgd wordt binnen het gekozen Voorkeursalternatief. We werken het wegontwerp uit conform de Richtlijnen voor het Ontwerp van Autosnelwegen (ROA). Hierin staan eisen aan verhardingsbreedtes in relatie tot stilgevallen voertuigen, zodat er voldoende ruimte is voor hulpdiensten om te passeren bij ongevallen. Verdere detaillering van de bereikbaarheid van hulpdiensten, bijvoorbeeld de inrichting van calamiteitendoorsteeken (CADO's), vindt plaats in de planuitwerkingsfase.

4

ADVIES VAN DE COMMISSIE VOOR DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

De commissie voor de milieueffectrapportage (commissie-m.e.r.) heeft advies uitgebracht over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught. Tabel 4.1 geeft het samenvattende advies van de commissie, te vinden onder het kopje 'Essentiële informatie voor het MER', en een reactie daarop weer. Bijlage II bevat een volledig overzicht hoe we zijn omgegaan met het advies van de commissie-m.e.r.

Tabel 4.1 Samenvattend advies commissie-m.e.r.

Advies commissie-m.e.r.	Verwerking advies
<p>Essentiële informatie voor het MER</p> <p>De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het voorkeursbesluit over MIRT A2 Deil-Vught het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">- Belasting leefomgeving. Een analyse van totale bestaande en toekomstige belasting van de leefomgeving op en rondom de weg. Dit is van belang omdat de dorpen en wijken langs de weg momenteel naar verwachting al een slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast van verkeer ervaren. Beoordeel hiervoor de alternatieven, varianten en 'meekoppelkansen' op de thema's woon- en leefomgeving, landschap, cultuurhistorie en natuur.- Duurzaamheid in Rijksbeleid. Een specificatie en concretisering van de ambities voor dit project op het gebied van duurzaamheid.- Effectiviteit andere maatregelen. Inzicht in de invloed van de maatregelen (zoals een snelfietsroute en openbaarvervoer-aanpassingen) die al uitgevoerd gaan worden aan en rondom de A2. Dit is van belang omdat deze maatregelen als doel hebben om het verkeersaanbod op de A2 met 10 % te verlagen.- Invloed snelheid naar 100. De impact van de landelijke snelheidsverlaging naar 100 km/uur (overdag) op de referentiesituatie/probleemstelling en op het doelbereik.- Beschermd natuur. Aanleg en gebruik van de aanpassingen aan de A2 zullen mogelijk effecten op Natura 2000-gebieden hebben door stikstofuitstoot. Deze gebieden zijn nu reeds overbelast met stikstofdepositie, waardoor planten en dieren onder druk staan. Beschrijf een alternatief met zo min mogelijk effecten op natuur. Laat in het MER zien hoe wordt omgegaan met eventuele aantasting van natuurlijke kenmerken. Voor een ADC-toets is het van belang om alle alternatieven met minder stikstofdepositie in beeld te brengen.	<p>In de basis geven we invulling aan elk van de punten die de commissie hier noemt. Hieronder volgt per punt een korte toelichting. Bij de volgende opmerkingen in deze tabel is elk van de punten nader toegelicht.</p> <ul style="list-style-type: none">- Belasting leefomgeving: We brengen voor elk van de thema's uit het MER de huidige en referentiesituatie in beeld, zodat duidelijk wordt welke knelpunten al spelen zonder aanpak van de A2. Ook wordt aandacht besteed aan meekoppelkansen. Een volledige beoordeling van meekoppelkansen is veelal pas mogelijk in de planuitwerkingsfase en is daarom nog geen onderdeel van deze planMER. Aanvullend bekijken we het thema gezondheid overkoepelend met de MGR-indicator en beschouwen we de cumulatieve gezondheidseffecten kwalitatief.- Duurzaamheid: We organiseren 3 duurzaamheidssessies met alle opdrachtgevende partijen, waarin we gezamenlijk duurzaamheidsambities en kansen voor de vervolgfases van het project A2 Deil-Vught formuleren. Hierbij maken we gebruik van de omgevingswijzer en het ambitieweb.- Effectiviteit andere maatregelen: Dit wordt onderzocht binnen het A2 programma in het Quick Win programma (maatregelen voor de korte en middellange termijn). De resultaten beschrijven we in het MER. Deze maatregelen kunnen onderdeel zijn van het uiteindelijke voorkeursalternatief.- Invloed snelheid naar 100 km/u: In de modellen, verkeersstudies en het planMER onderzoeken we de referentiesituatie en de kansrijke alternatieven bij een maximumsnelheid van 130 km/u. Dit brengt de worstcase effecten op het milieu in beeld. Aanvullend voeren we voor de referentiesituatie en het voorkeursalternatief een gevoeligheidsanalyse uit met behulp van aanvullende NRM-modelleringen met een maximumsnelheid van 100 km/u. Hiermee brengen wij kwantitatief de effecten op verkeer in beeld. Op basis van de verkeerseffecten bepalen we met behulp van expert judgement de effecten op de andere thema's.

Advies commissie-m.e.r.	Verwerking advies
	<p>Beschermde natuur: in de verkenning en het MER onderzoeken we het 0+ alternatief, dat uitgaat van minimaal extra asfalt, minimale verkeersaantrekkende werking en daarmee minimale effecten op stikstof en natuur.</p>

5

CONCLUSIE

De zienswijzen op de NRD zijn afkomstig van een breed veld van belangenorganisaties, particulieren en overheden uit de omgeving van de A2 Deil-Vught. Vanuit hun belangen en prioriteiten doen de indieners verschillende goede suggesties voor aanscherping van de reikwijdte en detailniveau van het planMER. Met name leefbaarheid en duurzaamheid worden door indieners aangekaart als belangrijke punten, waar het planMER extra aandacht aan dient te besteden. Uit de zienswijzen blijkt een grote betrokkenheid van de indieners bij de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught. We zijn erg blij met deze betrokkenheid en nodigen u van harte uit om bij komende workshops en informatieavonden aanwezig te zijn. In maart 2020 vinden er workshops plaats over de kansrijke alternatieven. U kunt zich via de website www.mirta2deilvught.nl aanmelden voor de nieuwsbrief. Hierdoor ontvangt u ook automatisch een uitnodiging voor aankomende workshops en informatieavonden. Mocht aanmelden via de website niet lukken dan kunt u contact met ons opnemen via a2deilvught@minienw.nl.

Op basis van de ingediende zienswijzen passen we de Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet aan, maar nemen we wel een aantal aanvullende zaken op in het planMER en de MIRT-verkenning:

- we nemen de gebiedskennis van de Werkgroep Kleine Marterachtigen Bommelerwaard mee in het onderzoek naar de effecten op natuur;
- naast toetsing van de luchtkwaliteit aan de wettelijke normen, toetsen we de luchtkwaliteit ook aan de WHO-normen;
- we nemen bedrijventerrein Empel-Zuid/Rosmalense Plas op als autonome ontwikkeling, zodat deze meegenomen wordt in de beoordeling in het deelrapport gebruiksfuncties;
- we gaan persoonlijk in gesprek met een aantal bedrijven en organisaties die willen meedenken over de A2, of direct geraakt worden door de plannen van de A2;
- we nodigen een aantal organisaties uit voor deelname aan de Maatschappelijk Adviesgroep (MAG).

6

REFERENTIES

- 1 Witteveen+Bos (2019). MIRT-verkenning knooppunt Deil - 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught. Verdiepende Longlist. Te raadplegen via: <https://www.mirta2deilvught.nl/mirt-verkenning/bibliotheek+k+verkenning/default.aspx>.
- 2 Witteveen+Bos (2019). MIRT-verkenning knooppunt Deil - 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught. Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Te raadplegen via: <https://www.mirta2deilvught.nl/mirt-verkenning/bibliotheek+k+verkenning/default.aspx>.

|

Bijlage(n)

SLEUTELTABEL

Volgnummer	Zienswijzenummer
1	69511840
2	70336346 70336628 70336651 70351462 70359426 70363422 70365238 70294161 70396022 70397579 70397617 70397855 70398227 70398238 70367194 70375529 70379969 70382102 70398863 70399032 70399205 70401926 70403460 70404004 70405715 70408873 70411171 70412975 70413077 70413900 70413946 70414055 70421575 70421610 70424001 70398253 70402983 (Vereniging Groen inZicht) 70403356 (Buurtvereniging Het Gewande)
3	69947865
4	69947898
5	69947938
6	70014598
7	70014885
8	70014950
9	70084917
10	70319166 70319124 (Bossche Milieugroep)

Volgnummer	Zienschijfnummer
11	70366667
12	70384468
13	70424060 (Werkgroep Duurzame Mobiliteit van vereniging 11Duurzaam West Betuwe)
14	70447702 (Stichting Wandelnet)
15	70250632 (Werkgroep Kleine Marterachtigen Bommelerwaard)
16	70677296 (Fietzersbond)
17	70280100 (EMBewegwijzering & Bjond)
18	70423439 (Stichting Wijkraad Rosmalen-Oost (Kruisstraat))
19	69513775
20	69696448
21	69926670
22	69947815
23	69947971
24	70014808
25	70384165
26	70447672 (La Gro Geelkerken Advocaten B.V. namens De Groot Freshgroup B.V.)
27	70023595 (Stichting Platform Keelbos)
28	70260365 (Dorpsraad Velddriel)
29	70284840 (Big Machinery B.V.)
30	70014515
31	70014682 (Bewonersradenoverleg 's-Hertogenbosch-Oost)



BIJLAGE: BEANTWOORDING ADVIES COMMISSIE M.E.R.

Onderstaande tabel beschrijft hoe we van plan zijn het advies van de Commissie m.e.r. te verwerken in de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught en het planMER. In het planMER nemen we een tabel op met toelichting op hoe het advies van de Commissie m.e.r. daadwerkelijk is verwerkt.

Tabel II.1

Pagina + regelnummer / paragraaf	Advies Commissie m.e.r.	Verwerking advies
pagina 2 r. 5 t/m r. 13	<p>Veranderend Rijksbeleid Daarnaast merkt de Commissie op dat het beleid en de wet- en regelgeving momenteel verandert. Het gaat met name om de Omgevingswet en de Nationale Omgevingsvisie. De Commissie beveelt aan om aan te geven wat dit project bijdraagt aan de nationale belangen uit de Nationale Omgevingsvisie zoals het 'realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit' en hoe wordt omgegaan met de afwegingsprincipes hieruit. Daarnaast beveelt de Commissie aan in te gaan op de doelen van de Omgevingswet. Geef daarvoor aan welke maatregelen het bevoegd gezag zal nemen om nadelige gevolgen voor de leefomgeving, klimaat en gezondheid ongedaan te maken, te beperken of te compenseren.</p>	<p>In het planMER geven we per kansrijk alternatief aan in hoeverre deze bijdraagt aan de nationale belangen. Daarnaast nemen we in de (ontwerp)Structuurvisie een alinea op over de doelen van de Omgevingswet en hoe deze bij de A2 aansluiten. Bovendien handelen we in de geest van de Omgevingswet door intensieve aandacht voor participatie al vanaf het prille begin van de verkenning.</p>
pagina 2 r. 15 t/m r. 17	<p>Samenvatting planMER Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.</p>	<p>Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.</p>
pagina 4 paragraaf 2.1	<p>Probleemstelling De problematiek is in de NRD verkeerskundig benaderd. De problemen nu en in de toekomst op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet zijn onderzocht. Het is duidelijk dat de Maasbrug, knooppunt Empel, de Waalbrug en aansluiting met het onderliggend wegennet knelpunten zijn voor de doorstroming en verkeersveiligheid. De NRD geeft ook een overzicht van de verschillende functies rondom de weg, zoals natuur, wonen, werken en recreatie. Hier ontbreekt echter nog een analyse van mogelijke huidige problemen die rondom de weg spelen, zoals met betrekking tot leefbaarheid en natuurgebieden. Voor de keuze van het voorkeursalternatief is een onderbouwing vanuit een breder perspectief wenselijk, waarbij met name aandacht voor (behoud of verbetering van) leefbaarheid langs de weg en natuur nodig is (zie ook §4.1 van dit advies).</p> <p>Andere redenen om de probleemanalyse breder te benaderen zijn de Omgevingswet en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Deze zijn naar verwachting van kracht tegen de tijd dat een 'projectbesluit' genomen wordt. Dit heeft onder andere als implicatie dat in het projectbesluit moet staan welke maatregelen het bevoegd gezag zal nemen om nadelige gevolgen voor de leefomgeving, klimaat en gezondheid ongedaan te maken, te beperken of te compenseren. De aanpak van het MIRT-onderzoek</p>	<p>Het verbeteren van leefbaarheid is geen onderdeel van de doelstelling van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught. Leefbaarheid is wel onderdeel van het beoordelingskader van het planMER. In het planMER onderzoeken we voor elk van de milieuthema's hoe de referentiesituatie eruit ziet en wat de effecten van de kansrijke alternatieven zijn op onder andere leefbaarheid en natuur. De resultaten van het planMER nemen we mee bij de afweging tot een voorkeursalternatief.</p> <p>In het planMER beschrijven we de huidige situatie op elk van de MER-thema's op basis van beschikbare bronnen. Aanvullend onderzoeken en analyseren we de referentiesituatiën. Hieruit blijkt ook welke problemen er mogelijk al spelen.</p> <p>Daarnaast wil het project A2 Deil-Vught graag bijdragen aan de leefbaarheid in de omgeving door ruimte te bieden voor meekoppelkansen. Meekoppelkansen worden 2 regels hieronder nader toegelicht.</p> <p>Ook nemen we in het planMER een alinea op waarin we beschrijven hoe het project A2 Deil-Vught bijdraagt aan de verschillende nationale belangen uit de NOVI. In het planMER geven we per kansrijk alternatief aan in hoeverre deze bijdraagt aan de nationale belangen.</p> <p>De verschillende thema's in het planMER beoordelen we afzonderlijk met een helder vooraf opgesteld beoordelingskader. Voor de afweging van het voorkeursalternatief beschouwen we de resultaten van</p>

Pagina + regelnummer / paragraaf	Advies Commissie m.e.r.	Verwerking advies
	<p>en de MIRT-verkenning A2 sorteren al voor op de Omgevingswet door in te zetten op participatie.</p> <p>De NOVI noemt verschillende nationale belangen zoals het 'Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit' en 'Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving' naast 'In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit'.</p> <p>De Commissie merkt nog wel op dat voor het bereiken van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving de thema's van bereikbaarheid en verkeersveiligheid (doelen MIRT) en leefbaarheid in samenhang bekeken moeten worden.</p>	<p>het planMER in zijn geheel en in relatie tot het probleemoplossend vermogen en de haalbaarheid van de kansrijke alternatieven.</p>
pagina 4 paragraaf 2.2	<p>Doel De NRD bakent scherp af dat de situatie op basis van een aantal verkeerskundige criteria moet verbeteren. De Commissie begrijpt dat de aanleiding en de doelstelling van het project verkeerskundig is. Zij adviseert om het plan-MER te gebruiken om alternatieven en varianten in de breedte te onderzoeken en hierbij ook in te gaan op (het verbeteren van) de leefbaarheid. Zo is het voor besluitvormers duidelijk welke keuzes voorliggen om de huidige kwaliteit van de leefbaarheid te behouden of te verbeteren. Daarnaast kan hiermee besloten worden welke onderdelen van alternatieven en varianten in de planuitwerkingsfase (en het project-MER) verder uitgewerkt moeten worden.</p>	<p>Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.</p>
pagina 4 en 5 paragraaf 2.2	<p>Meekoppelkansen Meekoppelkansen zijn "niet gericht op problematiek A2, maar voegen meerwaarde toe voor het project en/of de omgeving én er is een raakvlak waardoor het combineren van projecten tot meerwaarde leidt. [...] Een meekoppelkans kan bijvoorbeeld kansen bieden om de leefbaarheid te verbeteren, problemen in de directe omgeving van de A2 op te lossen, werk- met werk te maken of andere kwaliteiten en functies toe te voegen." (bron: NRD p25 en 33). Dit zijn volgens de NRD oplossingen waarvoor derde partijen de financiering et cetera moeten verzorgen.</p> <p>Het begrip meekoppelkans is breed geïnterpreteerd. Zeker in het kader van de Omgevingswet hoort het 'verbeteren van de leefbaarheid' (naast mitigerende en compenserende maatregelen) thuis bij elk besluit, en dus ook in dit MER. Dit is in dit gebied zeker van belang omdat meerdere woonkernen tegen de A2 aanliggen en de huidige belasting van de leefomgeving aanzienlijk is.</p> <p>Het doel van het project is om de betrouwbaarheid van de reistijd en de bereikbaarheid van de A2 tussen Deil en Vught en het onderliggend wegennet te verbeteren, het doel van het MER is om de effecten in de omgeving in beeld te brengen. Ga in het MER daarom in op aspecten die inherent</p>	<p>Het project A2 Deil-Vught biedt ruimte voor meekoppelkansen. Een meekoppelkans is een bovenwettelijke maatregel of project dat raakt aan het project A2 Deil-Vught, maar niet direct bijdraagt aan de doelstellingen daarvan. Bij meekoppelen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen (zowel overheden als derden) in de regio om daarmee meerwaarde te creëren. Het verbeteren van wateraspecten (bijvoorbeeld waterkwaliteit) en klimaatbestendigheid vallen hieronder. Samenwerking is essentieel om meekoppelkansen tot een succes te maken en daarvoor voeren we een zorgvuldig proces van inventarisatie, uitwerking en beoordeling. We inventariseren welke mogelijke meekoppelkansen er zijn en brengen het raakvlak met het project A2 Deil-Vught in beeld. Meekoppelkansen kunnen worden ingebracht door (één van) de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning maar ook door andere stakeholders zoals waterschappen, gemeenten en private partijen. De initiatiefnemer van de meekoppelkans is zelf verantwoordelijk voor de inhoudelijke uitwerking, (totstandkoming van) financiering eventuele meerkosten en tijdige besluitvorming over de meekoppelkans. Vanuit het project kunnen we ondersteunen bij de uitwerking om het raakvlak tussen het project A2 Deil-Vught en de meekoppelkans te borgen. Tegen het einde van de verkenningfase bepalen we gezamenlijk in welke mate de meekoppelkans onderdeel wordt van het project A2 en welke afspraken daarbij horen. De exacte uitwerking</p>

Pagina + regelnummer / paragraaf	Advies Commissie m.e.r.	Verwerking advies
	<p>gekoppeld zijn aan het project. Een voorbeeld is het verleggen van de afrit bij Waardenburg. Deze variant biedt mogelijkheden om de leefbaarheid te verbeteren en moet daarom onderdeel zijn van het MER.</p>	<p>van de meekoppelkans vindt in samenhang met de uitwerking van het voorkeursalternatief plaats in de planuitwerkingsfase.</p> <p>We nemen in het planMER een beschrijving van het doorlopen proces rond meekoppelkansen op en lichten toe wat de samenhang is met de kansrijke alternatieven, welke conflicten er (kunnen) optreden en welke meekoppelkansen er samen met het voorkeursalternatief verder uitgewerkt worden in planuitwerkingsfase.</p> <p>In het project zijn 6 locaties benoemd als integrale ontwerpogaven: knooppunt Deil, Waardenburg, de Waalbrug, Kerkdriel, de Maasbruggen en de combinatie van knooppunt Empel en aansluiting Rosmalen. Dit zijn complexe locaties waar verschillende vraagstukken (doorstroming, sluisverkeer, geluidsbelasting, ontsluiting kernen et cetera), samenkomen en waarvoor een integrale benadering nodig is. Op deze locaties onderzoeken we verschillende varianten als onderdeel van de kansrijke alternatieven, waarmee we een zo goed mogelijke oplossing ontwerpen voor het geheel. Het proces en de resultaten beschrijven we in de ontwerpnota. In het planMER beschrijven we de kansrijke alternatieven waarin de varianten een plek hebben gekregen.</p>
<p>pagina 5 paragraaf 2.2</p>	<p>Duurzaamheid In de NRD is aangegeven dat het project duurzaamheidsambities en maatregelen ontwikkelt op basis van de Duurzaam GWW 2.0 aanpak. Deze aanpak impliceert dat in het project wordt nagedacht over eigen doelstellingen en ambities en vervolgens maatregelen uitwerkt die hieraan bijdragen (bron: website RWS). Begin dit proces vanuit alle thema's in het Ambitieweb. Kies en motiveer de keuze voor een aantal prioritaire thema's. Koppel deze aan de duurzaamheidsambities van Rijkswaterstaat en het Rijk inzake duurzame gebiedsontwikkeling, energie en klimaat en circulaire economie (zie ook §4.3.5 en 4.6). Kijk vanuit duurzaamheid ook naar nieuwe meekoppelkansen en bekijk de bestaande meekoppelkansen ook vanuit duurzaamheid.</p>	<p>We organiseren 3 duurzaamheidsessies met alle opdrachtgevendende partijen, waarin we gezamenlijk duurzaamheidsambities en kansen voor de vervolgfases van het project A2 Deil-Vught formuleren. Hierbij maken we gebruik van de omgevingswijzer en het ambitieweb.</p>
<p>pagina 5 paragraaf 2.3</p>	<p>Beleidskader Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het vaststellen van de structuurvisie en of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Omgevingswet (projectbesluit); - Nationale Omgevingsvisie, de nationale belangen en de afwegingsprincipes daarin; - Omgevingsvisies provincies Gelderland en Noord-Brabant; - Provinciaal, gemeentelijk en regionaal verkeersbeleid; - UNESCO-werelderfgoederen; - Natuurwetgeving; - Circulariteit; - Meest recente ontwikkelingen met betrekking tot stikstof, klimaat en PFAS. 	<p>Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.</p>

Pagina + regelnummer / paragraaf	Advies Commissie m.e.r.	Verwerking advies
pagina 6 paragraaf 2.4	<p>Te nemen besluit(en) De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor de voorkeursbeslissing waarin de Minister van Infrastructuur en Waterstaat uit de verschillende alternatieven een voorkeursalternatief kiest en deze vastlegt in de structuurvisie. Vervolgens wordt na 2020, onder de nieuwe Omgevingswet, een ontwerpprojectbesluit en een projectbesluit genomen. Daarvoor wordt in een vervolgstap een project-MER opgesteld. Daarnaast zullen mogelijk andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef in het MER de vervolgstappen aan met bijbehorende onderzoeken.</p>	Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.
pagina 6 paragraaf 3.1	<p>Alternatieven De NRD gaat uit van vier alternatieven (figuur 3).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alternatief nulplus gaat uit van zo min mogelijk extra asfalt. - Alternatief A gaat uit van een verbreding naar 2 maal vier rijstroken tussen Deil en Empel en een parallelbaan voor de ring 's-Hertogenbosch. - Alternatief B voegt daar een oplossing aan toe voor knooppunt Empel en aansluiting Rosmalen. - Alternatief C vergroot de capaciteit maximaal en gaat uit van 2 maal 5 rijstroken tussen Deil en Empel en snelheid van 100 kilometer per uur op de ring 's-Hertogenbosch. <p>Beschrijf hoe de gestelde doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald (zie ook 2.1).</p> <p>De Commissie geeft in overweging om binnen de alternatieven aandacht te besteden aan het optimaliseren van leefbaarheid en duurzaamheid. Dit kan bijvoorbeeld door varianten of scenario's uit te werken, bijvoorbeeld door aanvullende maatregelen in samenhang te beschrijven en effecten daarvan te bepalen.</p>	<p>De totstandkoming van de 4 kansrijke alternatieven is uitgebreid beschreven in de Notitie Kansrijke Alternatieven welke bijlage is bij de NRD. We nemen in het planMER een korte beschrijving op over de totstandkoming van de 4 alternatieven en verwijzen voor achtergrondinformatie naar de NKA.</p> <p>Binnen de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught is aandacht voor duurzaamheid. Als opdrachtgevende partijen formuleren we gezamenlijk ambities en kansen op dit vlak en koppelen we deze aan het project.</p> <p>Bij alle kansrijke alternatieven kan optimalisatie van leefbaarheid als meekoppelkans worden aangedragen door zowel derde partijen als door (een van) de opdrachtgevers.</p>
pagina 6 paragraaf 3.1	<p>Voorkeursalternatief Het advies-voorkeursalternatief kan een combinatie zijn van onderdelen van de vier alternatieven, aangevuld met eventuele meekoppelkansen of duurzaamheidsmaatregelen. Geef in het MER een onderbouwing van de keuze van het advies-voorkeursalternatief met aandacht voor het probleemoplossend vermogen en de milieueffecten van het voorkeursalternatief. Ga ook na of de verschillende onderdelen van het voorkeursalternatief met elkaar conflicteren.</p>	Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.
pagina 7 paragraaf 3.2	<p>Referentie Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van</p>	Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.

Pagina + regelnummer / paragraaf	Advies Commissie m.e.r.	Verwerking advies
	ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied zoals herinrichting knooppunt Vught en de lange termijn openbaarvervoersmaatregelen op het spoor (al genoemd in NRD), en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.	
pagina 7 paragraaf 3.2	<p>Quick wins Quick wins zijn onderdeel van het MIRT-programma, maar niet van de MIRT-verkenning (figuur 2) en worden nu al uitgevoerd. De maatregelen bestaan onder andere uit het aanleggen van een fietsverbinding tussen Zaltbommel en 's-Hertogenbosch en het verbeteren van openbaarvervoersknooppunten. Geef in het MER aan hoe hiermee rekening is gehouden. Dit is van belang omdat de aanname is dat de quick win-maatregelen het vervoersaanbod op de A2 met 10 procent verlagen. Laat in het MER zien op welke wijze dit effect wordt gemonitord en wat de consequenties zijn als dit effect niet wordt gehaald. Geef ook aan wat de gevolgen voor het voorkeursalternatief kunnen zijn als de effecten mee- of tegenvallen.</p>	Begin 2020 worden de Quick Wins uit het Programma A2 Deil-Vught gemonitord en geëvalueerd. We gebruiken de resultaten van deze monitoring en evaluatie om een inschatting te maken van de effecten van de korte en middellange termijn maatregelen op de verkeersintensiteiten op de A2. In het planMER lichten we toe hoe de monitoring eruit ziet en hoe de resultaten zijn meegenomen in de afweging tot het voorkeursalternatief.
pagina 7 en 8 paragraaf 3.2	<p>Overdag 100 km per uur Het Kabinet heeft onlangs aangekondigd dat op alle snelwegen overdag maximaal 100 km per uur mag worden gereden. Dit heeft gevolgen voor de referentiesituatie en mogelijk voor het oplossend vermogen van de oplossingsrichtingen. Met andere woorden: mogelijk zijn de problemen met doorstroming minder groot omdat bij een lagere snelheid het verkeer beter afwikkelt. Echter, er is nog altijd een huidig en verwacht capaciteitsprobleem omdat het verlagen van de snelheid niet als reëel probleemoplossend alternatief uit zeef 0 en 1 is gebleken, het onderzoeken van oplossingsrichtingen blijft daarom relevant. Tegelijkertijd is 'overdag 100 km per uur' vooralsnog een tijdelijke maatregel, waarvan niet bekend is wat 'tijdelijk' in dit geval betekent. Vanwege de doorlooptijd van het project is het aan te raden om 130 km per uur aan te houden als referentiesituatie, dit geeft namelijk inzicht in de worst-case effecten van het project op de omgeving omdat een hogere snelheid bijvoorbeeld een groter effect op de geluidbelasting en luchtkwaliteit heeft. De Commissie adviseert om als scenario of extra referentiesituatie 'overdag 100 km per uur' aan te houden, dit heeft als voordeel dat dit aansluit bij de belevingswereld van omwonenden en gebruikers.</p>	Onze gekozen methode sluit aan bij dit advies. In de modellen, verkeersstudies en het planMER onderzoeken we de referentiesituatie en de kansrijke alternatieven bij een maximumsnelheid van 130 km/u. Dit brengt de worst-case effecten op het milieu in beeld. Aanvullend voeren we voor de referentiesituatie en het voorkeursalternatief een gevoeligheidsanalyse uit met behulp van aanvullende NRM-modelleringen met een maximumsnelheid van 100 km/u. Hiermee brengen wij kwantitatief de effecten op verkeer in beeld. Op basis van de verkeerseffecten bepalen we kwalitatief op basis van expert judgement, de effecten op de andere milieuthema's.
pagina 8 paragraaf 4.1	<p>Verkeer: bereikbaarheid - Doorstroming en netwerkeffecten In paragraaf 4.3.1 van de NRD is de onderzoeksopgave voor het thema verkeer beschreven. De Commissie heeft op dit thema slechts enkele aanvullende opmerkingen. Ga aanvullend hierop in het MER ook na wat de effecten op de doorstroming en capaciteit op het onderliggend wegennet zijn. Ga hierbij uit van het best passende verkeersmodel. Breng naast de intensiteit / capaciteit-verhoudingen op</p>	Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.

Pagina + regelnummer / paragraaf	Advies Commissie m.e.r.	Verwerking advies
	<p>wegvakniveau ook de effecten in beeld op kruispuntniveau.</p> <p>Ga ook in op de robuustheid en gevoeligheid van de uitgangspunten (zie paragraaf 4.7). Het is relevant om deze extra details in beeld te brengen omdat de knelpunten voor een deel uit de verschillende knooppunten en op- en afritten van de A2 bestaan.</p>	
pagina 8 paragraaf 4.2.1	<p>Verkeersveiligheid In paragraaf 4.3.2 van de NRD staat omschreven hoe het thema verkeersveiligheid wordt onderzocht. Maak aanvullend hierop op een kwalitatieve wijze per alternatief inzichtelijk welke invloed ontwerpkeuzen hebben op de verkeersveiligheid. Ga in het MER ook in op de effecten op verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet. Gebruik hiervoor zoveel mogelijk kwantitatieve informatie. Geef in het MER aan in hoeverre er een verband is tussen verkeersveiligheid en doorstroming.</p>	We onderzoeken de invloed van het ontwerp van de kansrijke alternatieven op verkeersveiligheid kwalitatief door middel van het criterium 'kritische ontwerpelementen'. De verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet onderzoeken we waar gerelateerd aan het project A2 Deil-Vught.
pagina 8 paragraaf 4.2.2	<p>Externe veiligheid In de NRD wordt aangegeven dat de invloed op het Plaatsgebonden Risico (PR), Groepsrisico (GR) en Plasbrandaandachtsgebied (PAG) vanwege de weg kwalitatief (in tekst) of kwantitatief (tabel) wordt bepaald. In het MER moet duidelijk worden wat de invloed van de wegaanpassing is op de stroom vervoer gevaarlijke stoffen, de ligging van (beperkt) kwetsbare objecten binnen het PAG of de PR 10-6 contour en wat de effecten op het GR zijn. Indien gebruik van vuistregels voor de vergelijking van de alternatieven voldoende duidelijkheid geeft, kan hiermee worden volstaan. Indien zich potentiële knelpunten voordoen zal kwantitatief onderzoek noodzakelijk zijn.</p>	We onderzoeken de effecten van de kansrijke alternatieven in eerste instantie kwalitatief, op basis van vuistregels en risicocontouren. Indien nodig breiden we de analyse uit met kwantitatief onderzoek.
pagina 9 paragraaf 4.3	<p>Leefbaarheid In grote delen van het studiegebied en zeker nabij het plangebied is in de huidige situatie al sprake van een belasting van het leefklimaat door de aanwezigheid van snelweg, spoor en bedrijvigheid.</p> <p>Geef in het MER aandacht aan het woon- en leefmilieu voor de kernen en bebouwing langs de A2. Ga hierbij ook in op mogelijkheden om de leefbaarheid te verbeteren. De leefbaarheid langs de A2 staat voor verschillende thema's van leefbaarheid al onder druk – bijvoorbeeld in Waardenburg- en het onderzoeken van mogelijkheden om deze leefbaarheid te verbeteren moet in het MER voor de structuurvisie een plek vinden.</p>	In het planMER onderzoeken we de effecten van de kansrijke alternatieven op de leefbaarheid rondom de A2 Deil-Vught. Daarbij brengen we ook de benodigde mitigatie- en compensatieopgaven in beeld. De verbetering van de leefbaarheid heeft een plek in de meekoppelkansen. Meekoppelkansen worden in een apart proces in beeld gebracht. In dat proces wordt ook de synergie met de kansrijke alternatieven, knelpunten en aanvullende effecten van de meekoppelkansen onderzocht. Dit gebeurt op basis van expert judgement. Voor de meekoppelkansen voeren we nadrukkelijk geen volledige effectbeoordeling uit.
pagina 9 paragraaf 4.3.1	<p>Lucht Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM10 en PM2,5) en NO2 te beschrijven, ook onder de grenswaarden. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Eenvoudiger berekeningen volstaan wanneer hiermee keuzes</p>	Om de effecten van de kansrijke alternatieven op luchtkwaliteit te beoordelen, brengen we in beeld bij hoeveel procent van de woningen in het studiegebied een verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt. Aanvullend toetsen we de luchtkwaliteit aan de wettelijke normen en maken we inzichtelijk welk percentage van de woningen in het studiegebied voldoet aan de WHO advieswaarden. Het Rijk houdt zich aan de wettelijke normen. Eventuele wensen voor bovenwettelijke verbetering van de luchtkwaliteit (aan de

Pagina + regelnummer / paragraaf	Advies Commissie m.e.r.	Verwerking advies
	tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden. Geef aan bij hoeveel woningen de luchtkwaliteit verandert (verslechtert), hoe groot de verandering is en hoe zich dit verhoudt tot de harde normen en tot de WHO-advieswaarden.	hand van de WHO-normen) kunnen als meekoppelkans worden aangedragen, uitgewerkt en gefinancierd door andere partijen.
pagina 9 paragraaf 4.3.2	<p>Geluid In de NRD is beschreven dat op basis van een rekenmodel met name het akoestisch ruimtebeslag en het aantal (ernstig) gehinderde personen per alternatief zullen worden berekend. Betrek hierbij ook de mogelijkheid voor het treffen van aanvullende bron- en overdrachtsmaatregelen. Geef niet alleen absolute aantallen woningen, maar ga ook in op het aantal woningen per geluidbelastingsklasse, het aantal woningen met maatgevende veranderingen in de geluidbelasting en slaapverstoring.</p> <p>Geef ook contouren voor het geluidbelast oppervlak lager dan 50 dB aan. Ga in op cumulatie, zowel vanwege de cumulatie met het onderliggend wegennet als met railverkeerslawaaï en de autonome ontwikkelingen daarin. Onderzoek tevens of kan worden voldaan aan de bestaande geluidproductieplafonds (GPP's) langs de Rijkswegen of waar nieuwe GPP's moeten worden vastgesteld. Benoem de noodzakelijke maatregelen voor plaatsen waar waarschijnlijk nieuwe GPP's moeten worden vastgesteld. Bepaal met behulp van vuistregels de effecten van deze maatregelen ten opzichte van de op hoofdlijnen berekende geluidcontouren. Geef aan hoe de nieuwe GPP's zich verhouden tot stille(re) alternatieven.</p>	<p>In het onderzoek naar geluidseffecten van de kansrijke alternatieven volgen we het Reken en Meetvoorschrift Geluid.</p> <p>In de verkenning werken we de aanvullende bron- en overdrachtsmaatregelen nog niet uit, omdat hiervoor eerst het nadere ontwerp uit de planuitwerkingsfase nodig is. Daarnaast is het weinig zinvol om in een verkenning aanvullend slaapverstoring te berekenen, omdat dit in deze fase niet veel beslisinformatie toevoegt. Indien het aantal gehinderde personen hoger is zal ook het aantal slaapverstoorden hoger zijn.</p> <p>Naast het geluidbelast oppervlak 50 dB, berekenen we het geluidbelast oppervlak 42 en 47 dB als input voor de effectenstudie natuur. Cumulatie van A2 geluid met andere bronnen, zoals spoor- of onderliggend wegennet, levert geen extra beslisinformatie op voor een afweging tot een voorkeursalternatief. Eventuele toename is voor alle alternatieven gelijk. In de planuitwerking onderzoeken we de cumulatieve effecten van verschillende geluidbronnen wel, omdat in die fase ook de mitigerende maatregelen onderzocht en ontworpen worden.</p> <p>GPP's zijn aspecten die niet passen bij een verkenning, omdat ze geen extra onderscheidende beslisinformatie in beeld brengen, maar wel in de planuitwerking onderzocht worden wanneer het ontwerp verder uitgewerkt is.</p>
pagina 9 paragraaf 4.3.3	<p>Gezondheid In de NRD is aangegeven dat de gezondheidseffecten in kaart worden gebracht met de MGR-indicator (Milieu Gezondheids Risico Indicator). Deze heeft alleen betrekking op luchtkwaliteit en geluid. Ga ook in op andere gezondheidseffecten zoals uitzicht, beleving, groen, bereikbaarheid en barrièrewerking. Breng daarnaast de eventuele cumulatieve (gezondheids-) effecten en mogelijke mitigerende maatregelen in beeld.</p>	In het thema gezondheid wordt inderdaad enkel de MGR-indicator gebruikt. De andere genoemde aspecten worden afzonderlijk onderzocht in verschillende deelrapporten bij het planMER. Aanvullend nemen we in het hoofdrapport een paragraaf op waarin we de cumulatieve gezondheidseffecten kwalitatief beschrijven.
pagina 10 paragraaf 4.3.4	<p>Uitvoeringshinder In het nulplus alternatief worden geen nieuwe bruggen aangelegd, in de overige drie alternatieven wel. Ga in het MER ook in op de effecten van de aanleg van deze bruggen.</p>	Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.
pagina 10 paragraaf 4.3.5	<p>Duurzame gebiedsontwikkeling De op te stellen Structuurvisie biedt een goede kans om breder te kijken dan alleen naar de A2. Ontwikkel met de regionale partners een visie waarin integraal naar de leefomgeving wordt gekeken en specifieke duurzame initiatieven een plek krijgen. Kijk daarbij niet alleen naar het korte termijn pakket van het project maar ook naar de samenhang met de RES en met andere</p>	In de onderzoeken gaan we in op de effecten van de kansrijke alternatieven op de milieuthema's. Het resultaat van het planMER nemen we mee in de afweging tot een voorkeursalternatief. Daarnaast doorlopen we een zorgvuldig proces voor meekoppelkansen waarmee de samenwerking gezocht wordt om verschillende opgaven in het gebied gezamenlijk en in samenhang met de maatregelen voor de A2 uit te werken en/of uit te voeren. De resultaten

Pagina + regelnummer / paragraaf	Advies Commissie m.e.r.	Verwerking advies
	ontwikkelingen. Kijk hierbij zowel naar leefbaarheid / gezondheid als naar natuur / biodiversiteit.	verwerken we in de (ontwerp)Structuurvisie en het planMER.
pagina 10 paragraaf 4.3.5	<p>Energie Rijkswaterstaat wil in 2030 energieneutraal zijn. Geef in het MER aan wat dit betekent voor de doelstellingen van het project en de maatregelen binnen het project om dit te realiseren. Maak daarbij onderscheid tussen de aanlegfase en de gebruiksfase. In de aanlegfase gaat het om het beperken van de energieinhoud van het te gebruiken materiaal en het energieverbruik van het in te zetten materieel. In de gebruiksfase gaat het met name om de energievraag van de wegsystemen zoals verlichting en verkeersgeleiding en – informatie.</p>	We nemen dit in het planMER op als aandachtspunt voor de planuitwerking. Voor de verkenning is deze informatie niet onderscheidend.
pagina 10 paragraaf 4.3.5	<p>Circulaire economie Rijkswaterstaat wil in 2030 circulair werken. Dit impliceert, gezien de beoogde periode van uitvoering, dat het project zodanig moet worden gebouwd dat beheer, onderhoud en vernieuwing van onderdelen na 2030 geen afval meer oplevert. Laat in het MER zien op welke wijze dit wordt vormgegeven en welke ontwikkelingen eventueel nog nodig zijn om dit te realiseren.</p>	We nemen dit in het planMER op als aandachtspunt voor de planuitwerking. Voor de verkenning is deze informatie niet onderscheidend.
pagina 10 paragraaf 4.4.1	<p>Natuurwaarden algemeen Om een goed overzicht van de noodzakelijke informatie voor natuur in het MER op te nemen, is het belangrijk om eerst een globale omgevingsanalyse van het studiegebied te maken. Dit geeft een algemeen beeld van de natuurwaarden, de verschillende habitats, de aanwezige soortgroepen en hun onderlinge relaties in het studiegebied. Maak hierbij onderscheid in deelgebieden met een verschillend karakter zoals de uiterwaarden, het binnendijkse rivierlandschap, het stedelijk landschap en de hogere zandgronden. Geef de waardevolle gebiedsdelen op kaart aan. Geef vervolgens aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn. Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Geef aan voor welke dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, wat de aard van de gevolgen is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen. Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen zoals afscherming van licht en geluid die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.</p>	Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.
pagina 11 paragraaf 4.4.2	<p>Gebiedsbescherming Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan. Ook als het voornemen niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (via zogenoemde externe werking) die in het MER moeten worden beschreven.</p>	Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.

Pagina + regelnummer / paragraaf	Advies Commissie m.e.r.	Verwerking advies
	Geef per gebied de begrenzingen van het gebied aan op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging van het plangebied ten opzichte van de beschermde gebieden.	
pagina 11 paragraaf 4.4.2	<p>Verzuring en vermisting beschermde gebieden Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Het voornemen kan mogelijk een toename van stikstofdepositie op al overbelaste Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk veroorzaken. Dit kan leiden tot aantasting van natuurlijke/wezenlijke kenmerken van deze gebieden.</p> <p>Beschrijf in het MER de gevolgen van de vermestende en verzurende deposities op de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk. Geef daarvoor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de achtergrondconcentraties van de belangrijkste verzurende en vermestende stoffen (NH₃, NO_x, SO₂) in het gebied; - de voor verzuring en vermisting gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde; - de toename aan stikstofdepositie van het voornemen afzonderlijk en in cumulatie; - de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden. <p>Bepaal dan of, in cumulatie met andere activiteiten aantasting van de 'natuurlijke/wezenlijke kenmerken en waarden' van de natuurgebieden kan optreden als gevolg van het voornemen.</p> <p>De Commissie adviseert om de Passende beoordeling op te nemen in het MER, zodat alle milieu-informatie over het plan bij elkaar is gebracht. Onderzoek in de Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast. Maak daarbij onderscheid tussen de aanleg- en gebruiksfase. In de Passende beoordeling mogen bij deze beoordeling mitigerende maatregelen worden meegenomen. Het voornemen en de alternatieven moeten uitvoerbaar zijn binnen de kaders van de Wet natuurbescherming (Wnb). Beschrijf daarom in ieder geval één alternatief waarbij aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden wordt voorkomen. Uit de wetgeving volgt dat een plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen.</p>	<p>We onderzoeken de gevolgen van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zoals aangegeven in het advies. Voor NNN-gebieden doen we dit kwalitatief op basis van de resultaten voor de Natura 2000-gebieden.</p> <p>De Passende Beoordeling nemen we op in het planMER. Daarnaast is het 0+ alternatief het alternatief waarmee effecten op natuurwaarden (en het milieu als geheel) minimaal zijn.</p>
pagina 11 en 12 paragraaf 4.4.2	<p>Natura 2000-gebieden Geef voor de Natura 2000-gebieden 'Rijntakken (Uiterwaarden Waal)' en 'Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek' alsmede verder weggelegen Natura 2000-gebieden die door het voornemen kunnen worden beïnvloed (figuur 4):</p> <ul style="list-style-type: none"> - de instandhoudingsdoelstellingen voor de verschillende soorten en habitats en of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling; 	Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.

Pagina + regelnummer / paragraaf	Advies Commissie m.e.r.	Verwerking advies
	<ul style="list-style-type: none"> - de actuele en verwachte oppervlakte en kwaliteit van habitattypen en leefgebieden voor soorten; - de actuele en verwachte populatieomvang van de opgenomen soorten aan de hand van meerjarige trends. <p>Onderzoek of er gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn ten opzichte van de huidige, feitelijke, legale situatie.</p>	
pagina 12 paragraaf 4.4.2	<p>Natuur Netwerk Nederland (NNN) Beschrijf voor de gebieden uit het NNN in en rond het plangebied de daarvoor geldende wezenlijke kenmerken en waarden (figuur 5). Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Houd daarbij rekening met externe werking.</p> <p>Voor het NNN geldt provinciaal beleid. Geef aan hoe het NNN in de Provincie Noord-Brabant en de Provincie Gelderland is uitgewerkt en of het voornemen hierin past. Maak daarbij onderscheid hoe de provincies omgaan met direct ruimtebeslag en externe werking als gevolg van bijvoorbeeld verstoring en verzuring en vermessing van het voornemen.</p>	Dit is reeds opgenomen in de voorziene werkwijze, met uitzondering van het advies over verzuring en vermessing in NNN-gebieden. Zie het antwoord op het advies met de titel 'verzuring en vermessing beschermde gebieden'.
pagina 12 en 13 paragraaf 4.4.2	<p>Bijzondere provinciale natuurgebieden/landschappen Beschrijf voor bijzondere provinciale natuurgebieden / landschappen in en rond het plangebied de natuurwaarden of landschappelijke waarden en cultuurhistorische kenmerken. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Houd daarbij rekening met externe werking.</p> <p>Beschrijf mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen zoals de omvang en kwaliteit van eventueel in te richten compensatieterreinen en het mitigeren van eventuele verstoring en vermessing/verzuring om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.</p>	Dit is reeds opgenomen in de voorziene werkwijze, met uitzondering van het advies over verzuring en vermessing in NNN-gebieden. Zie het antwoord op het advies met de titel 'verzuring en vermessing beschermde gebieden'.
pagina 13 paragraaf 4.4.3	<p>Beschermde soorten Beschrijf welke door de Wet natuurbescherming beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt. Doe dit voor zover relevant voor de aanleg- en eindfase afzonderlijk. Geef deze aan op kaart en ga in op de volledigheid van de beschikbare gegevens. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats.</p> <p>In de NRD wordt voor broedvogels al een methode behandeld om de geluidshinder van de weg in kaart te brengen. Ga, in aanvulling daarop, voor niet-broedvogels in op de 51 dB(A) of 50 dB(A) geluidscontour van de weg en beargumenteer de</p>	Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze met uitzondering van de extra aandacht voor niet-broedvogels omdat deze minder hinder van verkeerslawaaï ervaren dan broedvogels. Het is daarmee van te groot detailniveau om voor de verkenning al de verstoring van niet-broedvogels in beeld te brengen.

Pagina + regelnummer / paragraaf	Advies Commissie m.e.r.	Verwerking advies
	keuze voor een van beide contouren. Ga in op mogelijke andere verstoring als gevolg van toename van de barrièrewerking door verbreding en extra verlichting.	
pagina 13 paragraaf 4.5	<p>Landschap en cultuurhistorie Ga in het MER in op de inpassing van de weg in het algemeen en op de te bouwen bruggen (in alternatief A, B en C). Dit is vooral van belang bij de Waalbrug, waar de genoemde brug tussen de tuibrug (Martinus Nijhoffbrug) en de boogbrug (spoorwegbrug). Centrale vraag daarbij is of effecten onderscheidend zijn tussen de alternatieven. Beschrijf voor het studiegebied systematisch de aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Maak duidelijk welke waarden niet en welke wel door het voornemen worden beïnvloed. Geef in het MER aan hoe met het voornemen een bijdrage kan worden geleverd aan de ruimtelijke kwaliteit. De Commissie adviseert om dit in het MER uit te werken, mede in het licht van het recente advies van het Planbureau voor de Leefomgeving.</p>	<p>We gaan wel in op de fysiek-ruimtelijke inpassing van de te bouwen bruggen, maar nog niet op de landschappelijke inpassing. De reden hiervoor is dat er in de verkenning nog geen ontwerpen van de nieuwe bruggen worden gemaakt, dit gebeurt in de planuitwerking.</p> <p>De bijdrage van het voornemen aan de ruimtelijke kwaliteit heeft geen plek in het planMER, maar via de notitie ruimtelijke kwaliteit brengen we de opgaven en kansen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit in beeld.</p>
pagina 13 paragraaf 4.6	<p>Klimaatadaptatie Ga in het kader van klimaatadaptatie in op het effect van het aanvullend verhard oppervlak op de waterhuishouding (wateroverlast).</p>	Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.
pagina 13 en 14 paragraaf 4.7	<p>Effectbepaling Onderbouw de keuze van de rekenregels en -modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, en dergelijke) en in de gehanteerde rekenregels en -modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie en dergelijke). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven. Onderbouw in het MER per thema wat de criteria zijn om de beoordeling zoals sterk positief, positief, neutraal, negatief of sterk negatief toe te kennen, waar mogelijk kwantitatief.</p>	Dit is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.