



Nota van Antwoord Zienswijzen

TB Structurele verbreding A2 Het Vonderen – Kerensheide

Datum 1 oktober 2019
Status Definitief
Versie D

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
Informatie	ZN-Vonderen-Kerensheide@rws.nl
Uitgevoerd door	Arcadis Nederland B.V.
Datum	1 oktober 2019
Status	Definitief
Versienummer	D

Inhoud

1	Inleiding.....	7
1.1	Ter inzage legging en zienswijzen.....	7
1.2	Methode van beantwoording.....	7
1.3	Leeswijzer.....	8
2	Algemene beantwoording van veel voorkomende zienswijzen.....	9
2.1	Participatie en communicatie.....	9
2.2	Verkeersprognose.....	9
2.2.1	<i>Toelichting verkeersmodel NRM.....</i>	<i>9</i>
2.2.2	<i>OTB: NRM Zuid 2016.....</i>	<i>10</i>
2.2.3	<i>TB: NRM Zuid 2018.....</i>	<i>10</i>
2.2.4	<i>Verschillen verkeersprognoses OTB en TB.....</i>	<i>11</i>
2.2.5	<i>Doorwerking toepassing NRM Zuid 2018.....</i>	<i>11</i>
2.3	Maximumsnelheid.....	12
2.4	Geluid.....	12
2.4.1	<i>Algemeen.....</i>	<i>12</i>
2.4.2	<i>Wettelijk kader.....</i>	<i>13</i>
2.4.3	<i>Rekenmodellen.....</i>	<i>15</i>
2.4.4	<i>Uitgevoerde onderzoeken OTB en TB.....</i>	<i>17</i>
2.5	Luchtkwaliteit.....	19
2.5.1	<i>Algemeen.....</i>	<i>19</i>
2.5.2	<i>Luchtkwaliteit en gezondheid.....</i>	<i>19</i>
2.5.3	<i>Rekenmodellen.....</i>	<i>20</i>
2.5.4	<i>Uitgevoerde onderzoeken OTB en TB.....</i>	<i>20</i>
2.6	Wegontwerp.....	21
2.6.1	<i>Algemeen.....</i>	<i>21</i>
2.6.2	<i>Asverschuiving Born/Guttecoven.....</i>	<i>22</i>
2.6.3	<i>Onderliggend wegennet.....</i>	<i>26</i>
2.7	Landschappelijke inpassing.....	27
2.8	Lichthinder.....	28
2.9	Realisatiefase.....	28
2.10	Schadevergoeding en grondverwerving.....	30
3	Specifieke beantwoording zienswijzen.....	31
3.1	Zienswijzen bestuursorganen.....	31
3.1.1	<i>Zienswijze 11 – Gemeente Echt-Susteren.....</i>	<i>31</i>
3.1.2	<i>Zienswijze 60 – Gemeente Sittard-Geleen.....</i>	<i>34</i>
3.1.3	<i>Zienswijze 69 – Gemeente Stein.....</i>	<i>41</i>
3.1.4	<i>Zienswijze 74 – Waterschap Limburg.....</i>	<i>43</i>
3.2	Zienswijzen belangen- en brancheorganisaties.....	46
3.2.1	<i>Zienswijze 5 – Stichting Natuur en Milieufederatie Limburg.....</i>	<i>46</i>
3.2.2	<i>Zienswijze 6 – A2VK Buurtenplatform.....</i>	<i>49</i>
3.2.3	<i>Zienswijze 19 – LLTB afdelingen Oostmaas en Sittard e.o.....</i>	<i>63</i>
3.2.4	<i>Zienswijze 67 – CUMELA Nederland.....</i>	<i>67</i>
3.3	Zienswijzen gebied Knooppunt Het Vonderen – Aansluiting Echt.....	71
3.3.1	<i>Zienswijze 3 – Buurtplatform De Loop.....</i>	<i>71</i>
3.3.2	<i>Zienswijze 12.....</i>	<i>75</i>
3.3.3	<i>Zienswijze 18.....</i>	<i>76</i>
3.3.4	<i>Zienswijze 24.....</i>	<i>77</i>
3.3.5	<i>Zienswijze 27.....</i>	<i>79</i>

3.3.6	Zienswijze 29	84
3.3.7	Zienswijze 44	90
3.3.8	Zienswijze 48	91
3.3.9	Zienswijze 50	92
3.3.10	Zienswijze 52	93
3.3.11	Zienswijze 53	95
3.3.12	Zienswijze 70	97
3.3.13	Zienswijze 75 – Bewoners Berkelaar	98
3.4	Zienswijzen gebied Aansluiting Echt – Aansluiting Roosteren	99
3.4.1	Zienswijze 1	99
3.4.2	Zienswijze 22 – Bewoners Oud-Roosteren	103
3.4.3	Zienswijze 54	106
3.4.4	Zienswijze 57	107
3.4.5	Zienswijze 61	108
3.4.6	Zienswijze 62	109
3.4.7	Zienswijze 63	111
3.4.8	Zienswijze 68	112
3.5	Zienswijzen gebied Aansluiting Roosteren – Aansluiting Born	115
3.5.1	Zienswijze 8	115
3.5.2	Zienswijze 10	116
3.5.3	Zienswijze 13	116
3.5.4	Zienswijze 15	117
3.5.5	Zienswijze 25	119
3.5.6	Zienswijze 26 – Buurtplatform Holtum en Actiegroep Holtum	124
3.5.7	Zienswijze 35	126
3.5.8	Zienswijze 41	126
3.5.9	Zienswijze 47 – Bewoners Baakhoven en zienswijzen 7, 14, 46, 55, 56, 59 (gelijkkluidend)	126
3.5.10	Zienswijze 72	130
3.6	Zienswijzen gebied Aansluiting Born – Aansluiting Urmond	132
3.6.1	Zienswijze 9	132
3.6.2	Zienswijze 16 – Buurtplatform Hondsbroek Aldenhof Born, en zienswijze 17 en 65 (gelijkkluidend)	133
3.6.3	Zienswijze 20	135
3.6.4	Zienswijze 23	136
3.6.5	Zienswijze 28 – Dorpsplatform Guttecoven en Buurtschap Den Uul en zienswijzen 32, 33, 36 (gelijkkluidend)	139
3.6.6	Zienswijze 30	144
3.6.7	Zienswijze 31 en 34 (gelijkkluidend)	159
3.6.8	Zienswijze 37	160
3.6.9	Zienswijze 38	160
3.6.10	Zienswijze 39	161
3.6.11	Zienswijze 40	163
3.6.12	Zienswijze 42	163
3.6.13	Zienswijze 43	164
3.6.14	Zienswijze 45	167
3.6.15	Zienswijze 49	179
3.6.16	Zienswijze 64	179
3.6.17	Zienswijze 66	183
3.6.18	Zienswijze 71	186
3.6.19	Zienswijze 73 – Stichting Dorpsplatform Einekoeze	191
3.7	Overige zienswijzen	193
3.7.1	Zienswijze 2	193
3.7.2	Zienswijze 4	193

3.7.3	<i>Zienswijze 21</i>	199
3.7.4	<i>Zienswijze 51</i>	200
3.7.5	<i>Zienswijze 58</i>	201
Bijlage A	Onderzoek asverschuiving Born	203
Bijlage B	Onderzoek afrit Urmond	205

1 Inleiding

1.1 Ter inzage legging en zienswijzen

Deze Nota van Antwoord bevat de reacties op de zienswijzen over het Ontwerptractébesluit Structurele verbreding A2 Het Vonderen – Kerensheide.

Van 8 september tot en met 19 oktober 2017 hebben ter inzage gelegen:

- Het Ontwerptractébesluit (OTB) Structurele verbreding A2 Het Vonderen – Kerensheide (17 juli 2017)
- Het Milieueffectrapport (MER) Structurele verbreding A2 Het Vonderen – Kerensheide (17 juli 2017)

Tijdens de periode van terinzagelegging kon eenieder een zienswijze naar voren brengen bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) over het OTB en het MER. In totaal zijn 75 zienswijzen naar voren gebracht, van onder meer 4 decentrale overheden (gemeente Stein, gemeente Sittard-Geleen, gemeente Echt-Susteren en waterschap Limburg), 1 maatschappelijke organisatie (Stichting Natuur- en Milieufederatie Limburg), 2 brancheorganisaties (CUMELA Nederland en LLTB afdelingen OostMaas en Sittard e.o.), het A2VK BUURTENPLATFORM, 8 lokale buurtraden en 59 particulieren en bedrijven. Een deel van die zienswijzen is namens meerdere mensen ingediend. In totaal hebben 496 personen en organisaties hun naam onder een van de zienswijzen gezet. Gewaardeerd wordt dat deze personen en organisaties hebben gereageerd.

1.2 Methode van beantwoording

In de Nota van Antwoord zijn de binnengekomen zienswijzen behandeld. Iedere zienswijze is door de Directie Participatie¹ voorzien van een registratienummer. Vanwege de bescherming van de privacy van de indieners zijn particuliere zienswijzen geanonimiseerd. De indieners zijn door de Directie Participatie geïnformeerd over het aan hen toegekende registratienummer.

De Nota van Antwoord is ingedeeld in een algemeen deel en een specifiek deel:

- Het algemeen deel bevat een algemene reactie op onderwerpen die in de zienswijzen relatief vaak aan de orde komen. De antwoorden zijn verdeeld over thema's.
- Het specifiek deel bevat de beantwoording per zienswijze (inclusief eventuele aanvulling). Bij de beantwoording van individuele zienswijzen kan worden verwezen naar de algemene reactie, waar nodig aangevuld met een specifieke reactie.

Indien zienswijzen aanleiding hebben gegeven om het Tracébesluit (TB) te wijzigen ten opzichte van het OTB, dan is dit bij de beantwoording van de betreffende zienswijze vermeld.

¹ De Directie Participatie is onderdeel van het ministerie van IenW. De adviseurs van deze directie begeleiden participatieprocessen zo zorgvuldig en transparant mogelijk. Het Platform Participatie ondersteunt daarbij. Via het Platform Participatie kunt u uw zienswijze geven op projecten waarbij het ministerie van IenW is betrokken, waaronder het project Structurele verbreding A2 Het Vonderen – Kerensheide.

1.3

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een algemene reactie op onderwerpen die in de zienswijzen relatief vaak aan de orde komen:

- Participatie en communicatie
- Verkeersprognose
- Maximumsnelheid
- Geluid
- Luchtkwaliteit en gezondheid
- Wegontwerp
- Landschappelijke inpassing
- Lichthinder
- Realisatiefase
- Schadevergoeding en grondverwerving

In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen individueel beantwoord. Hierbij wordt de volgende volgorde aangehouden:

- Zienswijzen bestuursorganen (paragraaf 3.1)
- Zienswijzen belangen- en brancheorganisaties inclusief het A2VK Buurtenplatform (paragraaf 3.2)
- Zienswijzen gebied Knooppunt Het Vonderen – Aansluiting Echt (paragraaf 3.3)
- Zienswijzen gebied Aansluiting Echt – Aansluiting Roosteren (paragraaf 3.4)
- Zienswijzen gebied Aansluiting Roosteren – Aansluiting Born (paragraaf 3.5)
- Zienswijzen gebied Aansluiting Born – Aansluiting Urmond (paragraaf 3.6)
- Overige zienswijzen (paragraaf 3.7)

Per paragraaf worden de zienswijzen in volgorde van het registratienummer behandeld. Iedere zienswijze is samengevat en opgedeeld in verschillende zienswijzepunten. De zienswijzepunten zijn als volgt genummerd XX.YY, waarbij XX verwijst naar het registratienummer van Directie Participatie en YY het zienswijzepunt betreft. Indien door een inspreker thema's zijn aangegeven, zijn deze overgenomen, herkenbaar aan een onderstreepte tekst. Ieder zienswijzepunt is vervolgens beantwoord. Aan het eind van iedere zienswijze staat beknopt samengevat of en zo ja welke wijzigingen zijn doorgevoerd in het TB.

2 Algemene beantwoording van veel voorkomende zienswijzen

In dit hoofdstuk wordt in algemene zin ingegaan op een aantal onderwerpen die in de ingediende zienswijzen regelmatig terugkomen. Bij de beantwoording van de individuele zienswijzen in hoofdstuk 3 wordt, indien aan de orde, verwezen naar deze algemene beantwoording.

2.1 Participatie en communicatie

Insprekers geven aan betrokken te willen worden, dan wel betrokken te willen blijven bij de planuitwerking en/of (voorbereiding) realisatie.

De minister van I&W hecht veel belang aan het betrekken van de omgeving, daartoe wordt de Code Maatschappelijke Participatie gevolgd. Naast de formele reactiemomenten tijdens de planprocedure zoals de terinzagelegging van OTB en MER, vindt op geregelde momenten afstemming met stakeholders plaats. In het kader van de terinzagelegging van het TB zal tevens een informatieavond worden georganiseerd. De input vanuit de interactie met de omgeving tijdens het planproces en vanuit de zienswijzen resulteert in een plan waarbij alle belangen uit de omgeving zorgvuldig zijn afgewogen.

Medeoverheden worden betrokken via de ambtelijke werkgroep, het bestuurlijk overleg en de watertoets. Daarnaast zijn bedrijven en belangengroepen geconsulteerd en betrokken bij de planuitwerking. Om de verschillende buurtenraden goed te kunnen betrekken bij het project is het zogenaamd A2VK Buurtenplatform ingericht door Rijkswaterstaat. Daarnaast zijn/worden informatieavonden georganiseerd. De voortgang van het project wordt gecommuniceerd via nieuwsbrieven. Hiervoor kunnen geïnteresseerden terecht op de website van Rijkswaterstaat.

Deze participatieaanpak heeft op diverse locaties doorwerking gehad in het ontwerp en de inpassing van de A2 in het landschap. Als gevolg van zienswijzen en vanuit gesprekken met het A2VK Buurtenplatform en belanghebbenden in de fase tussen OTB en TB, zijn diverse wensen ingewilligd ten aanzien van het ontwerp en de inpassing.

Ook na de vaststelling van het TB zal Rijkswaterstaat deze contacten met de omgeving voortzetten, waarbij de focus verschuift van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase.

2.2 Verkeersprognose

Verskillende insprekers zijn van mening dat de voor het OTB gehanteerde verkeersprognoses te laag zijn en dat er onvoldoende rekening is gehouden met specifieke regionale ontwikkelingen, zoals de uitbreidingsplannen van VDL Nedcar en DSM/Chemelot. Gewezen wordt op het verkeersmodel van de provincie Limburg, dat de regionale situatie wel goed in beeld zou brengen.

2.2.1 Toelichting verkeersmodel NRM

De verkeersprognose wordt berekend met het verkeersmodel van Rijkswaterstaat, het Nederlands Regionaal Model (hierna NRM). Het NRM is ontworpen om de verkeersbelastingen op het hoofdwegennetwerk zo goed mogelijk te kunnen voorspellen. Er zijn vier regionale modellen van het NRM in gebruik: NRM-Noord, NRM-Oost, NRM-Zuid, NRM-West. Voor de structurele verbreding van de A2 is het

NRM Zuid relevant. Bij een NRM worden de modellen speciaal geschikt gemaakt voor toepassing in een regio, met een gedetailleerde gebiedsindeling en met gedetailleerde verkeers- en vervoernetwerken. Alle NRM's leveren samen een gedetailleerd landsdekkend beeld op. Binnen Rijkswaterstaat zijn afspraken gemaakt hoe de modelinstellingen moeten zijn bij de toepassing van het NRM ten behoeve van een projectstudie en welk omgevings- en beleidsscenario's gehanteerd moeten worden.

Het NRM genereert verkeerscijfers voor een gemiddelde werkdag met een onderscheid naar ochtendspits, avondspits en de rest van de dag voor personen- en vrachtverkeer voor een bepaald jaar. Voor de berekening van de effecten op geluid, lucht, natuur en verkeersveiligheid zijn verkeerscijfers nodig voor een gemiddelde weekdag, verschillende periodes van de dag, gespecificeerd naar drie voertuigcategorieën (lichte, middelzware en zware voertuigen) en voor specifieke zichtjaren. Deze verkeerscijfers worden afgeleid van de met het NRM gegenereerde verkeerscijfers volgens een standaard verrijkingmethode.

Het NRM wordt ieder jaar geactualiseerd. Het NRM gebruikt beleidsuitgangspunten over de toekomst die aan verandering onderhevig zijn. Er worden nieuwe besluiten genomen over infrastructuur en/of ruimtelijke ontwikkeling, nieuw beleid geformuleerd of soms vernieuwde versies van de modelsoftware in gebruik genomen. Elk jaar worden daarom de uitgangspunten voor de toekomst geactualiseerd en worden op basis daarvan nieuwe basisprognoses opgesteld. Deze nieuwe basisprognoses worden uitgebreid getoetst op plausibiliteit. Met deze jaarlijkse actualisaties sluiten de verkeersprognoses optimaal aan op de actuele inzichten en vormen ze een robuuste basis voor besluitvorming.

2.2.2 *OTB: NRM Zuid 2016*

In het OTB is gerekend met het NRM Zuid 2016. Bij het maken van de verkeersprognoses met het NRM Zuid 2016 is het scenario Hoog uit de scenariostudie 'Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving' gehanteerd. Dit scenario wordt ook wel aangeduid als 'WLO hoog'. De uitgangspunten voor de ruimtelijk economische ontwikkeling van Nederland en het landelijke beleid zijn beschreven in het door het ministerie van Infrastructuur en Milieu² vastgestelde "Uitgangspuntendocument 2016". De doorvertaling naar de zogenoemde ruimtelijke invoer voor het verkeersmodel – in termen van aantallen inwoners, huishoudens en arbeidsplaatsen – is gedaan in overleg met de provincie Limburg. Met de toepassing van het NRM 2016 was voor het OTB (juli 2017) een actueel beeld opgenomen van de verkeerssituatie.

2.2.3 *TB: NRM Zuid 2018*

In het TB is de overstap gemaakt naar het recentere NRM Zuid 2018. Bij het maken van de verkeersprognoses met het NRM Zuid 2018 is het scenario Hoog uit de scenariostudie 'Nederland in 2030-2050: twee referentiescenario's – toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving' gehanteerd. De uitgangspunten voor de ruimtelijk economische ontwikkeling van Nederland en het landelijke beleid zijn beschreven in het door het ministerie van I&W vastgestelde "Uitgangspuntendocument 2018". De doorvertaling naar de zogenoemde ruimtelijke

² Thans ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

invoer voor het verkeersmodel – in termen van aantallen inwoners, huishoudens en arbeidsplaatsen – is gedaan in overleg met de provincie Limburg. Specifiek voor de economische centra rondom de A2 en met name VDL Nedcar en DSM/Chemelot is in overeenstemming met de provincie een hoge toename van het aantal arbeidsplaatsen opgenomen. De sociaaleconomische gegevens van het NRM Zuid 2018 liggen in lijn met de sociaaleconomische gegevens van de regionale verkeersmodellen en de verwachting van de provincie Limburg. Met de toepassing van het NRM 2018 is voor het TB een actueel beeld gegeven van de verkeerssituatie.

2.2.4 *Verschillen verkeersprognoses OTB en TB*

Het NRM Zuid 2018 levert prognoses die op de A2 op het project traject ordegrrootte 9% hoger liggen dan het NRM Zuid 2016 (zie Tabel 2-1). Deze stijging is terug te vinden in zowel de situatie zonder structurele verbreding (referentiesituatie) als de situatie met structurele verbreding van de A2 (projectsituatie). Het projecteffect in termen van mobiliteit, bereikbaarheid en robuustheid is daarom voor het TB vergelijkbaar met het OTB.

nr.	Locatie	Referentiesituatie 2030			Structurele verbreding 2030		
		TB	OTB	Verschil	TB	OTB	Verschil
1	A2: Kp. Het Vonderen - Echt	113.000	102.000	10,8%	115.000	103.000	11,7%
2	A2: Echt - Roosteren	114.000	105.000	8,6%	116.000	107.000	8,4%
3	A2: Roosteren - Born	118.000	108.000	9,3%	120.000	110.000	9,1%
4	A2: Born - Urmond	112.000	101.000	10,9%	113.000	103.000	9,7%
5	A2: Urmond - Kp. Kerensheide	126.000	110.000	14,5%	127.000	111.000	14,4%
6	A76: Kp. Kerensheide - Stein	55.000	52.000	5,8%	55.000	52.000	5,8%
7	A2: Elsloo - Ulestraten	79.000	76.000	3,9%	80.000	76.000	5,3%
8	A76: Kp. Kerensheide - Geleen	95.000	90.000	5,6%	95.000	91.000	4,4%
9	A76: Nuth - Voerendaal	73.000	72.000	1,4%	74.000	72.000	2,8%
10	A2: Meerssen - Kp. Kruisdonk	66.000	64.000	3,1%	66.000	64.000	3,1%
11	A79: Hulsberg - Valkenburg	38.000	38.000	0,0%	38.000	38.000	0,0%
12	A73: Linne - Kp. Het Vonderen	60.000	49.000	22,4%	61.000	49.000	24,5%
13	A2: Maasbracht - St. Joost	72.000	66.000	9,1%	72.000	67.000	7,5%
14	A2: Nederweert - Kelpen-Oler	75.000	66.000	13,6%	75.000	66.000	13,6%

Tabel 2-1 Vergelijking totaal aantal voertuigen per etmaal TB (NRM Zuid 2018) en OTB (NRM Zuid 2016)

2.2.5 *Doorwerking toepassing NRM Zuid 2018*

De verkeersprognose speelt ook een rol bij de beoordeling van verkeer gerelateerde effecten. Daarom zijn de volgende onderzoeken voor het TB eveneens geactualiseerd:

- Akoestisch onderzoek (zie verder paragraaf 2.4)
- Luchtkwaliteit (zie verder paragraaf 2.5)
- Verstoring van en stikstofdepositie op natuur

2.3 **Maximumsnelheid**

Een aantal insprekers zijn tegen de verhoging van de maximumsnelheid van 100 naar 130 km/uur. De maximumsnelheid van 100 km/uur heeft volgens insprekers te maken met het kunnen voldoen aan geluid- en luchtkwaliteitsnormen. Verzocht wordt de maximumsnelheid in het kader van leefbaarheid te beperken.

Vanaf 1 september 2012 is de wettelijke maximumsnelheid op Nederlandse autosnelwegen 130km/uur. Hierbij geldt het uitgangspunt 130 km/uur, tenzij. Dat wil zeggen dat een lagere maximumsnelheid alleen wordt toegepast vanwege de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld bij geopende spitsstroken), milieueisen (bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit) en/of bij natuurgebieden.

Op het traject A2 Het Vonderen – Kerensheide geldt vanaf 5 februari 2016 een maximumsnelheid van 130 km/uur, met uitzondering van het laatste deel bij Urmond, ten zuiden van km 237.9. Wanneer de spitsstroken zijn opengesteld is de maximumsnelheid beperkt tot 100 km/uur. Wanneer de spitsstroken zijn geopend valt de vluchtstrook weg en bestaat er dus geen uitwijkmogelijkheid. Dan geldt om veiligheidsredenen een lagere maximumsnelheid. De lagere maximumsnelheid bij geopende spitsstroken heeft dus met verkeersveiligheid te maken, niet met geluid- en luchtkwaliteitsnormen.

Onderhavig TB gaat uit van 3 structurele rijstroken en een vluchtstrook. In het TB moet worden uitgegaan van de wettelijke maximumsnelheid, in dit geval 130 km/uur. Dit geldt ook voor het deel bij Urmond. Onderdeel van het TB is de verhoging van de maximumsnelheid bij van 120 naar 130 km/uur bij Urmond over een lengte van 1,33 km (km 237.9 – km 239.23).

Er is geen aanleiding (geen 'tenzij') om in het TB een lagere maximumsnelheid toe te passen. Effecten van de wegverbreding worden daarom bepaald op 130 km/uur en eventueel daaruit vloeiende maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid worden in het TB opgenomen. De in het TB opgenomen maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid zorgen ervoor dat het woon- en leefklimaat door de verbreding van de A2 (en de verhoging van de maximumsnelheid) niet aangetast, maar juist verbeterd wordt.

2.4 **Geluid**

Veel zienswijzen gaan over de verwachte toename van geluidhinder als gevolg van de structurele verbreding. Insprekers hebben vragen of opmerkingen over geluidmaatregelen, rekenmodellen, reflectie van geluid en cumulatie met andere bronnen zoals het onderliggend wegennet.

2.4.1 **Algemeen**

Geluid is een complex thema, met veel technische begrippen en meerdere van toepassing zijnde wettelijke regelingen. In de Toelichting bij het TB en de drie deelrapporten van het akoestisch onderzoek³ is het wettelijk kader beschreven en toegelicht. Voor algemene, publieksvriendelijke informatie over het onderwerp geluid(hinder) nabij rijkswegen wordt verwezen naar een informatieve folder over onder andere de normen en regels die gelden voor geluid en de rol van Rijkswaterstaat hierin: <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/index.aspx>.

³ Akoestisch onderzoek OTB en akoestisch onderzoek TB A2 Structurele verbreding Het Vonderen – Kerensheide: Hoofdrapport (Wet milieubeheer), Deelrapport Algemeen (Wet milieubeheer) en Deelrapport Specifiek (Wet milieubeheer en Wet geluidhinder)

In deze Nota van Antwoord gaan we dieper op de materie in.

2.4.2

Wettelijk kader

Hieronder volgt een korte samenvatting ter introductie van de algemene beantwoording van de zienswijzen op het onderdeel geluid.

Hoofdwegennet: Wet milieubeheer

De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer heeft als doel om de omgeving te beschermen tegen onbeheerste groei van verkeersgeluid, maar tegelijkertijd de mobiliteit niet te belemmeren. Om dit doel te bereiken werkt de wet met geluidproductieplafonds (GPP's). GPP's zorgen ervoor dat het verkeer zich kan ontwikkelen zolang de geluidproductie van het verkeer onder het geldende GPP blijft. Voor bestaande wegen zijn bij de inwerkingtreding van Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer de GPP's van rechtswege tot stand gekomen.

Het GPP is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de hoofdweg. Aan beide zijden van de hoofdweg liggen referentiepunten. De posities van de referentiepunten liggen vast in het zogeheten geluidregister van Rijkswaterstaat, net als de waarde van het GPP in elk referentiepunt. Het verkeer op de rijkswegen mag niet meer geluid veroorzaken dan de vastgestelde GPP's. Het geluidregister is te raadplegen via www.rijkswaterstaat.nl/geluidregister.

Met een gedetailleerd rekenmodel is, met de gegevens uit het geluidregister die ten grondslag liggen aan deze plafonds, bepaald hoe hoog de geluidsbelasting bij geluidsgevoelige objecten zoals woningen en scholen mag zijn wanneer het (geldend) GPP geheel zou worden benut. Dit wordt $L_{den,GPP}$ of toetswaarde genoemd. De Wet milieubeheer bepaalt vervolgens dat de toekomstige geluidsbelasting vanwege het project A2 Structurele verbreding Het Vonderen - Kerensheide, niet meer mag bedragen dan de toetswaarde. Als deze geluidsbelasting vanwege het project toch wordt overschreden, dient te worden onderzocht of deze overschrijding met doelmatige geluidbeperkende maatregelen kan worden weggenomen en teruggebracht kan worden tot de toetswaarde. Hierbij wordt eerst gekeken naar bronmaatregelen (tweelaags ZOAB) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of -wallen). Zo nodig worden geluidproductieplafonds gewijzigd vanwege de geluidmaatregelen die in het kader van het project worden getroffen.

GPP's en de geluidproductie worden uitgedrukt in de 'eenheid' L_{den} in dB en afgerond op één cijfer achter de komma. De geluidsbelastingindicator L_{den} is een maat om de geluidsbelasting uit te drukken in decibel (dB) op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00–19.00 uur, van 19.00–23.00 uur en van 23.00–07.00 uur van een jaar. Dit wordt omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189). De weging die in de berekening van het L_{den} wordt toegepast bestaat uit twee onderdelen:

- Ten eerste wordt er rekening mee gehouden dat de drie beoordelingsperioden (dag, avond en nachtperiode) niet even lang duren.
- Ten tweede wordt voor de avond en nachtperiode een toeslag gehanteerd, omdat geluid in de avond en nachtperioden extra hinderlijk is. Voor de avondperiode bedraagt deze toeslag 5 dB, voor de nachtperiode 10 dB.

De $L_{den,GPP}$ of toetswaarde geldt op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen en wordt afgerond op hele dB's. In de Wet milieubeheer zijn geen geluidsnormen opgenomen voor de situatie buitenhuis, maar wanneer de geluidsbelasting op de gevel (als gevolg van het treffen van maatregelen) gelijk blijft of afneemt, zal dit bijna altijd ook buitenhuis het geval zijn. Voor bijna alle naast het traject gelegen woningen is dit het geval. Op drie gevels is sprake van een lichte toename van de geluidbelasting op de gevel, en zal dit ook buitenshuis het geval zijn. Aangezien het lichte toenames betreft, is geen sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting buitenshuis.

Doelmatigheid van maatregelen

De wettelijke systematiek kent een standstill doelstelling. Dit geldt zowel bij wijzigingen aan de weg als bij naleving van GPP's. Dit houdt in dat de wegbeheerder ernaar streeft om de geldende GPP's niet te overschrijden en de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten niet te laten toenemen ten opzichte van de geluidsbelasting bij het geldende GPP. Als de standstill doelstelling niet zonder het toepassen van geluidbeperkende maatregelen gehaald kan worden, onderzoekt Rijkswaterstaat of maatregelen mogelijk en doelmatig zijn. Of een maatregel doelmatig is, wordt beoordeeld met het doelmatigheidscriterium zoals dat wettelijk is vastgelegd in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer. Doelmatig wil zeggen dat de kosten voor de maatregelen opwegen tegen de bereikte geluidreductie. Het doel van dit doelmatigheidscriterium is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidreducerende maatregelen te komen. Dit criterium wordt daarom door Rijkswaterstaat bij alle projecten gehanteerd.

Aanvullend hierop geeft de Wet milieubeheer de mogelijkheid maatregelen te beoordelen op landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige en technische aanvaardbaarheid. Op deze gronden kan van de doelmatige maatregelen worden afgeweken.

Voor het hoofdwegennet (rijkswegen) is het doelmatigheidscriterium beschreven in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer. Voor overige wegen geldt de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

Sanering

Wanneer geluidsgevoelige objecten op basis van het geluidregister voorafgaand aan de vaststelling van het TB een te hoge geluidsbelasting ondervinden, geldt een verplichting tot sanering. De wet schrijft voor dat voor deze saneringsobjecten (zoals bedoeld in artikel 11.57 lid a, b en c Wet milieubeheer) eenmalig onderzoek moet worden of de geluidsbelasting op de objecten met doelmatige maatregelen kan worden verminderd. Deze saneringsdoelstelling moet op grond van artikel 11.42 Wet milieubeheer worden genomen in een project voor wijziging van de weg (zoals het TB A2 Structurele verbreding Het Vonderen – Kerensheide), wanneer als gevolg van dat project één of meer geluidproductieplafonds moeten worden gewijzigd. In dat geval is sprake van "gekoppelde sanering". Voor locaties waar vanwege het TB geen geluidproductieplafonds wijzigen, maar voor de saneringsobjecten wel geluidmaatregelen nodig zijn, wordt de sanering geregeld in een saneringsplan, er is dan sprake van "autonome sanering".

Cumulatie van geluid

Bij de afweging van maatregelen (zowel voor het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet) wordt rekening gehouden met cumulatie van het geluid. Wanneer een woning of ander geluidsgevoelig object in de buurt ligt van meer dan één rijksweg moet de gecumuleerde (bij elkaar opgetelde) geluidsbelasting van alle rijkswegen aan de normen worden getoetst. Indien het geluidsgevoelig object ook

een relevante geluidsbelasting ondervindt van één of meer andere bronnen dan rijkswegen (dit kunnen andere niet-rijkswegen zijn, maar ook andere geluidsbronnen zoals een gezoneerd industrieterrein) kan in samenspraak met de beheerder(s) van deze overige bronnen overwogen worden om maatregelen aan deze andere bronnen te treffen.

Onderliggend wegennet: Wet geluidhinder

De geluidwetgeving vanwege wegverkeerslawaaï is uitgewerkt in de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder. In het kader van het akoestisch onderzoek zijn wijzigingen (reconstructie) op en aan het onderliggend wegennet getoetst aan de regels en grenswaarden van de Wet geluidhinder.

Er is sprake van een zogenoemde 'reconstructie' indien de geluidsbelasting ten opzichte van de grenswaarde toeneemt met 2 dB of meer. Indien er sprake is van reconstructie dienen ook eventueel afwezige saneringen te worden opgelost. De Wet geluidhinder schrijft voor dat voor de onderliggende wegen die als gevolg van de structurele verbreding –van de A2 gewijzigd (reconstructie) worden, getoetst moet worden of de geldende geluidsnormen niet overschreden worden en welke doelmatige maatregelen noodzakelijk zijn om deze overschrijding ongedaan te maken.

Onderzoek naar gevelisolatie

Nadat het TB onherroepelijk is geworden, wordt aanvullend onderzoek gedaan naar gevelisolatie. Dit betreft uitsluitend de geluidsgevoelige objecten die gelegen zijn langs de rijksweg waar ook met de doelmatige geluidmaatregelen nog sprake is van een overschrijding van de toetswaarde zoals deze gold voorafgaand aan het vaststellen van het TB.

Het aanvullend onderzoek betreft de geluidsbelasting in de woning. Als die de wettelijk toegestane waarde overschrijdt, dan worden maatregelen aan de woningen aangeboden. Het hangt af van de geluidsbelasting op de gevel van de woning en de mate waarin de woning in de huidige staat het geluid isoleert of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

2.4.3

Rekenmodellen

Verskillende insprekers brengen naar voren dat zij van mening zijn dat geluidberekening met modellen niet overeenkomt met de (complexe) werkelijkheid en de ervaren geluidhinder. Daarnaast hebben diverse insprekers opmerkingen bij of vragen over de toegepaste geluidmodellen als de modellering van de omgeving, cumulatie met verkeer op het onderliggend wegennet, de overheersende windrichting of de reflectie van geluid tegen gebouwen.

De akoestische onderzoeken zijn verricht conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 3 en hoofdstuk 5. Dit rekenvoorschrift wordt door Rijkswaterstaat bij alle projecten gehanteerd om een eenduidige en objectieve methode voor het akoestisch onderzoek te hanteren. Van het wettelijk rekenvoorschrift kan niet worden afgeweken.

In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 is onder andere vastgelegd dat berekeningen plaatsvinden op de gevels en dat gerekend wordt met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal). Berekeningen vinden plaats op iedere relevante waarneemhoogte. Er zijn in de Wet milieubeheer geen geluidsnormen opgenomen voor de situatie in de tuin en/of voor pieksituaties. De rekenmodellen zijn gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek en op een grote hoeveelheid metingen aan voertuigen en wegdekken. De berekeningen worden uitgevoerd voor gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, ongeacht de oriëntatie van de woning ten opzichte van de weg. Dit gebeurt door in eerste aanleg

de geluidoverdracht –vanuit alle richtingen- te berekenen onder meewindcondities en vervolgens een correctie toe te passen voor het feit dat die meewindcondities niet het gehele jaar optreden. Voor het akoestisch onderzoek dient conform de wettelijke bepalingen gerekend te worden met de geluid beperkende maatregelen, waaronder de aanwezige wegdekverharding, zoals deze zijn vastgelegd in het geluidregister van Rijkswaterstaat.

Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. Het onderzoek wordt met behulp van modelberekeningen verricht om de volgende redenen:

- Toekomstige situaties zijn niet te meten (de aangepaste situatie van de A2 en omgeving is immers nog niet aanwezig);
- De wettelijke geluidsnormen zijn gebaseerd op het gemiddelde over het gehele jaar. Tijdens een geluidmeting zullen deze gemiddelde omstandigheden qua verkeersaanbod en weersomstandigheden zich nooit voordoen; derhalve zijn deze omstandigheden tijdens een meting niet representatief. Een representatieve meting zal altijd veel tijd (minimaal enkele maanden) in beslag nemen;
- Het is niet mogelijk om met metingen de toetswaarde van de geluidsbelasting ($L_{den,GPP}$) te bepalen, aangezien dit wordt bepaald bij volledig benut GPP.
- Het onderzoeken van mogelijke geluidmaatregelen zonder gedetailleerde modelberekeningen is niet goed mogelijk (de maatregelen zijn immers nog niet aangebracht);
- Metingen zijn zeer intensief en zeer prijzig, dit vanwege de grote aantallen geluidsgevoelige objecten in het onderzoeksgebied en daardoor eveneens praktisch niet uitvoerbaar voor alle objecten, berekeningen met modellen daarentegen wel;
- Vanuit modelberekeningen zijn resultaten beter reproduceerbaar dan bij het toepassen van metingen.

Het RIVM verricht als onafhankelijk instituut steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten ter controle van de rekenmethode voor geluidproductie op referentiepunten. Op enkele referentiepunten voeren zij permanent metingen uit. Wanneer een meting dusdanig afwijkt van de berekeningen van Rijkswaterstaat, wordt gekeken of de rekenmethode moet worden aangepast.

Rijkswaterstaat is verplicht om elk jaar te toetsen of het geluidproductieplafond niet wordt overschreden. Het geluidproductieplafond is te beschouwen als de maximale toegestane geluidproductie van de weg. Mocht er wel sprake zijn van een overschrijding dan is Rijkswaterstaat verplicht om onderzoek te doen naar maatregelen om deze overschrijding weg te nemen. Op deze wijze wordt na afronding van het project jaarlijks getoetst of de geluidproductie van de weg niet te hoog wordt. De resultaten hiervan worden gepubliceerd in het "nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen".

De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met erkende akoestische modellen en volgens de wettelijk voorgeschreven rekenvoorschriften die daarbij horen.

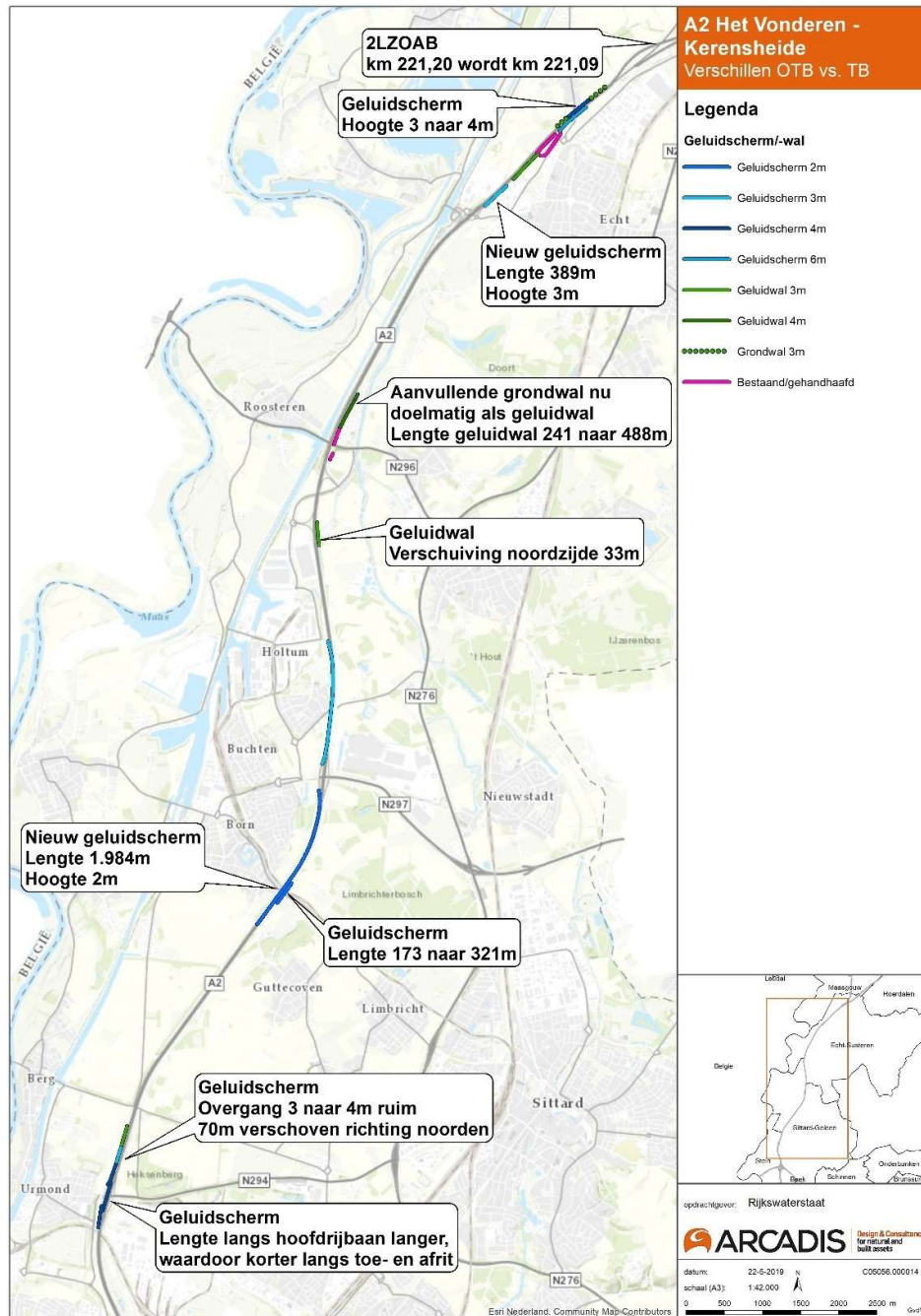
De omgeving wordt nauwgezet ingevoerd in het geluidmodel, daardoor wordt rekening gehouden met reflectie van bebouwing, al bestaande schermen én van nieuw te plaatsen schermen. Ook worden toekomstige ontwikkelingen, mits concreet genoeg, in het model ingevoerd.

2.4.4 *Uitgevoerde onderzoeken OTB en TB*

Het akoestisch onderzoek is voor het TB opnieuw uitgevoerd, op basis van de verkeersprognose NRM Zuid 2018 (zie ook paragraaf 2.2). Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de vereisten zoals opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdwegennet) en de Wet geluidhinder (onderliggend wegennet), zoals toegelicht in paragraaf 2.4.2. De modellen die daarbij zijn gebruikt, zijn geactualiseerd op wijzigingen in de omgeving en verfijnd naar aanleiding van zienswijzen. De modellen houden rekening met reflectie van geluid tegen (hoge) gebouwen.

Het maatregelpakket gebaseerd op het akoestisch onderzoek voor het TB komt op hoofdlijnen overeen met het maatregelpakket zoals bepaald voor het OTB. Aanvullend is sprake van een nieuw drie meter hoog scherm ter hoogte van de Loperweg te Echt en een twee meter hoog scherm aan de westzijde van de A2 bij Born. In Figuur 2-1 worden de belangrijkste wijzigingen getoond in het maatregelpakket geluid tussen OTB en TB. Ten opzichte van het OTB is sprake van een afname van het aantal (ernstig) geluidgehinderden in de eindsituatie (80 gehinderden en 31 ernstig gehinderden). Deze verbetering heeft onder andere te maken met de twee nieuwe geluidschermen bij Echt en Born. Deze schermen maakten geen onderdeel uit van het maatregelpakket uit het OTB. In de TB-situatie neemt het aantal geluidgehinderden en ernstig gehinderden ten opzichte van de referentiesituatie af met respectievelijk 201 gehinderden en 79 ernstig gehinderden.

Door de toepassing van dit maatregelpakket wordt het aantal objecten waar de toetswaarde of $L_{den,GPP}$ wordt overschreden, teruggebracht van ruim 6.800 naar drie. Voor de drie woningen waar na toepassing van het maatregelpakket nog sprake is van een overschrijding van de toetswaarde of $L_{den,GPP}$, is aanvullend de cumulatieve geluidsbelasting in beeld gebracht. Het betreft cumulatie met het onderliggend wegennet en gezoneerde industrieterreinen. Hieruit blijkt dat op geen van deze woningen eveneens sprake is van een relevante geluidsbelastingen van het onderliggend wegennet. Ter plaatse van één van de geluidsgevoelige objecten is wel sprake van een relevante bijdrage ten gevolge van het gezoneerde industrieterrein 'Swentibold (VDL-Nedcar)'. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het niet zinvol is om maatregelen toe te passen aan het industrieterrein in plaats van aan de A2. De drie woningen waar de toetswaarde wordt overschreden komen in aanmerking voor aanvullend gevelisolatieonderzoek.



Figuur 2-1 Belangrijkste wijzigingen in het maatregelenpakket TB ten opzichte van het OTB

De te wijzigen rijkswegen A2 en A73 zijn volgens bijlage 4 van het Besluit geluid milieubeheer niet aangemerkt als wegvak waar in het verleden een sterke toename van de geluidsbelasting is opgetreden. Er is daarom geen sprake van een saneringssituatie volgens artikel 11.57 onder lid 1 c Wet milieubeheer. Op grond van bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer is er langs de A2 tussen km 221.70 en 242.50 geen sprake meer van een verplichting voor het opstellen van een saneringsprogramma voor saneringsobjecten zoals bedoeld in artikel 11.57, lid 1,

onder a of b van de Wet milieubeheer. Hieruit volgt dat op de A2 van kilometer 221,09 tot 221,70 sanering niet is uitgesloten op grond van bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer. Eventuele saneringsknelpunten langs dit wegdeel dienen gelijktijdig met het TB te worden gesaneerd (gekoppelde sanering). Hetzelfde geldt voor het wegdeel langs de A73 tussen km 4.90 en 6.34. In het Deelrapport Specifiek van het akoestisch onderzoek TB zijn de resultaten beschreven. Uit deze toets sanering blijkt dat binnen het projectgebied op de A2 tussen km 221.09 en 221.70 en op de A73 tussen km 4.90 en 6.34 geen saneringsobjecten aanwezig zijn. Voor deze wegvakken is met de vaststelling van het TB de sanering afgerond. Vanwege de structurele verbreding van de A2 wordt ook het onderliggend wegennet deels gewijzigd. Uit het akoestisch onderzoek naar het onderliggend wegennet volgt dat nergens sprake is van 'reconstructie' volgens de Wet geluidhinder. Er is nergens sprake van een relevant effect op het onderliggend wegennet. Maatregelen op het onderliggend wegennet zijn dan ook niet aan de orde.

In het algemeen kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van toename van geluidhinder door het project. Door de te nemen maatregelen wordt de situatie juist aanzienlijk verbeterd. Uit het MER (OTB situatie) en de Rapportage Actualisatie Milieu-informatie (TB situatie) blijkt dat het aantal (ernstig) gehinderden en het geluidbelast oppervlak aanzienlijk afneemt ten opzichte van de referentiesituatie.

2.5 Luchtkwaliteit

Een aantal insprekers maakt zich zorgen over de luchtkwaliteit en hun gezondheid als gevolg van het project. Insprekers zijn van mening dat in het onderzoek onvoldoende aandacht wordt besteed aan gezondheid en de uitstoot van fijnstof door de omliggende industrie. Maatregelen worden verzocht in de vorm van schermen, aanplant van groen en snelheidsverlaging.

2.5.1 Algemeen

Voor meer informatie over luchtkwaliteit nabij rijkswegen wordt verwezen naar een informatieve folder, die via onderstaande link is te openen. Daarin staat meer informatie over onder andere de normen & regels die gelden voor luchtkwaliteit en de rol van Rijkswaterstaat hierin: <http://publicaties.minienm.nl/download-bijlage/92311/scho-nere-lucht-langswegen.pdf>.

2.5.2 Luchtkwaliteit en gezondheid

In 2008 werd de Europese richtlijn luchtkwaliteit van kracht. Hierin staan eisen (normen/grenswaarden) voor concentraties van stoffen in de lucht. Deze normen zijn opgenomen in de Nederlandse Wet milieubeheer. De EU-norm voor fijn stof PM₁₀ is 40 µg/m³ (jaargemiddelde concentratie) en voor fijn stof PM_{2,5} 25 µg/m³ (jaargemiddelde concentratie). Voor fijn stof PM₁₀ is ook een norm voor de daggemiddelde concentratie van 50 µg/m³ vastgesteld, die 35 keer per jaar mag worden overschreden. De normen zijn opgesteld met het oog op de menselijke gezondheid, maar hierbij is ook rekening gehouden met de economische haalbaarheid. Onder deze normen kunnen mensen nog steeds lichamelijke klachten ondervinden en zijn er gezondheidsrisico's. Een verdergaande verbetering van de luchtkwaliteit is van belang om de gezondheidsrisico's vanwege luchtverontreiniging verder terug te dringen, richting de lagere gezondheid(WHO⁴)-advieswaarden. De WHO-advieswaarde voor fijn stof PM₁₀ is 20 µg/m³ (jaargemiddelde concentratie) en voor fijn stof PM_{2,5} 10 µg/m³ (jaargemiddelde concentratie). Voor fijn stof PM₁₀ is ook een WHO-advies-waarde van 15 µg/m³ voor de daggemiddelde concentratie.

⁴ Wereldgezondheidsorganisatie

Eind 2017 heeft de Rechtbank Den Haag in een door Milieudefensie aangespannen rechtszaak bepaald dat Nederland niet nu al of op korte termijn aan de WHO-richtwaarden moet voldoen⁵. Er is geen verdragsbepaling die de Staat daartoe verplicht, aldus de rechter.

2.5.3 *Rekenmodellen*

De emissie- en concentratieberekeningen luchtkwaliteit voor het OTB zijn uitgevoerd met Geomilieu versie 4.10 module stacks uitgevoerd. Dit model rekent conform Standaard Rekenmethoden 1 en 2 conform de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 en is goedgekeurd door het ministerie van I&W. De verkeersprognoses zijn afkomstig van het NRM Zuid 2016.

Zowel de emissiefactoren voor het wegverkeer als de achtergrondconcentraties die in het rekenprogramma zijn opgenomen worden jaarlijks bijgewerkt. De emissiefactoren worden door TNO in opdracht van de Rijksoverheid geactualiseerd met gebruikmaking van de meest recente inzichten (waaronder metingen en de samenstelling van het wagenpark). De grootschalige achtergrondconcentraties worden door het RIVM in opdracht van de Rijksoverheid geactualiseerd en zijn gebaseerd op emissiecijfers en prognoses van alle sectoren (wegverkeer, industrie, landbouw, buitenland et cetera) en metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit.

Voor het TB is het onderzoek geactualiseerd op basis van de verkeersprognoses NRM Zuid 2018. Daarnaast zijn de berekeningen voor luchtkwaliteit voor het TB uitgevoerd met de ten tijde van het onderzoek meest recente invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren) van 15 maart 2018, opgenomen in Geomilieu v4.41.

2.5.4 *Uitgevoerde onderzoeken OTB en TB*

De invloed van een project op de luchtkwaliteit wordt bepaald door verschillende factoren. Bij een verbreding als de A2 zijn de belangrijkste factoren de verbeterde doorstroming (positief effect op de luchtkwaliteit), de verkeersaantrekkende werking (negatief effect op de luchtkwaliteit) en de verschuiving van de weg. Het saldo van deze effecten bepaalt of de luchtkwaliteit op een bepaalde locatie verbetert of verslechtert. In het deelrapport lucht ten behoeve van MER en OTB en in de Rapportage Actualisatie Milieu-informatie (RAM) voor het aspect luchtkwaliteit voor het TB zijn de effecten van de aanpassing van de A2 op de luchtkwaliteit beschreven.

Voor het OTB/MER en het TB zijn met behulp van een rekenprogramma de referentiesituatie en de projectsituatie onderzocht om het projecteffect inzichtelijk te maken. Met behulp van verkeersmodellen is de toename van verkeer door het project meegenomen in de berekeningen. De verkeersaantrekkende werking van de structurele verbreding van de A2 blijkt zeer gering. De belangrijkste factor voor het effect op de luchtkwaliteit is de verschuiving van de weg. De luchtkwaliteit verslechtert op locaties waar de weg naar toe schuift en verbetert op locaties waar de weg vanaf schuift. Dit effect neemt op korte afstand van de weg snel af en per saldo levert dit een neutraal effect.

In de fase van het OTB/MER is geconcludeerd dat voor fijnstof er bij één gevoelige bestemming een relevante toename optreedt, en er bij vier gevoelige bestemmingen sprake is van een relevante afname. Ten aanzien van stikstofdioxide

⁵ ECLI:NL:RBDHA:2017:15380)

is geconcludeerd dat bij één gevoelige bestemming een relevante toename optreedt, en er bij zes gevoelige bestemmingen sprake is van een relevante afname. Bij 99,9% van de onderzochte locaties is na de structurele verbreding er geen sprake van relevante toe- of afnames NO₂ en PM₁₀. De berekeningen voor het TB leveren dezelfde resultaten op. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt.

In het onderzoek is conform de wettelijke vereisten rekening gehouden met andere bronnen, zoals omliggende industrie. Deze zijn immers opgenomen in de achtergrondconcentraties waarmee rekening is gehouden in de berekeningen.

Veel ruimtelijke en infrastructurele projecten van de Rijksoverheid zijn opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenoemde grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Vanuit het NSL worden dus, indien noodzakelijk, maatregelen genomen.

Het project A2 Structurele verbreding Het Vonderen – Kerensheide maakt onderdeel uit van dit programma. Door de opname van het project in het NSL is de juridische haalbaarheid voor het project ten aanzien van luchtkwaliteit geborgd en is verzekerd dat de structurele verbreding van de A2 niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden.

In het NSL is de verplichting opgenomen om jaarlijks te controleren of grenswaarden niet worden overschreden. Deze monitoring, die van groot gewicht is binnen het programma, biedt daarmee een extra waarborg dat blijvend aan de grenswaarden voor PM₁₀ en NO₂ wordt voldaan.

2.6 Wegontwerp

In verschillende zienswijzen worden door insprekers vragen gesteld over de ligging van de weg. Verschillende insprekers zien liever niet dat de A2 dichterbij de woning komt te liggen en verzoeken de weg in de andere richting op te schuiven, zoals bij de kern Guttecoven. Daarnaast zijn er vragen en opmerkingen over het onderliggend wegennet zoals de breedte en verharding.

2.6.1 Algemeen

Het wegontwerp dat ten grondslag ligt aan het TB is een uitwerking van het Voorkeursalternatief, dat de minister in 2013 heeft gekozen. Het wegontwerp moet veilig zijn, voldoen aan ontwerprichtlijnen, technisch maakbaar zijn en passen binnen het taakstellend budget. Specifiek voor dit deel van de A2 is een belangrijke eis⁶ dat er tijdens de realisatiefase drie rijstroken per rijrichting beschikbaar zijn. De A2 tussen knooppunten Het Vonderen en Kerensheide is immers de enige noord-zuidverbinding op snelwegniveau in Midden-Limburg. Een alternatieve verbinding op hoofdwegniveau is er niet, dus moet de weg tijdens de realisatiefase beschikbaar blijven. Daarom is sprake van asymmetrische verbreding⁷ waarbij de weg in zijn geheel opschuift naar het oosten of naar het westen. Met de asverschuiving worden daarnaast meer woningen behouden dan bij een centrische verbreding. De as schuift naar het oosten of het westen, afhankelijk van beschikbare ruimte en dwangpunten zoals de bestaande verzorgingsplaatsen. De belangen en

⁶ Bestuursvereenkomst gesloten in 2012 tussen Rijk en provincie Limburg.

⁷ Alleen bij Echt en aansluiting Roosteren wordt symmetrisch verbreed, omdat er viaducten staan die behouden moeten blijven.

randvoorwaarden zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze voor de asligging gemaakt. Het TB voldoet voor wat betreft de motivering van die keuzes aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Hieronder is voor een aantal specifieke situaties die in de zienswijzen aan de orde komen een nadere toelichting gegeven.

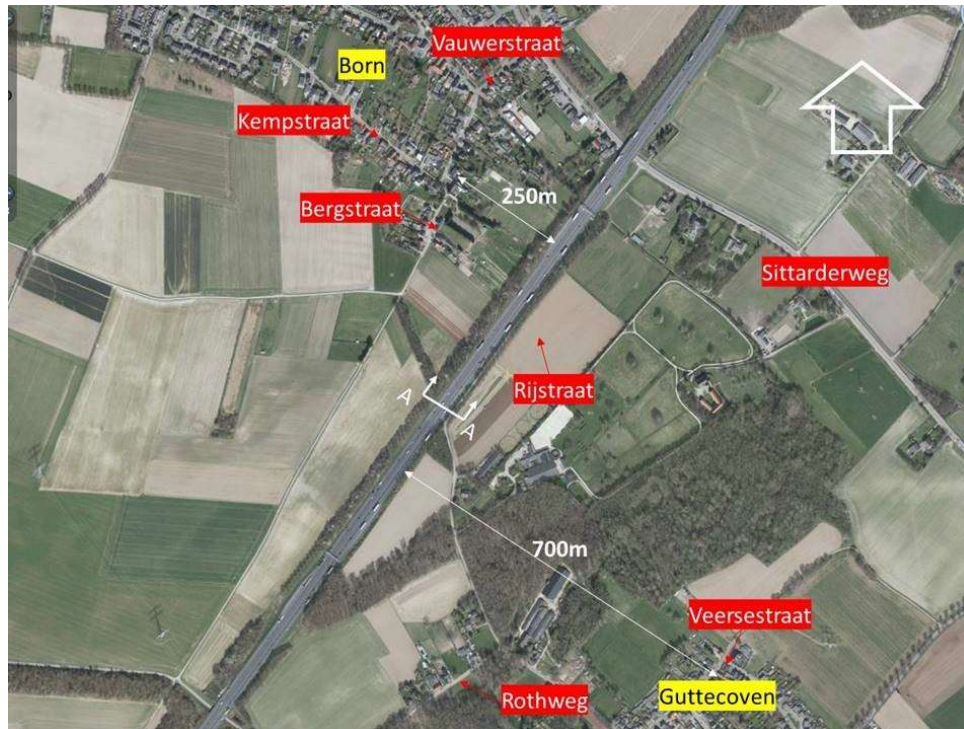
2.6.2

Asverschuiving Born/Guttecoven

Vershillende insprekers uit de kern Guttecoven aan de oostzijde van de A2 verwachten een verslechtering van het woonmilieu (geluid, luchtkwaliteit) doordat de A2 richting het oosten wordt verbreed en ten zuiden van de kern pas naar het westen wordt verbreed. Zij verzoeken het punt van de asverschuiving (oost/west) verder naar het noorden te verplaatsen zodat er een verbetering is ten opzichte van de huidige situatie. Ook zien insprekers voordelen voor natuur en landbouw. De bewoners van Born aan de westzijde van de A2 zouden geen nadeel ondervinden ten opzichte van de huidige situatie zo menen insprekers. Insprekers verwachten een onderzoek naar deze noordelijke asverschuiving.

Toelichting ontwerp asverschuiving

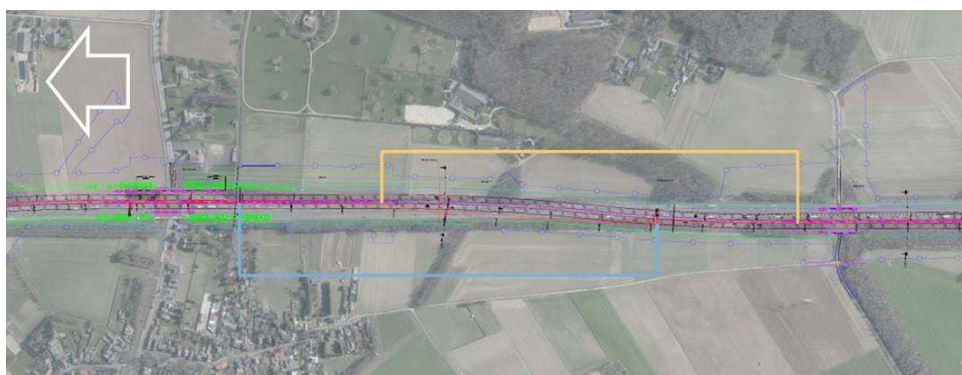
In de huidige situatie is de A2 gelegen tussen Born (westzijde) en Guttecoven (oostzijde). De afstand tussen de A2 en de rand van de dichtstbij gelegen (bebouwde) weg in Born (Bergstraat) bedraagt circa 250 meter, de afstand tot de dichtstbij gelegen bebouwde weg in de kern van Guttecoven (Veersestraat) is circa 700 meter, zie Figuur 2-2.



Figuur 2-2 Huidige situatie ter hoogte van Born en Guttecoven

Tussen de kunstwerken Grasbroek en Den Uil, is sprake van een asverschuiving. Van noord naar zuid gezien gaat de A2 van een oostelijke verbreding over naar een westelijke verbreding. De asverschuiving naar het westen is ingegeven door de

aanwezigheid van een aantal dwangpunten aan de oostzijde op dit traject: onder meer verzorgingsplaats Swentibold, natuur behorende tot de Goudgroene natuurzone, een agrarische bedrijfswoning en camping Atlanta. Het punt waarop de asverschuiving van de oostelijke verbreding naar de westelijke verbreding is ingezet, is gekozen net ten zuiden van de woonbebouwing van Born. Zodoende komt de A2 verder van Born af te liggen. Het punt waar de asverschuiving wordt ingezet ligt daarnaast ten noorden van de woonbebouwing van de kern Guttecoven. Aangezien de asverschuiving zich voltrekt over een lengte van zo'n 800 meter, is er voor Guttecoven zowel sprake van de A2 die dichterbij en verder weg ligt. Beide kernen worden zo ontzien. Born, gezien de korte afstand van deze kern tot de A2, iets meer dan het verder weg gelegen Guttecoven. In Figuur 2-3 is het wegontwerp OTB opgenomen ter hoogte van Born en Guttecoven. Met geel aangegeven waar de asverschuiving zicht voltrekt. In blauw is de noordelijke asverschuiving aangegeven, waar even verderop naar wordt verwezen.



Figuur 2-3 Asverschuiving ter hoogte van Born en Guttecoven. Met geel aangegeven de lengte waarover de asverschuiving zich voltrekt, conform het ontwerp van het OTB. Met blauw aangegeven de asverschuiving conform de noordelijke variant.

Rijkswaterstaat heeft binnen de randvoorwaarden en op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen deze keuze voor de asligging gemaakt. Daarbij is het onvermijdelijke dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hiervoor kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend, zoals toegelicht in paragraaf 2.10.

Geluid en luchtkwaliteit

De insteek van de minister van I&W is om impact op de omgeving door het project zoveel mogelijk te voorkomen. In de onderzoeken geluid en luchtkwaliteit voor het OTB blijkt dat er geen toename is van geluidhinder voor de bewoners van Guttecoven. Dit wordt immers geborgd door het standstill beginsel uit hoofdstuk 11 Wet milieubeheer, zoals toegelicht in paragraaf 2.4. Uit de toelichting op het onderzoek naar luchtkwaliteit in paragraaf 2.5 blijkt verder dat de invloed van het project op de luchtkwaliteit zeer gering is. Ter hoogte van de woningen te Guttecoven is er geen relevant effect.

Onderzoek en belangenafweging noordelijke asverschuiving

Ter voorbereiding van het TB heeft Rijkswaterstaat de door de insprekers gewenste noordelijke asverschuiving onderzocht en vergeleken met de asverschuiving zoals opgenomen in het OTB. Verschillende thema's zijn tegen elkaar afgewogen. Het betreffen de thema's verkeersveiligheid, ruimtegebruik en sociale aspecten, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur, water, bodem, LRKC (landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie) en archeologie. Ook de invloeden op de

doelstellingen van het project en de toetsing aan het wettelijk kader zijn tegen elkaar afgewogen. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor de belangenafweging over de ligging van de asverschuiving. Het onderzoek is opgenomen als Bijlage A.

In Figuur 2-4 is het ruimtebeslag voor beide varianten opgenomen. Per thema volgen in Tabel 2-2 de resultaten van de vergelijking tussen de OTB variant en de variant noordelijke asverschuiving.



Figuur 2-4 Ruimtebeslag asverschuiving OTB (links) en noordelijke asverschuiving (rechts). Nb. De term zuidelijke asverschuiving wordt in deze figuur gebruikt om de OTB variant aan te duiden.

Thema	Vergelijking varianten asverschuiving
Verkeersveiligheid	Beide varianten voor de asverschuiving hebben geen effect op verkeersveiligheid.
Ruimtegebruik en sociale aspecten	Het ruimtebeslag op landbouwgronden is voor beide varianten nagenoeg gelijk. Bij de noordelijke asverschuiving neemt het ruimtebeslag aan de oostzijde af, echter aan de westzijde komt dit ruimtebeslag erbij (ten opzichte van de OTB variant). Ten aanzien van het ruimtebeslag op het beoogde bouwvlak voor de uitbreiding van de varkenshouderij aan de oostzijde van de A2 is er bij de OTB variant sprake van een ruimtebeslag van 0,02 ha. De noordelijke variant ontziet het beoogde bouwvlak. Verder zijn er geen verschillen tussen de OTB en noordelijke variant.
Externe veiligheid	Voor beide varianten geldt dat er geen verschil in effecten is. Het PR blijft gelijk. Het GR blijft gelijk en onder de oriëntatiewaarde. Er liggen geen (beperkt) kwetsbare objecten in de PAG'en (30 meter vanuit kantstreep).
Geluid	Het verschil in de geluidsbelasting op woningniveau is gering. Zowel de OTB variant als de noordelijke asverschuiving resulteert in hetzelfde pakket aan doelmatige bron- en overdrachtsmaatregelen. De geluidsbelasting op woningniveau is in beide varianten grotendeels vergelijkbaar. Bij beide varianten wordt nagenoeg overal voldaan aan de toetswaarde. Bij de OTB asverschuiving wordt het aantal knelpunten teruggebracht van 2052 naar 2. Bij de noordelijke asverschuiving wordt het aantal knelpunten teruggebracht van 2047 naar 1. Voor de overige woningen (niet-knelpunten) geldt dat de geluidsbelasting afneemt ten opzichte van de toetswaarde of

Thema	Vergelijking varianten asverschuiving
	<p>gelijk blijft.</p> <p>Door de noordelijke asverschuiving krijgen 351 woningen te maken met een toename van geluid van 1 dB en 2 woningen een toename van 2 dB ten opzichte van de OTB asverschuiving. Er krijgen 65 woningen te maken met een afname van 1 dB en 1 woning met een afname van 2 dB. Wanneer wordt gekeken naar woningen met een geluidsbelasting boven de 50 dB (voorkeursgrenswaarde) is er sprake van 56 woningen met een toename van 1 dB, 16 woningen met een afname van 1 dB en 1 woning met een afname van 2 dB wanneer wordt overgegaan van de OTB asverschuiving naar de noordelijke asverschuiving.</p>
Luchtkwaliteit	<p>Voor beide varianten geldt dat de concentraties NO₂ en PM₁₀ ruimschoots onder de wettelijke normen liggen. Voor vrijwel alle woningen en gevoelige bestemmingen in het studiegebied vinden er geen relevante veranderingen plaats van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie. Bij 2 adressen aan de Sittarderweg, buiten het plangebied voor de asverschuiving, is sprake van een geringe verbetering. Ook hierin zijn de varianten niet onderscheidend.</p>
Natuur	<p>Voor beide varianten geldt dat er ruimtebeslag is op Natuurnetwerk Nederland en bossen/beplanting. Het ruimtebeslag is vergelijkbaar en niet onderscheidend. Bij beide varianten is sprake van een vergelijkbare afname van de verstoring van NNN en beschermde soorten. Ook is er geen onderscheid in het effect van stikstofdepositie op Natura 2000.</p>
Water	<p>Beide varianten borgen een goede omgang met water. Er is geen verschil tussen de beide varianten.</p>
Bodem	<p>Bodem speelt geen rol in de afweging van beide varianten.</p>
LRKC	<p>De verschillen tussen beide varianten voor landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie zijn beperkt. Het ruimtebeslag op aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden verschilt enigszins. Ten opzichte van de OTB variant, ligt de variant noordelijke asverschuiving meer in de open ruimte van Graetheide en is sprake van een (beperkt) groter ruimtebeslag op het historische ensemble Oevereind en de historische beplanting (bomenlaan) ten westen van de snelweg. De verschillen leiden echter niet tot aantasting van wezenlijke kenmerken en zijn daarmee niet onderscheidend voor de vergelijking van de varianten.</p> <p>De verschillen voor ruimtelijke kwaliteit (gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde) zijn beperkt en niet onderscheidend.</p>
Archeologie	<p>De verschillen in de effecten tussen de twee alternatieven zijn zeer klein. De OTB asverschuiving raakt een bekende archeologische vindplaats. Bij de noordelijke asverschuiving is er ten westen van de snelweg een groter ruimtebeslag op een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Het is op basis van de huidige kennis niet bekend of hier een vindplaats aanwezig is. Vanuit het belang van het behoud van archeologische resten is er geen duidelijke voorkeur voor de noordelijke of OTB asverschuiving.</p>

Tabel 2-2 Overzicht van wijzigingen

Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat voor de meeste thema's geen relevant verschil is tussen de beide varianten voor de asverschuiving. Voor geluid is er wel een relevant verschil geconstateerd. Voor geluid geldt dat bij de noordelijke asverschuiving de verbetering voor een aantal adressen in Guttecoven ten koste gaat van een aanzienlijk aantal adressen in Born. Dit ten opzichte van de OTB asverschuiving. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de noordelijke asverschuiving bij 65 objecten resulteert in een afname van 1 dB en bij één object een afname van 2 dB. Daar staat tegenover dat ten westen van de A2 juist een toename van 1 dB wordt gerealiseerd bij 351 objecten en een toename van 2 dB bij een tweetal objecten.

Door de OTB asverschuiving te wijzigen in de noordelijke asverschuiving belandt aldus een aanzienlijk aantal bewoners in Born in een slechtere positie ten aanzien van het aspect geluid. Voor de bewoners van Guttecoven (twee woningen uitgezonderd) is bij beide varianten voor de asverschuiving sprake van een afname van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie.

In het kader van de belangenafweging is er daarnaast sprake van een gering verschil in ruimtebeslag op een beoogd bouwvlak van een varkenshouderij. Bij de noordelijke asverschuiving is er geen ruimtebeslag op het beoogde bouwvlak. Bij de asverschuiving uit het OTB is sprake van een gering ruimtebeslag op het beoogde bouwvlak. Dit betreft 0,02 ha ofwel 1,5% van het beoogde bouwvlak. Gezien het geringe ruimtebeslag is het niet aannemelijk is dat de uitbreidingsplannen drastisch worden beperkt, dan wel dat de plannen niet kunnen worden aangepast mochten de uitbreidingsplannen worden vergund.

Gelet op het voorgaande zijn de betrokken belangen na zorgvuldige analyse hiervan tegen elkaar afgewogen. Enerzijds bestaat het belang van het agrarisch bedrijf bij de noordelijke asverschuiving gezien het kleinere ruimtebeslag en twee woningen vanwege de geluidsbelasting. Anderzijds bestaat het belang van een grote groep bewoners van Born bij de asverschuiving uit het OTB gezien de lagere geluidsbelasting. Voor de bewoners van de kern Guttecoven is, twee uitzonderingen daargelaten, in beide situaties sprake van een afname van de geluidsbelasting.

Gezien de omvang en de aard van de nadelige gevolgen voor de keuze van de noordelijke asverschuiving groter is ten opzichte van de asverschuiving uit het OTB, is de keuze gemaakt om de ligging van de asverschuiving niet te wijzigen in het TB.

2.6.3 *Onderliggend wegennet*

Verschillende insprekers hebben vragen of opmerkingen over het onderliggend wegennet. Deze richten zich onder meer op de verharding, breedte en functionaliteit.

Het onderliggend wegennet is in eigendom en beheer van de betrokken gemeenten en de provincie Limburg. Door de structurele verbreding van de A2 is het noodzakelijk om verschillende wegen van het onderliggend wegennet te verplaatsen of verbindingen te herstellen. De insteek van de minister van I&W is om de huidige functionaliteit als ook het type verharding weer terug te brengen. Daarnaast geldt dat het ontwerp van het onderliggend wegennet verkeersveilig is en voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor het betreffende type weg.

De dwarsprofielen voor het onderliggend wegennet volgen uit het Handboek wegontwerp. Binnen de richtlijn zijn er verschillende afmetingen van het dwarsprofiel mogelijk. Er is gekozen voor een profiel dat het beste aansluit bij de te verleggen weg. Hierbij is gekeken naar de functionaliteit, de intensiteiten op en het gebruik van de huidige weg. Waar nodig zijn optimalisaties aangebracht. Daarnaast is de inpassing zorgvuldig tot stand gekomen zodat er niet onnodig veel grond aangekocht moet worden. Nieuwe kunstwerken (waar het onderliggend wegennet de A2 ongelijkvloers kruist) voldoen aan de maximale wettelijke massa's aslasten en afmetingen die voor betreffende doelgroepen zoals landbouwverkeer geldend zijn.

Aanpalende maatregelen op het onderliggend wegennet dienen door de betreffende wegbeheerder te worden aangebracht. Te denken valt aan geslotenverklaringen en snelheidsremmende maatregelen als drempels. Met de betrokken wegbeheerders

van het onderliggend wegennet (gemeenten en provincie) worden hierover afspraken gemaakt.

2.7 Landschappelijke inpassing

Verschillende insprekers hebben opmerkingen over de landschappelijke inpassing. Het grootste deel omvat verzoeken voor een verdergaande afscherming van de weg door beplanting in de vorm van de dichte Parkway. De beleving van de weggebruiker is minder belangrijk dan de beleving van omwonenden. Ook zijn er verzoeken om de Parkway te beperken en daarmee ruimtebeslag op bijvoorbeeld landbouwgrond te verminderen.

De landschappelijke inpassing van de structurele verbreding van de A2 is uitgewerkt in het Landschapsplan. In het Landschapsplan is de opgave voor de landschappelijke inpassing, waaronder de inpassing met Parkway, concreet uitgewerkt op basis van de landschappelijke en ruimtelijke opbouw van het gebied. De Parkway heeft onder andere als doel de weg af te schermen van bebouwing langs de snelweg, een herkenbaar en rustig wegbeeld te creëren voor de weggebruiker als ook de verplichte maatregelen voor geluid, natuur en water in te passen.

De Parkway heeft drie verschillende verschijningsvormen, die in hun toepassing zoveel mogelijk aansluiten bij het omliggende landschap:

- Dichte Parkway. De Dichte Parkway bestaat uit een zone met bomen en struiken. De Dichte Parkway wordt toegepast om de weg af te schermen van de omgeving (en vice versa) en voor de inpassing van de omgevingszijde van geluidschermen. Zo is de dichte Parkway toegepast bij Echt, Holtum, Born en Guttecoven.
- Transparante Parkway. De Transparante Parkway bestaat uit een zone met bomen en kruidachtige vegetatie. De Transparante Parkway wordt toegepast om aan te sluiten op het aanwezige (half-)open landschap en om het zicht hierop te behouden. Bijvoorbeeld het beekdallandschap aan de oostzijde van de A2 bij Holtum en Born.
- Open Parkway. De Open Parkway bestaat uit een zone met kruidachtige vegetatie zonder opgaande beplanting. Dit type Parkway wordt toegepast om aan te sluiten op het aanwezige open landschap, waar de beleving en zichtlijnen van belang zijn. Bijvoorbeeld is de Open Parkway toegepast bij de open dalvlakte aan de oostzijde van de A2 ter hoogte van het Julianakanaal. Toepassing van de Open Parkway leidt daarnaast ook niet tot ruimtebeslag.

De keuze voor een van drie verschillende verschijningsvormen op een specifieke plek in het OTB is ingegeven door de landschappelijke kenmerken van de omgeving, de opgave voor herstel van natuurwaarden, de beschikbare ruimte, beperkingen in verband met de aanwezigheid van ondergrondse buisleidingen en de verschillende belangen van de omgeving en stakeholders. De landschappelijke inpassing is op zorgvuldige wijze tot stand gekomen, waarbij zowel de belangen van de omwonenden, de weggebruiker als het landschap zijn afgewogen.

Op basis van de zienswijzen is in samenspraak met het A2VK Buurtenplatform en betrokken overheden een wensenlijst opgesteld. Deze wensenlijst omvat onder meer verzoeken over het aanpassen van de landschappelijke inpassing in het TB. De wensen met betrekking tot de wijzigingen van de landschappelijke inpassing zijn vervolgens integraal afgewogen. De wensen zijn beoordeeld op landschap, techniek, milieu en eigendomssituatie op basis waarvan een advies is afgegeven. Rijkswaterstaat heeft vervolgens verschillende wijzigingen in de uitvoering van de Parkway doorgevoerd in het TB. Overwegend is er meer Dichte Parkway opgenomen

om de weg van de omgeving af te schermen, bijvoorbeeld bij Berkelaar, Echt, Oud-Roosteren, Baakhoven en Born.

Daarnaast is naar aanleiding van de zienswijzen het ruimtebeslag van de Parkway teruggebracht. Dit is gedaan op locaties waar dit vanuit de ruimtelijke waarden en het belang van het behoud van de integrale oplossing van het Parkway concept kan worden gewaarborgd. Zo is bijvoorbeeld ter hoogte van Graetheide het versterken van de bestaande bossingel aan de westzijde van de A2 als maatregel niet meer in het TB opgenomen.

2.8 Lichthinder

In verschillende zienswijzen worden zorgen geuit over de verwachte lichthinder door wegverlichting. Gevraagd wordt of de verlichting 's nachts kan worden beperkt.

Conform het beleid van Rijkswaterstaat moet een autosnelweg met een belasting van meer dan 1500 voertuigen per rijstrook per uur in de spits uitgerust worden met verlichting. De verlichting is conform het beleid van Rijkswaterstaat dynamisch. Hierbij wordt de verlichting afhankelijk van de verkeersintensiteit (continue meting) en weersomstandigheden gereguleerd van 0 tot 100%, conform het Uitvoeringskader Verlichting.

Bij de verbreding van de A2 wordt de verlichting verplaatst van de midden- naar de buitenberm. Daarnaast worden speciale armaturen gebruikt die het licht op de weg richten en ongewenste lichtuitstraling naar de omgeving voorkomen. De nieuwe verlichting leidt tot minder spreiding van licht waardoor lichthinder over de gehele lengte van het traject dus afneemt.

De wegverlichting wordt na vaststelling van het besluit nader uitgewerkt, rekening houdend met de richtlijn van Rijkswaterstaat met betrekking tot verlichting (ROA verlichting).

2.9 Realisatiefase

Insprekers hebben opmerkingen of vragen over de realisatiefase. Deze richten zich onder meer op het garanderen van de bereikbaarheid van percelen, overlast door bouwverkeer of sluisverkeer of de inrichting van werkterreinen.

De minister van I&W streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Het zo veel mogelijk in stand houden van de bereikbaarheid van de regio is één van de belangen die spelen in de realisatiefase van de structurele verbreding. De algemene werkwijze om verkeershinder als gevolg van werkzaamheden voor de weggebruiker te beperken is vastgelegd in de Werkwijzer Minder Hinder wegen (deze is te vinden op <https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/za-kendoen-met-rijkswaterstaat/werkwijzen/werkwijze-in-gww/communicatie-bij-werkzaamheden/werkwijzers-minder-hinder.aspx>).

Specifiek voor dit project geldt dat de A2 tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide de enige noord-zuidverbinding op snelwegniveau in Midden-Limburg is. Een alternatieve verbinding op hoofdwegniveau is er niet. Tijdens de bouwfase blijven daarom drie rijstroken per rijrichting open. Dit is mogelijk door het asymmetrisch verbreden van de A2. De maximumsnelheid zal in verband met de werkzaamheden en verkeersveiligheid worden verlaagd naar 90 km/uur. Ook tijdens de bouwfase kan het verkeer dus van de A2 gebruik blijven maken waardoor sluisverkeer wordt voorkomen. Desondanks is het onvermijdelijk dat aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd en dat omleidingsroutes worden ingesteld. Hierover wordt tijdig

gecommuniceerd met betrokkenen. Met de betrokken wegbeheerders van het onderliggend wegennet (gemeenten en provincie) worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk gegarandeerd blijft. De bereikbaarheid van percelen tijdens de uitvoeringswerkzaamheden wordt gegarandeerd. Daartoe worden in het uitvoeringscontract met de bouwaannemer afspraken opgenomen. De werkzaamheden voor de verbreding van de A2 Het Vonderen – Kerensheide starten in 2022 en zijn naar verwachting in 2025-2027 gereed.

De minister van I&W streeft er daarnaast naar de bouwhinder bij de werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Bij de realisatie van de wegverbreding is het onvermijdelijk dat er enige mate van overlast optreedt voor de omgeving. De werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkterreinen worden uitgevoerd onder de geldende wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaai. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming. Daarnaast zullen door gemeenten bij het verlenen van de benodigde omgevingsvergunningen die aannemers nodig hebben om bijvoorbeeld te mogen slopen, aanleggen of bouwen, maar ook voor het gebruik van de werkterreinen, ook aanvullende eisen worden voorgeschreven die ingaan op het beperken van de overlast als gevolg van de bouwwerkzaamheden en het bouwverkeer.

Bij publicatie van het TB is het nog niet mogelijk om in algemene zin of voor een specifieke locatie aan te geven wat de gevolgen zijn tijdens de bouw. Rijkswaterstaat heeft nog geen uitvoerende partij gecontracteerd. Dit betekent dat de exacte uitvoeringswijze van de structurele verbreding daarom op dit moment nog niet bekend is. Om de aannemer ruimte te geven om een eigen invulling te geven aan de uitvoeringswijze, zal in het contract een bepaalde mate van vrijheid worden opgenomen. Rijkswaterstaat hanteert deze wijze van aanbesteding in de verwachting, dat dit de meest efficiënte invulling geeft van het realisatiecontract, omdat inschrijvende aannemers binnen de gegeven eisen een uitvoeringswijze kiezen die tot het beste en goedkoopste resultaat leidt. Deze vrijheid voor de aannemer zal in ieder geval niet strijdig zijn met het TB.

Bij de voorbereiding van de uitvoering zullen bij de diverse stakeholders door Rijkswaterstaat nieuwe klanteisen dan wel uitvoeringseisen worden opgehaald ten behoeve van de realisatie. De klanteisen worden dan integraal afgewogen. Vooralsnog wordt er zoveel mogelijk vrijheid gegeven aan de aannemer.

2.10 **Schadevergoeding en grondverwerving**

Insprekers maken zich zorgen over de nadelen die zij kunnen ondervinden van de wegverbreding. Men maakt zich onder meer zorgen om waardedaling van woningen en gevolgen voor de bedrijfsvoering. Diverse insprekers geven aan geen grond af te willen staan voor het project Structurele verbreding A2 Het Vonderen - Kerensheide.

De insteek van de minister van I&W is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. De verbreding van de A2 is een ontwikkeling in het algemeen belang dat het particuliere belang overstijgt. Het is onvermijdelijk dat persoonlijke belangen van insprekers en/of eigenaren van percelen in sommige gevallen worden geraakt. Hierdoor kunnen burgers en bedrijven tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden.

Schadevergoeding

Indien een inspreker meent van de verbreding nadeel te lijden bestaat de mogelijkheid hiervoor een verzoek om schadevergoeding in te dienen.

Voor de indiening en afhandeling van een verzoek om schadevergoeding is de "Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019" van toepassing. Deze Beleidsregel legt vast welke procedure gevolgd wordt bij het afhandelen van verzoeken om nadeelcompensatie en planschade. Ook geeft de Beleidsregel de criteria aan waaraan getoetst wordt om na te gaan of de benadeelde recht heeft op een tegemoetkoming in de schade. Informatie over deze regeling is te vinden op de website van Rijkswaterstaat <https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie>. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de bekendmaking van het TB worden ingediend. Op een dergelijk verzoek wordt door de minister van I&W na het onherroepelijk worden van het TB besloten.

Grondverwerving

Indien (delen van) het eigendom van een inspreker worden geraakt, dan zal de inspreker door de grondverwerwers worden benaderd voor een minnelijk aankooptraject. In het uiterste geval bestaat de mogelijkheid dat op grond van het TB de voor het project benodigde gronden worden onteigend. In dat geval heeft inspreker recht op een schadeloosstelling op basis van de uitgangspunten van de Onteigeningswet en de bij deze wet ontwikkelde jurisprudentie. De inspreker heeft hierbij recht op een volledige schadeloosstelling van de schade die hij lijdt ten gevolge van de ingreep van zijn eigendommen. Eventueel (overblijvend) nadeel zal na onherroepelijk worden van het TB worden beoordeeld via een nadeelcompensatietraject.

3 Specifieke beantwoording zienswijzen

3.1 Zienswijzen bestuursorganen

3.1.1 *Zienswijze 11 – Gemeente Echt-Susteren*

Geluidwerende voorzieningen ten behoeve van de woningen aan de Loperweg

Zienswijzepunt 11.1

De gemeente Echt-Susteren vraagt aandacht voor de situatie van de woningen langs de Loperweg. Ondanks het optreden van hoge geluidniveaus tot 70 dB, is geen geluidscherm nodig om te kunnen voldoen aan wet- en regelgeving, aangezien deze woningen zijn gesaneerd. De gemeente geeft aan dit aan de bewoners van de Loperweg moeilijk is uit te leggen. Zeker wanneer bij andere locaties met lagere geluidniveaus wel voorzieningen worden getroffen. De gemeente heeft er begrip voor dat Rijkswaterstaat gebonden is aan de wettelijke kaders. De gemeente wijst op de uitzonderlijke omstandigheden voor de woningen aan de Loperweg waarvan de bewoners zijn geconfronteerd met verschillende opeenvolgende aanpassingen van de A2 die een voortdurende toename van de geluidsbelasting tot gevolg heeft gehad. Maar waarbij dit telkens niet heeft geleid tot realisatie van geluidschermen, zoals wederom het geval is. Daarnaast moeten bewoners een deel van hun tuin afstaan om de verbreding mogelijk te maken, waardoor zij op meerdere fronten worden benadeeld. De gemeente verzoekt gezien bovenstaande, in het kader van een goede ruimtelijke ordening een geluidafschermdende voorziening te realiseren waarmee een acceptabel woon- en leefklimaat (60dB) kan worden gecreëerd.

Antwoord

Geluidschermen/wallen worden zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Een nadere toelichting is opgenomen in paragraaf 2.4.

Het ontwerp ter hoogte van de Loperweg zoals opgenomen in het OTB voldoet aan de wettelijke normen die voor de geluidsbelasting op de betreffende woningen gelden.

Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de Loperweg opnieuw is beschouwd. Dit onderzoek gaat uit van een hogere verkeersprognose dan in het OTB. Tevens worden zes objecten aan de Loperweg, die per abuis in eerdere besluiten niet zijn gesaneerd, alsnog als saneringsobjecten behandeld in dit TB. Dit heeft voor het TB geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een overdrachtsmaatregel ter hoogte van de woningen aan de Loperweg. Het TB voorziet in een drie meter hoog geluidscherm met een lengte van 389 meter.

Geluidwal Baakhoven

Zienswijzepunt 11.2

De gemeente Echt-Susteren beschrijft de plansituatie in het OTB ter hoogte van Baakhoven waar een geluidwal in het OTB is opgenomen. De gemeente beschrijft daarnaast de lokale specifieke omstandigheden ter hoogte van Baakhoven zoals de realisatie van een logistiek centrum en de mogelijke plaatsing van windmolens. De gemeente geeft aan dat bewoners van Baakhoven, vrezen dat de geluidwal onvoldoende gedimensioneerd is in relatie tot reflectie van verkeerslawaai tegen de loods van het logistiek centrum. De gemeente vindt dit begrijpelijk, wetende dat de snelweg 27 meter dichterbij de kern komt te liggen. De gemeente verzoekt aan te geven:

- of de reflectie van wegverkeerslawaai van de A2 tegen de recent gebouwde logistieke loods op bedrijventerrein Holtum-Noord is meegenomen in het akoestisch onderzoek;
- welke verhoging van de geluidsbelasting (in dB) dit betekent voor de kern Baakhoven;
- op welke wijze (verhoging en/of verlenging) van de geprojecteerde geluidwal de geluidsoverlast beperkt kan worden.

Antwoord

In paragraaf 2.4.3 is toegelicht op welke wijze het akoestisch onderzoek conform de wettelijke voorschriften is uitgevoerd en de omgeving is gemodelleerd. Bevestigd kan worden dat in het akoestisch onderzoek voor het OTB rekening is gehouden met reflectie van wegverkeerslawaai tegen de loodsen op het bedrijventerrein Holtum Noord. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB waarbij de hoogte van de loodsen is aangepast naar de laatste stand van zaken. Dit heeft voor het TB niet geleid tot een hogere dan wel langere geluidwal ten opzichte van het OTB. De geluidwal is wel 33 meter verschoven naar het noorden. Ter hoogte van Baakhoven is in het TB voorzien in een 3 meter hoge geluidwal met een lengte van 309 meter.

Ten aanzien van het tweede punt van inspreker, het volgende. Aangezien de loodsen op het bedrijventerrein van Holtum Noord als omgevingskenmerk in het geluidmodel zijn opgenomen, is het niet mogelijk om de bijdrage van de reflectie van het wegverkeerslawaai tegen de loods apart te bepalen voor de woningen in Baakhoven.

Ten aanzien van het derde punt van inspreker, wordt allereerst verwezen naar paragraaf 2.4.2 waar is toegelicht dat de in het TB opgenomen geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd zijn dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende GPP's. Hierbij is het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging is gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Ter hoogte van Baakhoven heeft dit in het TB geleid tot het treffen van hierboven beschreven geluidwal als maatregel. Deze geluidwal zorgt ervoor dat alle knelpunten (overschrijdingen van de toegestane geluidsbelasting op woningen) worden opgelost. Met deze overdrachtsmaatregel voldoet het ontwerp aan de wettelijke normen die voor de geluidsbelasting op de woningen in Baakhoven gelden.

Het verhogen en/of verlengen van de in het TB opgenomen geluidwal zal tot een afname van de geluidsbelasting tot onder de wettelijk toegestane waarde leiden. In het kader van het TB is geen onderzoek gedaan naar een grotere maatregel, omdat het op grond van de wet niet nodig is om de (toekomstige) geluidsbelasting nog verder te reduceren.

Gezien het voorgaande, is het verlengen dan wel verhogen van de geluidwal enkel mogelijk wanneer dit geen onderdeel vormt van het TB. In overleg met de gemeente wordt bezien of er mogelijkheden bestaan om de maatregelen buiten het TB om te kunnen realiseren.

Viaduct Gebroek

Zienswijzepunt 11.3

De gemeente Echt-Susteren benoemt dat viaduct Gebroek wordt vervangen op de huidige locatie met dezelfde functionaliteit (alle verkeer). De gemeente verzoekt dit viaduct af te waarden tot een verbinding voor uitsluitend langzaam verkeer. De gemeente Echt-Susteren wijst erop dat de gemeente Sittard-Geleen geen onderbouwing heeft aangeleverd om het viaduct conform huidige functionaliteit te vervangen vanwege het mogelijk realiseren van een Ongehinderd Logistiek Systeem (OLS, tussen Holtum-Noord en VDL Nedcar) en gaat er derhalve vanuit dat dit OLS er niet zal komen. Hierdoor is de noodzaak voor het vervangen met dezelfde functionaliteit niet meer aanwezig.

De gemeente Echt-Susteren verzoekt daarnaast om de locatie van het viaduct Gebroek aan te passen door het verplaatsen van het viaduct in zuidelijke richting ten zuiden van tankstation 't Anker. Dit in het kader van het realiseren van een goede toeristisch-recreatieve structuur en de ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve route 'Het smalste stukje Nederland'. De gemeente geeft aan dat dit verzoek tevens wordt ingegeven door de buurtkaders van kernen Holtum en Baakhoven.

Antwoord

Ten aanzien van de functionaliteit van viaduct Gebroek voorziet het TB op de huidige locatie van het kunstwerk in een nieuw viaduct. Het oude viaduct zal worden gesloopt. Het nieuwe viaduct wordt zodanig gebouwd dat dit enkel voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) wordt bestemd. Dit zienswijzepunt is gehonoreerd. In het besluit is de maatregel opgenomen in tabel 2, behorende bij artikel 3 lid 2.

Ten aanzien van de locatie van viaduct Gebroek, is het uitgangspunt dat de te vernieuwen kunstwerken op de huidige locatie worden teruggebouwd. Vanuit het project is er geen aanleiding om de locatie van kunstwerk Gebroek te wijzigen. Een verplaatsing van het kunstwerk naar de door de gemeente voorgestelde locatie past dan ook niet binnen de scope en het taakstellend budget voor de verbreding van de A2. In het TB is aldus de huidige locatie van het viaduct aangehouden.

Verkeersveiligheid nabij Bellekeweg Echt

Zienswijzepunt 11.4

De gemeente Echt-Susteren vraagt aandacht voor de verkeerssituatie nabij de Bellekeweg ter plekke van een daar gelegen bedrijf. De wijze van aanpassing van de Bellekeweg kan leiden tot conflictsituaties ter hoogte van dit bedrijf. Het op deelkaart 3 aangegeven geprojecteerde verloop van de (aangepaste) Bellekeweg

leidt ertoe dat de afstand tussen de weg en het bedrijfsperceel dermate gering en onoverzichtelijk wordt, dat dit conflictsituaties kan opleveren met in- en uitgaand bedrijfsverkeer en bezoekers van de onderneming. De gemeente verzoekt dit deel van de Bellekeweg nader te bezien, rekening houdend met de gevolgen voor het wegbeeld en de verkeersveiligheid ter plaatse van het perceel van het bedrijf.

Antwoord

Het aangepaste ontwerp van de Bellekeweg leidt ertoe dat er juist sprake is van een toename van de afstand van de Bellekeweg tot het bedrijf. De positie van het bedrijfspand in combinatie met de bocht in de Bellekeweg zorgt in de huidige situatie voor beperkt zicht op tegenliggers. Door de Bellekeweg enkele meters verder van het bedrijf af te leggen en de boog van de bocht te verkleinen ontstaat er een beter overzicht in de boog. Dit leidt tot een verbeterde verkeerssituatie. Het wegontwerp is zorgvuldig opgesteld conform de richtlijnen voor hoofd- en onderliggend wegennet en uitgebreid getoetst op verkeersveiligheid. Het ontwerp van de Bellekeweg voldoet aan alle richtlijnen en is aldus verkeersveilig.

Wijzigingen TB

De zienswijze van de gemeente Echt-Susteren leidt ertoe dat de volgende wijzigingen zijn doorgevoerd in het TB:

- De zes objecten aan de Loperweg worden als saneringsobjecten behandeld in dit TB. In onderhavig geval heeft dit geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een geluidscherm.
- Viaduct Gebroek is enkel toegankelijk voor langzaam verkeer.

3.1.2

Zienswijze 60 – Gemeente Sittard-Geleen

De gemeente Sittard-Geleen onderschrijft het belang van de voorgenomen verbreding van de A2 en waardeert inzet en betrokkenheid van het A2-buurtplatform en de informatievoorziening door Rijkswaterstaat.

De effecten van de verbreding op de leefbaarheid en het onderliggend wegennet blijven voor de gemeente, als lokale overheid belangrijke aandachtspunten. Daarnaast speelt voor de gemeente nog een aantal andere inhoudelijke thema's. Inspreker verwijst in dat verband naar eerdere correspondentie d.d. 28 juli en 15 december 2015. De gemeente brengt de volgende zienswijzepunten in:

Leefbaarheid - algemeen

Zienswijzepunt 60.1

De gemeente Sittard-Geleen realiseert zich dat omwonenden de impact van de autosnelweg op de leefbaarheid het beste vanuit hun eigen dagelijkse ervaringen kunnen beoordelen. Deze ervaringen worden afgezet tegen de normeringen in wet- en regelgeving hetgeen duidelijk maakt welke voorzieningen getroffen dienen te worden ten behoeve van de leefbaarheid. De gemeente geeft aan dat er in dat verband altijd grensgevallen bestaan waarbij de normen in de beleving van de omwonenden tekortschieten. De gemeente verzoekt in dergelijke gevallen met de betreffende omwonenden en betrokken overheden het gesprek aan te gaan over eventuele aanvullende voorzieningen. Als voorbeeld noemt inspreker de mogelijke aanleg van een grondwal ter hoogte van Guttecoven en het buurtschap Den Uul. Daarnaast treedt inspreker graag in overleg over de uiteindelijke invulling van de Parkway-gedachte om het landschapsplan ook vanuit het perspectief van bewoners meerwaarde mee te geven.

Antwoord

Ten aanzien van de besluitvorming over het TB is de minister van I&W gebonden aan wettelijke kaders. Geluid, luchtkwaliteit en verkeer worden door verschillende mensen verschillend beleefd. Dus hoewel de beleving voor individuele bewoners van belang is, leent de beleving zich niet voor het objectief in kaart brengen van effecten. De wettelijke kaders zijn toegelicht in paragraaf 2.4 voor geluid en paragraaf 2.5 voor luchtkwaliteit. De resultaten van het akoestische onderzoek en het onderzoek naar luchtkwaliteit leiden niet tot het treffen van een maatregel in de vorm van een geluidwal of -scherm ter hoogte van Guttecoven/Den Uul. De gewenste maatregelen staan niet in een rechtstreeks oorzakelijk verband met de maatregelen die in het kader van de Tracéwet in het TB worden opgenomen en worden daarom niet in het TB geregeld. De realisatie van de grondwal dient buiten het TB geregeld te worden. De gemeente Sittard-Geleen kan hiertoe zelf het initiatief te nemen. Samen met de gemeente kan worden onderzocht of er bovenwettelijke maatregelen mogelijk zijn.

Rijkswaterstaat is in gesprek met vertegenwoordigers van de kern Guttecoven en het buurtschap Den Uul via het A2VK Buurtenplatform over de landschappelijke inpassing. De wensen die ten aanzien van de landschappelijke inpassing zijn ingebracht zijn onderzocht waarbij de belangen van omwonenden zijn afgewogen tegen de belangen vanuit ruimtelijke kwaliteit, de belangen van de weggebruiker en de opgave voor de landschappelijke inpassing. Dit heeft geleid tot een verdichting van de beplanting ter hoogte van onderdoorgang Den Uil ter beperking van zicht van buurtschap Den Uul op de A2, zoals te zien is op kaart 9 van het Landschapsplan en de detailkaarten TB kaartblad 11.

Onderliggend wegennet - viaducten

Zienswijzepunt 60.2

Het verheugt de gemeente Sittard-Geleen dat er overeenstemming is bereikt over herbouw van drie dwarsverbindingen. De gemeente dringt evenwel aan op een heroverweging van aard en locatie van de dwarsverbinding Gebroek. In samenspraak met de gemeente Echt-Susteren en de bewoners van Baakhoven en Holtum gaat de expliciete voorkeur uit naar een verbinding voor langzaam verkeer iets ten zuiden van de huidige locatie (zoekgebied tussen rustplaats Het Anker en Holtum). Zo kan beter worden aangesloten op de recreatieve infrastructuur en wordt een passend alternatief geboden voor het niet terugbouwen van het kunstwerk 9 Holtum. Inspreker verzoekt in het verdere proces ruimte te bieden voor de keuze van een alternatieve herbouwlocatie van kunstwerk Gebroek in de vorm van een fiets-/voetgangersbrug. Vanuit inspreker zal er zorg worden gedragen voor het tijdig doorlopen van de benodigde ruimtelijke procedures.

Antwoord

Ten aanzien van de locatie van viaduct Gebroek, is het uitgangspunt dat de te vernieuwen kunstwerken op de huidige locatie worden teruggebouwd. Vanuit het project is er geen aanleiding om de locatie van kunstwerk Gebroek te wijzigen. Een verplaatsing van het kunstwerk naar de door de gemeente voorgestelde locatie past dan ook niet binnen de scope en het taakstellend budget voor de verbreding van de A2. In het proces naar het TB is ruimte geboden voor de gemeente om de alternatieve locatie te onderzoeken op haalbaarheid. Naar aanleiding van de resultaten van het door u uitgevoerde onderzoek, heeft u aangegeven de realisatie van kunstwerk Gebroek op de alternatieve locatie niet langer na te streven. In het TB is aldus de huidige locatie van het viaduct aangehouden.

Wel is de verkeersfunctie van de dwarsverbinding afgewaardeerd tot een langzaam verkeer verbinding. In het besluit is deze maatregel opgenomen in tabel 2, behorende bij artikel 3 lid 2.

Onderliggend wegennet – Ongehinderde logistieke wegverbinding

Zienswijzepunt 60.3

De gemeente Sittard-Geleen meldt dat zij - in het kader van deze procedure - afziet van haar ambitie om te komen tot een ongehinderde logistieke wegverbinding via het viaduct Gebroek (op de huidige dan wel alternatieve locatie). De gemeente blijft - gezien de multimodale ontwikkelingen in het gebied - wel aandacht vragen voor mogelijke toekomstige aanpassingen van het onderliggende wegennet om deze ontwikkelingen ook in de toekomst afdoende te kunnen faciliteren.

Antwoord

Dit zienswijzepunt van de gemeente is ter kennisgeving aangenomen.

Onderliggend wegennet – Ontwikkelingen Holtum-Noord, VDL Nedcar en Chemelot

Zienswijzepunt 60.4

De gemeente Sittard-Geleen plaatst vraagtekens bij mate waarin in het OTB rekening is gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen op Holtum Noord/VDL Nedcar/IPS/Yard, Chemelot en de Brightlands Chemelot Campus. Bedoelde ontwikkelingen zijn onmiskenbaar van invloed op de toekomstige verkeersintensiteit en afwikkeling verkeer A2 en het onderliggend wegennet. De gemeente wijst op het nieuwe verkeersmodel van de provincie Limburg waarin genoemde ontwikkelingen als specifieke onderwerpen zijn meegenomen. De gemeente acht eenduidigheid van aannames essentieel vanwege uiteindelijke robuuste uitvoering, ook in relatie met het onderliggend wegennet, met name ter hoogte van de te herbouwen kunstwerken Koning Swentibold (aansluiting Born) en Waelschenheuvel (aansluiting Urmond). De gemeente verzoekt het TB mede te baseren op de meest recente berekeningen en de planuitwerking waar nodig hierop aan te passen.

De gemeente Sittard-Geleen geeft in overweging om de linksaf strook naar de A2 in zuidelijke richting op het kunstwerk Koning Swentibold (N297, aansluiting Born) te verdubbelen. Inspreker verwacht dat de huidige lay-out, gezien de recente openstelling van de B56n richting Düsseldorf, de huidige waarnemingen en de ontwikkelingen bij VDL Nedcar, in de toekomst onvoldoende is om de aansluiting op de A2 in pieksituaties te laten functioneren.

Wat betreft kunstwerk Waelschenheuvel maakt de gemeente Sittard-Geleen bezwaar tegen het voornemen om de afrit op de A2 uit richting Heerlen/Maastricht terug te brengen naar één afrit die pas later overgaat in twee voorsorteervakken rechtsaf richting Sittard. De gemeente verwacht een substantiële toename van verkeersbewegingen aan deze zijde. De gemeente verzoekt het ontwerp dienovereenkomstig aan te passen.

Antwoord

Een nadere toelichting op de verkeersprognoses voor het OTB en TB is opgenomen in paragraaf 2.2. In paragraaf 2.2.3 is toegelicht dat voor de economische centra rond de A2 in Midden-Limburg in het NRM Zuid 2018 een toename van het aantal arbeidsplaatsen is opgenomen. Rijkswaterstaat heeft de sociaaleconomische gegevens hiertoe afgestemd en in lijn gebracht met het verkeersmodel Westelijke

Mijnstreek van de provincie Limburg. Er is aldus rekening gehouden met de door inspreker genoemde ruimtelijke ontwikkelingen.

Het voorstel van de gemeente Sittard-Geleen voor de aanpassing van kunstwerk Koning Swentibold is gehonoreerd. De wijziging is doorgevoerd in het TB onder artikel 3 lid 2 en op de detailkaarten van het besluit, kaartblad 9.

De verkeersafwikkeling van de met verkeerslichten geregelde kruispunten (VRI) bij de aansluiting Born is doorgerekend met de verkeersprognoses van het NRM Zuid 2018. De gegevens zijn vervolgens aangevuld met telcijfers uit 2018 om een betrouwbare set verkeersgegevens te genereren.

De robuustheid van de VRI's wordt berekend met behulp van het programma COCON. De maximale grens voor een verkeerslichtenregeling in COCON ligt op:

- De verzadigingsgraad per signaalgroep kleiner of gelijk is aan 0,90.
- De cyclustijd voor de ochtendspits en de avondspits kleiner of gelijk is aan 120 seconde.

Voor de kruispunten met VRI geldt dat de doorstroming goed is als de verzadigingsgraad lager is dan 0,90 en de cyclustijd niet hoger is dan 120 seconden. Wanneer op kruispunten met VRI aan de norm van de verzadigingsgraad en de cyclustijd wordt voldaan, maar bepaalde coördinaties over het kruispunt (koppeling van groentijden op volgrichtingen) niet mogelijk is, scoort het kruispunt voldoende. De beoordeling van de met VRI geregelde kruispunten bij de aansluiting Born is opgenomen in Tabel 3-3. Uit deze tabel volgt dat de verkeersafwikkeling bij de kruispunten goed is.

Aansluiting	Locatie	Criteria	Ochtend	Avond
Born	Oost/West	Max VZG (%)	0,89	0,89
	VRI gekoppeld	Cyclustijd (s)	83	108
		Oordeel	Goed	Goed

Tabel 3-3 Resultaten kruispuntberekeningen TB situatie 2030 met structurele verbreding. (Max VZG = verzadigingsgraad in percentage/ Gem WT = gemiddelde wachttijd in seconden/ Cyclustijd in seconden)

Betreffende de afrit van aansluiting Urmond uit richting Heerlen/Maastricht is de afwikkeling van deze afrit nader onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen als Bijlage B. In de huidige situatie is bij deze afrit sprake van een tweestrooks afrit als gevolg van de start van de spitsstrook op de hoofdrijbaan links (richting Eindhoven). De tweestrooks afrit wordt voorafgegaan door een weefvak met een tapersplitsing⁸. In het TB-ontwerp zonder de spitsstrook is een enkelstrooks afvallende rijstrook opgenomen (volgend op het weefvak). Kort na het puntstuk wordt de afrit opgedikt tot twee rijstroken. Om te onderzoeken of de enkelstrooks afrit zoals opgenomen in het besluit voldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod in 2030 te verwerken, is een FOSIM-simulatie uitgevoerd. Hiermee is de verkeersafwikkeling op het weefvak en de afrit is gesimuleerd. Daarnaast is een zogenaamde snelheidscontourenplot van de simulatie(s) gemaakt, om daarmee eventuele congestievorming als gevolg van de enkelstrooks afrit vast te stellen. Dit onderzoek toont aan dat de enkelstrooks afrit ruim voldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod (zowel op basis van het NRM Zuid 2018 als het regionaal verkeersmodel Westelijke Mijnstreek van de provincie Limburg) congestievrij te verwerken. De zorgen van inspreker kunnen hierdoor worden weggenomen.

⁸ Situatie waar bij de uitvoegstrook op het laatste moment een tweede rijstrook naast de reguliere uitvoegstrook erbij komt

Wel is de voorsorteerstrook richting Sittard in het TB voorzien van een grotere opstellengte. De voorsorteerstrook is verlengd met 150 meter ten opzichte van het OTB. Dit is verwerkt in het TB zoals te zien op de detailkaarten, kaartblad 14. De totale opstellengte betreft 280 meter, hetgeen volstaat om het verkeersaanbod te verwerken..

Overige thema's - APV

Zienswijzepunt 60.5

De gemeente Sittard-Geleen maakt bezwaar tegen de foutieve aanname dat van de 31,4 ha aan herplantplicht er slechts op 0,1 ha de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van toepassing is. De APV is ook van toepassing op houtopstanden buiten de grens van de bebouwde kom. De gemeente verzoekt in het vervolgtraject uit te gaan van de juiste formele kaders.

Verder geeft de gemeente Sittard-Geleen aan dat het nog niet duidelijk is in welke mate er sprake is van herplant ter plaatse of compensatie elders binnen of buiten het plangebied. Het is van belang na te gaan op welke te rooien beplanting ook de APV van toepassing is en hoe deze conform de APV gecompenseerd kan worden. De gemeente verzoekt het TB aan te passen, zodat voldaan wordt aan de regels vanuit zowel de Wet natuurbescherming als de APV.

Antwoord

Het zienswijzepunt is gehonoreerd. Het ruimtebeslag op bos en beplanting is per gemeente inzichtelijk gemaakt in het TB. In de gemeente Sittard-Geleen betreft dit 16,97 ha. De locaties en oppervlakten voor de compensatie van bos en beplanting zijn opgenomen in het TB.

Overige thema's - externe veiligheid

Zienswijzepunt 60.6

De gemeente Sittard-Geleen meent dat een eenduidige beschrijving van de ruimtelijke ontwikkelingen bij Holtum Noord, VDL Nedcar/IPS/Yard, Chemelot en de Brightlands Chemelot Campus ontbreekt. Deze ontwikkelingen hebben gevolgen voor de berekening en de hoogte van het Groepsrisico, zeker op en bij de knooppunten met de A2. De gemeente betwijfelt de aannames in paragraaf 4.5.3, 5.2 en 6.1.2 van het deelrapport PS 05-Rp-02, waarin wordt aangegeven dat voor zowel de huidige en referentiesituatie als in de eindsituatie de parameters 'bevolking' en 'vervoer' gelijk zijn. De genoemde ontwikkelingen zijn als specifieke onderwerpen meegenomen in het onlangs geactualiseerde provinciale verkeersmodel. De gemeente verzoekt de input van het rekenmodel (RBMII) qua personendichtheden en vervoer af te stemmen met het geactualiseerde provinciale verkeersmodel. Inspreker verzoekt de voorziene ontwikkelingen alsnog in de rapportage en onderliggende berekeningen mee te nemen. Dit betekent dat in paragraaf 5 de referentie en eindsituatie in beeld gebracht dienen te worden. Als er een toename is van >10% van het Groepsrisico dient ook een verantwoording te worden opgesteld. daarbij is niet alleen de hoogte van de oriëntatiewaarde (<10%) maar ook de toename van het Groepsrisico input voor de verantwoording.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en uitwerking van de verantwoording van externe veiligheid geeft de gemeente Sittard Geleen aan dat het wenselijk kan zijn meerdere bluswaterhydranten nabij de majeure locaties aan te brengen (ter bestrijding van een incident met gevaarlijke stoffen op de weg). De gemeente verzoekt een heroverweging op dit punt.

De gemeente Sittard-Geleen verzoekt de gevolgen van het verplaatsen van buisleidingen in het rapport nader uit te werken in het kader van een integrale afweging. Voor het verplaatsen van de buisleidingen dient zeer waarschijnlijk een MER-procedure te worden gevolgd.

Antwoord

Vervoer

Het vervoer van gevaarlijke stoffen (het aantal tankauto's met brandbare gassen) is een parameter in het rekenmodel RBMII. De verkeersprognoses uit NRM en/of het provinciale verkeersmodel (o.a. het aantal personenauto's en het aantal vrachtauto's) is geen parameter in het rekenmodel RBMII. De A2 is een basisnetroute. Voor de A2 moet daarom voor het vervoer van gevaarlijke stoffen het aantal tankauto's met brandbare stoffen (stofcategorie GF3) conform bijlage I van de Regeling basisnet worden toegepast (zowel in de huidige situatie als in de referentiesituatie en de eindsituatie). De overstap van het NRM Zuid 2016 naar het NRM Zuid 2018 heeft hier geen invloed op.

Bevolking

Zowel in de huidige situatie als in de referentiesituatie en de eindsituatie is conform de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) de redelijkerwijs te verwachten bevolking meegenomen in het rekenmodel (op basis van de bestemmingen in de vigerende bestemmingsplannen en de kentallen uit de HART). In het rekenmodel is naast de huidige bevolking die binnen het invloedsgebied aanwezig is ook de bevolking die bij volledige realisatie van de ontwikkelingsmogelijkheden in de vigerende bestemmingsplannen binnen het invloedsgebied redelijkerwijs aanwezig zullen zijn, meegenomen. Ten behoeve van het OTB zijn (voor zowel de huidige situatie als de referentiesituatie en de eindsituatie) de huidige bevolkingsgegevens op 22 februari 2016 opgevraagd via de BAG⁹ populatieservice. Deze bevolkingsgegevens zijn gecontroleerd en daar waar nodig aangepast aan de hand van de vigerende bestemmingsplannen. Een en ander is beschreven in paragraaf 4.5.3 van het Deelrapport Externe Veiligheid. Ten behoeve van het TB is een controle uitgevoerd op nieuwe vigerende bestemmingsplannen die nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken en/of nieuwe nog niet vastgestelde bestemmingsplannen die nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zullen gaan maken. Deze controle is uitgevoerd op 21 december 2018 en gerapporteerd in de Rapportage Actualisatie Milieu-informatie, paragraaf 6.1. Geconcludeerd is dat als gevolg van nieuwe bestemmingsplannen de bevolkingsgegevens niet gewijzigd zijn. Er is daarom geen aanleiding om de berekeningen te actualiseren voor het TB.

Groepsrisico

Er is geen sprake van het verantwoord van het groepsrisico aangezien 0,1 maal de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Conform artikel 7 van de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten moet het groepsrisico pas verantwoord worden als het groepsrisico is gelegen tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en 1 maal de oriëntatiewaarde en ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het TB met meer dan tien procent toeneemt. Uit het onderzoek naar externe veiligheid is gebleken dat de structurele verbreding van de A2 geen gevolgen heeft op het gebied van externe veiligheid. Geconcludeerd is dat er geen verantwoording van het groepsrisico hoeft te worden opgesteld.

⁹ De BAG (Basisregistratie Adressen en Gebouwen) bevat de officiële gegevens van alle adressen en gebouwen in Nederland.

Bluswaterhydranten

Zoals hierboven aangegeven heeft de structurele verbreding van de A2 geen gevolgen op het gebied van externe veiligheid. Daardoor zijn er geen mitigerende/compenserende maatregelen als bluswaterhydranten noodzakelijk. In het project is aldus externe veiligheid meegewogen en het project voldoet aan de goede ruimtelijke ordening.

Buisleidingen

Het uitvoeren van risicoberekeningen PR en GR voor het verleggen van de buisleidingen is in de planuitwerkingsfase TB niet mogelijk. De engineering van de leidingen (benodigd voor het kunnen uitvoeren van deze berekeningen) vindt alleen dan plaats nadat overeenstemming is bereikt over de nieuwe tracés in het TB en nadat de leidingeigenaren een verzoek tot aanpassing (VtA) hebben ontvangen. Naar aanleiding van de VtA werken de leidingeigenaren de maatregelen verder uit tot een definitief ontwerp waarna een projectovereenstemming (POS) wordt opgesteld. Een risicoberekening zal niet eerder plaatsvinden na ontvangst van de VtA, de definitieve risicoberekening wordt opgesteld na de POS. Door de verplichtingen die in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) worden gesteld, is een leidingeigenaar verplicht om met een risicoberekening aan te tonen dat wordt voldaan aan de eisen van het Bevb en indien nodig maatregelen te treffen. Dat betekent dat de PR10-6 op de leiding of maximaal binnen 5 meter van de leiding ligt. Deze ruimte is in het TB geborgd middels het maatregelvlak "nieuwe buisleiding tracé inclusief beschermingszone". Gezien de ligging in de omgeving en de eisen in relatie tot het PR wordt er geen overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico verwacht. Daarbij wordt opgemerkt dat het verplaatsen van de buisleidingen is opgenomen in het MER.

Overige thema's - archeologie

Zienswijzepunt 60.7

De gemeente Sittard-Geleen merkt op dat in de samenvatting, mitigatie en compensatie (p. 6 van 59), als mitigerende maatregel voor de inrichting van het bouwterrein wordt voorgeschreven dat niet dieper dan 30 cm - Mv ontgraven dient te worden. Inspreker merkt op dat er niet alleen voor moet worden gezorgd dat niet dieper dan 30 cm - Mv ontgraven mag worden maar dat in de hele keten van werkzaamheden moet worden geborgd dat de bodem niet dieper dan 30 cm - maaiveld (Mv) wordt verstoord. Hiervoor geldt een bepaling van geen bodemverstoring die in vergunningen en bestekken dient te worden opgenomen.

De gemeente Sittard-Geleen merkt op dat voor de bouwfase een bepaalde mate van vrijheid in het contract met de aannemer wordt opgenomen. De gemeente ziet graag contractueel vastgelegd dat op het grondgebied van de gemeente Sittard-Geleen voor alle onderdelen van het contract de archeologische monumentenzorg conform het beleid van de gemeente Sittard-Geleen geborgd moet worden voor alle onderdelen van de werkzaamheden. Dit is met name van belang in de gebieden waar geen onderzoeksplicht is omdat er sprake is van behoud in situ.

De gemeente merkt op dat het 'toegankelijk maken van resultaten' (met betrekking tot archeologie) niet is verankerd in de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse archeologie (KNA). Dit moet als aanvulling op het werken conform KNA apart in de bestekken en programma's van eisen (PVE's) worden meegenomen.

Ten aanzien van het evaluatieprogramma wordt vanuit het thema archeologie geadviseerd de werkelijke schade aan archeologische vindplaatsen na ingrepen op

te nemen. De gemeente Sittard-Geleen is van mening dat ingeval archeologische waarden verloren zijn gegaan bij werkzaamheden, deze niet meer geëvalueerd kunnen worden. De gemeente dringt aan op een nadere uitleg waarin preventie en borging centraal staan, waar dit in de gemeente Sittard-Geleen aan de orde is.

Antwoord

De verplichting uit het TB met betrekking tot het bouwterrein is van kracht gedurende de totale realisatieperiode en voor alle werkzaamheden die de aannemer op het werkterrein uitvoert. Het belang van het behoud van archeologische waarden is hierdoor voldoende geborgd.

Archeologische werkzaamheden voor het project Structurele verbreding A2 Het Vonderen - Kerensheide worden uitgevoerd conform alle van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Daartoe worden het realisatiecontract met de bouwaannemer bepalingen opgenomen. Dit valt echter buiten de reikwijdte van het TB.

Ten aanzien van het evaluatieprogramma wordt het zienswijzepunt gehonoreerd. Het evaluatieprogramma is aangepast in de toelichting op het TB.

Wijzigingen TB

De zienswijze van de gemeente Sittard-Geleen leidt ertoe dat de volgende wijzigingen zijn doorgevoerd in het TB:

- De beplanting bij kunstwerk Den Uil is verdicht.
- Viaduct Gebroek is enkel toegankelijk voor langzaam verkeer.
- De linksaf-strook naar de A2 in zuidelijke richting op het kunstwerk Koning Swentibold (aansluiting Born) is verdubbeld.
- De voorsorteerstrook richting Sittard op de afrit van de oostelijke rijbaan van aansluiting Urmond is in het TB voorzien van een grotere opstellengte.
- De APV van de gemeente is toegepast op houtopstanden buiten de bebouwde kom.
- Het evaluatieprogramma (thema archeologie) is aangepast.

3.1.3 *Zienswijze 69 – Gemeente Stein*

De gemeente Stein is verheugd dat door de structurele verbreding de kwaliteit van het netwerk wordt verbeterd waardoor de economische ontwikkeling van de regio verder wordt gestimuleerd. Er is echter wel aanleiding tot het geven van een reactie:

Verplaatsen aansluiting Urmond

Zienswijzepunt 69.1

De gemeente Stein is verheugd dat verplaatsing van de aansluiting bij Urmond geen deel uitmaakt van de plannen. Verplaatsing zou negatief zijn voor Stein en de economische slagkracht van het gebied. Omdat de gemeente de procedure van verbreding van de A2 niet los kan zien van de uitbreidingsplannen van de Chemelot Campus op het gebied De Lexhy en het bij de uitbreiding horende mobiliteitsvraagstuk, blijft inspreker aandacht vragen voor de Steinse belangen, mocht verplaatsing van de op- en afritten alsnog in het project worden overwogen.

Antwoord

Dit zienswijzepunt van de gemeente Stein is ter kennisgeving aangenomen. Er is geen wijziging in TB ten aanzien van dit punt.

Gevolgen van de autonome toename voor (de wijken gelegen aan) de A76

Zienswijzepunt 69.2

De gemeente heeft in haar zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau al haar zorgen uitgesproken over de gevolgen van de verbreding van de A2 voor de verkeersintensiteiten op de A76. De gemeente vroeg aandacht voor de gevolgen van de verwachte toename van intensiteiten op de A76 voor geluid en fijnstof in de kern Stein, waar reeds veel klachten van aanwonenden de gemeente bereiken. De gemeente zag alle effecten van de verbreding van de A2 op de A76 in de MER graag nader onderzocht. De gemeente is van mening dat in de stukken onvoldoende aandacht is besteed aan de gevolgen voor wat betreft geluid en fijnstof voor de wijken gelegen aan de A76. De gemeente verzoekt om hier bij de verdere besluitvorming rekening mee te houden en inzicht in te verschaffen.

Antwoord

In het akoestisch onderzoek is getoetst aan de wettelijke normen die gelden voor wegverkeerslawaaï. Overeenkomstig de Wet milieubeheer zijn de hoofdwegen meegenomen die fysiek worden gewijzigd. De A76 zelf behoort niet tot het projectgebied, waardoor hier het geluidregister van toepassing is. De geluidssituatie langs de A76 wordt geborgd door de huidige geluidproductieplafonds (GPP's). In het MER is de A76 niet nader onderzocht, omdat het studiegebied buiten de ontwerprens is afgebakend op wegen waar de wijziging van de verkeersintensiteiten in de projectsituatie tenminste 1 dB bedraagt. Dit blijkt niet het geval voor de A76.

De invloed van het project op de luchtkwaliteit is beperkt, zo blijkt uit het onderzoek. De hoeveelheid fijnstof blijft in de situatie zonder project, uitgaande van een autonome groei, en in de situatie met project ruim onder de wettelijke normen die hiervoor gelden op grond van de Wet milieubeheer. Ter hoogte van de woningen nabij de A76 bij Stein ten zuiden van de Stadhouderslaan, bedraagt de fijnstof concentratie zowel in de autonome situatie als in de plansituatie maximaal 15 µg/m³. Dit geldt ook voor de woningen aan de zuidzijde van de A76 nabij de Diepenbeekstraat. Er treedt hier geen effect op vanwege het project op fijnstof.

Landschappelijke inpassing

Zienswijzepunt 69.3

In het OTB is een beperkte landschappelijke inpassing voorzien door de krappe projectgrenzen en aanwezige kabels en leidingen. Gezien de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Bramert-Noord stelt de gemeente voor dat de plannen hierover in samenspraak met gemeente en omwonenden worden afgestemd. De landschappelijke inpassing speelt voor omwonenden als compenserende maatregel een rol voor het terugbrengen van overlast/hinder. Voor de gemeente betekent dit dat de plannen verweven moeten worden met de aangrenzende plannen, waardoor de landschappelijke inpassing voor de verbreding verder strekt dan de projectgrens zoals nu weergegeven op de OTB kaarten.

Antwoord

De gewenste maatregelen staan niet in een rechtstreeks oorzakelijk verband met de maatregelen die in het kader van de Tracéwet in het TB worden opgenomen en worden daarom niet in het TB geregeld. Desalniettemin zal in overleg met de gemeente worden bezien of er mogelijkheden bestaan om de maatregelen buiten het TB om te kunnen realiseren.

Zienswijzepunt 69.4

De gemeente Stein geeft aan dat bewoners uit Urmond vragen hebben over de posities, hoogtes en lengtes van de voorziene geluidschermen. Bewoners wensen geen transparante Parkway aan de westzijde van de A2 en geen transparante geluidwerende voorziening langs de A2 en op het viaduct Waelschenheuvel. De gemeente verzoekt rekening te houden met deze wensen.

Antwoord

In het OTB is reeds vastgelegd dat het geluidscherm Waelschenheuvel absorberend is aan de omgevingszijde en aldus niet transparant is. Hier zijn in het TB geen wijzigingen in aangebracht.

Door de aanwezigheid van buisleidingen en de nationale leidingenstrook zijn er beperkingen aanwezig waardoor het niet mogelijk is op deze locatie een Parkway met beplanting toe te passen. Rijkswaterstaat voert intensief overleg met de gemeente Stein, waarin ook de actuele stand met betrekking tot het bestemmingsplan Bramert-Noord wordt besproken. Het plan is vigerend, in kader van wet- en regelgeving dient rekening te worden gehouden met de vigerende planologische situatie. Verwezen wordt tevens naar het antwoord bij zienswijzepunt 69.3.

Communicatie

Zienswijzepunt 69.5

De gemeente Stein vraagt aandacht voor een zorgvuldige en tijdige informatievoorziening voor alle stakeholders gedurende alle fases.

Antwoord

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.1.

Wijzigingen TB

De zienswijze van de gemeente Stein leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.1.4

Zienswijze 74 – Waterschap Limburg

Het waterschap Limburg geeft aan dat OTB/MER in nauw overleg en in prettige samenwerking tot stand zijn gekomen. De laatste opmerkingen door inspreker bij brief d.d. 6 juni 2017 konden niet meer tijdig in het Deelrapport Water en in de tekeningen worden opgenomen. Daarom zijn deze punten nu als zienswijze verwoord.

Zienswijzepunt 74.1

De werking van de overstort vanuit de infiltratiebuffer/bergingsgebied op de Molenbeek Echt bij km. 223.790 (westzijde A2) dient te worden verduidelijkt: is dit een leegloop of is dit een daadwerkelijke overstort? Als dit een overstort is, verzoekt het waterschap Limburg de overstorthoeveelheden aan te geven.

Antwoord

Het betreft een leegloop.

Als maatgevende situatie geldt een T25 neerslag gebeurtenis. De berging is echter ontworpen op een T100 neerslag gebeurtenis. De stuw (overstort locatie) wordt gerealiseerd om het water zoveel mogelijk vast te houden in de greppel zodat het daar infiltreert. Alleen in zeer extreme situaties (ver boven de maatgevende situatie) zal er dus water direct naar de Molenbeek Echt stromen. Daarnaast is de aansluiting met de Molenbeek bedoeld als leegloop. Na een extreme situatie moet de berging binnen 24 uur weer inzetbaar zijn. Het deel wat niet al infiltreert in de

bodem, zal dus vertraagt leeglopen naar de Molenbeek Echt. In extreme situaties ($T=100$) wordt door de greppel 3649 m^3 water geborgen. Indien de totale hoeveelheid water in 24 uur geloosd wordt op de Molenbeek Echt, is dat gelijk aan $0,042 \text{ m}^3/\text{s}$. Echter infiltreert er in extreme situaties ook water, waardoor de doorstroom naar de Molenbeek Echt minder is. Aangezien de berging ontworpen is op een T100 neerslag gebeurtenis in plaats van een T25 neerslag gebeurtenis, zal de overstort zelfs in extreme situaties beperkt lozen op de Molenbeek Echt.

Zienswijzepunt 74.2

De werking van de lozing aan de oostzijde van de A2 op de Molenbeek Echt: is dit een constante lozing of een leegloop van de berging in het riool? Het waterschap Limburg verzoekt de lozingshoeveelheden te vermelden.

Antwoord

In de huidige situatie wordt de aanwezig riolering langs de oostelijke rijbaan afgevoerd naar de Molenbeek Echt. Het waterhuishoudkundige plan voor de structurele verbreding van de A2 voorziet erin dat het water vanuit de riolering middels een verbinding onder de A2 gebracht wordt naar de westzijde van de weg waar het in een nieuw te realiseren bergingsgebied wordt opgevangen. Met deze aanpassing vindt er geen directe afwatering op de Molenbeek Echt meer plaats wat een verbetering voor de waterkwaliteit van de Molenbeek Echt betekent.

Zienswijzepunt 74.3

De brug Kamerstraat over de A2 kruist de Oude Geleenbeek Born en de Geleenbeek. Het onderhoud en stabiliteit van de beide watergangen dient te blijven gewaarborgd. Concreet betekent dit dat de bermsloot aan de oostzijde van de A2 te dicht naast de Geleenbeek gelegen is (1 meter). Voor stabiliteit van de watergang(en) dient deze afstand groter te zijn. Tevens is het aan die zijde niet mogelijk om met onderhoudsmachines te rijden. Het waterschap geeft aan dat dit probleem op is te lossen door de bermsloot te vervangen door een grindkoffer met eventueel een drainagebuis. Aan de westzijde van de A2 is in het ontwerpplan onder de brug langs de Oude Geleenbeek Born geen doorgaande onderhoudsstrook aanwezig. Inspreker verzoekt deze alsnog in het plan op te nemen waarbij de breedte van de onderhoudsstrook onder de brug vier meter bedraagt). Het profiel (bodembreedte en taludhelling) van de Oude Geleenbeek Born dient overeen te komen met het profiel zoals dat benedenstrooms bij de verlegging van de Oude Geleenbeek Born ten behoeve van de realisatie van het industrieterrein is aangelegd (deze bedraagt drie meter). Concreet betekent dit dat een overspanning van het deel van het viaduct over de Oude Geleenbeek Born groter wordt.

Antwoord

Dit zienswijzepunt van het waterschap Limburg is gehonoreerd en doorgevoerd in het TB.

De grindkoffer ter hoogte van kunstwerk Gebroek is opgenomen in artikel 9 lid 1 sub i. De grindkoffer is opgenomen op detailkaart 8 en op deze detailkaart ook opgenomen in dwarsprofiel 12-12.

Langs de Oude Geleenbeek aan de westzijde van de A2 zijn onder het kunstwerk Gebroek onderhoudsstroken aanwezig met een breedte van 4 meter. Het profiel van de Oude Geleenbeek is conform het gevraagde profiel. De situatie met betrekking tot de Oude Geleenbeek is opgenomen op detailkaart 8.

Zienswijzepunt 74.4

Om wateroverlast vanuit de Geleenbeek te voorkomen wordt de weg Baakhoven/Kamer opgehoogd. Ter plaatse van Baakhoven moet binnen het

aangegeven zoekgebied de kade van de Geleenbeek qua hoogte kunnen aansluiten op de Kamerweg. De opgehoogde Kamerweg moet bij de aansluiting een hoogte hebben van ten minste N.A.P. +30,11 meter. Voorbij de aansluiting van de waterkering op de Kamerweg mag de weg in een helling worden aangesloten op de hoogte van de te handhaven Kamerweg. Het waterschap verzoekt dit in een tekening uit te werken (situatie en lengteprofiel weg).

Antwoord

Bevestigd kan worden dat de kantverharding van de weg op hoogte N.A.P. 30,11 meter is gelegd. Daarmee is de waterkerende functie in het ontwerp geborgd. In het besluit is de maatregel opgenomen in tabel 9, behorende bij artikel 9 lid 1 sub f. Waar de Kamer afbuigt van de Geleenbeek en aansluit op bestaande weg loopt de hoogte terug naar bestaande hoogte. Hiertoe zijn dwarsprofielen beschikbaar gesteld. Het is niet mogelijk een lengteprofiel te verschaffen van wegen van het onderliggend wegennet.

Zienswijzepunt 74.5

Het waterschap Limburg geeft aan dat met name de punten drie (noot redactie: hier opgenomen als zienswijzepunt 74.3) en vier (noot redactie: hier opgenomen als zienswijzepunt 74.4) van belang zijn voor het functioneren van het watersysteem. Het waterschap verzoekt genoemde punten alsnog in het plan op te nemen.

Antwoord

Voor zover het waterschap aangeeft dat punt 3 cruciaal is, geldt dat dit punt is verwerkt in het TB (artikel 9 lid 1 sub i en detailkaart 8). Met betrekking tot punt 4 van het waterschap geldt dat dit reeds verwerkt is in het OTB. De maatregel is in het TB opgenomen in tabel 9, behorende bij artikel 9 lid 1 sub f.

Wijzigingen TB

De zienswijze van het waterschap Limburg leidt ertoe dat de volgende wijziging is doorgevoerd in het TB:

- Het ontwerp van kunstwerk Gebroek is aangepast zodat bermsloten en beken onderhouden kunnen worden.

3.2 Zienswijzen belangen- en brancheorganisaties

3.2.1 Zienswijze 5 – Stichting Natuur en Milieufederatie Limburg

Natuur

Zienswijzepunt 5.1

De Stichting Natuur en Milieufederatie Limburg wijst op de status van de Zilvergroene natuurzone en de op handen zijnde wijziging daarvan aangaande de Omgevingsverordening Limburg. Inspreker is van mening dat aangezien sinds november 2016 te voorzien was dat het beleid ten aanzien van de bescherming van natuur en landschap in de zilvergroene natuurzone op korte termijn aangepast zou worden en deze aanpassing nu aanstaande is, in het MER het oppervlakteverlies van natuur en landschap in de zilvergroene natuurzone in beeld dient te worden gebracht. Vervolgens dient dit verlies gemitigeerd en - indien niet mogelijk - gecompenseerd te worden. Naar mening van inspreker dient de compensatie van verlies aan natuur gereed te zijn voor de start van de activiteit (i.c. de verbreding van de snelweg). Dit conform de Beleidsregel Natuurcompensatie van de provincie Limburg.

Antwoord

Ten tijde van het OTB was de beleidswijziging omtrent de Zilvergroene natuurzone van de provincie Limburg nog niet formeel doorgevoerd. Inmiddels is dat wel het geval. De consequenties van deze beleidswijziging zijn in het TB inzichtelijk gemaakt. Het plangebied loopt tussen Echt en Ophoven deels langs en door de Zilvergroene natuurzone. Volgens de Omgevingsverordening Limburg is het oppervlakteverlies enkel relevant als de aantasting een effect heeft op de verbinding tussen twee Goudgroene natuurzones en/of als de kernkwaliteiten van de Zilvergroene natuurzone worden aangetast. Uit de onderzoeken natuur en landschap (opgenomen in de Rapportage Actualisatie Milieu-informatie) blijkt dat er geen effect is op de waarde van het gebied als ecologische verbinding tussen gebieden gelegen binnen de Goudgroene natuurzone. Aantasting van de kernkwaliteiten van de Zilvergroene natuurzone (groene karakter) wordt gemitigeerd door een toegespitste inrichting van dit gebied. Deze maatregelen bestaan uit het behoud van en aanvullen van laanbeplanting Bellekeweg, het toevoegen van beekbegeleidende beplanting bij de Molenbeek Echt en inrichting van en geleidende structuren naar de faunapassage Corridor Geleenbeek (besluit artikel 10 lid 1 en tabel 10). Compensatie is daardoor niet aan de orde.

Zienswijzepunt 5.2

De Stichting Natuur en Milieufederatie Limburg is van mening dat er een nieuwe inventarisatie beschermde soorten plaats dient te vinden. Inspreker voert hiertoe twee redenen aan. Het veldonderzoek is uitgevoerd 2014 en 2015 terwijl realisatie pas plaatsvindt in 2022-2025. Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden waardoor een aantal soorten, beschermd onder de nieuwe wet, niet in het uitgevoerde veldonderzoek zijn meegenomen.

Antwoord

Het gehele onderzoeksgebied voor de A2 is in de afgelopen jaren meerdere malen geïnventariseerd, voor het laatst gebiedsdekkend in 2014. Soorten die nieuw zijn in de Wet natuurbescherming zijn vooral plantensoorten. Een aantal andere soorten zijn uit de lijst verdwenen. De streng beschermde soorten vanuit Europa zijn niet gewijzigd. Van de nieuwe soorten is door het raadplegen van de Nationale Databank Flora en Fauna (2017) en het uitvoeren van een habitatgeschiktheidsbeoordeling ten

behoefte van het OTB beoordeeld welke voor zouden kunnen komen. Dat bleek niet tot relevante "treffers" te leiden. In 2018 is het vleermuisonderzoek geactualiseerd (najaarsronde). Daarnaast is de Nationale Databank Flora en Fauna opnieuw geraadpleegd (2019), waarbij rekening is gehouden met soorten die onder Wet natuurbescherming bescherming hebben gekregen. Uit het vleermuisonderzoek is gebleken dat er één nieuwe vliegroute voor watervleermuis is vastgesteld, nabij de verzorgingsplaats Swentibold. In 2019 vindt, ter voorbereiding van de uitvoering van het project, een nieuwe integrale inventarisatie van het onderzoeksgebied plaats.

Op grond van deze onderzoeken bestaat een gebiedsdekkend en actueel beeld van de aanwezigheid van beschermde soorten en hun vaste rust- en verblijfplaatsen in het invloedsgebied van de A2. In het gebied hebben in de afgelopen 5 jaar weinig veranderingen plaatsgevonden, die de vestiging van nieuwe soorten in het gebied zou kunnen stimuleren. Ook worden in het gebied geen belangrijke veranderingen in verspreiding en populatieomvang van beschermde soorten verwacht door andere oorzaken. Er is dan ook geen aanleiding te veronderstellen dat soorten die nieuw zijn in de Wet natuurbescherming hier voorkomen. De kans dat door de structurele verbreding van de A2 verbodsbepalingen worden overtreden voor soorten, waarvoor geen vrijstellings- of ontheffingsmogelijkheden bestaan is nihil. Eventuele veranderingen in de aanwezigheid van beschermde soorten die uit het onderzoek van 2019 en eventuele onderzoeken die nog volgen voor de uitvoering van het project zouden blijken, kunnen tijdig worden onderkend. Hiervoor kunnen in de voorbereiding van de uitvoering aanvullende mitigerende maatregelen getroffen worden. Daarnaast kunnen deze soorten, indien nodig, worden meegenomen in de nog aan te vragen ontheffing van de Wet natuurbescherming.

Zienswijzepunt 5.3

De Stichting Natuur en Milieufederatie Limburg vreest dat verstoring van soorten door licht plaats zal vinden in de bosjes tussen Echt en Geleen. Inspreker is van mening dat door de verplaatsing van de lichtmasten uit de middenberm naar de zijberm de lichtverstoring zal toenemen. Inspreker verzoekt bij de verdere planuitwerking en het opstellen van het verlichtingsplan rekening te houden met het treffen van gepaste maatregelen. Als voorbeelden noemt inspreker lagere lichtmasten, minder uitstraling naar omgeving, geen verlichting bij natuurgebieden, verlichting uitschakelen na de spits.

Antwoord

Conform het beleid van Rijkswaterstaat moet een autosnelweg met een belasting van meer dan 1500 voertuigen per rijstrook per uur in de spits uitgerust worden met verlichting. Dit is het geval bij de A2 tussen de knooppunten Het Vonderen – Kerensheide. Bij de structurele verbreding van de A2 worden de lichtmasten verplaatst van de middenberm (huidige situatie) naar de buitenbermen. Dit vermindert de uitstraling naar de omgeving omdat de verlichting beter op de weg gericht kan worden (van buiten naar binnen in plaats van binnen naar buiten). Er worden armaturen toegepast die geen onnodige uitstraling veroorzaken naar de omgeving. Waar relevant wordt gebruik gemaakt van vleermuisvriendelijke verlichting. De verlichting is conform het beleid van Rijkswaterstaat dynamisch. Hierbij wordt de verlichting afhankelijk van de verkeersintensiteit (continue meting) en weersomstandigheden gereguleerd van 0 tot 100% conform het Uitvoeringskader Verlichting van Rijkswaterstaat. Hierin is een schakelregime opgenomen voor wegvakken in en langs natuurgebieden. Door deze maatregelen worden overtredingen van artikel 3.1 en 3.5 van de Wet natuurbescherming voorkomen.

Luchtkwaliteit

Zienswijzepunt 5.4

De Stichting Natuur en Milieufederatie Limburg geeft aan dat de verhoging van de maximumsnelheid van 120 naar 130 km/u ter hoogte van Urmond deel uitmaakt van het OTB. Volgens inspreker geldt voor het betreffende tracédeel bij openstelling van de spitsstroken een maximumsnelheid van 100 km/u. Inspreker vreest dat de snelheidsverhoging zal leiden tot een forse toename van de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof. Gezien de slechte luchtkwaliteit ter plekke, verzoekt inspreker om de verhoging van de maximumsnelheid ongedaan te maken.

Antwoord

Het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/uur ter hoogte van aansluiting Urmond (km 237.9 - 239.23 A2) is inderdaad onderdeel van dit project. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3 voor een nadere toelichting op de maximumsnelheid. De invloed van het project op de luchtkwaliteit is beperkt, zo blijkt uit het onderzoek. De hoeveelheid fijnstof en stikstofdioxide blijft in de situatie zonder project, uitgaande van een autonome groei, en in de situatie met project ruim onder de wettelijke normen die hiervoor gelden op grond van de Wet milieubeheer. De zienswijze van inspreker wordt op dit punt niet gehonoreerd.

Duurzaamheid

Zienswijzepunt 5.5

De Stichting Natuur en Milieufederatie Limburg is van mening dat meer aandacht besteed moet worden aan duurzaamheid en verzoekt om bij de verdere planuitwerking rekening te houden met de realisatie van energieopwekkende geluidschermen.

Antwoord

Voor zover inspreker van mening is dat duurzaamheid moet worden betrokken in de besluitvorming dient te gelden dat sprake moet zijn van een goede ruimtelijke ordening. Een aspect dat daarin kan worden meegewogen is 'duurzaamheid'. Dit betekent evenwel niet dat dit als apart onderdeel moet worden beoordeeld. In het project zijn de relevante ruimtelijke en milieuaspecten meegewogen en het project voldoet dan ook aan de goede ruimtelijke ordening. Energieopwekkende maatregelen zoals voorgesteld door inspreker maken geen deel uit van het TB. De minister van I&W acht duurzaamheid evenwel van groot belang. Daarom is op landelijk niveau besloten op de Maasvlakte op grote schaal windmolens te plaatsen. Voor individuele projecten wordt dit in beginsel niet in de fase van vaststelling van het TB meegewogen, maar wordt ten tijde van (de voorbereiding van) de uitvoering afgewogen in hoeverre het wenselijk is aanvullende maatregelen te nemen.

Wijzigingen TB

De zienswijze van de Stichting Natuur- en Milieufederatie Limburg leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.2.2 *Zienswijze 6 – A2VK Buurtenplatform*

In navolging van eerdere reacties aan de stuurgroep maakt het A2VK Buurtenplatform graag gebruik van de gelegenheid een zienswijze af te geven, inzake het OTB en MER A2 Het Vonderen – Kerensheide.

Het luchtkwaliteit-, geluid- en verkeersmodel

Zienswijzepunt 6.1

Het A2VK Buurtenplatform (waarin de buurten Oud Roosteren, Baakhoven, Susteren, De Loop, Urmond, Born, Guttecoven en Holtum zijn vertegenwoordigd), uit de zorg over het modelmatig benaderen van de effecten op verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Dergelijke modellen zijn altijd een benadering van de werkelijkheid. Inspreker constateert dat uitkomsten niet altijd stroken met de beleving van de omwonenden.

Antwoord

De Tracéwet verplicht om de effecten van de structurele verbreding van de A2 tussen knooppunten Het Vonderen en Kerensheide op voorhand te onderzoeken. Het hanteren van rekenmodellen is dan ook noodzakelijk om de toekomstige situatie in 2030 met en zonder structurele verbreding van de A2 in beeld te brengen. De toegepaste modellen als ook de wijze waarop de modelberekeningen zijn uitgevoerd is conform de voorgeschreven (wettelijke) kaders. Voor een uitgebreide toelichting zie paragraaf 2.2 voor verkeer, paragraaf 2.4 voor geluid en paragraaf 2.5 voor luchtkwaliteit. Geluid, luchtkwaliteit en verkeer worden door verschillende mensen verschillend beleefd. Dus hoewel de beleving voor individuele bewoners van belang is, leent de beleving zich niet voor het objectief in kaart brengen van effecten. Er is dan ook geen aanleiding om een andere wijze van berekeningen toe te passen. Los van de wijze van berekening vindt na realisatie monitoring plaats van de verschillende milieueffecten om in de gaten te houden dat bijvoorbeeld de GPP's niet worden overschreden.

Zienswijzepunt 6.2

Ten aanzien van de dwarsverbindingen geeft het A2VK Buurtenplatform aan dat er zorgen zijn over de dwarsverbinding tussen Holtum en Baakhoven. Inspreker wijst op de door de gemeente Sittard-Geleen te onderzoeken openstelling voor gemotoriseerd verkeer (OLS Holtum-Noord/ VDL Nedcar). Inspreker geeft aan dat binnen het Buurtenplatform geen draagvlak is voor een dergelijke verbinding. Aangezien de gemeente geen verdere informatie heeft ingebracht, ziet inspreker de OLS als gepasseerd station.

Antwoord

Het standpunt van het A2VK Buurtenplatform wordt ter kennisgeving aangenomen. Verwezen wordt naar de zienswijze van de gemeente Sittard-Geleen (zienswijzepunt 60.2) waarin de gemeente aangeeft een verbinding voor langzaam verkeer voor te staan. In het TB wordt ter hoogte van de huidige dwarsverbinding Gebroek een nieuw viaduct gerealiseerd, dat enkel voor langzaam verkeer toegankelijk is. In het besluit is de maatregel opgenomen in tabel 2, behorende bij artikel 3 lid 2.

Zienswijzepunt 6.3

Het A2VK Buurtenplatform vraagt aandacht voor de (groeierende) verkeersoverlast op het onderliggende wegennet omdat deze in het verkeersmodel als autonome situatie wordt meegenomen. Inspreker geeft aan dat deze autonome ontwikkeling aan grote verandering onderhevig is; o.a. uitbreiding VDL Nedcar, verbinding Duitsland-België v.v., Chemelot, Holtum-Noord. Dit heeft consequenties voor de leefbaarheid van de aangrenzende buurten en kernen.

Antwoord

De gevolgen van de verbreding van de A2 zijn in de diverse onderzoeken behorende bij het besluit zorgvuldig onderzocht. Daarbij geldt dat de plansituatie wordt vergeleken met de situatie waarbij de A2 niet wordt verbreed, de referentiesituatie. Veranderingen die in het verleden reeds hebben plaatsgevonden dan wel ontwikkelingen die planologisch reeds mogelijk zijn gemaakt worden daarbij niet beoordeeld, maar maken deel uit van de referentiesituatie. Het TB moet rekening houden met planologisch vastgestelde ontwikkelingen, zoals de verbinding naar Duitsland en verdere invulling van bedrijventerreinen. De groeiambities van VDL Nedcar en DSM/Chemelot zijn niet in een vastgesteld planologisch plan neergelegd zodat formeel met deze ambities geen rekening hoeft worden gehouden. Niettemin is specifiek voor de economische centra rondom de A2 en met name VDL Nedcar en DSM/Chemelot in overeenstemming met de provincie een hoge toename van het aantal arbeidsplaatsen opgenomen. Dit is verwerkt in het NRM Zuid 2018, dat is gehanteerd voor het TB. Dit leidt op het project traject A2 Het Vonderen – Kerensheide tot een circa 9% hogere verkeersprognose voor 2030 op basis van de beleidsuitgangspunten van 2016 dat is gehanteerd voor het OTB. Het akoestisch onderzoek en het onderzoek luchtkwaliteit zijn opnieuw uitgevoerd, op basis van de hogere prognoses. Een uitgebreide toelichting op de verkeersprognoses voor het OTB en TB is opgenomen in paragraaf 2.2.

Ten aanzien van het onderliggend wegennet is geconcludeerd dat het effect van de structurele verbreding van de A2 gering is. De ombouw van spitsstrook naar vaste rijstrook leidt niet tot een grote verandering van de verkeerstromen van en naar het onderliggend wegennet. Tabel 3-4 toont de intensiteiten op het onderliggend wegennet op basis van de NRM Zuid 2018. Op de parallel lopende wegen (N274 en N276) neemt de intensiteit af. Op de N274 neemt deze met ruim 6% fors af. Op de N276 neemt de intensiteit ongeveer 1% af en ter hoogte van Echt neemt de intensiteit op de N276 3% af. Dit verkeer wordt nu via de A2 afgewikkeld. Op de oost-west verbindingen neemt de intensiteit licht toe omdat het verkeer van de A2 naar de kernen rijdt in plaats van via de N274 en N276. De intensiteit op de Baakhoverweg (kunstwerk Gebroek) is met de structurele verbreding nul omdat deze verbinding als onderdeel van het project is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

De verkeersprestatie laat eenzelfde beeld zien als bij de intensiteiten. Op het hoofdwegennet is er een toename te constateren van de hoeveelheid afgelegde kilometers (ten opzichte van de referentiesituatie), dit gaat ten koste van het OVN wat een positief resultaat is. Per saldo wordt er een 0,3% meer voertuigkilometers afgelegd, dit omdat verkeer langer op het hoofdwegennet blijft wat naar verwachting een iets langere route is, maar welke wel beter doorstroomt.

Uit het akoestisch onderzoek voor het TB naar het onderliggend wegennet volgt dat nergens sprake is van 'reconstructie' volgens de Wet geluidhinder. Er is nergens sprake van een relevant effect op het onderliggend wegennet. Maatregelen op het onderliggend wegennet zijn dan ook niet aan de orde. Zie voor een toelichting op het akoestisch onderzoek paragraaf 2.4.

Locatie	Aantal personen-voertuigen	Aantal vracht-voertuigen	Totaal aantal voertuigen	Vershil met referentie-situatie
N294	25.000	2.000	27.000	+2,1%
N297	37.000	5.000	42.000	+1,3%
N276: Limbricht	23.000	3.000	26.000	-0,4%
N276: Susteren	9.000	1.000	10.000	+0,9%
N274	5.000	1.000	6.000	-6,2%
N572	6.000	1.000	7.000	-2,1%
N276: Echt	6.000	1.000	7.000	-3,1%
Aasterbergerweg (ten oosten van A2)	11.000	1.000	12.000	+2,7%
Aasterbergerweg (ten westen van A2)	3.000	0	3.000	+2,8%
N78	6.000	1.000	7.000	-1,1%
N296	8.000	1.000	9.000	-1,9%
Baakhoverweg	0	0	0	-100%
Aldenhofweg	12.000	1.000	13.000	+1,4%
Oude Postbaan	6.000	0	6.000	-1,9%
Rijksweg-Zuid (Geleen)	28.000	2.000	30.000	+0,1%

Tabel 3-4 Intensiteiten in situatie 2030 met structurele verbreding (NRM Zuid 2018)

In het onderzoek naar luchtkwaliteit voor het TB is met behulp van een rekenprogramma de referentiesituatie en de projectsituatie onderzocht om het projecteffect inzichtelijk te maken. De belangrijkste factor voor het effect op de luchtkwaliteit blijkt de verschuiving van de weg. Het effect van het project op de luchtkwaliteit is daarmee zeer beperkt. Er is geen relevant effect op het onderliggend wegennet. De hoeveelheid fijnstof en stikstofdioxide blijft in de referentiesituatie zonder project en in de situatie met project ruim onder de wettelijke normen die hiervoor gelden op grond van de Wet milieubeheer. Zie voor een toelichting op het onderzoek luchtkwaliteit in paragraaf 2.5.

Landschapsplan

Zienswijzepunt 6.4

Het A2VK Buurtenplatform geeft aan de benadering van de landschappelijke inpassing te waarderen. Inspreker refereert aan de afspraak die is opgetekend in het door inspreker aangehaald verslag waarin is opgenomen dat de provincie de mogelijkheid onderzoekt om, daar waar mogelijk, de boomplant nu al te realiseren.

Antwoord

Het idee om de boomaanplant eerder te realiseren, voorafgaand aan de werkzaamheden en daar waar mogelijk, wordt meegegeven aan de aannemer van het realisatiecontract. Het is niet mogelijk om dit nu al te realiseren, omdat er nog geen aannemer is gecontracteerd (en daarmee is de fasering van het werk nog niet in detail bekend). Daarnaast zijn nog niet alle gronden in eigendom van het rijk. Op een aantal plekken is eerdere boomaanplant ook niet mogelijk omdat veel gronden eerst als werkterrein ingericht zullen worden en pas aan het einde van de realisatiewerkzaamheden een groot deel van de gronden die de eindbestemming Parkway hebben, vrij komen.

Zienswijzepunt 6.5

Het A2VK Buurtenplatform geeft aan dat de boomplant met name als compenserende maatregel een belangrijke rol speelt in het terugbrengen van

overlast/hinder voor omwonenden. Inspreker is van mening dat de Parkway moet worden aangepast aan knelpunten ervaren door omwonenden en vraagt burgers bij de landschappelijke invulling te betrekken.

Antwoord

De landschappelijke inpassing is zorgvuldig tot stand gekomen waarbij de belangen van de omwonenden, de weggebruiker als het landschap zijn afgewogen. De door het Buurtenplatform ingebrachte wensen ten aanzien van de landschappelijke inpassing zijn nader onderzocht. Dit heeft geleid tot de volgende invulling van het Landschapsplan betreffende de toepassing en uitvoeringsvorm van beplanting en de Parkway:

- Berkelaar: Het toepassen van een dichte Parkway in plaats van een transparante Parkway ten noorden van Berkelaar. Deze maatregel is in het Landschapsplan uitgewerkt, zoals te zien is op kaart 1.
- Berkelaar: Het toepassen van half open beplanting Tussen KW1 Kleine Heide en KW 2 Klein Berkelaar richting het industrieterrein (oostzijde A2). Deze maatregel is in het Landschapsplan ingevuld als transparante Parkway, zoals te zien is op kaart 1. De inpassing wijzigt niet ten opzichte van het OTB.
- Oud-Roosteren: Het aansluiten van de wal bij Oud-Roosteren op de compartimenteringsdijk en het toepassen van een dichte Parkway aan de omgevingszijde van de wal. De geluidwal zoals opgenomen in het TB is circa 70 meter langer aan de noordzijde dan de geluidwal met aanvullende grondwal uit het OTB. Deze maatregel is in het Landschapsplan uitgewerkt, zoals te zien is op kaart 4.
- Baakhoven: Het toepassen van een dichte Parkway in plaats van een transparante Parkway aan de omgevingszijde van de geluidwal en ten zuiden van Baakhoven. Deze maatregel is in het Landschapsplan uitgewerkt, zoals te zien is op kaart 5 en 6.
- Susteren: Een meer natuurlijke loop van de Geleenbeek wordt mogelijk gemaakt in het TB in een gedeelte van het maatregelvlak 'Parkway'. Dit in plaats van de rechte verlegging zoals in het OTB is opgenomen. Een (detail)ontwerp wordt voor deze planuitwerkingsfase niet opgesteld. Dit betreft een opgave voor de nadere uitwerking na de vaststelling van het TB waarbij het ontwerp dient te voldoen aan het gestelde in het TB als ook de eisen van het waterschap Limburg. Deze maatregel is in het Landschapsplan verwerkt, zoals te zien is op kaart 6.
- Born: Behoud van huidig groen (westzijde A2) ter hoogte van de wijk Hondsbroek – Aldenhof langs de A2 en ook vanaf viaduct 't Rooth richting het viaduct over de Sittarderweg en aan weerszijde langs de Hons/Venkebeek. Deze maatregel is in het Landschapsplan opgenomen, zoals te zien is op kaart 7 en 8. De inpassing wijzigt niet ten opzichte van het OTB.
- Born: Het toepassen van een dichte Parkway in plaats van een transparante Parkway ten zuiden van de Sittarderweg, oostzijde A2. Deze maatregel is in het Landschapsplan uitgewerkt, zoals te zien is op kaart 8.
- Guttecoven: Het verdichten van de in het OTB reeds opgenomen beplanting haaks op de A2 bij kunstwerk Den Uil. Deze maatregel is in het Landschapsplan uitgewerkt, zoals te zien is op kaart 9.
- Oude Postbaan: Kruising met Bergerweg, oude Postbaan, meer zichtbaar maken. De Oude Postbaan is als zichtlijn tussen de beplanting opgenomen in het Landschapsplan, zoals te zien is op kaart 10. De inpassing wijzigt niet ten opzichte van het OTB.
- Urmond: Geluidwering op kunstwerk Waelschenheuvel (aansluiting Urmond) niet wordt niet transparant uitgevoerd, zoals te zien is op kaart 11 van het Landschapsplan. De inpassing wijzigt niet ten opzichte van het OTB.

Een aantal gewenste maatregelen staan niet in een rechtstreeks oorzakelijk verband met de maatregelen die in het kader van de Tracéwet in het TB worden opgenomen en worden daarom niet in het TB geregeld. Niettemin wordt in overleg met de betrokken gemeenten en het waterschap Limburg aan verdere inpassingsmaatregelen gewerkt die buiten het TB vormgegeven worden. Dit betreffen:

- Berkelaar: Grondwal ten noorden van Berkelaar. Deze wal is niet noodzakelijk omdat er ter plekke aan de geluidsnormen wordt voldaan. Ook is er in de huidige situatie geen grondwal op deze locatie aanwezig. Uitgangspunt voor de landschappelijke inpassing is dat er alleen de bestaande grondwallen worden teruggebracht. Desalniettemin wordt in overleg met de gemeente Echt-Susteren en gemeente Sittard-Geleen bezien of er mogelijkheden bestaan om de grondwal buiten het TB om te kunnen realiseren.
- Ophoven: Onderliggend wegennet versterken met groen ten behoeve van visuele afscherming (zicht op de A2 vanuit de kern Ophoven). In overleg met de gemeente Echt-Susteren wordt bezien of er mogelijkheden bestaan om de maatregelen buiten het TB om te kunnen realiseren.
- Baakhoven: Verhogen en verlengen van de geluidwal. Een langere en/of hogere wal dan de geluidwal zoals opgenomen in het TB is niet doelmatig. Desalniettemin wordt in overleg met de gemeente Echt-Susteren en gemeente Sittard-Geleen bezien of er mogelijkheden bestaan om dit buiten het TB om te kunnen realiseren.
- Guttecoven: Grondwal met dichte Parkway tussen de asverschuiving en kunstwerk Den Uil. Uit het akoestisch onderzoek voor het TB is gebleken dat voor de kern Guttecoven geen aanvullende maatregel nodig is, omdat met tweelaags ZOAB verreweg de meeste overschrijdingen van de toetswaarde voorkomen zijn (zie beantwoording zienswijzepunt 6.21). Ook is er in de huidige situatie geen grondwal op deze locatie aanwezig. Uitgangspunt voor de landschappelijke inpassing is dat er alleen de bestaande grondwallen worden teruggebracht. Tussen de asverschuiving en kunstwerk Den Uil is in het Landschapsplan reeds voorzien in een dichte Parkway. Samen met gemeente Sittard-Geleen wordt gewerkt aan een mogelijke maatwerk oplossing buiten het TB.
- Urmond: Dichte Parkway in plaats van geen Parkway bij Urmond (westzijde A2). In verband met de aanwezigheid van buisleidingen in de ondergrond en de ligging van een nationale leidingenstrook toepassing van beplanting in de vorm van een transparante of dichte Parkway op deze locatie niet mogelijk. Daarnaast is in het bestemmingsplan voor Bramert-Noord voorzien in inpassingsmaatregelen aan de westzijde van de A2. Desalniettemin zal in overleg met de gemeente Stein worden bezien of er mogelijkheden bestaan om de maatregelen buiten het TB om te kunnen realiseren.

De volgende wensen van het A2VK Buurtenplatform zijn niet gehonoreerd:

- Echt: Geen beplanting en waterberging ten zuiden van kunstwerk Slagmolen. De waterberging is noodzakelijk voor de waterhuishouding van de A2. In de stadsrand van Echt is er weinig ruimte voor het toepassen van greppels. Er wordt gewerkt met kolken en riolering. Het opgevangen wegwater wordt geleid naar de waterberging aan de westzijde van de A2 ten noorden en zuiden van kunstwerk Slagmolen. De locatie ten noorden en zuiden van kunstwerk Slagmolen (KW 3) is enige beschikbare locatie tussen kunstwerken Klein Berkelaar (KW 2) en Havenweg (KW 4). Daarnaast ligt de locatie in een lager gelegen 'kom' waardoor deze locatie eveneens logisch is in hydrologisch opzicht. Waterberging dient daarnaast aangesloten te zijn op de Molenbeek Echt (leegloop). In het Landschapsplan is daarnaast de waterberging gecombineerd met een transparante Parkway. De transparante Parkway zorgt voor aansluiting met het

open landschap en wordt toegepast om de zichtrelatie te behouden. Een open Parkway leidt niet tot extra ruimtebeslag, echter volstaat deze uitvoeringsvorm van de Parkway niet vanwege de noodzakelijke ruimtelijke geleiding van de A2 in de stadsrand van Echt en de afscherming van de snelweg vanuit omgeving. De transparante Parkway sluit daarnaast aan op de inpassing van kunstwerk Slagmolen, en vormt de inleiding van de afscherming van het bedrijventerrein aan de Oude Lakerweg. De beplanting van de transparante Parkway dient tevens ter geleiding van vleermuizen naar de hopover bij kunstwerk Slagmolen.

- **Echt:** Herstel dichte beplanting bij De Loop (oostzijde A2) in combinatie met een geluidscherm. Een volwaardige dichte beplanting (Parkway) leidt tot extra ruimtebeslag op de tuinen van de woningen aan de Loperweg en percelen van ontwikkelaars, hetgeen onwenselijk is. In het Landschapsplan is een doorgaande bomenrij opgenomen ter afscherming van het geluidscherm bij de Loperweg (kaart 2). Er is geen aanleiding tot een heroverweging van de inpassing.
- **Oud-Roosteren:** Dichte beplanting op de kade van de compartimenteringsdijk Oud-Roosteren. Deze wens valt buiten het projectgebied en sluit niet aan op de landschappelijke structuur van het beekdal. Daarnaast is de compartimenteringsdijk eigendom van het waterschap Limburg. Stakeholders dienen dit op te pakken met waterschap in het kader van de herinrichting van de Geleenbeek.
- **Guttecoven:** Grondwal met dichte Parkway tussen kunstwerk Den Uil en verzorgingsplaats Swentibold. Deze wal is niet noodzakelijk omdat er ter plekke aan de geluidsnormen wordt voldaan (zie beantwoording zienswijzepunt 6.21). Ook is er in de huidige situatie geen grondwal op deze locatie aanwezig. Uitgangspunt voor de landschappelijke inpassing is dat er alleen de bestaande grondwallen worden teruggebracht. Daarnaast is in het onderzoek naar ruimtegebruik en sociale aspecten geen negatief effect op visuele hinder geconstateerd. Op de locaties waar in het Landschapsplan geen afschermende beplanting langs de A2 wordt toegepast (ten zuiden van Den Uil) geldt dat hier in de huidige situatie ook geen beplanting parallel aan de A2 aanwezig is. Gezien de afstand van de A2 tot de kern Guttecoven en het feit dat de A2 in de plansituatie op deze locatie van de kern afschuift, zijn maatregelen niet aan de orde. Het zicht op het aanwezige open landschap van Graetheide en het doorzicht naar DSM zijn daarnaast in het kader van ruimtelijke kwaliteit belangrijke waarden om te behouden. Om toch tegemoet te komen aan dit zienswijzepunt, is de beplanting bij de onderdoorgang Den Uil aan de kant van Guttecoven verdicht waardoor het zicht op de A2 voor de meest nabijgelegen woningen wordt verminderd. Deze maatregel is in het Landschapsplan uitgewerkt, zoals te zien is op kaart 9.
- **Guttecoven:** Open groenstructuur aan westzijde A2 (tegenover verzorgingsplaats Swentibold). Als alternatief voor de open structuur aan de oostzijde (zie voorgaand punt) stelt het Buurtenplatform voor om een open structuur te creëren aan de westzijde van de A2 omdat daar geen woningen zijn, bijvoorbeeld tegenover de verzorgingsplaats Swentibold. Het Landschapsplan bouwt voort op de bestaande doorgaande groenstructuur aan de westzijde van de snelweg. Een zichtrelatie aan de westzijde is niet aanwezig en voegt hier ook weinig toe. Het zicht op de herkenningspunten en de weidse panoramazichten ligt juist aan de oostzijde. Aan de westzijde zijn de mogelijkheden voor het creëren van nieuwe zichtrelaties ook beperkt vanwege reliëf en insnijding van de snelweg.

Geleenbeek

Zienswijzepunt 6.6

Het A2VK Buurtenplatform heeft de wens de Geleenbeek daar waar mogelijk te laten meanderen in plaats van een rechte verlegging. Het biotoop en de migratie van vissen dient verbeterd te worden.

Antwoord

In het TB wordt mogelijk gemaakt dat de Geleenbeek binnen de Parkway een meer natuurlijk verloop krijgt in plaats van een rechte verlegging. Deze maatregel is te zien op detailkaart 8. Een (detail)ontwerp wordt voor deze planuitwerkingsfase niet opgesteld. Dit betreft een opgave voor de nadere uitwerking na de vaststelling van het TB waarbij het ontwerp dient te voldoen aan het gestelde in het TB als ook de eisen van het waterschap Limburg.

Bestuursakkoord

Zienswijzepunt 6.7

Het A2VK Buurtenplatform verzoekt de stuurgroep om een integrale kijk op het hele gebied en de effecten van de A2 verbreding waar bewoners mee te maken krijgen, zowel in de uiteindelijke vormgeving als tijdens de voorbereiding en realisatie van de nieuwe autosnelweg. In het evidente belang van leefbaarheid verzoekt inspreker gemeenten en provincie hierover de dialoog aan te blijven gaan en te zoeken naar mogelijkheden en middelen om ideeën van bewoners te concretiseren. Aangezien niet alle elementen te vatten zijn in een TB komt inspreker met een voorstel om dit op te lossen binnen de stuurgroep met een Bestuursakkoord waarin open eindjes kunnen worden opgelost. Deze aanpak doet volgens inspreker recht aan de tot nu toe zorgvuldig gevoerde dialoog tussen alle partijen en biedt het Buurtenplatform houvast om toezeggingen te controleren en hierover mee te blijven denken.

Antwoord

De minister van I&W streeft ernaar de effecten van de structurele verbreding van de A2 zo veel mogelijk te beperken. De wetgeving bepaalt waar maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid getroffen moeten worden. Deze maatregelen zijn opgenomen in het TB. Rijkswaterstaat voert intensief overleg met de betrokken gemeenten, provincie Limburg en het waterschap Limburg. In dit gremium wordt besproken of invulling kan worden gegeven aan de wensen van het Buurtenplatform voor (inpassings)maatregelen die buiten de reikwijdte van het TB vallen. Dit heeft vooralsnog niet geleid tot een concreet bestuursakkoord.

Algemene aspecten

Zienswijzepunt 6.8

Het A2VK Buurtenplatform spreekt waardering uit voor de openheid en wijze van communiceren en verzoekt de huidige afstemming/dialoog voort te zetten en gemaakte toezeggingen omtrent werkwijzen, materiaalkeuzen en toegepaste technieken na te komen.

Antwoord

Rijkswaterstaat zal ook tijdens de realisatiefase intensief contact blijven houden met het Buurtenplatform. Bij de voorbereiding van de realisatie zullen bij de diverse stakeholders nieuwe klanteisen worden opgehaald ten behoeve van de uitvoering. De klanteisen worden dan integraal afgewogen, vooralsnog wordt er zoveel mogelijk vrijheid gegeven aan de aannemer.

Specifieke opmerkingen

Het A2VK Buurtenplatform heeft de volgende specifieke opmerkingen namens de in het Buurtenplatform vertegenwoordigde kernen:

Holtum

Zienswijzepunt 6.9

Er bestaat geen draagvlak voor een dwarsverbinding ten zuiden van 't Anker voor gemotoriseerd verkeer. Holtum verzoekt wel een dwarsverbinding ten zuiden van 't Anker voor voetgangers en fietsers op te nemen in het OTB. Gewenst hiertoe is een plan van de gemeente Sittard-Geleen voordat het OTB definitief wordt.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gedeeltelijk gehonoreerd. In het TB is ter hoogte van de huidige dwarsverbinding Gebroek een nieuw viaduct gerealiseerd, dat enkel voor langzaam verkeer toegankelijk zal zijn. In het besluit is de maatregel opgenomen in tabel 2, behorende bij artikel 3 lid 2. Ten aanzien van de locatie van viaduct Gebroek, is het uitgangspunt dat de te vernieuwen kunstwerken op de huidige locatie worden teruggebouwd. Vanuit het project is er geen aanleiding om de locatie van kunstwerk Gebroek te wijzigen. Een verplaatsing van het kunstwerk naar de voorgestelde locatie past dan ook niet binnen de scope en het taakstellend budget voor de verbreding van de A2. In het TB is aldus de huidige locatie van het viaduct aangehouden.

Oud-Roosteren

Zienswijzepunt 6.10

Verzoek om de lengte van de huidige geluidwal bij Oud-Roosteren te verlengen en met een dichte Parkway het zicht op en lichtvervuiling door de A2 vanuit Oud-Roosteren te voorkomen. De suggestie wordt gedaan om de dijk als begrenzing te gebruiken en aan de noordzijde dichte beplanting aan te brengen. Verder naar het noorden kan men instemmen met de open Parkway. Daarnaast verzoekt het Buurtenplatform A2VK de wal zo spoedig mogelijk op de nieuwe plek terug te hebben.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gedeeltelijk gehonoreerd. In het TB is de huidige geluidwal bij Oud-Roosteren in het kader van landschappelijke inpassing verlengd en aangesloten op de compartimenteringsdijk van het waterschap Limburg, zoals te zien is op kaartblad 6 van de detailkaarten TB. De geluidwal is aan de omgevingszijde voorzien van een dichte Parkway.

Het aanbrengen van beplanting aan de noordzijde van de compartimenteringsdijk is niet mogelijk binnen het TB. De dijk is in eigendom van het waterschap Limburg. De wens van inspreker zal door het waterschap worden betrokken bij de nadere uitwerking van de herinrichting van de Geleenbeek.

Bij de voorbereiding van de realisatie zullen bij de diverse stakeholders nieuwe klanteisen worden opgehaald ten behoeve van de uitvoering. De klanteisen worden dan integraal afgewogen, vooralsnog wordt er zoveel mogelijk vrijheid gegeven aan de aannemer.

Baakhoven

Zienswijzepunt 6.11

De mening is dat de geluidwal bij Baakhoven onvoldoende hoog en lang is om de toename van geluid door de as-verschuiving en de reflectie van de loods voldoende af te schermen. Verzoek om de geluidwal hoger en langer uit te voeren en aan weerzijden en op de wal een gesloten beplanting aan te brengen. Daarnaast

verzoekt het A2VK Buurtenplatform de geluidwal bij Baakhoven zo spoedig mogelijk aan te leggen.

Antwoord

In paragraaf 2.4.3 is toegelicht op welke wijze het akoestisch onderzoek conform de wettelijke voorschriften is uitgevoerd en de omgeving is gemodelleerd. Bevestigd kan worden dat in het akoestisch onderzoek voor het OTB rekening is gehouden met reflectie van wegverkeerslawaai tegen de loodsen op het bedrijventerrein Holtum Noord. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB waarbij de hoogte van de loodsen is aangepast naar de laatste stand van zaken. Dit heeft voor het TB niet geleid tot een hogere dan wel langere geluidwal ten opzichte van het OTB. De geluidwal is wel 33 meter verschoven naar het noorden. Ter hoogte van Baakhoven is in het TB voorzien in een 3 meter hoge geluidwal met een lengte van 309 meter.

Geluidschermen en geluidwallen worden zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting op de woningen in Baakhoven zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering (zie voor een toelichting paragraaf 2.4.2). De dimensionering van de geluidwal ter hoogte van Baakhoven is bepaald op basis van dit doelmatigheidscriterium. Deze geluidwal zorgt ervoor dat alle knelpunten (overschrijdingen van de toegestane geluidsbelasting op woningen) worden opgelost. Met deze overdrachtsmaatregel voldoet het ontwerp aan de wettelijke normen die voor de geluidsbelasting op de woningen in Baakhoven gelden. Een langere/hogere geluidwal staat niet in een rechtstreeks oorzakelijk verband met de maatregelen die in het kader van de Tracéwet in het TB worden opgenomen en wordt daarom niet in het TB geregeld. Desalniettemin wordt samen met de gemeente Echt-Susteren en de gemeente Sittard-Geleen onderzocht of de gewenste bovenwettelijke maatregelen buiten het TB om gerealiseerd kan worden.

Het zienswijzepunt aangaande de beplanting is gehonoreerd. De geluidwal wordt aan de omgevingszijde voorzien van een dichte Parkway welke zich verder in zuidelijke richting tot aan kunstwerk Gebroek zal voortzetten. Dit is te zien op kaart 5 en 6 van het Landschapsplan.

Bij de voorbereiding van de realisatie zullen bij de diverse stakeholders nieuwe klanteisen worden opgehaald ten behoeve van de uitvoering. De klanteisen worden dan integraal afgewogen, voornamelijk wordt er zoveel mogelijk vrijheid gegeven aan de aannemer.

Zienswijzepunt 6.12

Het A2VK Buurtenplatform verzoekt Gebroek aan te passen tot een dwarsverbinding voor enkel voetgangers en fietsers

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gehonoreerd. In het TB wordt ter hoogte van de huidige dwarsverbinding Gebroek een nieuw viaduct gerealiseerd, dat enkel voor langzaam verkeer toegankelijk is. In het besluit is de maatregel opgenomen in tabel 2, behorende bij artikel 3 lid 2.

Susteren

Zienswijzepunt 6.13

Verzoek om de Geleenbeek te laten meanderen (echter niet ter hoogte van Baakhoven).

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gehonoreerd. Zie het antwoord bij zienswijzepunt 6.6.

De Loop

Zienswijzepunt 6.14

Het A2VK Buurtenplatform pleit namens het Buurtenplatform De Loop voor een geluidscherm/geluidwal aan de oostzijde van de A2 vanaf Mols tot en met de afritten Echt bij de verbreding van de A2. Het Buurtenplatform wijst erop dat dit is toegezegd bij de aanleg van de spitsstroken. De leefbaarheid staat ernstig onder druk door diverse ontwikkelingen in de omgeving en de uitbreiding van de A2. De bewoners van De Loop vragen hiervoor compensatie in de vorm van een geluidscherm met herstel van dichte begroeiing. Inspreker geeft aan dat de bewoners van De Loop zich zorgen maken over cumulatie; overlast van de A2 en omliggende bedrijvigheid met transportbewegingen. De - in de ogen van inspreker - sectorale benadering vanuit berekende geluidsoverlast doet geen recht aan de beleving van bewoners. Inspreker vindt een integrale benadering noodzakelijk wegens discrepantie tussen modellen en de werkelijkheid. De gemeente Echt-Susteren en de provincie zullen hier ook hun verantwoordelijkheid moeten nemen bij het zoeken naar concrete oplossingen, zo meent inspreker.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de Loperweg opnieuw is beschouwd. Dit onderzoek gaat uit van een hogere verkeersprognose dan in het OTB. Tevens worden zes objecten aan de Loperweg, die per abuis in eerdere besluiten niet zijn gesaneerd, alsnog als saneringsobjecten behandeld in dit TB. Dit heeft voor het TB geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een overdrachtsmaatregel ter hoogte van de woningen aan de Loperweg. Het TB voorziet in een drie meter hoog geluidscherm met een lengte van 389 meter.

Voor een toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Hieronder wordt nader ingegaan op de door inspreker ingebrachte punten.

Geluid, luchtkwaliteit en verkeer worden door verschillende mensen verschillend beleefd. Dus hoewel de beleving voor individuele bewoners van belang is, leent de beleving zich niet voor het objectief in kaart brengen van effecten. De wetgeving bepaalt waar maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid getroffen moeten worden. Deze maatregelen zijn opgenomen in het TB. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt geborgd doordat het akoestisch onderzoek het uitgangspunt hanteert dat de situatie na verbreding ter plaatse van geluidgevoelige objecten niet verslechtert ten opzichte van de situatie bij volledig benut geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$).

In het akoestisch onderzoek worden de ingrepen aan de Rijksweg en aan de onderliggende wegen per bron getoetst aan het daarvoor geldende wettelijke kader. Voor Rijkswegen is dat de Wet milieubeheer, voor onderliggende wegen is dat de Wet geluidhinder. Het akoestisch onderzoek dient conform het wettelijk kader te

worden uitgevoerd om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van maatregelen te komen. Pas wanneer het per geluidbron niet (helemaal) lukt om overal aan de toegestane waarden te voldoen, wordt de cumulatie met andere bronnen onderzocht.

In het akoestisch onderzoek zijn alle relevante factoren meegenomen. De verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek houden rekening met de transportbewegingen van de omliggende bedrijvigheid. Overeenkomstig de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder zijn wegen onderzocht die worden aangelegd of fysiek worden gewijzigd. Op deze locatie betreft dat alleen de A2 en niet de onderliggende wegen. Wanneer uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er na toepassing van de geluidmaatregelen sprake is van een resterende overschrijding van de wettelijke normen voor wegverkeerslawaai, wordt ook de cumulatieve geluidsbelasting in beeld gebracht. In het onderhavige geval is hier blijkens het akoestisch onderzoek geen sprake van.

De Tracéwet verplicht om de effecten van de structurele verbreding van de A2 tussen knooppunten Het Vonderen en Kerensheide op voorhand te onderzoeken. Het hanteren van rekenmodellen is dan ook noodzakelijk om de toekomstige situatie in 2030 met en zonder structurele verbreding van de A2 in beeld te brengen. Uit jurisprudentie¹⁰ komt naar voren dat modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weergeven. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. De toegepaste modellen als ook de wijze waarop de modelberekeningen zijn uitgevoerd is conform de voorgeschreven (wettelijke) kaders.

Geluidschermen en geluidwallen worden zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering.

Voor zover het A2VK Buurtenplatform meent dat toezeggingen zijn gedaan met betrekking tot het oprichten van geluidwerende constructies, geldt dat door inspreker onvoldoende is onderbouwd (bijvoorbeeld door schriftelijke bewijs) dat sprake is van concrete en ondubbelzinnige toezeggingen door het hier ter zake bevoegde bestuursorgaan. Door de minister van I&W zijn geen toezeggingen hieromtrent gedaan.

Het geluidsscherm ter hoogte van de Loperweg is aan de omgevingszijde voorzien van een bomenrij. De wens van het Buurtenplatform aangaande het herstel van dichte beplanting is in het kader van het overleg met het Buurtenplatform nader beschouwd en afgewogen. Het herstel van dichte beplanting is niet mogelijk binnen de plangrens en zou leiden tot extra ruimtebeslag op particuliere gronden als ook extra grondaankoop. Tot slot is het voor de gemeente Echt-Susteren van belang dat de locatie transparant blijft en aansluit op de reeds door de gemeente gerealiseerde transparante Parkway bij aansluiting Echt. De zienswijze wordt op dit punt niet gehonoreerd.

Urmond

¹⁰ Uitspraak Raad van State ECLI:NL:RVS:2018:2454, 18 juli 2018

Zienswijzepunt 6.15

Er zijn vragen over de voorziene geluidschermen (hoogte, lengte, positie). Urmond wenst geen transparante geluidwering langs de A2 en op het op viaduct Waalschenheuvel. Urmond wenst ook geen transparante Parkway aan de westzijde van de A2.

Antwoord

Geluidschermen worden zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Een nadere toelichting is te vinden in paragraaf 2.4. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij aansluiting Urmond opnieuw is beschouwd. In het TB is bij aansluiting Urmond voorzien in geluidschermen van 4 meter bij de toerit, afrit en hoofdrijbaan. Verder naar het noorden is langs de hoofdrijbaan een scherm voorzien met een hoogte van 3 meter, overgaand in een geluidwal van 3 meter. Deze voorzieningen zijn geprojecteerd aan de westzijde van de A2. Bevestigd kan worden dat de geluidschermen niet transparant worden uitgevoerd.

Voor wat betreft de uitvoering van de Parkway, is in verband met de aanwezigheid van buisleidingen in de ondergrond en de ligging van een nationale leidingenstrook toepassing van beplanting in de vorm van een transparante of dichte Parkway op deze locatie niet mogelijk. Daarnaast is in het bestemmingsplan voor Bramert-Noord voorzien in inpassingsmaatregelen aan de westzijde van de A2. Desalniettemin zal in overleg met de gemeente worden bezien of er mogelijkheden bestaan om maatregelen buiten het TB om te kunnen realiseren.

Born

Zienswijzepunt 6.16

Er zijn vragen over het ontbreken van een geluidscherm aan de westzijde van de A2 ter hoogte van Born.

Antwoord

Geluidschermen worden zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Een nadere toelichting is te vinden in paragraaf 2.4. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij Born opnieuw is beschouwd. In het TB is bij Born aan de westzijde van de A2 een 2 meter hoog geluidscherm met een lengte van bijna 2 km toegepast. Dit scherm is opgenomen in het besluit tabel 6 behorende bij artikel 7 lid 2.

Zienswijzepunt 6.17

Verzoek om aan de oostzijde van de A2 ter hoogte van nr. 38 (noot redactie: inspreker verwijst naar het Landschapsplan OTB, locatie ten zuiden van de Sittarderweg) het groen al eerder als dichte begroeiing te laten beginnen.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gehonoreerd en verwerkt in het Landschapsplan (kaart 8). De dichte Parkway begint bij de Sittarderweg.

Zienswijzepunt 6.18

Verzoek om het onderliggend wegennet bij 't Rooth onverhard uit te voeren. Dit voorkomt autoverkeer en is beter voor flora en fauna. Opgemerkt wordt dat dit punt wordt ondersteund door het IVN.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gehonoreerd. Dit houdt in dat waar het onderliggend wegennet in de gemeente Sittard-Geleen thans onverhard is, dit onverhard wordt teruggebracht bij de verbreding van de A2. Dit betreft onder meer de Langereweg bij 't Rooth.

Zienswijzepunt 6.19

Verzoek om de passages in de buurt van Born uit te voeren voor wandelaars en fietsers, niet voor gemotoriseerd verkeer.

Antwoord

Verwezen wordt naar het antwoord bij zienswijzepunt 6.18. Het viaduct 't Rooth behoudt de huidige functie. Het kunstwerk zal eerst worden gesloopt om op dezelfde locatie te worden teruggebracht als fiets- en voetgangersverbinding. Het viaduct zal ook nadat het is teruggebouwd in principe niet bedoeld zijn voor gemotoriseerd verkeer. Net als in de huidige situatie zal landbouwverkeer wel gebruik mogen maken van dit kunstwerk.

Guttecoven

Zienswijzepunt 6.20

Verzoek om conform onderling overleg in maart 2017 onderzoek te laten doen naar het ongeveer 200 meter noordelijker starten van de asverschuiving van oost naar west, dit is net voorbij de meest nabije bebouwing in Born. Dat betekent dat de A2 nog pas net na bocht Rijstraat op de huidige plek ligt en dan pas naar Born uitwijkt. Dit onderzoek is niet aangeleverd voor einde termijn indienen zienswijzen. Inspreker dringt erop aan alsnog onafhankelijk onderzoek te laten doen en het resultaat tijdig ter beschikking te stellen aan het buurtenplatform. Het eerder ombuigen van de as is voor de bewoners van Guttecoven een zwaarwegende voorwaarde. Het noordelijker starten van de asverschuiving levert naar mening van Guttecoven per saldo voordeel op voor Guttecoven en voor Born geen nadeel ten opzichte van de huidige situatie.

Antwoord

Ter voorbereiding van het TB is een onderzoek naar de noordelijke asverschuiving uitgevoerd. De noordelijke asverschuiving is onderzocht en vergeleken met de in het OTB opgenomen asverschuiving. Een nadere uiteenzetting van de resultaten van dit onderzoek is opgenomen in paragraaf 2.6.2 en het onderzoek is opgenomen als Bijlage A. Verschillende thema's zijn tegen elkaar afgewogen. Het betreffen de thema's verkeersveiligheid, ruimtegebruik en sociale aspecten, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur, water, bodem, LRKC (landschap, ruimtelijke kwaliteit

en cultuurhistorie) en archeologie. Ook de invloeden op de doelstellingen van het project en de toetsing aan het wettelijk kader zijn tegen elkaar afgewogen. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor de belangenafweging over de ligging van de asverschuiving.

Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat voor de meeste thema's geen relevant verschil is tussen de beide varianten voor de asverschuiving. Voor geluid is er wel een relevant verschil geconstateerd.

Beide varianten voor de asverschuiving leveren voor Guttecoven een verbetering op en voor Born geen verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Ter plaatse van de woningen aan de Rijstraat en Rothweg tussen de kern Guttecoven en de A2 kan worden gesteld dat bij beide varianten de geluidsbelasting na toepassing van het doelmatig maatregelpakket in de meeste gevallen afneemt of ten minste gelijk blijft. Ook de achterliggende kernen Guttecoven en Einighausen zullen tenminste een gelijk blijvende of verbeterde geluidsituatie ervaren. Aan de westzijde van de weg in Born geldt eveneens dat bij beide varianten de geluidsbelasting in de meeste gevallen afneemt of gelijk blijft ten opzichte van de huidige situatie.

Het wijzigen van de asverschuiving tussen OTB en TB levert echter wel een verslechtering op voor Born en slechts een beperkte verbetering voor Guttecoven. In verhouding ondervinden aanzienlijk meer woningen een negatief effect (353 woningen) dan een positief effect (66 woningen). Bij de noordelijke asverschuiving wegen de voordelen voor Guttecoven niet op tegen de nadelen voor Born.

De onderzoeksresultaten met betrekking tot het thema geluid zijn betrokken in de belangenafweging over de asligging. Na het zorgvuldig afwegen van de belangen is besloten om de noordelijke asverschuiving niet op te nemen in het TB.

Zienswijzepunt 6.21

Verzoek om een aarden wal met dichte beplanting aan de oostzijde van de A2 vanaf de asverschuiving tot aan tankstation Swentibold. Dit aangezien de weg hier boven maaiveld ligt. De suggestie wordt gedaan om grond te gebruiken die vrijkomt door het vervallen van de bestaande rijbaan in noordelijke richting. Het wegnemen van visuele hinder en geluidhinder weegt zwaarder dan zicht op het DSM-complex. Dit panoramaview is onacceptabel. Wanneer de asverschuiving verder noordelijker wordt voorzien zoals gewenst, dan verzoek om de aarden wal ook eerder te starten ten behoeve van de bewoners Rijstraat en Rothweg en het dorp Guttecoven.

Antwoord

Geluidmaatregelen worden zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Een nadere toelichting is te vinden in paragraaf 2.4. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij Guttecoven opnieuw is beschouwd. Voor de kern Guttecoven is geen aanvullende maatregel nodig, omdat met tweelaags ZOAB verreweg de meeste overschrijdingen van de toetswaarde voorkomen zijn.

Daarnaast is in het onderzoek naar ruimtegebruik en sociale aspecten geen negatief effect op visuele hinder geconstateerd. Op de locaties waar in het Landschapsplan geen afschermdende beplanting langs de A2 wordt toegepast (ten zuiden van Den Uil) geldt dat hier in de huidige situatie ook geen beplanting parallel aan de A2

aanwezig is. Gezien de afstand van de A2 tot de kern Guttecoven en het feit dat de A2 in de plansituatie op deze locatie van de kern afschuift, zijn maatregelen niet aan de orde. Het zicht op het aanwezige open landschap van Graetheide en het doorzicht naar DSM zijn daarnaast in het kader van ruimtelijke kwaliteit belangrijke waarden om te behouden.

Om toch tegemoet te komen aan dit zienswijzepunt, is de beplanting bij de onderdoorgang Den Uil aan de kant van Guttecoven verdicht waardoor het zicht op de A2 voor de meest nabijgelegen woningen wordt verminderd. Deze maatregel is in het Landschapsplan uitgewerkt, zoals te zien is op kaart 9.

Zienswijzepunt 6.25

De Rijstraat moet bereikbaar blijven tijdens de werkzaamheden, met name ten behoeve van schoolgaande jeugd en landbouw.

Antwoord

De verkeersfasering zoals uitgewerkt voor het TB betreft een fasering op hoofdlijnen voor de A2. Het onderliggend wegennet maakt daar geen onderdeel van uit. Dit wordt na vaststelling van het besluit nader uitgewerkt, rekening houdend met het gebruik van deze wegen. Daarbij kan op dit moment wel worden aangegeven dat de Rijstraat voor de verbreding van de A2 als eerste verlegd zal moeten worden, om de verbrede A2 te kunnen realiseren. Door de fasering blijft de Rijstraat tijdens de bouw van de A2 verder open voor het verkeer.

Wijzigingen TB

De zienswijze van het A2VK Buurtenplatform leidt ertoe dat de volgende wijzigingen zijn doorgevoerd in het TB:

- Ten noorden van Berkelaar is een dichte Parkway toegepast.
- De zes objecten aan de Loperweg worden als saneringsobjecten behandeld in dit TB. In onderhavig geval heeft dit geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een geluidscherm.
- De geluidwal bij Oud-Roosteren is aangesloten op de compartimenteringsdijk en voorzien van dichte Parkway aan de omgevingszijde
- De geluidwal bij Baakhoven is voorzien van een dichte Parkway aan de omgevingszijde. De dichte Parkway strekt zich verder uit naar het zuiden tot aan kunstwerk Gebroek.
- Viaduct Gebroek is enkel toegankelijk voor langzaam verkeer.
- Ten zuiden van de Sittarderweg (oostzijde A2) is een dichte Parkway toegepast.
- De beplanting bij kunstwerk Den Uil is verdicht.
- Een meer natuurlijke loop van de Geleenbeek is mogelijk gemaakt in het TB, waarbij de nadere ontwerpuitwerking na vaststelling van het TB zal plaatsvinden.
- Het onderliggend wegennet in de gemeente Sittard-Geleen is onverhard waar wegen in de huidige situatie onverhard zijn.

3.2.3 Zienswijze 19 – LLTB afdelingen Oostmaas en Sittard e.o.

Landbouweffecten

Zienswijzepunt 19.1

Uitgangspunt van de LLTB afdelingen Oostmaas en Sittard e.o. (hierna LLTB) is dat landbouwbelangen in de besluitvorming worden meegewogen en waar mogelijk compensatie plaatsvindt. De LLTB wijst op afspraken met de provincie Limburg; de Verklaring van Roermond (zuinig ruimtegebruik) en de wenselijkheid van het opstellen van een Landbouweffectrapportage (LER) bij grote infrastructurele

projecten. De LLTB benoemt de onderzochte effecten op landbouw en geeft aan dat doorsnijding en verkleining van kavels niet duidelijk in beeld is gebracht.

Antwoord

De Verklaring van Roermond is geen overeenkomst waarbij het Rijk betrokken is. Het betreft een intentieakkoord tussen de provincie Limburg en de LLTB. Het Rijk was zodoende geen partij bij de afspraken waarop inspreker doelt, het Rijk wordt derhalve niet gebonden aan de Verklaring van Roermond. Desalniettemin is de insteek van de minister van I&W om de impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt.

Het onderzoek naar ruimtegebruik brengt in beeld welke gronden niet meer voor de huidige functies, waaronder landbouw, kunnen worden aangewend na de verbreding van de A2. Het in beeld brengen van door inspreker gewenste effecten maakt geen deel uit van de reikwijdte en het detailniveau zoals dat voor het MER is vastgesteld.

Faunapassages

Inspreker is van mening dat het belang van de land- en tuinbouw op een aantal onderdelen onnodig wordt geschaad, en verzoekt het plan aan te passen op de volgende punten:

Zienswijzepunt 19.2

De LLTB verzoekt een nulmeting uit te voeren in het kader van eventuele toekomstige faunaschade bij de twee faunapassages.

Antwoord

Artikel 6.1 van de Wet natuurbescherming bepaalt dat Gedeputeerde Staten bevoegd gezag is waar het gaat om tegemoetkomingen voor geleden faunaschade. In IPO¹¹-verband hebben de gezamenlijke provincies ervoor gekozen het verlenen van tegemoetkomingen in faunaschade te mandateren aan de uitvoeringsorganisatie BIJ12. Meldingen van faunaschade worden via deze uitvoeringsorganisatie op uniforme wijze verzameld om een goed beeld van de verspreiding van dieren en schade door Nederland te krijgen. Als zodanig wordt reeds in verzoek van inspreker voorzien. Via de Monitor Faunaschade is deze informatie te raadplegen.

Zienswijzepunt 19.3

De LLTB is van mening dat de faunapassage Corridor Geleenbeek (LI-17) een desinvestering is. De ecologische verbinding houdt 50 meter ten westen van de A2 op bij het Julianakanaal waardoor alleen de barrière met de A2 is geslecht. In zuidelijke richting sluit de faunapassage niet aan op bestaande natuur en loopt de Geleenbeek strak langs de A2 zonder natuurlijke oevers. Inspreker verzoekt de opwaardering van de Corridor Geleenbeek tot zogenaamde faunapassage te schrappen aangezien deze niet functioneel is. De beoogde verbinding maakt geen onderdeel uit van de Goudgroene natuurzone.

Antwoord

Op basis van de enerzijds de waterhuishoudkundige doelen en anderzijds de doelsoorten is een zorgvuldig integraal ontwerp tot stand gekomen voor deze faunapassages. De Corridor Geleenbeek (LI-17) betreft een natte en droge faunapassage waarmee zowel de A2 als het Julianakanaal wordt gekruist, en is onderdeel van de Bronsgroene landschapszone. Gebieden uit het Natuurnetwerk

¹¹ Interprovinciaal overleg

Nederland, met De Doort en Grensmaas (beide onderdeel van de Goudgroene natuurzone), worden door deze faunapassages beter met elkaar verbonden. Hiertoe zijn eveneens geleidende structuren in het TB opgenomen. Daarnaast voorziet het TB in een meer natuurlijke loop van het te verleggen gedeelte van de Geleenbeek. Zorgvuldig ecologisch onderzoek heeft aangetoond dat de Corridor Geleenbeek (LI-17) leidt tot een afname van de barrièrewerking van de A2 (als ook van het Julianakanaal). De faunapassages vormen een bijdrage aan een langlopend herstelproject, waarbij het hele stroomgebied van de Geleenbeek is betrokken.

Herstel en verbetering van de kavelstructuur

Zienswijzepunt 19.4

De LLTB vraagt om de doorsnijding van landbouw- en natuurpercelen te compenseren/mitigeren door de structuur van de landbouw en natuur te verbeteren. Versnipperde percelen moeten worden samengevoegd tot robuustere eenheden.

Antwoord

In het kader van de grondverwerving wordt daar waar mogelijk zo veel mogelijk aan de wensen van de grondeigenaren tegemoet gekomen. Het is echter niet binnen de bevoegdheid van de minister van I&W gelegen om extra gronden aan te kopen met als doel om natuur- en landbouwstructuren te verbeteren.

As-verlegging Born

Zienswijzepunt 19.5

De LLTB pleit voor een as-verlegging in westelijke richting ter hoogte van Born. De as-verlegging is wat de LLTB betreft een voorbeeld van hoe de belangen van agrarische ondernemers gediend kunnen worden. Juist door deze as-verlegging wordt één van de weinige agrarische bedrijven met toekomstperspectief en een bedrijfsopvolger ontwikkelingsruimte geboden. De belangen van bewoners worden hierdoor niet geschaad en voor de land- en tuinbouw kunt u juist een positief verschil maken.

Antwoord

Rijkswaterstaat heeft de door inspreker gevraagde eerdere, noordelijke asverschuiving onderzocht en vergeleken met de in het OTB opgenomen asverschuiving, zie paragraaf 2.6.2. Het onderzoek is opgenomen als Bijlage A. Verschillende thema's zijn tegen elkaar afgewogen. Het betreffen de thema's verkeersveiligheid, ruimtegebruik en sociale aspecten, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur, water, bodem, LRKC (landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie) en archeologie. Ook de invloeden op de doelstellingen van het project en de toetsing aan het wettelijk kader zijn tegen elkaar afgewogen. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor de belangenafweging over de ligging van de asverschuiving.

Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat voor de meeste thema's geen relevant verschil is tussen de beide varianten voor de asverschuiving. Het ruimtebeslag op agrarische gronden is voor beide varianten van de asverschuiving vergelijkbaar.

Ten aanzien van het agrarisch bedrijf is belangrijk om op te merken dat het uitbreidingsplan voor de varkenshouderij nog niet is vergund en dat het vigerende bestemmingsplan de uitbreiding niet mogelijk maakt. Dientengevolge kan de uitbreiding niet worden beschouwd als een autonome ontwikkeling en hoeft deze

dan in beginsel ook niet betrokken te worden bij de besluitvorming over de verbreding van de A2.

Desalniettemin is in het vermelde onderzoek het ruimtebeslag op het beoogde bouwvlak van het agrarisch bedrijf bepaald. Het beoogde bouwvlak omvat vier percelen en heeft een omvang van 15.584 m². Ruimtebeslag door de verbreding van de A2 vindt op drie van deze percelen plaats. De drie percelen waarop de verbreding van de A2 plaatsvindt hebben een gezamenlijk oppervlak van 21.305 m². Het ruimtebeslag van de structurele verbreding A2 betreft op de drie percelen 6169 m² en op het bouwvlak 229 m². Het ruimtebeslag van 229 m² op het beoogde bouwvlak is beperkt tot 1,5% van het totale bouwvlak en betreft een hoek waarop geen varkensstallen zijn geprojecteerd. Het bouwvlak beslaat ook niet het totale oppervlak van de percelen waar het bouwvlak is geprojecteerd, waardoor er ruimte is om het bouwvlak aan te passen. Er is daarmee voldoende uitbreidingsruimte voor de benodigde stallen. De uitbreidingsplannen dienen aangepast te worden, maar worden niet drastisch beperkt.

Daarnaast is er voor geluid een relevant verschil geconstateerd. Het wijzigen van de asverschuiving tussen OTB en TB levert een verslechtering op voor Born en slechts een beperkte verbetering voor Guttecoven. In verhouding ondervinden aanzienlijk meer woningen een negatief effect (353 woningen) dan een positief effect (66 woningen). Bij de noordelijke asverschuiving wegen de voordelen voor Guttecoven niet op tegen de nadelen voor Born.

De onderzoeksresultaten met betrekking tot het thema geluid en landbouw zijn betrokken in de belangenafweging over de asligging. Na het zorgvuldig afwegen van de belangen is besloten om de noordelijke asverschuiving niet op te nemen in het TB.

Parkway

Zienswijzepunt 19.6

De LLTB is van mening dat de Parkway een sympathieke manier is voor inpassing waarin compensatie (natuur en water) in kan plaatsvinden. Inspreker pleit ervoor om de Parkway niet robuuster te maken dan strikt noodzakelijk aangezien dit ten koste gaat van landbouwgrond. De LLTB verzoekt de Parkway smal te houden waar deze grenst aan open cultuurlandschap.

Antwoord

De Parkway is een integraal onderdeel van het ontwerp en vormt de (wettelijk verplichte) landschappelijke inpassing van de rijksweg met voorzieningen, conform de Tracéwet. Aan de hand van een zorgvuldige analyse van het gebied in relatie tot de structurele verbreding van de A2 is de verschijningsvorm van de Parkway concreet uitgewerkt in het Landschapsplan. Daarbij is op verschillende locaties rekening gehouden met het toepassen van de open verschijningsvorm van de Parkway waar deze aan open (cultuur)landschappen grenst. Dit beperkt het ruimtebeslag op landbouwgronden.

Zienswijzepunt 19.7

De LLTB verzoekt de Parkway te laten beheren door agrarische ondernemers en wijst op de Stichting Natuurrijk Limburg.

Antwoord

Er hebben met de Stichting Natuurrijk Limburg gesprekken plaatsgevonden, waarin de mogelijkheden zijn verkend. Conclusie is dat de wens van de LLTB niet mogelijk is.

Zienswijzepunt 19.8

Inspreker verzoekt de gronden gelegen in de Parkway te bestemmen als 'Agrarisch met natuur- en landschapswaarden' in plaats van de bestemming 'Natuur'.

Antwoord

De functie van de Parkway komt niet overeen met de wens van de LLTB. De Parkway is bedoeld voor de compensatie van o.a. de Zilver- en Bronsgroene natuurwaarden, herbepanting van te kappen bomen (voormalige Boswet), het behoud en herstel van landschapswaarden, maatregelen voor de waterhuishouding, enz. Daarnaast wordt opgemerkt dat het TB geen bestemmingsplan is waarin bestemmingen worden opgenomen.

Wijzigingen TB

De zienswijze van de LLTB leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.2.4 Zienswijze 67 – CUMELA Nederland

CUMELA Nederland (hierna CUMELA) is een brancheorganisatie voor cumelabedrijven: de specialisten in groen, grond en infra. De werkzaamheden worden verricht door de inzet van landbouwtrekkers en motorvoertuigen met beperkte snelheid en daardoor voortbewogen aanhangwagens en werktuigen. Goede toegang tot de openbare weg en veilige routes voor (land)bouwvoertuigen zijn voor CUMELA erg belangrijk om dagelijks op de werklocaties bij agrariërs en andere opdrachtgevers te komen. In de zienswijze gaat CUMELA in op de plannen in relatie tot de bereikbaarheid voor landbouwverkeer:

Barrièrewerking

Zienswijzepunt 67.1

CUMELA stelt zich op het standpunt dat dwarsverbindingen over autosnelwegen zoveel mogelijk in stand moeten worden gehouden. Elke dwarsverbinding die verdwijnt, vergroot de barrièrewerking voor het landbouwverkeer van een autosnelweg. Voor het landbouwverkeer verdwijnen drie passagemogelijkheden over de A2. Gevolg is dat het landbouwverkeer moet omrijden om de A2 te kunnen passeren en daarmee de barrièrewerking van de A2 wordt vergroot.

Antwoord

Naar de barrièrewerking is in het kader van het OTB/MER uitvoerig onderzoek gedaan (Deelrapport Ruimtegebruik & Sociale aspecten). In de Rapportage Actualisatie Milieu-informatie is dit onderzoek aangevuld. De gevolgen voor landbouwverkeer zijn daarbij inzichtelijk gemaakt.

Door het vervallen van twee kunstwerken én omdat Slagmolen als ook Gebroek na vervanging niet meer toegankelijk zijn voor landbouwverkeer zijn er in plaats van 16 nog 12 dwarsverbindingen beschikbaar voor landbouwverkeer om de A2 te kruisen. Alternatieve verbindingen zijn op relatief korte afstand beschikbaar. Waar nodig om bestemmingen bereikbaar te houden worden nieuwe verbindingen gerealiseerd. Wel is er sprake van een verschuiving van rustige routes door het buitengebied naar drukkere gebiedsontsluitingswegen. Dit kan verkeershinder veroorzaken dan wel zorgen voor onveilige situaties. Uit de tellingen (2016) blijkt

dat de betreffende kunstwerken beperkt door landbouwvoertuigen gebruikt worden. Gezien het beperkte aantal landbouwvoertuigen waar het om gaat, en het feit dat alternatieve routes al gebruikt worden door landbouwverkeer, is dit effect gering. Wel kan er voor individuele agrariërs sprake zijn van omrijdtijd (zowel qua afstand als wachttijd om een drukker gebiedsontsluitingsweg op te rijden). Als geheel is het effect op de bereikbaarheid van landbouwgebieden als gering negatief beoordeeld. De bereikbaarheid van landbouwgebieden blijft echter in voldoende mate aanwezig. Het zienswijzepunt van inspreker heeft niet tot een ander oordeel geleid.

KW 9 Holtum

Zienswijzepunt 67.2

Ten aanzien van het vervallen van KW 9 Holtum vindt CUMELA het onduidelijk of de weg Kamer aan de oostzijde van de A2 ook geschikt is voor landbouwverkeer. Inspreker meent dat de weg hiervoor wel geschikt dient te zijn. Inspreker verwijst naar de Handreiking Landbouwverkeer buiten de bebouwde kom van CROW, publicatie 240. Inspreker verneemt graag wat de verhardingsbreedte van de verlegde weg Kamer wordt. Inspreker stelt, in het kader van de (subjectieve) verkeersveiligheid, 5,5 meter voor. Dit in combinatie met een profiel van vrije ruimte van 7,5 meter, zodat twee brede landbouwvoertuigen elkaar kunnen passeren. Ook aan de westzijde van de A2 tussen de Elzenbroekerweg en de Holtummerweg wordt een fiets/wandelpad gerealiseerd, waarvan ook landbouwverkeer gebruik kan maken. Hier is niet aangegeven of dit al dan niet een verharde weg is en wat de eventuele verhardingsbreedte wordt. Inspreker verneemt graag op welke wijze deze route wordt uitgevoerd.

Antwoord

De weg Kamer betreft een Erftoegangsweg type II. Het uitgangspunt voor het onderliggend wegennet is dat dezelfde functionaliteit moet worden teruggebracht. De dwarsprofielen voor het onderliggend wegennet volgen uit het Handboek wegontwerp 2013 van het CROW. Binnen de ontwerprichtlijnrichtlijn voor dit type weg zijn er verschillende afmetingen van het dwarsprofiel mogelijk. Om hier een keuze in te maken is gekozen voor een profiel dat het beste aansluit bij de te verleggen weg. Hierbij is gekeken naar (het gebruik van) de huidige weg en zijn waar nodig optimalisaties aangebracht. Bij het horizontaal ontwerp is getracht de weg zo goed mogelijk in te passen zonder dat onnodig veel grond aangekocht moet worden. Voor de weg Kamer wordt in lijn met de ontwerprichtlijnen voor een Erftoegangsweg type II een verhardingsbreedte van 3,50 meter toegepast met aan weerszijde een berm van 2,50 meter.

Ten aanzien van het fiets/voetpad bij het vervallen KW 9 Holtum aan de westzijde betreft de breedte 3 meter met aan weerszijde een verharde strook van 0,5 meter zodat ook onderhoudsvoertuigen en lokaal landbouwverkeer hier gebruik van kan maken.

De wegen van het onderliggend wegennet voldoen aan de ontwerprichtlijnen en zijn geschikt voor landbouwverkeer. Het zienswijzepunt van inspreker heeft niet tot een ander oordeel geleid.

KW 15 Maasbaan

Zienswijzepunt 67.3

Ten aanzien van het vervallen van KW 15 Maasbaan geeft CUMELA aan dat hierdoor een nabij gelegen loonwerkbedrijf wordt geraakt. Er wordt aan de oostkant van de A2 tussen de Swentiboldweg en de Bergerweg een nieuwe weg gerealiseerd. Niet bekend is wat de verharding en verhardingsbreedte van deze weg is. Dit verneemt inspreker graag. Zij verwijst voor haar voorstel naar KW 9 Holtum.

Antwoord

Ter vervanging van kunstwerk Maasbaan wordt een nieuwe ontsluitingsweg (nieuwe Swentiboldweg) gerealiseerd, waar het betreffende loonwerkbedrijf gebruik van dient te maken. De weg zal een Erftoegangsweg type I worden met een verhardingsbreedte van 4,50 meter (asfaltverharding) en aan beide zijden een berm van 2,50 meter. De weg is conform de ontwerprichtlijnen geschikt voor landbouwverkeer.

Zienswijzepunt 67.4

CUMELA voorziet verkeersveiligheidsproblemen indien de nieuw aan te leggen aansluitingsweg van de Swentiboldweg op de Bergerweg als een gelijkvloerse kruising wordt uitgevoerd. Het autoverkeer op de route Oude Postbaan - (nieuwe) Swentiboldweg zal regelmatig met (te) hoge snelheid de kruising passeren. Inspreker stelt een rotonde voor.

Antwoord

Bij het ontwerp van de kruising van de nieuwe Swentiboldweg met de Bergerweg is rekening gehouden met de functie van de wegen en de verkeersintensiteiten. Deze zijn dermate laag dat een voorrangskruispunt voldoet. Het uitgewerkte ontwerp voor deze kruising voldoet aan de ontwerprichtlijnen bij kruisingen van dit type wegen en is geschikt voor landbouwverkeer. Het zienswijzepunt van inspreker heeft niet tot een ander oordeel geleid.

Verkeerstellingen

Zienswijzepunt 67.5

CUMELA vindt de getelde verkeersintensiteiten voor het landbouwverkeer erg laag. Inspreker verneemt graag op welke wijze deze verkeerstellingen zijn gedaan en over welke periode deze zijn uitgevoerd.

Antwoord

Hoewel niet geheel duidelijk, lijkt inspreker hier te doelen op het verkeersonderzoek dat heeft plaatsgevonden naar het gebruik van de dwarsverbindingen. Dit onderzoek heeft zorgvuldig plaatsgevonden door gedurende een representatieve week met cameratellingen het gebruik van de dwarsverbindingen vast te leggen.

Bestaande en nieuwe kunstwerken

Zienswijzepunt 67.6

Het is CUMELA niet bekend voor welke maximale voertuigmassa's en aslasten de te behouden en nieuw te realiseren viaducten geschikt zijn/worden en wat de rijstrookbreedte van de viaducten wordt. Inspreker gaat ervan uit dat de te behouden en nieuwe kunstwerken geschikt zijn voor landbouwvoertuigen met de maximale wettelijke massa's, aslasten en afmetingen (en ook geschikt zijn voor ontheffingsplichtige landbouwvoertuigen van 3.50 meter) en verneemt dit graag.

Antwoord

Voor de te handhaven kunstwerken geldt dat de nu toegestane massa's aslasten en afmetingen en eventuele beperkingen gehandhaafd blijft. Nieuwe kunstwerken voldoen aan de maximale wettelijke massa's aslasten en afmetingen die voor betreffende doelgroepen geldend zijn.

Zienswijzepunt 67.7

CUMELA wordt graag betrokken bij eventueel nader overleg over de uitvoering van wegen of kunstwerken die het landbouwverkeer treffen.

Antwoord

De wegen en kunstwerken worden gerealiseerd conform de daarop van toepassing zijnde ontwerprichtlijnen en op basis van overleg met de betreffende wegbeheerders (gemeenten en provincie).

Wijzigingen TB

De zienswijze van CUMELA leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.3 Zienswijzen gebied Knooppunt Het Vonderen – Aansluiting Echt

3.3.1 Zienswijze 3 – Buurtplatform De Loop

Zienswijzepunt 3.1

Inspreker pleit namens het Buurtplatform De Loop voor een geluidscherm/geluidwal aan de oostzijde van de A2 van De Loop tot en met de afritten Echt bij de verbreding van de A2. Het Buurtplatform wijst erop dat dit is toegezegd bij de aanleg van de spitsstroken. De leefbaarheid staat ernstig onder druk door diverse ontwikkelingen in de omgeving en de uitbreiding van de A2. De bewoners van De Loop vragen hiervoor compensatie in de vorm van een geluidscherm met herstel van dichte begroeiing.

Antwoord

Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt geborgd doordat het akoestisch onderzoek het uitgangspunt hanteert dat de situatie na verbreding ter plaatse van geluidgevoelige objecten niet verslechtert ten opzichte van de situatie bij volledig benut geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$). Geluidschermen en geluidwallen worden zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4.

Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de Loperweg opnieuw is beschouwd. Dit onderzoek gaat uit van een hogere verkeersprognose dan in het OTB. Tevens worden zes objecten aan de Loperweg, die per abuis in eerdere besluiten niet zijn gesaneerd, alsnog als saneringsobjecten behandeld in dit TB. Dit heeft voor het TB geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een overdrachtsmaatregel ter hoogte van de woningen aan de Loperweg. Het TB voorziet in een drie meter hoog geluidscherm met een lengte van 389 meter.

Voor zover inspreker meent dat toezeggingen zijn gedaan met betrekking tot het oprichten van geluidwerende constructies, geldt dat door inspreker onvoldoende is onderbouwd (bijvoorbeeld door schriftelijke bewijs) dat sprake is van concrete en ondubbelzinnige toezeggingen door het hier ter zake bevoegde bestuursorgaan. Door de minister van I&W zijn geen toezeggingen hieromtrent gedaan.

Het geluidscherm ter hoogte van de Loperweg is aan de omgevingszijde voorzien van een bomenrij. De wens van inspreker aangaande het herstel van dichte beplanting is in het kader van het overleg met het A2VK Buurtenplatform nader beschouwd en afgewogen. Het herstel van dichte beplanting is niet mogelijk binnen de plangrens en zou leiden tot extra ruimtebeslag op particuliere gronden als ook extra grondaankoop. Tot slot is het voor de gemeente Echt-Susteren van belang dat de locatie transparant blijft en aansluit op de reeds door de gemeente gerealiseerde transparante Parkway bij aansluiting Echt. De zienswijze wordt op dit punt niet gehonoreerd.

Zienswijzepunt 3.2

Inspreker geeft aan dat de bewoners van De Loop zich zorgen maken over cumulatie van overlast aan weerszijde van hun woningen; overlast van de A2 en

omliggende bedrijvigheid met transportbewegingen. De - in de ogen van inspreker - sectorale benadering vanuit berekende geluidsoverlast doet geen recht aan de beleving van bewoners. Inspreker vindt een integrale benadering noodzakelijk wegens discrepantie tussen modellen en de werkelijkheid. De gemeente Echt-Susteren en de provincie zullen hier ook hun verantwoordelijkheid moeten nemen bij het zoeken naar concrete oplossingen, zo meent inspreker.

Antwoord

Geluid, luchtkwaliteit en verkeer worden door verschillende mensen verschillend beleefd. Dus hoewel de beleving voor individuele bewoners van belang is, leent de beleving zich niet voor het objectief in kaart brengen van effecten. De wetgeving bepaalt waar maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid getroffen moeten worden. Deze maatregelen zijn opgenomen in het TB.

Voor een toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Hieronder wordt nader ingegaan op de door inspreker ingebrachte punten.

De Tracéwet verplicht om de effecten van de structurele verbreding van de A2 tussen knooppunten Het Vonderen en Kerensheide op voorhand te onderzoeken. Het hanteren van rekenmodellen is dan ook noodzakelijk om de toekomstige situatie in 2030 met en zonder structurele verbreding van de A2 in beeld te brengen. Uit jurisprudentie¹² komt naar voren dat modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weergeven. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. De toegepaste modellen als ook de wijze waarop de modelberekeningen zijn uitgevoerd is conform de voorgeschreven (wettelijke) kaders.

In het akoestisch onderzoek worden de ingrepen aan de Rijksweg en aan de onderliggende wegen per bron getoetst aan het daarvoor geldende wettelijke kader. Voor Rijkswegen is dat de Wet milieubeheer, voor onderliggende wegen is dat de Wet geluidhinder. Het akoestisch onderzoek dient conform het wettelijk kader te worden uitgevoerd om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van maatregelen te komen. Pas wanneer het per geluidbron niet (helemaal) lukt om overal aan de geldende wettelijke normen te voldoen, wordt de cumulatie met andere bronnen onderzocht.

In het akoestisch onderzoek zijn alle relevante factoren meegenomen. De verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek houden rekening met de transportbewegingen van de omliggende bedrijvigheid. Overeenkomstig de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder zijn wegen onderzocht die worden aangelegd of fysiek worden gewijzigd. Op deze locatie betreft dat alleen de A2 en niet de onderliggende wegen. Wanneer uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er na toepassing van de geluidmaatregelen sprake is van een resterende overschrijding van de wettelijke normen voor wegverkeerslawaaï, wordt ook de cumulatieve geluidsbelasting in beeld gebracht. In het onderhavige geval is hier bij het akoestisch onderzoek geen sprake van.

Zienswijzepunt 3.3

Inspreker is van mening dat de afbraak van bedrijfshallen van de steenfabriek De Valk, gelegen ten oosten van de Sint Janskamp, niet in de geluidberekeningen zijn

¹² Uitspraak Raad van State ECLI:NL:RVS:2018:2454, 18 juli 2018

meegenomen, waardoor de geluidsbelasting op de achter de voormalige hallen gelegen woningen hoger zal uitvallen dan is berekend.

Antwoord

Na vaststelling van het OTB heeft nader overleg met de gemeente Echt-Susteren plaatsgevonden om de ontwikkelingen in de omgeving te actualiseren. De gesloopte bedrijfshallen van De Valk zijn tussen OTB en TB verwijderd uit het geluidmodel. De zienswijze is op dit punt gehonoreerd. Daarnaast is rekening gehouden met de bouw van een nieuwe loods ter hoogte van De Loop.

In het TB is opnieuw gerekend waarbij rekening is gehouden met de afwezigheid van de bedrijfshallen voor de bepaling van de geluidsbelasting op woningen. Of er hierdoor sprake is van een hogere geluidsbelasting op deze woningen valt niet eenduidig te zeggen aangezien in het akoestisch onderzoek voor het TB eveneens gerekend is met recentere verkeersprognoses en de bouw van een nieuwe loods. Voor de uitkomst van het akoestisch onderzoek TB wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijzepunt 3.1.

Zienswijzepunt 3.4

Inspreker is van mening dat onvoldoende maatregelen worden getroffen door de situatie met spitsstroken als uitgangspunt te nemen voor de geluidberekeningen. Inspreker vindt dit onacceptabel aangezien men bij aanleg van de spitsstroken (korte termijn oplossing) wist dat de definitieve oplossing de uitbreiding naar 2x3 rijstroken is. De situatie van voor de realisatie van de spitsstroken zou het uitgangspunt moeten zijn.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de vereisten zoals opgenomen in de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder. Bij de referentiesituatie ($L_{den,GPP}$) is uitgegaan van de situatie bij gesloten spitsstroken. Deze situatie blijkt maatgevend doordat bij gesloten spitsstroken een hogere maximumsnelheid wordt gehanteerd. De aanwezigheid van de spitsstroken is in dat opzicht niet van invloed op de modellering en ligging van de rijlijnen ten opzichte van de situatie vóór de realisatie van de spitsstroken. Voor de uitkomst van het akoestisch onderzoek TB wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijzepunt 3.1.

Zienswijzepunt 3.5

Inspreker vindt dat het verkeerslawaai van omliggende wegen onvoldoende is meegenomen in de berekeningen en te nemen maatregelen.

Antwoord

Zie het antwoord bij zienswijzepunt 3.2.

Zienswijzepunt 3.6

Inspreker trekt de lage toename van geluid op de woningen in twijfel en vindt het vreemd dat het vrachtverkeer niet toeneemt in de toekomstvisie. Er is onvoldoende rekening gehouden met de economische groei in Limburg en de toename van de logistieke industrie in de gemeente Echt en omstreken.

Antwoord

Zie de beantwoording onder paragraaf 2.2. Ten behoeve van het TB zijn nieuwe verkeersberekeningen uitgevoerd met het NRM Zuid 2018. Dit verkeersmodel houdt rekening met een sterke groei van de economische centra rondom de A2. De verkeersprognose ligt hierdoor op de A2 ter plaatse circa 9% hoger dan de verkeersprognose die was gehanteerd voor het OTB en was gebaseerd op NRM Zuid 2016.

Zienswijzepunt 3.7

Inspreker geeft aan dat de snelheid op een volle A2 ter hoogte van De Loop omhoog gaat van 100 naar 130 km/h. Inspreker is van mening dat men destijds de 100 km/h heeft ingesteld niet alleen voor de veiligheid maar ook om onder het geluidsplafond en fijnstof te komen. Inspreker vindt het vreemd dat nu wel de snelheid omhoog kan zonder extra maatregelen te treffen.

Antwoord

Zie de beantwoording onder paragraaf 2.3. De lagere maximumsnelheid bij geopende spitsstroken heeft met verkeersveiligheid te maken, niet met geluids- en luchtkwaliteitsnormen. Tevens wordt verwezen naar het antwoord onder zienswijzepunt 3.1 waarin is aangegeven dat het TB voorziet in een geluidscherm ter hoogte van de woningen aan de Loperweg.

Zienswijzepunt 3.8

Inspreker is van mening dat onvoldoende voorzieningen worden getroffen tegen fijnstof ter plaatse van De Loop. Inspreker wijst erop dat het bekend is dat bewoners langs een autoweg korter leven, en dat geluid en fijnstof de grootste boosdoeners zijn. Inspreker vindt dat er verder onvoldoende rekening is gehouden met de uitstoot van fijnstof door de omliggende industrie en de belasting op de woningen.

Antwoord

Zie voor een toelichting op het onderzoek geluid paragraaf 2.4 en op het onderzoek luchtkwaliteit paragraaf 2.5. Hieruit blijkt dat de uitstoot door omliggende industrie onderdeel uitmaakt van de achtergrondconcentratie en als zodanig onderdeel uitmaakt van het onderzoek luchtkwaliteit. De hoeveelheid fijnstof en stikstofdioxide blijft in de referentiesituatie zonder project en in de situatie met project ruim onder de wettelijke normen die hiervoor gelden op grond van de Wet milieubeheer. Het treffen van maatregelen tegen fijnstof is dan ook niet aan de orde.

Zienswijzepunt 3.9

Inspreker is van mening dat een scherm wenselijk is voor de reductie van fijnstof en afvangen van vervuilde lucht. Met name met regenval is dit een probleem waar er geen afdoende talud is en gebruik wordt gemaakt van keerwanden.

Antwoord

Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijzepunten 3.1 (geluid) en 3.8 (luchtkwaliteit). Het geluidscherm wordt geplaatst op de grondkerende constructie.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijzigingen zijn doorgevoerd in het TB:

- De zes objecten aan de Loperweg worden als saneringsobjecten behandeld in dit TB. In onderhavig geval heeft dit geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een geluidscherm.

- De gesloopte bedrijfshallen zijn verwijderd uit het geluidmodel.

3.3.2

Zienswijze 12

Inspreker geeft aan dat in het ontwerp onvoldoende duidelijk is of in voldoende mate tegemoet wordt gekomen aan de belangen van inspreker betreffende zijn bedrijf te Echt, en brengt daarom naar voren:

Zienswijzepunt 12.1

Het behoud van de zichtbaarheid vanuit de A2 op het bedrijf van inspreker.

Antwoord

De minister van I&W geeft nooit een garantie op (het behoud van de) zichtbaarheid van naast rijkswegen gelegen bedrijvigheid. Ter hoogte van het bedrijf van inspreker voorziet het TB in een geluidscherm met een hoogte van 3 meter, afgeschermd met een enkele bomenrij welke overgaat in een transparante Parkway bij aansluiting Echt (zie kaart 2 van het Landschapsplan). Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend. Zie hiervoor paragraaf 2.10.

Zienswijzepunt 12.2

Inspreker verzoekt om vroegtijdig overleg over eventueel benodigde grond.

Antwoord

Op basis van de plangrens zoals te zien is op de detailkaarten van het TB (kaartblad 4) is er geen grond nodig van inspreker.

Zienswijzepunt 12.3

Inspreker verzoekt alsdan om vroegtijdige afstemming over het Landschapsplan.

Antwoord

In het proces naar het OTB is meermaals met inspreker afgestemd, onder andere over de landschappelijke inpassing. Aangezien er geen grond nodig is van inspreker, is nadere afstemming over de landschappelijke inpassing op het perceel van inspreker niet aan de orde.

Zienswijzepunt 12.4

Inspreker verzoekt om eventuele consequenties van de "50-meter vrijwaringszone t.o.v. de toerit"?

Antwoord

Onduidelijk is wat inspreker bedoelt met eventuele consequenties van de 50-meter vrijwaringszone ten opzichte van de toerit. Inspreker onderbouwt niet welke consequenties zij voorziet en wat haar bezwaar is tegen deze eventuele consequenties. Ten aanzien van de 50-vrijwaringszone geldt het volgende. Door Rijkswaterstaat wordt een rooilijnen- of vrijwaringsbeleid gehanteerd langs rijkswegen. Dit beleid houdt in dat een zone van 0-50 meter uit de as van de buitenste rijbaan van de weg (rijksweg A2) bebouwingvrij dient te blijven en dat in een zone van 50-100 meter de toestemming van Rijkswaterstaat nodig is. Hierbij dienen op- en afritten meegenomen te worden. Het rooilijnenbeleid van Rijkswaterstaat is vertaald in het bestemmingsplan 'De Loop' (2012) door het opnemen van de gebiedsaanduidingen 'vrijwaringszone – weg 0 – 50m' en 'vrijwaringszone – weg 50 – 100m' en het voorgaande te vertalen in daaraan gekoppelde regels. Deze regels zijn te raadplegen via ruimtelijkeplannen.nl.

Zienswijzepunt 12.5

Inspreker verzoekt een eventuele geluidmaatregel voor de woningen aan de Loperweg eveneens te beoordelen op bovengenoemde belangen (zoals verwoord onder zienswijzepunten 12.1 tot en met 12.4) voor de bedrijfsvoering.

Antwoord

Ten aanzien van de zichtbaarheid van het bedrijf van inspreker wordt verwezen naar het antwoord onder zienswijzepunt 12.1. Het geluidscherm leidt niet tot ruimtebeslag op het perceel van inspreker. Aangezien er geen grond nodig is van inspreker, is nadere afstemming over de landschappelijke inpassing op het perceel van inspreker niet aan de orde. Verwezen wordt naar het antwoord onder zienswijzepunt 12.4 ten aanzien van de vrijwaringszone.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.3.3

Zienswijze 18

Zienswijzepunt 18.1

Inspreker geeft aan dat de weg dicht bij de woning komt te liggen en dat het aantal voertuigen sterk zal toenemen. Inspreker vreest dat de toename van geluids- en lichtoverlast en fijnstof leidt tot vermindering van woongenot en waardevermindering van de woning. Inspreker vraagt compensatie van deze effecten voor het welzijn van de bewoners op de Maasbrachterweg.

Antwoord

Na de structurele verbreding van de A2 bedraagt het aantal voertuigen op het wegvak knooppunt Het Vonderen – aansluiting Echt in jaar 2030 115.000 per dag. Dit is een stijging van 1,8% ten opzichte van de situatie zonder verbreding, hetgeen gering is. De aantallen zijn berekend op basis van het verkeersmodel NRM Zuid 2018 dat voor het TB is toegepast. Voor een nadere toelichting op de verkeersprognose wordt verwezen naar paragraaf 2.2.

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de Maasbrachterweg opnieuw is beschouwd. Uit dit onderzoek blijkt dat door het treffen van geluidmaatregelen in de vorm van tweelaags ZOAB en een geluidwal met een hoogte van 3 meter voldaan wordt aan de wettelijke geluidsnormen.

Uit het onderzoek luchtkwaliteit voor het TB blijkt dat de invloed van het project op de luchtkwaliteit zeer gering is. Ter hoogte van de woning van inspreker is er geen effect. Voor een toelichting op het onderzoek luchtkwaliteit wordt verwezen naar paragraaf 2.5.

Tot slot zal verlichting van de A2 dusdanig worden aangepast dat er sprake is van een afname van lichthinder door wegverlichting. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.8.

De zorgen van inspreker kunnen gezien de uitkomsten van de onderzoeken worden weggelaten. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend. Zie hiervoor paragraaf 2.10.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.3.4

Zienswijze 24

Inspreker kan zich niet vinden in het voorgestelde tracé waarbij de A2 korter naar haar eigendom toeschuift. Inspreker brengt de volgende punten in:

Zienswijzepunt 24.1

Inspreker is van mening dat in het verleden is toegezegd dat de A2 ter plaatse naar het oosten zou worden verbreed in plaats van de opgenomen centrische verbreding. Inspreker vreest meer geluidsoverlast en een verslechterde luchtkwaliteit. Ook een deel van de tuin moet worden afgestaan.

Antwoord

De insteek van de minister is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. In verband met het behouden van recent gebouwde kunstwerken is het noodzakelijk dat de A2 ter hoogte van betreffende perceel centrisch wordt verbreed. Ruimtebeslag op dit perceel is door de verbreding en de te treffen geluidmaatregel onvermijdelijk. Op basis van het akoestisch onderzoek wordt ter hoogte van dit perceel een geluidscherm geplaatst waardoor er geen overschrijding optreedt van de op de woning toegestane geluidsbelasting. Een toelichting op het akoestisch onderzoek is opgenomen in paragraaf 2.4. Het onderzoek naar luchtkwaliteit toont aan dat ter plaatse de luchtkwaliteit ruimschoots voldoet aan de wettelijke grenswaarden en er geen relevante verandering optreedt door de verbreding ten opzichte van de referentiesituatie. Een toelichting op het onderzoek luchtkwaliteit is opgenomen in paragraaf 2.5.

Het verbreden van de A2 in centrische vorm is gunstiger voor inspreker, aangezien een uitbreiding van de A2 enkel in oostwaartse richting, een groter ruimtebeslag op het eigendom van inspreker zou inhouden en de A2 zelf dichterbij de woning zou komen te liggen.

Voor zover inspreker meent dat toezeggingen zijn gedaan, geldt door inspreker onvoldoende is onderbouwd (bijvoorbeeld door schriftelijk bewijs) dat sprake is van concrete en ondubbelzinnige toezeggingen door het hier ter zake bevoegde bestuursorgaan. Door de minister van I&W zijn geen toezeggingen hieromtrent gedaan.

Grens besluit

Zienswijzepunt 24.2

Inspreker is niet voornemens is een deel van haar perceel af te staan voor de verbreding, waar inspreker immers tegen is.

Antwoord

De insteek van de minister is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op

basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. In het onderhavige geval leidt dit er toe dat een deel van het perceel van inspreker dient te worden aangekocht. Inspreker wordt door de grondverwerwers benaderd voor een minnelijk aankooptraject.

Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend. Zie hiervoor paragraaf 2.10.

Geluid

Zienswijzepunt 24.3

Inspreker is van mening dat ten aanzien van de hoogte van de te treffen geluidmaatregel het besluit (tabel 6, 3 meter) tegenstrijdig is met de detailkaart (6 meter). Inspreker vindt het daarom niet duidelijk welke hoogte het geluidscherm zal krijgen en of de geluidsberekening rekening houdt met de juiste hoogte. Inspreker vreest meer geluidhinder door de verbreding, hetgeen niet wenselijk is.

Antwoord

Opgemerkt wordt dat inspreker in haar zienswijze verwijst naar een ander scherm, te weten het scherm aan de westzijde van de A2. Dit is onjuist met betrekking tot het scherm bij perceel van inspreker aan de oostzijde van de A2. Het geluidscherm dat ter hoogte van het perceel van inspreker is opgenomen in tabel 6 van het OTB geeft de juiste afmetingen weer. Dit komt overeen met het scherm dat op de detailkaarten OTB is opgenomen. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de woning van inspreker opnieuw is beschouwd. Dit heeft niet geleid tot een wijziging van deze geluidmaatregel. In het TB is een 6 meter hoog geluidscherm aan de oostzijde van de A2 opgenomen ter hoogte van het perceel van inspreker. Het geluidscherm is opgenomen in tabel 6 van het TB.

Aantal rijstroken

Zienswijzepunt 24.4

Inspreker geeft aan dat de in het besluit aangegeven aantal rijstroken op de westelijke rijbaan ter hoogte van haar perceel niet klopt met het op kaart opgenomen aantal rijstroken.

Antwoord

De door inspreker aangehaalde onderdelen van de besluittekst hebben betrekking op de westelijke rijbaan (rijrichting Maastricht). De door inspreker opgenomen uitsnede van de detailkaarten van het besluit hebben betrekking op de oostelijke rijbaan (rijrichting Eindhoven). Inspreker heeft de besluittekst en detailkaarten op dit punt niet juist geïnterpreteerd. De besluittekst en detailkaarten corresponderen met elkaar.

Luchtkwaliteit: Fijn stof

Zienswijzepunt 24.5

Inspreker leidt uit het MER en samenvatting af dat de luchtkwaliteit in de directe omgeving van inspreker verslechtert.

Antwoord

Inspreker heeft het MER en de samenvatting op dit punt niet juist geïnterpreteerd. Zie het antwoord bij zienswijzepunt 24.1.

Zienswijzepunt 24.6

Inspreker wijst erop dat de gevolgen van fijnstof in de huidige situatie al duidelijk te zien zijn (aanslag op hout) en dat deze door de verbreding alleen maar nog duidelijker zichtbaar en derhalve zeker aanwezig zijn.

Antwoord

Zie het antwoord bij zienswijzepunt 24.1. De verbreding van de A2 zal niet leiden tot een relevante verandering van de luchtkwaliteit bij de betreffende woning.

Waardevermindering

Zienswijzepunt 24.7

Inspreker wijst erop ten gevolge van het OTB schade te lijden, aangezien de waarde van haar woning is gedaald doordat het plan betrekking heeft op perceel van inspreker.

Antwoord

Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend. Zie hiervoor paragraaf 2.10.

Verzoek

Zienswijzepunt 24.8

Inspreker zegt niet tegen verbreding te zijn. Echter wenst inspreker niet persoonlijk met de negatieve gevolgen te worden geconfronteerd. Inspreker verzoekt het tracé te wijzigen zodat de weg niet naar perceel van inspreker toe schuift.

Antwoord

De verbreding van de A2 is een ontwikkeling in het algemeen belang dat het particuliere belang overstijgt. De insteek van de minister is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Ten aanzien van de ontwerpprincipes zijn er door de zienswijze van inspreker geen fundamentele nieuwe inzichten gekregen. Het TB zal naar aanleiding van de zienswijze derhalve niet worden aangepast.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.3.5

Zienswijze 27

Zienswijzepunt 27.1

Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat er geen geluidscherm/geluidwal aan de oostzijde van de A2 komt langs de aanliggende woningen De Loop vanaf Mols tot en met de afritten Echt. Inspreker wijst op beloftes uit het verleden over de aanleg van een scherm wanneer de A2 zou worden verbreed. Inspreker wijst op de veranderingen in het verleden (infrastructuur/bedrijventerreinen/bebouwing) die het leefgenot ernstig hebben aangetast, met name verkeerslawaaai. Inspreker vraagt compensatie in de vorm van een geluidscherm langs de oostzijde van de A2 van De Loop tot en met aansluiting Echt.

Antwoord

Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt geborgd doordat het akoestisch onderzoek het uitgangspunt hanteert dat de situatie na verbreding ter plaatse van geluidgevoelige objecten niet verslechtert ten opzichte van de situatie bij volledig

benut geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$). Geluidschermen en geluidwallen worden zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4.

Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de Loperweg opnieuw is beschouwd. Dit onderzoek gaat uit van een hogere verkeersprognose dan in het OTB. Tevens worden zes objecten aan de Loperweg, die per abuis in eerdere besluiten niet zijn gesaneerd, alsnog als saneringsobjecten behandeld in dit TB. Dit heeft voor het TB geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een overdrachtsmaatregel ter hoogte van de woningen aan de Loperweg. Het TB voorziet in een drie meter hoog geluidscherm met een lengte van 389 meter.

Voor zover inspreker meent dat toezeggingen zijn gedaan met betrekking tot het oprichten van geluidwerende constructies, geldt dat door inspreker onvoldoende is onderbouwd (bijvoorbeeld door schriftelijke bewijs) dat sprake is van concrete en ondubbelzinnige toezeggingen door het hier ter zake bevoegde bestuursorgaan. Door de minister van I&W zijn geen toezeggingen hieromtrent gedaan.

Zienswijzepunt 27.2

Inspreker is van mening dat De Loop een voorbeeld is van discrepantie tussen de uitkomsten van gehanteerde modellen en de complexere werkelijkheid. Inspreker geeft aan dat er onvoldoende rekening is gehouden met de reflectie van verkeerslawaaï door loodsen en bedrijfshallen op de woningen. Daarnaast is de afbraak van bedrijfshallen niet meegenomen waardoor de geluidsbelasting op de achtergelegen woningen hoger zal uitvallen dan berekend.

Antwoord

De Tracéwet verplicht om de effecten van de structurele verbreding van de A2 tussen knooppunten Het Vonderen en Kerensheide op voorhand te onderzoeken. Het hanteren van rekenmodellen is dan ook noodzakelijk om de toekomstige situatie in 2030 met en zonder structurele verbreding van de A2 in beeld te brengen. Uit jurisprudentie¹³ komt naar voren dat modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weergeven. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. De toegepaste modellen als ook de wijze waarop de modelberekeningen zijn uitgevoerd is conform de voorgeschreven (wettelijke) kaders. Voor een nadere toelichting van het akoestisch onderzoek wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Uit deze toelichting blijkt dat in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden met reflectie van wegverkeerslawaaï tegen loodsen en bedrijfshallen op woningen. Er wordt rekening gehouden met alle omgevingsfactoren die van invloed kunnen zijn op de geluidsbelasting, zoals bebouwing, wegen, water, maar ook afstandsreducties, reflecties, afscherming, bodem- en luchtdemping, hoogteligging, et cetera.

Na vaststelling van het OTB heeft nader overleg met de gemeente Echt-Susteren plaatsgevonden om de ontwikkelingen in de omgeving te actualiseren. De gesloopte

¹³ Uitspraak Raad van State ECLI:NL:RVS:2018:2454, 18 juli 2018

bedrijfshallen van De Valk zijn tussen OTB en TB verwijderd uit het geluidmodel. De zienswijze is op dit punt gehonoreerd. Daarnaast is rekening gehouden met de bouw van een nieuwe loods ter hoogte van De Loop.

In het TB is opnieuw gerekend waarbij rekening is gehouden met de afwezigheid van de bedrijfshallen voor de bepaling van de geluidsbelasting op woningen. Of er hierdoor sprake is van een hogere geluidsbelasting op deze woningen valt niet eenduidig te zeggen aangezien in het akoestisch onderzoek voor het TB eveneens gerekend is met recentere verkeersprognoses en de bouw van een nieuwe loods. Voor de uitkomst van het akoestisch onderzoek TB wordt verwezen naar de beantwoording onder zienswijzepunt 27.1.

Zienswijzepunt 27.3

Inspreker is van mening dat onvoldoende maatregelen worden getroffen door de situatie met spitsstroken als uitgangspunt te nemen voor de geluidberekeningen. Inspreker vindt dit onacceptabel aangezien bij aanleg van de spitsstroken (korte termijn oplossing) men wist dat de definitieve oplossing de uitbreiding naar 2x3 baans is. De situatie van voor de realisatie van de spitsstroken zou het uitgangspunt moeten zijn.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de vereisten zoals opgenomen in de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder. Bij de referentiesituatie ($L_{den,GPP}$) is uitgegaan van de situatie bij gesloten spitsstroken. Deze situatie blijkt maatgevend doordat bij gesloten spitsstroken een hogere maximumsnelheid wordt gehanteerd. De aanwezigheid van de spitsstroken is in dat opzicht niet van invloed op de modellering en ligging van de rijlijnen ten opzichte van de situatie vóór de realisatie van de spitsstroken. Het akoestisch onderzoek voor het TB voldoet aan alle daaraan gestelde wettelijke eisen. Voor de uitkomst van het akoestisch onderzoek TB wordt verwezen naar het antwoord onder zienswijzepunt 27.1.

Zienswijzepunt 27.4

Inspreker vindt dat het verkeerslawaai van omliggende wegen onvoldoende is meegenomen in de berekeningen en te nemen maatregelen.

Antwoord

In het akoestisch onderzoek zijn alle relevante factoren meegenomen. De verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek houden rekening met de transportbewegingen van de omliggende bedrijvigheid. Overeenkomstig de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder zijn wegen onderzocht die worden aangelegd of fysiek worden gewijzigd. Op deze locatie betreft dat alleen de A2 en niet de onderliggende wegen. Wanneer uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er na toepassing van de geluidmaatregelen sprake is van een resterende overschrijding van de wettelijke normen voor wegverkeerslawaai, wordt ook de cumulatieve geluidsbelasting in beeld gebracht. In het onderhavige geval is hier bij het akoestisch onderzoek geen sprake van.

In het akoestisch onderzoek worden de ingrepen aan de Rijksweg en aan de onderliggende wegen per bron getoetst aan het daarvoor geldende wettelijke kader. Voor Rijkswegen is dat de Wet milieubeheer, voor onderliggende wegen is dat de Wet geluidhinder. Het akoestisch onderzoek dient conform het wettelijk kader te worden uitgevoerd om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van maatregelen te komen. Pas wanneer het per geluidbron niet (helemaal) lukt om overal aan de geldende wettelijke normen te voldoen, wordt de cumulatie met andere bronnen onderzocht. Blijkens het

akoestisch onderzoek is slechts op enkele woningen sprake van een geluidstoename ten opzichte van de toetswaarde. Voor deze woningen is onderzocht of er ook sprake is van cumulatie met geluid. Dat is slechts bij één woning (Born) aan de orde. Het cumulatieve niveau is daar echter aanvaardbaar, en geeft geen aanleiding om andere maatregelen te treffen dan de wettelijke geluidbeperkende maatregelen aan de A2.

Verder wordt voor een toelichting op het akoestisch onderzoek verwezen naar paragraaf 2.4.

Zienswijzepunt 27.5

Inspreker trekt de lage toename van geluid op de woningen in twijfel en vindt het vreemd dat het vrachtverkeer niet toeneemt in de toekomstvisie. Er is onvoldoende rekening gehouden met de economische groei in Limburg en de toename van de logistieke industrie in de gemeente Echt en omstreken.

Antwoord

Een toelichting op de verkeersprognoses is opgenomen in paragraaf 2.2. Ten behoeve van het TB zijn nieuwe verkeersberekeningen uitgevoerd met het recentere NRM Zuid 2018. Dit verkeersmodel houdt rekening met een sterke groei van de economische centra rondom de A2. De verkeersprognose ligt hierdoor op de A2 ter plaatse circa 9% hoger dan de verkeersprognose die was gehanteerd voor het OTB en was gebaseerd op NRM Zuid 2016. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de nieuwe verkeersprognose is gehanteerd. Voor de uitkomst van het akoestisch onderzoek TB wordt verwezen naar het antwoord onder zienswijzepunt 27.1.

Zienswijzepunt 27.6

Inspreker geeft aan dat de snelheid op een volle A2 ter hoogte van De Loop omhoog gaat van 100 naar 130 km/h. Inspreker is van mening dat men destijds de 100 km/h heeft ingesteld niet alleen voor de veiligheid maar ook om onder het geluidsplafond en fijnstof te komen. Inspreker vindt het vreemd dat nu wel de snelheid omhoog kan zonder extra maatregelen te treffen.

Antwoord

Zie de beantwoording onder 2.3. De maximumsnelheid van 100 km/uur bij geopende spitsstroken is een maatregel in het kader van verkeersveiligheid. Er is geen relatie met het voldoen aan wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit.

Zienswijzepunt 27.7

Inspreker is van mening dat onvoldoende voorzieningen worden getroffen tegen fijn stof ter plaatse van De Loop. Inspreker wijst erop dat het bekend is dat bewoners langs een autoweg korter leven, en dat geluid en fijnstof de grootste boosdoeners zijn. Inspreker vindt dat er verder onvoldoende rekening is gehouden met de uitstoot van fijnstof door de omliggende industrie en de belasting op de woningen.

Antwoord

Zie voor een toelichting op het onderzoek geluid paragraaf 2.4 en op het onderzoek luchtkwaliteit paragraaf 2.5. Hieruit blijkt dat de uitstoot door omliggende industrie onderdeel uitmaakt van de achtergrondconcentratie en als zodanig onderdeel uitmaakt van het onderzoek luchtkwaliteit. De hoeveelheid fijnstof en stikstofdioxide blijft in de referentiesituatie zonder project en in de situatie met project ruim onder de wettelijke normen die hiervoor gelden op grond van de Wet milieubeheer. Het treffen van maatregelen is dan ook niet aan de orde.

Zienswijzepunt 27.8

Inspreker is van mening dat een scherm wenselijk is voor de reductie van fijnstof en afvangen van vervuilde lucht. Met name met regenval is dit een probleem waar er geen afdoende talud is en gebruik wordt gemaakt van keerwanden.

Antwoord

Zie de beantwoording bij zienswijzepunt 27.1 (geluid) en zienswijzepunt 27.7 (luchtkwaliteit). Het geluidsschermband ter hoogte van de Loperweg wordt geplaatst op de grondkerende constructie.

Zienswijzepunt 27.9

Inspreker is het niet eens met de aanleg van de Parkway ter plaatse van perceel R587 te Echt en wil de huidige open zichtlocatie behouden en geen grond afgeven voor een Parkway of beplanting langs de Molenbeek.

Antwoord

In het Landschapsplan is op deze locatie een transparante Parkway toegepast vanwege aansluiting met het open landschap en om de zichtrelatie te behouden. Een open Parkway leidt niet tot extra ruimtebeslag, echter volstaat deze uitvoeringsvorm van de Parkway niet vanwege de noodzakelijke ruimtelijke geleiding van de A2 in de stadsrand van Echt en de afscherming van de snelweg vanuit omgeving. De transparante Parkway sluit daarnaast aan op de inpassing van KW 3 Slagmolen, en vormt de inleiding van de afscherming van het bedrijventerrein aan de Oude Lakerweg. De beplanting van de transparante Parkway dient tevens ter geleiding van vleermuizen naar de hop-over bij kunstwerk Slagmolen. De beplanting bij de Molenbeek Echt is noodzakelijk ter geleiding van beschermde soorten fauna van/naar de ruime ecoduiker bij de Molenbeek Echt, een maatregel in het kader van ontsnippering van natuur.

Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom door het TB wordt op basis van de Ontheffingswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Uitgangspunt bij de grondvererving is zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan. Voor het antwoord wordt verder verwezen de beantwoording onder 2.10.

Zienswijzepunt 27.10

Inspreker is van mening dat de waterberging te veel ruimte in beslag neemt en vindt een greppel in de huidige vorm afdoende. Inspreker wijst op een reeds bestaande waterberging naast het perceel. Inspreker is van mening dat de Parkway schade veroorzaakt aan landbouwgrond door het onttrekken van grondwater en schaduwvlakken. Als eigenaar en landbouwer van de grond wil inspreker enkel de minimale grond afstaan voor de uitbreiding van het A2 wegdek waarbij de huidige greppel en berm herplaatst worden. Dit geldt tevens voor de zijde langs de Molenbeek.

Antwoord

De bestaande waterberging kan de toegenomen behoefte aan waterberging door de structurele verbreding van de A2 niet opvangen. Doordat de A2 bij Echt in bebouwd gebied ligt, is het toepassen van een greppel op veel locaties niet mogelijk. Het afstromend wegwater wordt opgevangen met kolken en via riolering afgevoerd naar het waterbergingsgebied aan de westzijde ten noorden en zuiden van KW 3 Slagmolen. Een greppel kan hier niet volstaan. De waterberging is gecombineerd met de transparante Parkway, waarbij voor de dimensionering is aangesloten op de maatvoering die nodig is voor de functie van de Parkway op deze locatie (zie het

antwoord op zienswijzepunt 27.9) en die volstaat voor een goede waterhuishouding. Het verplaatsen van de Molenbeek Echt in noordelijke richting is noodzakelijk vanwege de fasering van de realisatie.

Ten aanzien van de verwachte schade door de Parkway is naar aanleiding van de zienswijze van inspreker in beeld gebracht wat de omvang van deze schade bedraagt. Het perceel wordt momenteel gebruikt voor de teelt van consumentenaardappelen. De opbrengst van het huidige perceel is berekend op basis van gegevens van het CBS (2018) op circa 283.000 kg. Een verlies van 10% van de oppervlakte zoals aan de orde is bij de verbreding van de A2 op het perceel zorgt voor een verminderde opbrengst van 10%. Door schaduwwerking van de Parkway is mogelijk sprake van additionele opbrengstderving. Schaduwwerking treedt op het perceel op in de ochtend. In de middag valt de schaduw niet meer over de gewassen maar over de Parkway zelf. In de eerste jaren na de verbreding zal de schaduw over een kleiner deel van het perceel vallen doordat de bomen dan nog klein zijn. In totaal is sprake van zeer geringe schade (4%) door de schaduwwerking. Schade door grondwateronttrekking is niet te verwachten aangezien op deze locatie sprake is van de aanvulling van het grondwater via de waterberging.

In het proces van grondverwerving zal in dat kader met inspreker over schadeloosstelling worden gesproken. Als inspreker voor het overige verwacht schade te lijden als gevolg van het TB, kan hij een verzoek om schadevergoeding indienen, zie verder paragraaf 2.10.

De insteek van de minister van I&W is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Ten aanzien van de Molenbeek Echt, waterberging en Parkway zijn er door de zienswijze van inspreker geen fundamentele nieuwe inzichten gekregen. Het TB zal naar aanleiding van de zienswijze op dit punt derhalve niet worden aangepast.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijzigingen zijn doorgevoerd in het TB:

- De zes objecten aan de Loperweg worden als saneringsobjecten behandeld in dit TB. In onderhavig geval heeft dit geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een geluidscherm.
- De gesloopte bedrijfshallen zijn verwijderd uit het geluidmodel.

3.3.6

Zienswijze 29

Inspreker geeft aan meerdere malen te hebben gesproken met Rijkswaterstaat waarbij de belangen van inspreker naar voren zijn gebracht. Nu inspreker in het ontwerp zijn wensen met betrekking tot het bedrijfsbelang nagenoeg niet terugziet, wordt een zienswijze ingebracht. Inspreker geeft aan bereid te zijn deze zienswijze in te trekken als met Rijkswaterstaat en zo nodig gemeente Echt-Susteren afspraken gemaakt kunnen worden over de onderstaande punten.

Nabijheid verbreding

Zienswijzepunt 29.1

Inspreker is van mening dat de plannen verder richting het bedrijf opschuiven dan eerder is gecommuniceerd. Inspreker vreest voor een situatie waarbij zijn bedrijf pal naast de A2 gesitueerd zal zijn met daartussen de Bellekeweg. De geluidwallen/schanskorven versterkt die situatie verder in negatieve zin. Nu het bedrijf niet wordt aangekocht, wil inspreker zoveel mogelijk beschermende maatregelen om hinder voor inspreker te voorkomen.

Antwoord

De insteek van de minister van I&W is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Ter hoogte van het bedrijf van inspreker is sprake van een overgang van symmetrische verbreding naar een verbreding naar het oosten. De A2 schuift daardoor op richting het bedrijf. Ter hoogte van het bedrijfsgebouw verschuift de hoofdrijbaan circa 5 meter (van bestaande kantmarkering tot aan nieuwe kantmarkering) en de afrit verschuift circa 6 meter richting het bedrijfsgebouw. De Bellekeweg buigt daarentegen juist verder van het bedrijf vandaan, te weten circa 3 meter. Het opschuiven van de A2 richting het bedrijf van inspreker is zo veel mogelijk beperkt door in plaats van taluds, keerwanden toe te passen. Hierdoor kunnen de hoogteverschillen tussen de hoofdrijbaan, afrit Echt en de Bellekeweg worden overbrugd op een wijze die zo min mogelijk ruimte in beslag neemt. De keerwanden worden uitgevoerd met schanskorven. Het TB voorziet niet in een geluidscherm ter hoogte van de locatie van inspreker.

Het besluit voorziet thans in de wettelijk te treffen maatregelen en landschappelijke inpassing. Dit wordt nader toegelicht bij de beantwoording van de zienswijzepunten hieronder.

Daarnaast zijn in een aantal gevallen effecten inzichtelijk gemaakt die verder gaan dan de toepasselijke wettelijke eisen. In het onderhavige geval houdt dit in dat aanvullend de geluidsbelasting op de niet-geluidsgevoelige gevel inzichtelijk is gemaakt. Hieruit is gebleken dat de geluidbelasting op de onderzochte niet-geluidgevoelige objecten in de projectsituatie met maatregelen niet toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie en wordt daarmee aanvaardbaar geacht.

Zienswijzepunt 29.2

Inspreker geeft aan dat bezien zou worden of de Bellekeweg in noordoostelijke richting verplaatst zou kunnen worden, mede in het kader van verkeersveiligheid. Inspreker leidt uit de tekeningen af dat er geen of nauwelijks verplaatsing waarneembaar is.

Antwoord

Het aangepaste ontwerp van de Bellekeweg leidt ertoe dat er juist sprake is van een toename van de afstand van de Bellekeweg tot het bedrijfspand. De positie van het pand in combinatie met de bocht in de Bellekeweg zorgt in de huidige situatie voor beperkt zicht op tegenliggers. Door de Bellekeweg enkele meters verder van het bedrijf af te leggen en de boog van de bocht te verkleinen ontstaat er een beter overzicht in de boog. Dit leidt tot een verbeterde verkeerssituatie. Het wegontwerp is zorgvuldig opgesteld conform de richtlijnen voor hoofd- en onderliggend wegennet en uitgebreid getoetst op verkeersveiligheid. Het ontwerp van de Bellekeweg voldoet aan alle richtlijnen en is aldus verkeersveilig.

Een andere oplossing voor de Bellekeweg, zoals ook door inspreker voorgesteld, is bij de totstandkoming van het OTB overwogen waarbij de diverse belangen zijn meegewogen. Naar aanleiding van een zorgvuldige afweging is bewust gekozen voor de in het OTB opgenomen oplossing. Ten aanzien van de ontwerpprincipes zijn er door de zienswijze van inspreker geen fundamentele nieuwe inzichten gekregen. Het TB zal naar aanleiding van de zienswijze derhalve niet worden aangepast.

Zienswijzepunt 29.3

Inspreker geeft aan dat schanskorven gevuld met bouwpuin niet passen bij het zorgvuldig ingerichte terrein van inspreker. Inspreker wijst op eerder gemaakte andersluidende afspraken.

Antwoord

Schanskorven worden als verbindend element op meerdere plekken toegepast als landhoofden en grondkeringen bij de kunstwerken onder de A2. In tegenstelling tot de veronderstelling van inspreker worden de schanskorven niet gevuld met bouwpuin maar met gebiedseigen steensoorten. Het natuurlijke materiaalgebruik (lokale stenen) sluit aan op het Parkway concept. Conform de Inpassingsvisie (2014, Heuschen en Copier) worden de korven met gebiedseigen steensoorten gevuld. Tot aan de Feldbissbreuk (geologische breuk ter hoogte van Limbricht en Born) wordt Silex (vuursteen) gebruikt. Door het verleggen van de Maas is het beekdallandschap ontstaan. Refererend hieraan worden de schanskorven in deze gebieden met maaskeien gevuld. Hierdoor worden de verschillen in het landschap op een subtiele manier benadrukt. Aldus wordt in het zuiden van het plangebied vuursteen toegepast en vanaf Grasbroek naar het noorden maaskeien. Dat betekent dat ter hoogte van het bedrijf van inspreker maaskeien worden toegepast. Ten aanzien van eerder besproken mogelijkheden over de landschappelijke inpassing wordt verwezen naar het antwoord bij zienswijzepunt 29.4.

Landschappelijke inpassing verbreding met Parkway

Zienswijzepunt 29.4

Inspreker constateert er ter hoogte van het bedrijf geen ruimte is voor inpassing met een 15 meter brede Parkway. Echter, aan de zuidzijde van het bedrijf is, wat inspreker betreft, een passende landschappelijke aansluiting op de inrichting van haar bedrijfsperceel gewenst. De landschappelijke inpassing kan worden versterkt door de Bellekeweg te verleggen. Inspreker wijst op plannen uit het verleden waarbij een meanderende beek met omliggende natuur zou worden gerealiseerd. Blijkbaar zijn die plannen niet meer actueel. Inspreker geeft aan dat de inrichting van het gebied ten zuiden van het bedrijfsterrein dient te worden afgestemd. Het landschapsplan mag er volgens inspreker niet toe leiden dat de zichtbaarheid van het bedrijf uit zuidelijke richting wordt beperkt. De dichte beplanting ter hoogte van de Bellekeweg is voor inspreker slechts acceptabel als deze de zichtcontouren van het bedrijf niet aantast.

Antwoord

Door de minister van I&W worden geen zichtlocaties langs de Rijkswegen gegarandeerd. Verder geldt dat de maatregelen zoals die in het TB zijn opgenomen ter plaatse van het bedrijf van inspreker niet voorzien in een geluidwerende maatregel in de vorm van een scherm dan wel geluidwal die een eventuele beperking van zicht met zich mee zouden brengen. Er is verder een open Parkway voorzien vanaf kunstwerk Havenweg te Echt tot en met Ophoven. Hierdoor is er vrij zicht en geen barrière tussen de weg en haar omgeving. De beplanting bij de Bellekeweg wordt gerealiseerd op een locatie waar in de huidige situatie reeds

beplanting aanwezig is. Het aanbrengen van deze beplanting is een wettelijk verplichte mitigerende maatregel. Vanwege het TB blijft de zichtbaarheid op de bedrijfslocatie vanuit zuidelijke richting onveranderd. Een verdergaande herinrichting van het gebied rondom de Geleenbeek is niet langer aan de orde nu de Corridor Geleenbeek ter hoogte van de huidige sifon is voorzien. Om de zorgen van inspreker over de landschappelijk inpassing weg te nemen zijn visualisaties opgesteld en besproken met inspreker.

Geluid- en trillinghinderproblematiek

Zienswijzepunt 29.5

Inspreker geeft aan dat het niet duidelijk is welke geluidwerende maatregelen ter hoogte van bedrijf van inspreker zijn voorzien. Inspreker is van mening dat elke vorm van geluidhinder ongewenst is. Inspreker geeft een aantal suggesties voor wenselijke geluidwerende voorzieningen en verzoekt dat bij inspreker in detailniveau wordt aangegeven/uitgemeten welke voorzieningen gepland zijn.

Antwoord

Op grond van de Wet milieubeheer is de afweging van geluidmaatregelen alleen gericht op geluidgevoelige objecten. Het betreffende bedrijf is niet geluidgevoelig. De geluidbelasting op het bedrijf is wel inzichtelijk gemaakt zodat kan worden beoordeeld of de geluidbelasting niet onaanvaardbaar toeneemt. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting niet toeneemt ten opzichte van de situatie bij volledig benut geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$) en wordt daarmee aanvaardbaar geacht. Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting op geluidgevoelige objecten in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB. Op de locatie van de inspreker blijkt naast het bedrijf ook een woning aanwezig. Voor de geluidgevoelige locatie van inspreker blijkt uit het onderzoek dat er met het toepassen van tweelaags ZOAB wordt voldaan aan de wettelijk toegestane geluidsbelasting. Een overdrachtsmaatregel (zoals een geluidscherm) is geen noodzakelijke maatregel.

Zienswijzepunt 29.6

Inspreker geeft aan dat bovenstaande ook geldt voor trillinghindervoorkomende maatregelen, die noodzakelijk zijn.

Antwoord

Zie beantwoording onder 2.9. Voorts geldt het volgende.

In het kader van de belangenafweging is inzichtelijk gemaakt hoe het wegontwerp zich verhoudt tot de omgeving, waaronder bebouwing. Nu het ontwerp van de A2 voldoet aan de eisen die aan een weg worden gesteld, is er in principe geen enkele reden om aan te nemen dat trillinghinder zal optreden in de gebruiksfase. Aanvullend hierop wordt voorafgaand aan de realisatie een nulmeting voor trillingen uitgevoerd om trilling gedurende de bouwfase te monitoren.

Hinder tijdens de uitvoering

Zienswijzepunt 29.7

Inspreker geeft aan dat de bedrijfsvoering hinder veroorzakende uitvoeringswerkzaamheden niet verdraagt en verzoekt inzicht in de te verwachten hinder en de te maken afspraken hierover.

Antwoord

Zie de beantwoording onder 2.9.

Mitigerende maatregelen

Zienswijzepunt 29.8

Inspreker wijst op de in het OTB opgenomen mogelijkheid om structurele mitigerende maatregelen te nemen. Inspreker geeft aan dat hij het niet begrijpelijk vindt dat zijn bedrijf daarbij niet wordt genoemd. Inspreker verzoekt nogmaals te onderzoeken welke de maximale mogelijkheden zijn om voor het bedrijf mitigerende maatregelen te treffen (zowel tijdens de bouwsituatie als eindsituatie).

Antwoord

De insteek van de minister van I&W is om de impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Wet- en regelgeving bepaalt in welke situaties maatregelen toegepast worden. Zie hiervoor de beantwoording van de betreffende zienswijzepunten hierboven.

Bellekeweg

Zienswijzepunt 29.9

Inspreker is van mening dat de verlegging van de Bellekeweg in oostelijke richting niet waarneembaar is op de tekeningen/kaarten. Inspreker wijst erop dat het aanpassen van de ligging van de Bellekeweg ten opzichte van het bedrijf zodat de verkeersveiligheid toeneemt, is opgenomen in de KES. De ligging van de Bellekeweg ten opzichte van bedrijf van inspreker dient te worden aangepast zodat de verkeersveiligheid toeneemt.

Antwoord

Op de detailkaarten is de toekomstige situatie op inzichtelijke wijze weergegeven in maatregelvlakken. Hierdoor is het niet noodzakelijk de veranderingen ten opzichte van de huidige situatie weer te geven in de kaarten. Inderdaad is de door inspreker aangehaalde KES eis opgenomen in de KES. In het ontwerp is daar invulling aan gegeven, zie de beantwoording onder zienswijzepunt 29.2.

Zienswijzepunt 29.10

Inspreker geeft aan dat in de eerste bespreking met Rijkswaterstaat is door Rijkswaterstaat de optie op tafel gelegd dat de Bellekeweg enkel in gebruik zou blijven bij inspreker en aan de zuidzijde afgesloten zou worden. Die variant, die volgens inspreker maximale verkeersveiligheid biedt en rust ter plaatse borgt, heeft de voorkeur van inspreker. Inspreker geeft aan dat het niet goed begrijpelijk is waarom is afgeweken van een variant met maximale voordelen de verkeersveiligheid en voor inspreker.

Antwoord

De door inspreker aangegeven optie was destijds in beeld in relatie tot de verdergaande herinrichting van het gebied rondom de Geleenbeek met daarbij de noordoostelijke verplaatsing van de Bellekeweg (zie ook het antwoord onder

zienswijzepunten 29.2 en 29.4). Nu de Corridor Geleenbeek ter hoogte van de huidige sifon is voorzien, is de herinrichting van de Geleenbeek ter hoogte van inspreker niet langer aan de orde, en is het uitgangspunt van toepassing dat het onderliggend wegennet wordt hersteld. Dit houdt in dat de Bellekeweg in principe op de huidige locatie wordt teruggebracht.

Gezien de door inspreker aangehaalde specifieke situatie ter hoogte van het bedrijf is bij de voorbereiding van het TB een andere oplossing voor de Bellekeweg overwogen. De noordoostelijke verplaatsing van de Bellekeweg, waarbij de huidige Bellekeweg voor inspreker mogelijk in gebruik zou kunnen blijven, is bij de totstandkoming van het OTB overwogen waarbij de diverse belangen zijn meegewogen. Naar aanleiding van een zorgvuldige afweging is bewust gekozen voor de in het OTB opgenomen oplossing. Ten aanzien van de ontwerpprincipes zijn er door de zienswijze van inspreker geen fundamentele nieuwe inzichten gekregen. Het TB zal naar aanleiding van de zienswijze derhalve niet worden aangepast.

Zienswijzepunt 29.11

Inspreker geeft aan dat bij gemeente Echt-Susteren is gepleit voor afsluiting voor openbaar verkeer van dit deel van de Bellekeweg en verlegging van het openbare deel in oostelijke richting. Inspreker geeft aan dat de gemeente daar in beginsel niet afwijzend tegenover staat en deze variant met RWS zal bespreken.

Antwoord

De door de gemeente ingebrachte zienswijze (zienswijze 11) adresseert de situatie bij de Bellekeweg, maar de door inspreker voorgestelde oplossing wordt daarbij niet beschreven. Ten aanzien van de ontwerpprincipes verschaft de zienswijze van inspreker geen fundamentele nieuwe inzichten. Het TB zal naar aanleiding van de zienswijze derhalve niet worden aangepast.

Rijkswaterstaat voert gesprekken met de gemeente Echt-Susteren, over o.a. de ligging van de Bellekeweg, welke een bevoegdheid is van de gemeente. De gemeente besluit uiteindelijk over aanvullende maatregelen voor de Bellekeweg, zie de beantwoording onder zienswijzepunt 29.2.

Zienswijzepunt 29.12

Inspreker was verbaasd van de gemeente te vernemen dat inspreker akkoord is met de opgenomen ligging van de Bellekeweg. Inspreker heeft daar nimmer mee ingestemd.

Antwoord

Dit punt wordt voor kennisgeving aangenomen.

Zienswijzepunt 29.13

Inspreker pleit, mede in het licht van artikel 10 lid 1c Tracéwet, voor een maximale verlegging van de Bellekeweg in noordoostelijke richting. De daardoor vrijkomende gronden zou inspreker graag willen verwerven.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunt 29.2. Indien inspreker wenst dat de Bellekeweg wordt verlegd, dient inspreker hierover met het bevoegd gezag ter zake (gemeente Echt-Susteren) contact op te nemen.

Aanvulling op zienswijze

Zienswijzepunt 29.14

Inspreker is van mening dat bij de planvorming er onterecht vanuit is gegaan dat op locatie van het bedrijf geen sprake meer was van een positief bestemde bedrijfswoning. Een planaanpassing dient daarom te worden doorgevoerd.

Antwoord

De bebouwing waar indiener aan refereert heeft inderdaad de status heeft van bedrijfswoning. Het akoestisch onderzoek dat in het kader van het (O)TB is uitgevoerd is uitgegaan van de juiste planologische status. Uit dit onderzoek is gebleken dat het treffen van aanvullende maatregelen, gelet op de wet- en regelgeving hieromtrent, niet noodzakelijk is. Zie ook het antwoord onder zienswijzepunt 29.5. De belangen van inspreker zijn zorgvuldig afgewogen. Het TB zal naar aanleiding van de zienswijze derhalve niet worden aangepast.

Zienswijzepunt 29.15

Inspreker geeft aan dat het onjuist is dat inspreker in diverse besprekingen heeft ingestemd met het plan tot verbreding van de A2. Inspreker verwijst naar diverse verslagen en mailwisselingen waaruit blijkt dat inspreker nimmer heeft ingestemd met het ontwerp.

Antwoord

Dit punt wordt voor kennisgeving aangenomen. Er hebben diverse gesprekken plaatsgevonden, waarvan inderdaad verslag is opgetekend.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.3.7

Zienswijze 44

Zienswijzepunt 44.1

Wegens ziekte van echtgenote is inspreker van mening dat een afdoende geluidwering grote noodzaak is. Inspreker is het niet eens met wat is gepland, aangezien inspreker er niet op vooruit gaat. Inspreker heeft het gevoel afgescheept te worden op dit gebied.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering.

Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de Loperweg opnieuw is beschouwd. Dit onderzoek gaat uit van een hogere verkeersprognose dan in het OTB. Tevens worden zes objecten aan de Loperweg, die per abuis in eerdere besluiten niet zijn gesaneerd, alsnog als saneringsobjecten behandeld in dit TB. Dit heeft voor het TB geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een overdrachtsmaatregel ter hoogte van de

woningen aan de Loperweg. Het TB voorziet in een drie meter hoog geluidscherm met een lengte van 389 meter.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijziging is doorgevoerd in het TB:

- De zes objecten aan de Loperweg worden als saneringsobjecten behandeld in dit TB. In onderhavig geval heeft dit geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een geluidscherm.

3.3.8 *Zienswijze 48*

Zienswijzepunt 48.1

Inspreker is het er niet mee eens dat bij zijn woning geen geluidscherm wordt geplaatst. De leefbaarheid komt hierdoor in het gedrang. De beleving van geluid is heel anders, volgens inspreker. Inspreker noemt in dat verband windrichting, toename vrachtverkeer, verkeerslawaai onderliggend wegnen en toename distributiecentrum.

Antwoord

De wetgeving bepaalt waar maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid getroffen moeten worden. Deze maatregelen zijn opgenomen in het TB. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt geborgd doordat het akoestisch onderzoek het uitgangspunt hanteert dat de situatie na verbreding ter plaatse van geluidgevoelige objecten niet verslechtert ten opzichte van de situatie bij volledig benut geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$).

Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de Loperweg opnieuw is beschouwd. Dit onderzoek gaat uit van een hogere verkeersprognose dan in het OTB. Tevens worden zes objecten aan de Loperweg, die per abuis in eerdere besluiten niet zijn gesaneerd, alsnog als saneringsobjecten behandeld in dit TB. Dit heeft voor het TB geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een overdrachtsmaatregel ter hoogte van de woningen aan de Loperweg. Het TB voorziet in een drie meter hoog geluidscherm met een lengte van 389 meter.

Geluid, luchtkwaliteit en verkeer worden door verschillende mensen verschillend beleefd. Dus hoewel de beleving voor individuele bewoners van belang is, leent de beleving zich niet voor het objectief in kaart brengen van effecten. De wetgeving bepaalt waar maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid getroffen moeten worden. Deze maatregelen zijn opgenomen in het TB.

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4.

Zienswijzepunt 48.2

Inspreker meent dat het van belang is een geluidscherm te plaatsen vanwege de luchtkwaliteit en fijnstof.

Antwoord

De hoeveelheid fijnstof en stikstofdioxide blijft in de referentiesituatie zonder project en in de situatie met project ruim onder de wettelijke normen die hiervoor gelden op grond van de Wet milieubeheer. Zie voor een toelichting op het onderzoek

luchtkwaliteit in paragraaf 2.5. Het akoestische onderzoek TB leidt tot het treffen van een schermmaatregel, zoals toegelicht bij voorgaand zienswijzepunt.

Zienswijzepunt 48.3

Inspreker is van mening dat de snelheid eerst 100 km/u was om onder het geluidproductieplafond en fijnstof te komen. Inspreker vindt het vreemd dat er geen extra voorzieningen meer nodig zijn nu er wel 130 km/u gereden mag worden.

Antwoord

Zie beantwoording onder 2.3. De maximumsnelheid van 100 km/uur bij geopende spitsstroken is een maatregel in het kader van verkeersveiligheid. Er is geen relatie met het voldoen aan wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijziging is doorgevoerd in het TB:

- De zes objecten aan de Loperweg worden als saneringsobjecten behandeld in dit TB. In onderhavig geval heeft dit geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een geluidscherm.

3.3.9

Zienswijze 50

Zienswijzepunt 50.1

Inspreker geeft een reactie op het OTB ter hoogte van Echt, bedrijventerrein De Loop/Loperweg. Inspreker wil ervoor waken dat de zichtbaarheid van de verkoop- en productielocatie alsmede voor de terreinen van het bedrijf van inspreker - gesitueerd langs de A2- blijft gewaarborgd. Inspreker is het niet eens met het plaatsen van een geluidscherm, indien dit in het ontwerp zou worden opgenomen. Dit zou een inperking van de zichtlocatie van inspreker zijn. De in het OTB genomen afscherming met bomen en keerwanden levert geen nadelige gevolgen op voor inspreker.

Antwoord

Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de Loperweg opnieuw is beschouwd. Dit onderzoek gaat uit van een hogere verkeersprognose dan in het OTB. Tevens worden zes objecten aan de Loperweg, die per abuis in eerdere besluiten niet zijn gesaneerd, alsnog als saneringsobjecten behandeld in dit TB. Dit heeft voor het TB geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een overdrachtsmaatregel ter hoogte van de woningen aan de Loperweg. Het TB voorziet in een drie meter hoog geluidscherm met een lengte van 389 (km 223.91 tot km 224.30). Het scherm overlapt deels met de door inspreker genoemde bedrijfslocatie aan de Loperweg. Door de minister van I&W worden geen zichtlocaties langs rijkswegen gegarandeerd.

Zienswijzepunt 50.2

Inspreker geeft aan recentelijk geluidwerende maatregelen te hebben getroffen aan de fabriek in overleg met de gemeente Echt-Susteren. Inspreker wijst op de kans dat het vergunde geluidsniveau van hun bedrijf in gevaar komt wanneer een geluidscherm wordt geplaatst. Het geluid van de locatie van inspreker weerkaatst tegen eventuele geluidschermen waardoor het geluidniveau op de locatie te hoog wordt.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunt 50.1 ten aanzien van het geluidsschermbord. Het geluidsschermbord en de onderliggende keerwand worden aan de omgevingszijde absorberend uitgevoerd zodat weerkaatsing van geluid zoveel mogelijk wordt voorkomen. Daarmee worden significante effecten op de bedrijfsvoering uitgesloten.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.3.10

Zienswijze 52

Inspreker heeft bezwaren tegen de verbreding van de A2 bij knooppunt Het Vonderen, ter hoogte van het pand van inspreker aan de Oude Lakerweg. Indien inspreker gedwongen grond moeten verkopen levert dit een ongewenst resultaat op de onderstaande punten.

Zienswijzepunt 52.1

De waarde (en de huuropbrengst) van het pand zal onevenredig hard verminderen door het moeten verkopen van het voorterrein (voor bijvoorbeeld parkeerplaatsen). Inspreker meent dat de gedwongen verkoop van het voorterrein een ongewenst en onevenredig resultaat oplevert voor de uitoefening van het transportbedrijf. Het voorterrein dient voor het parkeren en rangeren van vrachtauto's, als inrit en als parkeerruimte voor personeel. Het pand en terrein zijn voor het transportbedrijf bedrijfsmatig niet meer goed te gebruiken. Inspreker geeft daarbij aan van mening te zijn dat zij het hardst getroffen zal worden.

Antwoord

De insteek van de minister van I&W is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. In onderhavig geval is de aankoop van een deel van het terrein van inspreker noodzakelijk. Bij de uitwerking van het ontwerp voor de A2 en de Oude Lakerweg is door het toepassing van een keerwandconstructie het ruimtebeslag op het voorterrein van inspreker zo beperkt mogelijk gehouden.

Inspreker heeft het bedrijf aangekocht terwijl zij bekend mocht worden geacht met de ruimtelijke ontwikkelingen die zouden gaan plaatsvinden aan de A2 (zie voor nadere uitwerking het antwoord op zienswijzepunt 52.3).

Van percelen 3241 en 3278 is in totaal circa 250 m² van het voorterrein benodigd (22% van het voorterrein). Naar aanleiding van deze zienswijze is nader onderzoek gedaan naar de vraag of de bedrijfsvoering wordt belemmerd door het verlies van een deel van het voorterrein. Daarbij is bekeken of de vrachtwagens/ kippers nog voldoende manoeuvreerruimte hebben om de loods te bereiken en om te parkeren. Uitgegaan is van CROW normen¹⁴ voor de afmetingen (lengte maximaal 12 meter, breedte maximaal 2,5 meter) en de draaicirkel (tussen de 20 en 25 meter). De maximale draaistraal is daarmee 12,5 meter. Bij het haaks parkeren op de gevel is de benodigde ruimte de afstand van de draaistraal plus de lengte van de achterkant van de vrachtwagen tot de achteras. Bij direct naast elkaar parkeren is nog 4 meter extra ruimte nodig. In totaal is daarmee 19,5 meter nodig.

¹⁴ SWOV (2014) – Maatgevende normen in de Nederlandse richtlijnen voor wegontwerp.

Geconcludeerd is dat het bedrijf van inspreker kan blijven functioneren na het verlies van een deel van het voorterrein en dat de levensvatbaarheid niet in gevaar komt.

Zienswijzepunt 52.2

Inspreker vraagt zich af wie haar verliezen gaat compenseren.

Antwoord

Benodigde gronden van inspreker worden (bij voorkeur minnelijk) aangekocht voor een marktconforme prijs, waarmee het verlies van oppervlakte voor inspreker wordt gecompenseerd.

Schade wordt niet gecompenseerd als een ontwikkeling voorzienbaar is. De voorzienbaarheid van een planologische wijziging (in dit geval de vaststelling van het TB) dient beoordeeld te worden aan de hand van het antwoord op de vraag of ten tijde van de investeringsbeslissing, in dit geval ten tijde van de aankoop van de bedrijfsperven en panden, voor een redelijk denkend en handelend koper, aanleiding bestond om rekening te houden met de kans dat de planologische situatie ter plaatse in ongunstige zin zou veranderen. Daarbij dient rekening te worden gehouden met concrete beleidsvoornemens die openbaar zijn gemaakt.

Op grond van de Startbeslissing A2 Het Vonderen – Kerensheide bekendgemaakt op 10 juni 2013 diende inspreker bij aankoop van de bedrijfsperven in 2016 te begrijpen dat naast deze percelen gelegen A2 verbreed zou worden en zodoende een nadelig effect op de te kopen percelen zou kunnen hebben. Nadeel dat voorzienbaar moet worden geacht komt niet voor vergoeding in aanmerking.

Zie ook de beantwoording onder paragraaf 2.10.

Zienswijzepunt 52.3

Rijkswaterstaat of de provincie Limburg had de locatie destijds kunnen aankopen. Inspreker geeft aan dat deze partijen gepoogd hebben de locatie te kopen, maar dat dit niet is gelukt op basis van prijs.

Antwoord

Zienswijzepunt van inspreker is ter kennisgeving aangenomen.

Zienswijzepunt 52.4

Inspreker meent dat zij, als nieuwe eigenaar, gebukt dreigt te gaan onder de machtspositie van Rijkswaterstaat en de provincie Limburg en vreest met forse verliezen afgescheept te worden. Hier gaat inspreker op geen enkele manier mee akkoord.

Antwoord

Zie het antwoord op zienswijzepunt 52.2.

Zienswijzepunt 52.5

Inspreker vindt het geen argument dat het budget om compensatiegronden aan te kopen uit een ander budgettaire potje moet komen en er daarom niet is.

Antwoord

Zienswijzepunt van inspreker is ter kennisgeving aangenomen.

Zienswijzepunt 52.6

Inspreker verzoekt ofwel de schetsen aan te passen of inspreker zowel in grond als in waardevermindering/verlies huurinkomsten te compenseren. Bovendien lijkt het inspreker zinvol te berekenen welke meerkosten dit met zich meebrengt.

Antwoord

De verbreding van de A2 is een ontwikkeling in het algemeen belang dat het particuliere belang overstijgt. De insteek van de minister is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Ten aanzien van de ontwerpprincipes zijn door de zienswijze van inspreker geen fundamentele nieuwe inzichten verkregen. Het TB zal naar aanleiding van de zienswijze derhalve niet worden aangepast.

Benodigde gronden van inspreker worden (bij voorkeur minnelijk) aangekocht voor een marktconforme prijs, waarmee het verlies van oppervlakte voor inspreker wordt gecompenseerd. Omdat het bedrijf niet minder levensvatbaar is dan in de huidige situatie is een verdere compensatie niet opportuun.

Inspreker heeft het bedrijf aangekocht terwijl zij bekend mocht worden geacht met de ruimtelijke ontwikkelingen die zouden gaan plaatsvinden aan de A2. Nadeel dat voorzienbaar moet worden geacht komt niet voor vergoeding in aanmerking. Zie het antwoord op zienswijzepunt 52.2.

Zie ook de beantwoording onder paragraaf 2.10.

Zienswijzepunt 52.7

Inspreker verzoekt om persoonlijke inlichting. Inspreker geeft aan de argumenten al diverse malen te hebben aangekaart bij Rijkswaterstaat en provincie Limburg, maar er is nog geen oplossing.

Antwoord

Met alle grondeigenaren wordt contact opgenomen over de aankoop van hun gronden en overige eigendommen (indien van toepassing). In de gesprekken over de aankoop zal ook aandacht worden besteed aan het feit dat de aankoop van de grond voor indiener voorzienbaar is (zie hiervoor het antwoord op zienswijzepunt 52.2).

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.3.11 Zienswijze 53

Zienswijzepunt 53.1

Inspreker geeft aan dat er een deel van het huisperceel nodig is voor de aanleg van een groenvoorziening. Inspreker is van mening dat een mooie groenstrook langs de A2 op zich een absolute must is om het zicht op het wegverkeer weg te nemen. Inspreker heeft echter bedenkingen tegen de voorgenomen aanplant van bomen op deze strook, aangezien reeds overlast wordt ondervonden van de bomen achter haar perceel wegens gebrek aan onderhoud. Inspreker heeft er dan ook bezwaar tegen dat een nieuwe aanplant van bomen gaat plaatsvinden.

Antwoord

Er is bij de landschappelijke inpassing van de groenvoorzieningen bewust gekozen voor de aanplant van bomen. Dit heeft er deels mee te maken dat bomen het zicht op de A2 gedeeltelijk wegnemen, alsook dat de aanplant van bomen noodzakelijk is in het kader van de mitigerende en compenserende maatregelen. Vanwege de beperkte ruimte ter hoogte van perceel van inspreker is bewust gekozen om geen volledige Parkway toe te passen, maar de afscherming te realiseren met een bomenrij. Met betrekking tot het onderhoud geldt dat dit de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat is. Bij klachten over achterstallig onderhoud kan inspreker zich richten tot de Landelijke Informatielijn van Rijkswaterstaat: 0800-8002, of het contactformulier invullen op

<https://www.rijkswaterstaat.nl/formulieren/contactformulier.aspx>.

De zienswijze van inspreker geeft geen aanleiding om het ontwerp aan te passen in het TB.

Zienswijzepunt 53.2

Het stoort inspreker dat er voor de zoveelste keer geen geluidwerende voorzieningen langs de A2 ter hoogte van de Loperweg worden aangebracht. De weg komt nu dicht bij de woningen te liggen, de verkeersdruk wordt steeds groter en het gebruik van de oprit (door optrekkend vrachtverkeer) zal toenemen. Inspreker verzoekt alsnog geluidwerende voorzieningen ter hoogte van de woningen aan de Loperweg aan te brengen.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering.

Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de Loperweg opnieuw is beschouwd. Dit onderzoek gaat uit van een hogere verkeersprognose dan in het OTB. Tevens worden zes objecten aan de Loperweg, die per abuis in eerdere besluiten niet zijn gesaneerd, alsnog als saneringsobjecten behandeld in dit TB. Dit heeft voor het TB geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een overdrachtsmaatregel ter hoogte van de woningen aan de Loperweg. Het TB voorziet in een drie meter hoog geluidscherm met een lengte van 389 meter.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijziging is doorgevoerd in het TB:

- De zes objecten aan de Loperweg worden als saneringsobjecten behandeld in dit TB. In onderhavig geval heeft dit geleid tot het toepassen van tweelaags ZOAB en een geluidscherm.

3.3.12 *Zienswijze 70*

Zienswijzepunt 70.1

Inspreker geeft aan dat de fijnstofproblematiek voor de bewoners in de nabijheid van de A2 vergroot zal worden door de verbreding van de A2. De A2 komt dichterbij te liggen en er zullen meer voertuigen met hogere snelheid passeren. Dit levert indien niet de juiste en onvoldoende maatregelen worden getroffen een te hoog fijnstofpercentage op wat schadelijk is voor de gezondheid van bewoners. Inspreker is van mening dat in de huidige plannen niet voldoende maatregelen worden getroffen.

Antwoord

Zie de beantwoording onder paragraaf 2.5. Het onderzoek naar luchtkwaliteit dat ten grondslag ligt aan het OTB en dat geactualiseerd is voor het TB is conform wet- en regelgeving uitgevoerd en concludeert dat de situatie na verbreding van de A2 ruim voldoet aan de geldende normen vanuit luchtkwaliteit.

Zienswijzepunt 70.2

Als er niet voldoende maatregelen worden getroffen, zal er meer geluidsoverlast zijn. Inspreker is van mening dat in de huidige plannen niet voldoende maatregelen worden getroffen.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de Maasbrachterweg opnieuw is beschouwd. Ter hoogte van de woning van inspreker voorziet het TB in het treffen van geluidmaatregelen in de vorm van tweelaags ZOAB en een geluidwal met een hoogte van 3 meter. Met deze maatregelen blijft ter plaatse van de woningen van inspreker de toekomstige geluidsbelasting binnen de toegestane geluidsbelasting op basis van de geldende geluidproductieplafonds.

Zienswijzepunt 70.3

Als er niet voldoende maatregelen worden getroffen, zal er meer lichtoverlast zijn. Inspreker is van mening dat in de huidige plannen niet voldoende maatregelen worden getroffen.

Antwoord

De verlichting van de A2 wordt dusdanig aangepast dat er sprake is van een afname van lichthinder door wegverlichting. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.8.

Zienswijzepunt 70.4

Inspreker is van mening dat dit alles, ondanks de te treffen maatregelen, een waarde verlagende invloed heeft op de woningen in de nabijheid van de A2.

Antwoord

Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend. Zie hiervoor paragraaf 2.10.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.3.13 Zienswijze 75 – Bewoners Berkelaar

Zienswijzepunt 75.1

Inspreker, woonachtig te Berkelaar en namens diverse bewoners van Berkelaar, geeft aan reeds op dit moment geluidhinder te ondervinden van het verkeer op de A2, met name bij noordoosten wind. Inspreker vreest voor toename geluidsoverlast na de verbreding van de A2. Inspreker vraagt aandacht voor het ontbrekende stuk geluidwal tussen hectometerpaal 221.850 en 222.100 en verzoekt de betreffende strook van een geluidwal te voorzien (drie meter) met passende groenblijvende beplanting (suggestie: laurier). Inspreker geeft aan dat hier wellicht 'werk met werk' kan worden gecombineerd.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering.

Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij Berkelaar opnieuw is beschouwd. Ter hoogte van Berkelaar wordt conform het akoestisch onderzoek voorzien in een geluidscherm met aansluitend aan noord- en zuidzijde grondwallen (waar deze in de huidige situatie aanwezig zijn). Het geluidscherm dat is opgenomen in het TB is 4 meter hoog en daarmee 1 meter hoger dan in het OTB. De extra gewenste geluidwal is niet noodzakelijk om te voldoen aan de wettelijk toegestane geluidsbelasting. Uitgangspunt voor de landschappelijke inpassing is dat er alleen de bestaande grondwallen worden teruggebracht. Op deze locatie is in de huidige situatie geen grondwal aanwezig. Het TB voorziet dusdanig niet in een geluid- dan wel grondwal op de door inspreker aangegeven locatie. Desalniettemin wordt in overleg met de gemeente Echt-Susteren en gemeente Sittard-Geleen bezien of er mogelijkheden bestaan om de grondwal buiten het TB om te kunnen realiseren.

Zienswijzepunt 75.2

Inspreker heeft zorgen over fijnstof. Inspreker realiseert zich dat het treffen van voorzieningen hiervoor erg moeilijk is.

Antwoord

Zie de beantwoording in paragraaf 2.5. Het onderzoek naar luchtkwaliteit dat ten grondslag ligt aan het OTB en dat geactualiseerd is voor het TB is conform wet- en regelgeving uitgevoerd en concludeert dat de situatie na verbreding van de A2 ruim voldoet aan de geldende normen vanuit luchtkwaliteit. Het treffen van maatregelen is aldus niet aan de orde.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.4 Zienswijzen gebied Aansluiting Echt – Aansluiting Roosteren

3.4.1 Zienswijze 1

De bezwaren van inspreker richten zich tegen het meekoppelproject faunapassages Corridor Geleenbeek LI-17. Inspreker voert daartoe de onderstaande verschillende argumenten aan.

Zienswijzepunt 1.1

Een deel van de bypass, natuuroevers, talud en beplanting zijn voorzien op gronden in eigendom van dan wel gepacht door inspreker. Hierover heeft geen overleg plaatsgevonden met inspreker. Inspreker geeft aan de betreffende gronden zelf te willen gebruiken voor het agrarisch bedrijf en is niet voornemens deze gronden te vervreemden. Inspreker is van mening dat gronden voor een bypass, natuuroevers en dergelijke niet nodig zijn. In plaats van de vreemde bocht in de waterloop, kan de Middelsgraaf recht worden doorgetrokken via de aanwezige droge bedding om de aansluiting op de Geleenbeek te realiseren. Inspreker is van mening dat de beoogde doelen - het verwerken van hoge afvoeren en het verbeteren van de visoptrek - op deze wijze ook kunnen worden bereikt. Natuurontwikkeling op landbouwgrond is niet noodzakelijk om deze doelen te realiseren.

Antwoord

De bezwaren van inspreker richten zich tegen de faunapassages Corridor Geleenbeek LI-17 en met name tegen de ligging van de verlegde Middelsgraaf. Hieronder volgt eerst een nadere toelichting over de faunapassages Corridor Geleenbeek LI-17, als onderdeel van de ecologische verbinding Echt/Susteren. Vervolgens worden de specifieke vragen van inspreker beantwoord.

De ecologische verbinding Echt/Susteren is onderdeel van de Bronsgroene landschapszone van de provincie Limburg. De Bronsgroene landschapszone omvat landschappelijke waardevolle beekdalen – voor zover niet gelegen in Goud- of Zilvergroen – hellingen en bufferzones rond en tussen bestaande natuurgebieden met de daarin gelegen (extensievere) landbouwgebieden, monumenten, kleinere landschapselementen, waterlopen en dergelijke. De Bronsgroene zone is daarmee één van de ruimtelijke dragers van het provinciale natuurbeleid.

De ecologische verbinding Echt/Susteren is daarnaast opgenomen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Het MJPO is het beleidskader voor de oplossing van versnippering die wordt veroorzaakt door bestaande rijks infrastructuur. Hiervoor zijn knelpunten geïnventariseerd, waarvoor plannen gemaakt zijn en geld beschikbaar is gesteld om deze barrières op te heffen of te verminderen. In het plangebied ligt het knelpunt LI-17 zoals deze is aangeduid in het MJPO. Een ecologische verbinding oost-west voor zowel terrestrische als aquatische fauna¹⁵ ontbreekt momenteel om het Grensmaasgebied en de natuurgebieden ten oosten van de A2 en het Julianakanaal te verbinden.

Door Rijkswaterstaat en het waterschap Limburg (destijds Roer en Overmaas) is, los van de verbreding van de A2, aan een oplossing voor het knelpunt LI-17 gewerkt. Daarbij is tevens de capaciteitsproblematiek van de sifon Geleenbeek onder het Julianakanaal betrokken. Met de start van de planuitwerking van de structurele

¹⁵ Dat wil zeggen fauna op het land en in het water

verbreding van de A2 is de Corridor Geleenbeek vanuit het MJPO overgedragen aan de A2 om mee te nemen in de uitvoering. Door de uitvoering van de MJPO aanpak te combineren met de verbreding van de A2 wordt meerwaarde gecreëerd. Dit is vervolgens door de bestuurlijke partijen geformaliseerd en opgenomen in de scope van het project Structurele verbreding A2 Het Vonderen – Kerensheide en het (O)TB.

De bypass Geleenbeek met beide faunapassages (om zowel de A2 als het Julianakanaal te passeren) is noodzakelijk om het knelpunt LI-17 op te lossen. Daarmee wordt tevens het capaciteitsprobleem van de sifon opgelost. De verbreding van de A2 leidt er daarnaast toe dat de Middelsgraaf moet worden verlegd. De verlegde Middelsgraaf is deels geprojecteerd in de bestaande droge bedding, maar buigt af om aan te sluiten op de bypass. Immers, om het knelpunt LI-17 voor visoptrekbaarheid op te lossen moet de verlegde Middelsgraaf worden aangesloten op de bypass. Dit is schematisch weergegeven in Figuur 3-5.

Met de rode pijlen is aangegeven dat vissen via de bypass het Julianakanaal en vervolgens de A2 passeren om via de Geleenbeek of via de Middelsgraaf verder stroomopwaarts te trekken. Met een paarse cirkel in de figuur is het punt aangegeven waar de Middelsgraaf wordt aangesloten op de bypass. De Middelsgraaf kan niet worden aangesloten op de Geleenbeek, aangegeven met de roze cirkel, aangezien de huidige sifon een barrière vormt voor vissen. Aangezien de Middelsgraaf via de bypass in directe verbinding staat met de Maas moet deze in het belang van hoogwaterveiligheid worden voorzien van een waterkering.

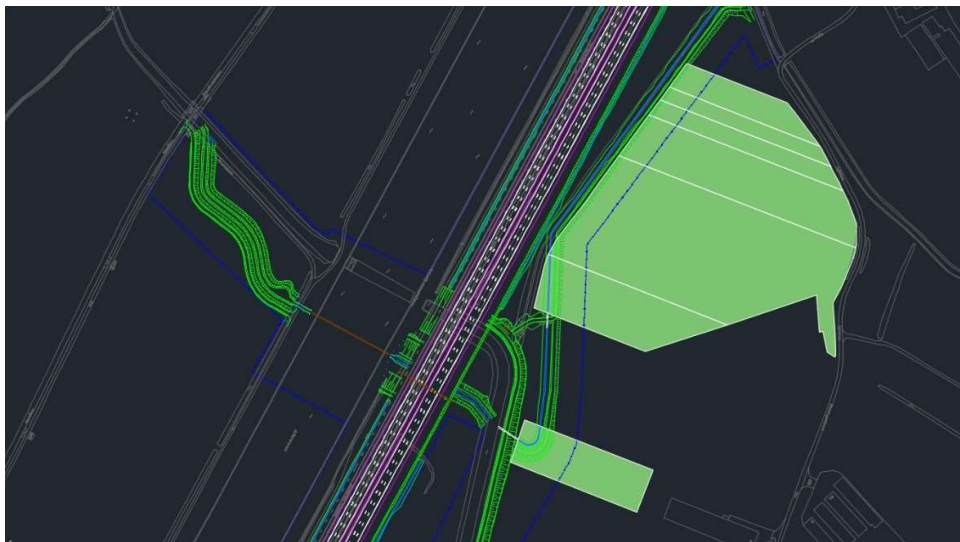
Voor het oplossen van het knelpunt LI-17 is het verder noodzakelijk om structuren bij de faunapassages aan te leggen voor de geleiding van de terrestische soorten. Deze geleidende structuren (met oranje pijlen aangeduid in bovenstaande figuur) zijn in het ontwerp voorzien middels natuuroevers tussen de Middelsgraaf en de A2 (aan de oostzijde van de A2), natuuroevers tussen de bypass en de Geleenbeek (aan de westzijde van het Julianakanaal) en een bomenrij tussen de Middelsgraaf en de bestaande bomenrij.



Figuur 3-5 Schematische weergave oplossing knelpunt LI-17

De natuurontwikkeling en geleidende structuren dienen tevens ter invulling van de verplichtingen vanuit de provinciale Omgevingsverordening aangaande het Natuurnetwerk Nederland als ook compensatie van bomen in het kader van de Wet Natuurbescherming en om de effecten van de verbreding van de A2 in termen van ruimtebeslag en barrièrewerking te mitigeren.

In relatie tot de eigendommen van inspreker is het ruimtebeslag met onderstaande figuur inzichtelijk gemaakt. De in groen weergegeven percelen betreffen de percelen in eigendom van inspreker. Uit deze figuur blijkt dat waar de Middelsgraaf afbuigt van de droge bedding het meeste ruimtebeslag optreedt (te weten de twee meest zuidelijk gelegen percelen). Dit betreft de door inspreker aangeduide bocht. Waar de Middelsgraaf is geprojecteerd in de droge bedding blijft het ruimtebeslag beperkt tot de randen van de percelen. Opgemerkt wordt dat de geleidende structuren geen ruimtebeslag op de percelen van inspreker veroorzaken. Het totale oppervlak van de percelen van inspreker is 7,00 ha. Het ruimtebeslag bedraagt 0,56 ha. Wanneer de Middelsgraaf conform voorstel van inspreker via de droge bedding op de Geleenbeek zou worden aangesloten neemt het ruimtebeslag af tot 0,27 ha. Echter is het voor vissen dan niet mogelijk om de Middelsgraaf te bereiken. Gelet op het voorgaande kan het beoogde doel – het verbeteren van de visoptrek – niet worden bereikt via de door inspreker voorgestelde wijze.



Figuur 3-6 Percelen inspreker (in groen)

De insteek van de minister is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. De zienswijze van inspreker geeft geen nieuwe inzichten die leiden tot een heroverweging c.q. aanpassing van de ligging van de Middelsgraaf.

Met alle grondeigenaren wordt contact opgenomen over de aankoop van hun gronden en overige eigendommen (indien van toepassing). Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom door het TB wordt op basis van de Onteigeningswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Uitgangspunt bij de grondverwerving is zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan. Voor het antwoord wordt verder verwezen naar de beantwoording onder paragraaf 2.10.

Zienswijzepunt 1.2

Inspreker is van mening dat het recht doortrekken van de Middelsgraaf ook recht doet aan de Verklaring van Roermond (zuinig ruimtegebruik) en dat dusdanig alleen grond strikt noodzakelijk voor de verbreding van de A2 en/of het meekoppelproject mag worden gebruikt. Inspreker verlangt de minst bezwarende oplossing voor eigenaren/pachters.

Antwoord

De Verklaring van Roermond is geen overeenkomst waarbij het Rijk betrokken is. Het betreft een intentieakkoord tussen de provincie Limburg en de LLTB. Het Rijk was zodoende geen partij bij de afspraken waarop inspreker doelt, het Rijk wordt derhalve niet gebonden aan de Verklaring van Roermond. Desalniettemin is de insteek van de minister van I&W om de impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Bij het vastgestelde ontwerp zijn de belangen van derden, in dit geval het ruimtebeslag op landbouwgrond, meegewogen. De asymmetrische verbreding van de A2 richting aan de oostzijde is noodzakelijk vanwege de ligging van het Julianakanaal aan de westzijde. Hierdoor dient ook de Middelsgraaf te worden verlegd waarbij vanuit het natuurbelang keuzes zijn gemaakt voor de ligging en inpassing van de Middelsgraaf (zie het antwoord bij zienswijzepunt 1.1). De zienswijze van inspreker geeft geen nieuwe inzichten die leiden tot een heroverweging c.q. aanpassing van de ligging van de Middelsgraaf.

Zienswijzepunt 1.3

Inspreker vreest dat meer natuur ook tot meer faunaschade zal leiden, waarvoor agrariërs slechts een tegemoetkoming ontvangen. Inspreker mist het uitvoeren van een nulmeting zodat toekomstige faunaschade kan worden vergeleken met de huidige situatie.

Antwoord

Artikel 6.1 van de Wet natuurbescherming bepaalt dat Gedeputeerde Staten bevoegd gezag is waar het gaat om tegemoetkomingen voor geleden faunaschade. In IPO¹⁶-verband hebben de gezamenlijke provincies ervoor gekozen het verlenen van tegemoetkomingen in faunaschade te mandateren aan de uitvoeringsorganisatie BIJ12. Meldingen van faunaschade worden via deze uitvoeringsorganisatie op uniforme wijze verzameld om een goed beeld van de verspreiding van dieren en schade door Nederland te krijgen. Als zodanig wordt reeds in verzoek van inspreker voorzien. Via de Monitor Faunaschade is deze informatie te raadplegen.

Zienswijzepunt 1.4

Inspreker vindt het zuur dat de belangen van de landbouw ondergeschikt worden gemaakt aan andere belangen en de landbouw door het OTB fors inlevert. Door het meekoppelproject gaat er onnodig landbouwgrond, een schaars goed, verloren. Inspreker vraagt welke maatregelen worden getroffen om de effecten van dit verlies te verminderen.

Antwoord

De insteek van de minister van I&W is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Zie de

¹⁶ Interprovinciaal Overleg

beantwoording bij zienswijzepunten 1.1 en 1.2. In het proces van grondverwerving wordt bekeken of en in hoeverre ruilgronden kunnen worden ingezet.

Zienswijzepunt 1.5

Inspreker is van mening dat de belangen van de agrarische sector en van individuele agrariërs onvoldoende zijn meegewogen bij de totstandkoming van dit meekoppelproject.

Antwoord

De insteek van de minister van I&W is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. Zie beantwoording zienswijzepunten 1.1 en 1.2.

Zienswijzepunt 1.6

Het ontgaat inspreker, aangezien de beoogde ecologische verbinding geen onderdeel uitmaakt van de Goudgroene natuurzone, waarom de faunapassages noodzakelijk zijn voor de ecologische verbinding LI-17 Echt-Susteren.

Antwoord

Zie de beantwoording bij zienswijzepunt 1.1.

Zienswijzepunt 1.7

Inspreker verzoekt de faunapassage Corridor Geleenbeek LI-17 geheel te schrappen en de loop van de Middelsgraaf recht door te trekken tot de Geleenbeek via de huidige droge bedding.

Antwoord

Zie de beantwoording bij zienswijzepunten 1.1 en 1.2.

Wijziging TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.4.2

Zienswijze 22 – Bewoners Oud-Roosteren

Inspreker, mede namens de bewoners van Oud-Roosteren is bezorgd over de gevolgen van het besluit voor de leefbaarheid in Oud-Roosteren, en dient daartoe de onderstaande punten in.

Geluidsbelasting

Zienswijzepunt 22.1

Inspreker geeft aan positief te zijn over de doorgevoerde wijzigingen ter hoogte van Oud-Roosteren. Aangezien de weg wel dicht bij de woningen komt te liggen en de maximumsnelheid naar 130 km/u gaat, pleit inspreker voor een langere en verhoogde geluidwal om de hogere geluidsbelasting op te vangen.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen

enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de Oud-Roosteren opnieuw is beschouwd. Door de toepassing van tweelaags ZOAB en een geluidwal zijn er geen overschrijdingen van toetswaarden in Oud-Roosteren. De doelmatige hoogte van de geluidwal betreft 4 meter. Dit is ongewijzigd ten opzichte van het OTB. In het TB is de huidige wal bij Oud-Roosteren in het kader van landschappelijke inpassing met circa 70 meter verlengd en aangesloten op de compartimenteringsdijk van het waterschap Limburg. Dit zienswijzepunt is gedeeltelijk gehonoreerd. Deze maatregel is opgenomen op de detailkaarten van het besluit, kaartblad 6.

Luchtkwaliteit

Zienswijzepunt 22.2

Inspreker is van mening dat de uitgangspunten over de verkeersontwikkeling (betreft zowel voor het geluid- en luchtmodel) niet stroken met de werkelijkheid. De berekende afname van de verkeersdruk strookt niet met de werkelijkheid (o.a. herstel economie) en geeft een verkeerde voorstelling van zaken.

Antwoord

De Tracéwet verplicht om de effecten van de structurele verbreding van de A2 tussen knooppunten Het Vonderen en Kerensheide op voorhand te onderzoeken. Het hanteren van rekenmodellen is dan ook noodzakelijk om de toekomstige situatie in 2030 met en zonder structurele verbreding van de A2 in beeld te brengen. Uit jurisprudentie¹⁷ komt naar voren dat modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weergeven. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. De toegepaste verkeersmodellen, in dit geval Nederlands Regionaal Model (NRM), als ook de wijze waarop de modelberekeningen zijn uitgevoerd is conform de (wettelijke) richtlijnen. In het TB is gerekend met het recentere NRM Zuid 2018 (in plaats van het NRM Zuid 2016 in het OTB). Het NRM Zuid 2018 houdt rekening met een sterke groei van de economische centra rondom de A2. De verkeersprognose ligt hierdoor op de A2 ter plaatse circa 9% hoger dan de verkeersprognose die was gehanteerd voor het OTB en was gebaseerd op NRM Zuid 2016. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2. Het akoestisch onderzoek als ook het onderzoek naar luchtkwaliteit is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de nieuwe verkeersprognose is gehanteerd. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.4 voor geluid en 2.5 voor luchtkwaliteit.

Zienswijzepunt 22.3

Inspreker verwacht een verslechtering van de luchtkwaliteit (CO₂, NO₂, fijnstof) door de toename van de snelheid in combinatie met het oostwaarts uitbreiden ter hoogte van Oud Roosteren. Hiervoor worden geen maatregelen getroffen en de voorgestelde open landschapsarchitectuur leidt niet tot CO₂-reductie. Inspreker verzoekt het toepassen van tijdelijke snelheidsbeperkingen door het meten van de luchtkwaliteit gekoppeld aan het verkeersgeleidesysteem. Inspreker verzoekt aanplant met grote CO₂ opname (zoals bij de A2 bij Eijsden) verder te onderzoeken.

Antwoord

In het TB moet worden uitgegaan van de wettelijke maximumsnelheid, in dit geval 130 km/uur. Effecten van de wegverbreding worden daarom bepaald op 130 km/uur

¹⁷ Uitspraak Raad van State ECLI:NL:RVS:2018:2454, 18 juli 2018

en eventueel daaruit vloeiende maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid worden in het TB opgenomen. Voor een nadere toelichting op het onderwerp maximumsnelheid wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.3.

Zie beantwoording onder 2.5 voor het onderwerp luchtkwaliteit. Het onderzoek naar luchtkwaliteit dat ten grondslag ligt aan het OTB en dat geactualiseerd is voor het TB is conform wet- en regelgeving uitgevoerd en concludeert dat de situatie na verbreding van de A2 ruim voldoet aan de geldende normen vanuit luchtkwaliteit. Ter hoogte van Oud-Roosteren zijn er geen woningen die een relevante verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie ondervinden.

Ten aanzien van de landschappelijk inpassing wordt het gebied ten noorden van Oud-Roosteren gekenmerkt door de open ruimtes van de dalvlakte. In aansluiting op de uitgangspunten voor de landschappelijk inpassing is hier de open Parkway toegepast. Aanplant van bomen is in dit gebied daarom niet voorzien. Wel wordt de geluidwal bij Oud-Roosteren aan de omgevingszijde voorzien van een dichte Parkway.

Parkway

Zienswijzepunt 22.4

Inspreker verzoekt een verregaande beplanting van de aarden wal als ook de open ruimte aan de noordkant ter verbetering van het uitzicht. Inspreker is van mening dat de leefbaarheid van omwonenden verkozen moet worden boven de beleving van automobilisten.

Antwoord

In het TB is de huidige wal bij Oud-Roosteren verlengd en aangesloten op de compartimenteringsdijk van het waterschap Limburg (zie de beantwoording onder zienswijzepunt 22.1). De geluidwal is aan de omgevingszijde voorzien van een dichte Parkway. Het aanbrengen van beplanting aan de noordkant is niet mogelijk binnen het TB. Hier ligt de compartimenteringsdijk welke in eigendom is van het waterschap Limburg. De wens van inspreker zal door het waterschap worden betrokken bij de nadere uitwerking van de herinrichting van de Geleenbeek.

Zienswijzepunt 22.5

Inspreker geeft aan dat samenwerken (RWS, uitvoerder, waterschap, burgers) aan creatieve ideeën mogelijk moet zijn ten aanzien van de inpassing.

Antwoord

In het kader van de voorbereiding van het TB is en wordt intensief overleg gevoerd met de door inspreker genoemde partijen over de inpassing van de A2.

Zienswijzepunt 22.6

Inspreker geeft aan dat aanplanting eerder kan beginnen, zelfs 'off locatie' zodat beplanting kan groeien voordat ze hun definitieve bestemming krijgen.

Antwoord

Het idee om de boomaanplant eerder te realiseren, voorafgaand aan de werkzaamheden en daar waar mogelijk, wordt meegegeven aan de aannemer van het realisatiecontract. Het is niet mogelijk om dit nu al te realiseren, omdat er nog geen aannemer is gecontracteerd (en daarmee is de fasering van het werk nog niet in detail bekend). Daarnaast zijn nog niet alle gronden in eigendom van het Rijk. Op een aantal plekken is dit ook niet mogelijk omdat veel gronden eerst als werkterrein ingericht zullen worden en pas aan het einde van de realisatiewerkzaamheden een groot deel van de gronden die de eindbestemming Parkway hebben, vrij komen. Het idee om de bomen eerst ergens anders te laten groeien, is op dit moment zonder aannemer niet mogelijk.

Lichtvervuiling

Zienswijzepunt 22.7

Inspreker pleit ervoor verlichting te dimmen of uit te schakelen wanneer mogelijk vanuit het oogpunt van veiligheid.

Antwoord

Zie de beantwoording onder paragraaf 2.8. Conform de richtlijnen van de Rijkswaterstaat is de verlichting dynamisch. Hierbij wordt de verlichting afhankelijk van de verkeersintensiteit (continue meting) en weersomstandigheden gereguleerd van 0 tot 100%, conform het Uitvoeringskader Verlichting.

Zienswijzepunt 22.8

Inspreker geeft aan dat bij de uitvoering, het verplaatsen van de geluidwal prioriteit heeft om overlast tijdens de realisatie te voorkomen.

Antwoord

Zie beantwoording onder 2.9.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijziging is doorgevoerd in het TB:

- De geluidwal bij Oud-Roosteren is aangesloten op de compartimenteringsdijk en voorzien van dichte Parkway aan de omgevingszijde.

3.4.3

Zienswijze 54

Zienswijzepunt 54.1

Inspreker is eigenaar van een reclamemast ter hoogte van afslag 46 Roosteren. Inspreker wil kenbaar maken dat hij tijdens het project 'bottleneck' in juli 2004 afspraken (in akten) heeft gemaakt over de bereikbaarheid van zijn perceel (met de reclamemast). Inspreker is van mening dat zodoende een verharde (asfalt) weg van vier meter breed dient te worden aangelegd. Op de kaart staat enkel "reclamemast blijft bereikbaar" wat voor meerdere uitleg vatbaar is.

Antwoord

De bestaande toegangsweg naar de reclamemast blijft gehandhaafd. Het project heeft geen invloed op de bereikbaarheid van het perceel. De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg is niet aan de orde.

Het project 'Bottleneck' uit 2004 is geen project waarvoor het Rijk opdrachtgever is geweest. Het betrof een provinciaal project. Het Rijk was zodoende geen partij bij

de afspraken waarop inspreker doelt, het Rijk wordt derhalve niet gebonden door destijds gemaakte afspraken.

Zienswijzepunt 54.2

Destijds is tevens geregeld dat er 400 meter langs de A2 en op percelen genoemd in de akte geen bomen/struiken mogen staan en geen andere objecten die het zicht belemmeren.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 54.1. Er is conform de bestaande situatie in de directe nabijheid van de reclamemast evenwel geen beplanting voorzien.

Zienswijzepunt 54.3

Daarnaast is destijds de bereikbaarheid gegarandeerd, zodat hier tijdens de werkzaamheden rekening mee dient te worden gehouden.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 54.1.

Zie tevens beantwoording onder paragraaf 2.9. De bereikbaarheid van percelen tijdens de uitvoeringswerkzaamheden wordt gegarandeerd.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.4.4

Zienswijze 57

Zienswijzepunt 57.1

Inspreker stelt dat het meekoppelproject 'bypass Geleenbeek' concrete plannen voor het opwekken van windenergie en zonne-energie op het perceel F1358 van inspreker doorkruist en/of beperkt. De voor het meekoppelproject te verwerven oppervlakte ligt direct naast de geplande positie van de windturbinefundatie, waardoor verdere ontwikkeling en deelname als locatiepartner in een geprojecteerd windpark mogelijk in het geding komt. Mogelijkheden voor een geplande zonneweide, welke gekoppeld is aan de mogelijkheid tot het plaatsen van een windturbine, vervallen. Hierdoor ontstaat voor inspreker een substantiële (kans op) inkomstenderving. Derhalve dient inspreker bezwaar in tegen het voornemen bypass Geleenbeek.

Antwoord

Voor het door inspreker aangegeven wind- en zonne-energiepark bestaat geen vastgesteld planologisch plan. Het TB dient enkel met dergelijke plannen rekening te houden. Daarnaast wordt opgemerkt dat de beoogde locatie in een uitsluitingsgebied voor windturbines (Provinciaal Omgevingsplan en Omgevingsverordening van de provincie Limburg) is gelegen.

Verwezen wordt tevens naar zienswijze 63. Hieruit blijkt niet dat het park wordt beperkt door het project Structurele verbreding A2 Het Vonderen - Kerensheide.

Indien inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend. Zie hiervoor de beantwoording onder paragraaf 2.10. Echter, we wijzen erop dat in het geval van voorzienbaarheid (mogelijk) geen recht bestaat op schadevergoeding. Een ontwikkeling is voorzienbaar als een ontwikkelaar op het moment van planvorming had kunnen weten dat de Corridor Geleenbeek zou worden aangelegd. Deze

ontsnipperingsmaatregel is reeds bekend sinds 2010 (de exacte locatie sinds 2015). Geconcludeerd kan worden dat de maatregel voor de ontwikkelaar en indiener voorzienbaar was.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.4.5

Zienswijze 61

Inspreker is pachter van een gedeelte van het perceel gelegen tussen de N296 en Baakhoven (met het huisje "de Krop") ter hoogte van afslag 46 Roosteren.

Zienswijzepunt 61.1

Inspreker wil kenbaar maken dat er tijdens het project 'bottleneck' in juli 2004 afspraken (in akten) zijn gemaakt over de bereikbaarheid van het perceel. Er dient een verharde (asfalt) weg van vier meter te worden aangelegd. Op de kaart staat slechts een klein weggetje getekend dat inspreker niet geschikt acht voor een landbouwmachine tot 50 ton.

Antwoord

Het project 'Bottleneck' uit 2004 is geen project waarvoor het Rijk opdrachtgever is geweest. Het betrof een provinciaal project. Het Rijk was zodoende geen partij bij de afspraken waarop inspreker doelt, het Rijk wordt derhalve niet gebonden door destijds gemaakte afspraken.

Door de aanpassing van aansluiting Roosteren, dient de betreffende ontsluitingsweg te worden gewijzigd. Het perceel dat inspreker pacht blijft via de aangepaste ontsluitingsweg bereikbaar. Net zoals in de huidige situatie is het Holtum-Noordpad vanaf de Holtum-Noordweg verhard (asfaltverharding). De verhardingsbreedte bedraagt 4,50 meter, de bermen aan weerszijde zijn 1,50 meter. Zodra het pad op maaiveld is gaat deze over in onverhard zoals in de bestaande situatie aanwezig is. Er is geen aanleiding om het ontwerp van de ontsluitingsweg te wijzigen. De ontsluitingsweg is aldus met dezelfde functionaliteit en conform de voor dit type weg geldende ontwerprichtlijnen ontworpen.

Zienswijzepunt 61.2

Inspreker meent dat de aansluiting van de ontsluitingsweg op de doorgaande weg in een helling onverantwoord is. Dit zeker gezien het feit de snelheid ter plaatse verhoogd wordt, de verkeerslichten verder weg worden geplaatst en men bergaf rijdt met beperkt zicht door de brug. Afslaan is hierdoor ook gevaarlijk en bovendien verwacht niemand dat er halverwege een helling iemand stilstaat op de weg. Inspreker geeft aan dat de aansluiting van de ontsluitingsweg bij de verkeerslichten plaats zou moeten vinden.

Antwoord

Er is geen aanleiding om de aansluiting van deze ontsluitingsweg op de Holtum-Noordweg te wijzigen. Er is voldoende zicht op de kruising en de snelheid is ter plekke lager vanwege de nabijheid van de rotonde. Aangezien tevens een gelijkwaardige ontsluitingsweg aan de overzijde ligt, is besloten deze wegen op één punt te laten aansluiten op de Holtum-Noordweg, waarbij de erfontsluitingswegen ondergeschikt zijn.

Zienswijzepunt 61.3

Inspreker geeft aan dat destijds de bereikbaarheid gegarandeerd is. Hier moet tijdens de werkzaamheden rekening mee worden gehouden.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 61.1.

Zie tevens beantwoording onder 2.9. De bereikbaarheid van percelen tijdens de uitvoeringswerkzaamheden wordt gegarandeerd.

Zienswijzepunt 61.4

Inspreker vraagt zich af hoe gegarandeerd wordt dat de opvang voor regenwater bij extreme regelval niet overloopt op zijn perceel en dit vervuult (aangezien regenwater van een autoweg ernstig vervuult is). Inspreker vraagt zich tevens af welke maatregelen worden genomen om infiltratie van vervuiling in het perceel te voorkomen.

Antwoord

Op afwatering van wegwater is het Besluit lozen buiten inrichtingen (Blbi) van toepassing. Voldaan zal worden aan de eisen van het Blbi en aan het mede daarop gebaseerde Kader Afstromend Wegwater van Rijkswaterstaat. Bij vaststelling van het OTB is hiermee rekening gehouden en zijn de benodigde maatregelen vastgesteld. Er wordt aangesloten bij de afwateringswijze in de huidige situatie, waarbij het water zo lokaal mogelijk wordt geïnfilteerd (bij voorkeur in de berm van de weg in een daarvoor ingepaste greppel), toepassing van bufferende berm passages (afvangen van verontreinigingen in het wegwater) en het realiseren van extra bergingsruimte ter compensatie van de toename van het verharde oppervlak. De greppels zijn daarbij gedimensioneerd op een T=100 situatie. Dat wil zeggen een extreme bui die eens in de honderd jaar voorkomt. Gezien de ligging in het grondwaterbeschermingsgebied Roosteren worden er daarnaast aanvullende maatregelen getroffen, waaronder het toepassen van flauwere taluds ten einde de zuiverende werking van het waterbergingsgebied optimaal te benutten. Hierdoor is de belasting minimaal. Gelet op het vorenstaande is dan ook geen reden om aan te nemen dat onvoldoende maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat vervuult water in het perceel terecht komt. De in het besluit voorziene nieuwe situatie betekent juist een verbetering ten opzichte van de huidige wijze van afwatering.

Zienswijzepunt 61.5

Inspreker geeft aan dat destijds de bereikbaarheid gegarandeerd is. Hier moet tijdens de werkzaamheden rekening mee worden gehouden.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 61.1.

Zie tevens beantwoording onder 2.9. De bereikbaarheid van percelen tijdens de uitvoeringswerkzaamheden wordt gegarandeerd.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.4.6

Zienswijze 62

Inspreker is eigenaar van het perceel gelegen tussen de N296 en Baakhoven (met het huisje "de Krop") ter hoogte van afslag 46 Roosteren.

Zienswijzepunt 62.1

Inspreker wil kenbaar maken dat er tijdens het project 'bottleneck' in juli 2004 afspraken (in akten) zijn gemaakt over de bereikbaarheid van het perceel. Zodoende dient er een verharde (asfalt) weg van vier meter te worden aangelegd.

Op de kaart staat slechts een klein weggetje getekend dat inspreker niet geschikt acht voor een landbouwmachine tot 50 ton.

Antwoord

Het project 'Bottleneck' uit 2004 is geen project waarvoor het Rijk opdrachtgever is geweest. Het betrof een provinciaal project. Het Rijk was zodoende geen partij bij de afspraken waarop inspreker doelt, het Rijk wordt derhalve niet gebonden door destijds gemaakte afspraken.

Zienswijzepunt 62.2

Inspreker meent dat de aansluiting van de ontsluitingsweg op de doorgaande weg/ in een helling onverantwoord is. Dit zeker gezien het feit de snelheid ter plaatse verhoogd wordt, de verkeerslichten verder weg worden geplaatst en men bergaf rijdt met beperkt zich door de brug. Afslaan is hierdoor ook gevaarlijk en bovendien verwacht niemand dat er halverwege een helling iemand stilstaat op de weg. Inspreker geeft aan dat de aansluiting van de ontsluitingsweg bij de verkeerslichten plaats zou moeten vinden.

Antwoord

Er is geen aanleiding om de aansluiting van deze ontsluitingsweg op de Holtum-Noordweg te wijzigen. Er is voldoende zicht op de kruising en de snelheid is ter plekke lager vanwege de nabijheid van de rotonde. Aangezien tevens een gelijkwaardige ontsluitingsweg aan de overzijde ligt, is besloten deze wegen op één punt te laten aansluiten op de Holtum-Noordweg, waarbij de erfontsluitingswegen ondergeschikt zijn.

Zienswijzepunt 62.3

Inspreker vraagt zich af hoe gegarandeerd wordt dat de opvang voor regenwater bij extreme regelval niet overloopt op zijn perceel en dit vervuult (aangezien regenwater van een autoweg ernstig vervuild is). Inspreker vraagt zich tevens af welke maatregelen worden genomen om infiltratie van vervuiling in het perceel te voorkomen en dit ook een waterbeschermingsgebied is.

Antwoord

Op afwatering van wegwater is het Besluit lozen buiten inrichtingen (Bibi) van toepassing. Voldaan zal worden aan de eisen van het Bibi en aan het mede daarop gebaseerde Kader Afstromend Wegwater van Rijkswaterstaat. Bij vaststelling van het OTB is hiermee rekening gehouden en zijn de benodigde maatregelen vastgesteld. Er wordt aangesloten bij de afwateringswijze in de huidige situatie, waarbij het water zo lokaal mogelijk wordt geïnfilteerd (bij voorkeur in de berm van de weg in een daarvoor ingepaste greppel), toepassing van bufferende berm passages (afvangen vervuild wegwater) en het realiseren van extra bergingsruimte ter compensatie van de toename van het verharde oppervlak. De greppels zijn daarbij gedimensioneerd op een T=100 situatie. Dat wil zeggen een extreme bui die eens in de honderd jaar voorkomt. Gezien de ligging in het grondwaterbeschermingsgebied Roosteren worden er daarnaast aanvullende maatregelen getroffen, waaronder het toepassen van flauwere taluds ten einde de zuiverende werking van het waterbergingsgebied optimaal te benutten. Hierdoor is de belasting minimaal. Gelet op het vorenstaande is dan ook geen reden om aan te nemen dat onvoldoende maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat vervuild water in het perceel terecht komt. De in het besluit voorziene nieuwe situatie betekent juist een verbetering ten opzichte van de huidige wijze van afwatering.

Zienswijzepunt 62.4

Inspreker geeft aan dat destijds de bereikbaarheid gegarandeerd is. Hier moet tijdens de werkzaamheden rekening mee worden gehouden.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 62.1.

Zie beantwoording onder 2.9. De bereikbaarheid van percelen tijdens de uitvoeringswerkzaamheden wordt gegarandeerd.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.4.7

Zienswijze 63

Zienswijzepunt 63.1

Inspreker wil informeren over het beoogd wind- en zonne-energieproject op perceel F1358, omdat dit het meekoppelproject "bypass Geleenbeek" doorkruist. Volgens inspreker lijken de plannen elkaar niet in de weg te zitten, maar inspreker verzoekt rekening te houden met zijn initiatief, indien nodig.

Antwoord

Zienswijzepunt van inspreker is ter kennisgeving aangenomen.

Daarnaast wordt opgemerkt dat de plannen voor wind/zonnepark nog niet mogelijk zijn onder het huidige planologisch regime ter plekke. Het betreft dan geen autonome ontwikkeling waar in het kader van het TB rekening mee moet worden gehouden. Tot slot wordt opgemerkt dat de beoogde locatie in een uitsluitingsgebied voor windturbines (Provinciaal Omgevingsplan en Omgevingsverordening van de Provincie Limburg) is gelegen.

Zienswijzepunt 63.2

Het wind- en zonne-energieproject bevindt zich gedeeltelijk op gronden die worden aangekocht voor de bypass. Inspreker geeft een situatie- en locatieschets. Inspreker geeft aan dat de positie van de windturbine ongeveer 20 meter van de rand van het gewenste aan te kopen gedeelte van het perceel. Deze 20 meter is net voldoende om de bouw van de fundatie en de windturbine mogelijk te maken. De bladen van de windturbine zullen wel gedeeltelijk over de bypass gronden draaien.

Antwoord

Zie 63.1. Inspreker zal bij de nadere uitwerking van de plannen voor een wind-/zonnepark rekening moeten houden met de realisatie van de bypass.

Zienswijzepunt 63.3

Inspreker heeft, op basis van wat nu bekend is, geen bezwaar tegen de plannen. Mochten de plannen wijzigen waardoor de realisatie van de gewenste windturbine ernstig wordt gehinderd of onmogelijk worden, behoudt inspreker zich het recht voor om bezwaar en beroep hiertegen aan te tekenen.

Antwoord

Zienswijzepunt van inspreker is ter kennisgeving aangenomen.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.4.8

Zienswijze 68

De zienswijze van inspreker betreft specifiek de kernen Echt-Centrum, Echt-Zuid, Gebroek en Ophoven, allen gelegen binnen een afstand van twee kilometer van de rijksweg. Daarnaast betreft het beschermde natuurgebied 'De Doort' gelegen tussen de kern Echt en de kern Dieteren.

Zienswijzepunt 68.1

Inspreker is van mening dat geen aandacht is besteed aan de geluidsoverlast die thans wordt ervaren door bewoners en natuur en de meer dan waarschijnlijke toename ten gevolge van het project. Het besluit motiveert onvoldoende ten aanzien van de hinderlijke geluidseffecten van de A2 en had op zijn minst een analyse moeten bevatten waarin het effect van de verplaatsing oostwaarts van de A2 en van het huidige en grotere toekomstige verkeersaanbod op de bewoners en de natuur wordt meegenomen. De dominante windrichting (zuidwest) zorgt voor een permanente, significante belasting van vorengenoemd gebied.

Antwoord

Ten behoeve van het OTB is uitvoerig onderzoek uitgevoerd naar onder meer de akoestische effecten van de structurele verbreding van de A2. Hiertoe is de geluidsbelasting op woningen, geluidsbelasting op beschermde natuurgebieden als verstoring van beschermde soorten door geluid in beeld gebracht. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt geborgd doordat het akoestisch onderzoek het uitgangspunt hanteert dat de situatie na verbreding ter plaatse van geluidgevoelige objecten niet verslechtert ten opzichte van de situatie bij volledig benut geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$). Geluidschermen en geluidwallen worden zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. De meteorologische (waaronder windinvloeden) worden berekend conform wet- en regelgeving, vastgelegd in het reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het betreft een correctie waarbij de meteorologisch gemiddelde geluidsoverdracht (met een meewindsituatie als referentie) in rekening wordt gebracht. Het akoestisch onderzoek dient conform het wettelijk kader te worden uitgevoerd om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van maatregelen te komen.

Het OTB voorziet in een pakket aan wettelijk te treffen geluidmaatregelen. Dit onderzoek is voor het TB geactualiseerd. Uit het akoestisch onderzoek volgt een geactualiseerd maatregelenpakket. Ter hoogte van Echt zijn diverse wettelijke te treffen overdrachtsmaatregelen (geluidwal en geluidschermen) in het TB opgenomen. Ter hoogte van Oud-Roosteren is sprake van een geluidwal (zie Figuur 2-1). Daarnaast wordt over het hele traject tweelaags ZOAB toegepast. Na het toepassen van deze maatregelen wordt in de door inspreker genoemde kernen voldaan aan de wettelijke geluidsnormen. Uit het onderzoek natuur volgt daarnaast dat de geluidsbelasting op de Goudgroene natuurzone, waar 'De Doort' onderdeel van uitmaakt, in de projectsituatie afneemt.

Zienswijzepunt 68.2

Inspreker is van mening dat het streven om de overlast niet toe te laten nemen ten opzichte van de huidige situatie niet past in de ambitie van de maatschappij om

overlast voor omwonenden en natuur zoveel mogelijk te beperken en volstrekt achterhaald is.

Antwoord

Het beleid van de minister is om geen bovenwettelijke maatregelen te treffen. Dit sluit aan bij de doelstelling van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer om onbeheerste groei van de geluidsbelasting tegen te gaan. Uit de resultaten van het MER (behorende bij het OTB) en Rapportage Actualisatie Milieu-informatie (behorende bij het TB) blijkt bovendien dat het project over het geheel leidt tot een verbetering ten opzichte van de huidige (toegestane) situatie. Daarnaast is het budget voor het project niet voldoende om naast de verbreding van de weg en beperking van de hinder, ook nog een verdergaande verbetering van de leefomgeving te bereiken. Het verbeteren van de leefbaarheid is immers geen doel van het project.

Zienswijzepunt 68.3

Inspreker is van mening dat Rijkswaterstaat voorbij gaat aan het feit dat bij de aanleg van de A2 vijftig jaar geleden het verkeersaanbod totaal anders was dan het huidige verkeersaanbod. Er is (behalve Oud-Roosteren) niets gedaan aan geluidsreductie en er is sprake van toename van het geluid door de A2. Het ligt voor de hand hier nu verandering in te brengen.

Antwoord

Zienswijzepunt van inspreker is ter kennisgeving aangenomen. Verder wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijzepunten 68.1 en 68.2.

Zienswijzepunt 68.4

Inspreker vindt de keuze voor een open Parkway bijzonder, aangezien de geluidsverspreiding op geen enkele wijze wordt ingeperkt. Dit past niet bij het streven van overheden om inwoners conform hun wens te beschermen tegen een hoge geluidsbelasting. Inspreker wijst op andere nieuwe wegenprojecten waar wel veel aandacht is voor geluidreductie en landschapsarchitectuur ondergeschikt is aan geluidreductie (A73, A57 (DL)).

Antwoord

Zie de beantwoording van zienswijzepunten 68.1 en 68.2. Uit het akoestisch onderzoek voor het TB blijkt dat na het toepassen van tweelaags ZOAB er bij de woningen in het gebied tussen Echt en Oud-Roosteren (te weten het gebied waar de open Parkway wordt toegepast) voldaan wordt aan de wettelijke geluidsnormen. Het toepassen van een overdrachtsmaatregel zoals een geluidscherm is dan ook niet aan de orde.

Het beeld bestaat dat beplanting een rol kan vervullen als geluidbeperkende maatregel. Feit is echter dat beplanting (struiken en bomen) nauwelijks geluid absorberen. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Het geluidreducerend effect van een dichte/transparante Parkway is dus gering en daarbij ook nog eens afhankelijk van het type beplanting.

Daarnaast wordt het gebied ten noorden van Oud-Roosteren gekenmerkt door de open ruimtes van de dalvlakte. In aansluiting op de uitgangspunten voor de landschappelijk inpassing is hier de open Parkway toegepast. Een dichte of transparante Parkway is in dit gebied daarom niet voorzien.

Zienswijzepunt 68.5

Inspreker is van mening dat betaalbare en effectieve oplossingen ten aanzien van geluidreductie niet zijn overwogen in het besluit. Inspreker noemt het plaatsen van schermen langs het deeltracé 'Aansluiting Echt - Aansluiting Roosteren' een 'prima' oplossing. Het architectonische- en kostenaspect zou ondergeschikt moeten zijn. Inspreker stelt de wijze waarop is omgegaan met geluidvoorzieningen bij de A73 als voorbeeld.

Antwoord

Zie de beantwoording van zienswijzepunten 68.1, 68.2 en 68.4. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij het tracé tussen aansluitingen Echt en Oud-Roosteren opnieuw is beschouwd. Uit dit onderzoek blijkt dat na het toepassen van tweelaags ZOAB en een geluidwal bij Oud-Roosteren bij de woningen in dit gebied voldaan wordt aan de wettelijke geluidsnormen. Het toepassen van meer/andere overdrachtsmaatregelen zoals voorgesteld door inspreker is dan ook niet aan de orde.

Zienswijzepunt 68.6

Inspreker verzoekt om opnieuw onderzoek te doen naar de geluidseffecten van de wijziging van de rijksweg en meer ambitie ten aanzien van geluidsreductie mee te nemen in de planning voor wat betreft het deeltracé 'Aansluiting Echt - Aansluiting Roosteren' teneinde de kwaliteit van leven voor mens en natuur rondom te kern Echt te waarborgen.

Antwoord

Zie de beantwoording van zienswijzepunten 68.1 en 68.2.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.5 Zienswijzen gebied Aansluiting Roosteren – Aansluiting Born

3.5.1 Zienswijze 8

Zienswijzepunt 8.1

Inspreker brengt naar voren dat zijn boerderij zal worden gesloopt en een deel van zijn landerijen benodigd zijn voor de verbreding van de A2. Inspreker geeft aan dat in eerste instantie de voorkeur ligt bij het wijzigen van de plannen om de bedrijfslocatie te behouden. Aangezien inspreker dit weinig realistisch acht, brengt inspreker ook andere punten onder de aandacht.

Antwoord

De insteek van de minister van I&W is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. In onderhavig geval dient de boerderij van inspreker te worden geamoveerd vanwege de inpassing van de wegverbreding en de daardoor mede te verleggen Geleenbeek. Het ontwerp van de verbreding van de weg en daarmee het verplaatsen van de Geleenbeek zoals uitgewerkt in het OTB is tot stand gekomen na zorgvuldige analyse van het betreffende gebied, de belanghebbenden en de eisen van het waterschap Limburg voor de verlegging van de Geleenbeek. Van een heroverweging c.q. aanpassing tussen OTB en TB is geen sprake.

Zienswijzepunt 8.2

Inspreker wijst op een gesprek met Rijkswaterstaat waarin inspreker heeft aangegeven plannen te hebben voor het bedrijf. Hiervoor is het noodzakelijk dat inspreker beschikt over voldoende grond gesitueerd rond het bedrijf/woonhuis. Inspreker verzoekt medewerking te verlenen voor een relocatie van het bedrijf/woonhuis op het achterliggende deel van het overblijvende perceel. Tevens zal het overblijvende perceel vergroot moeten worden door aankoop van aangrenzende gronden.

Antwoord

De wens van inspreker is inderdaad bekend bij Rijkswaterstaat en wordt besproken in het kader van het lopende grondverwervingsproces met inspreker.

Zienswijzepunt 8.3

Mocht dit niet tot de mogelijkheden behoren, dan vraagt inspreker een zodanige schadeloosstelling om zelf een vergelijkbare locatie te kunnen verwerven/realiseren.

Antwoord

Zie de beantwoording onder paragraaf 2.10. In het proces van grondverwerving wordt bekeken of en in hoeverre ruilgronden kunnen worden ingezet.

Zienswijzepunt 8.4

Inspreker verzoekt snel duidelijkheid hieromtrent.

Antwoord

In de gesprekken met inspreker is ook dit item besproken, als onderdeel van het grondverwervingsproces.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.5.2 *Zienswijze 10*

Zienswijzepunt 10.1

Inspreker maakt zich zorgen over de leefbaarheid in de omgeving en het dorp Holtum met het uitloop- en wandelgebied richting A2 en VDL Nedcar. Inspreker geeft aan dat er gezocht moet worden naar een goede balans in de verschillende belangen, mede in relatie tot de plannen van VDL Nedcar (Pasveld). Inspreker merkt op dat zowel voor de plannen van VDL Nedcar als de verbreding van de A2 landbouwgrond en natuur wordt opgeofferd.

Antwoord

Bij het vastgestelde ontwerp is zorgvuldig gekeken naar de kenmerken van het gebied en de belangen van derden. Ter hoogte van Holtum is in het ontwerp opgenomen dat de weg wordt verbreed van deze kern af. Verbindingen met de aan het oosten gelegen uitloopgebied zijn aanwezig in de vorm van de kunstwerken Gebroek en Wolfrath. Het gebied rondom VDL Nedcar is onderdeel van het door de provincie Limburg aangestuurde PIO Swentibold (Platteland in Ontwikkeling). Hier wordt vanuit een integrale gebiedsontwikkeling het gebied in samenhang bekeken, rekening houdend met de ontwikkelingen in het gebied.

Zienswijzepunt 10.2

Inspreker vraagt welke compenserende maatregelen er zijn voor het gebied Holtum en specifiek het landgoed van inspreker? Inspreker geeft aan dit Rijksmonument en de omgeving voor de toekomst veilig te stellen. Er zijn plannen voor een groene aansluiting op het uitloopgebied aan de overkant van de A2, een openbaar park rondom het landgoed, aansluitend op park Den Dreesj en een nieuwe invulling voor het landgoed.

Antwoord

Het TB leidt niet tot aantasting van het landgoed van inspreker. Zodoende zijn ook geen compenserende maatregelen voor het landgoed nodig. Voor het gebied Holtum, zie beantwoording zienswijzepunt 10.1. In het besluit is opgenomen welke maatregelen worden getroffen. Voor de uitwerking en inpassing daarvan kan het Landschapsplan worden geraadpleegd.

Zienswijzepunt 10.3

Inspreker geeft aan veel last te hebben van een droge slotgracht en verzoekt aansluiting op een bestaande beek.

Antwoord

De verbreding van de A2 heeft geen relatie met - of effect op - de door inspreker genoemde slotgracht. Het aansluiten van bestaande beek op de slotgracht valt dan ook niet binnen het project A2. Inspreker wordt hiervoor verwezen naar het waterschap Limburg.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.5.3 *Zienswijze 13*

Zienswijzepunt 13.1

Inspreker vraagt hoe de geluidschermen worden aangekleed met groen in de situatie bij Grote Dries, park d'n Dreesj in Holtum.

Antwoord

De wijze waarop geluidschermen zijn ingepast, is uitgewerkt in het Landschapsplan. Ten aanzien van het scherm bij Holtum wordt voorzien in een dichte Parkway aan de omgevingszijde van het geluidscherm, zoals is verbeeld op kaart 7 van het Landschapsplan.

Zienswijzepunt 13.2

Inspreker geeft aan dat er bij Holtum een geluidscherm van 3 meter hoog is voorzien. Inspreker vraagt waarom het geluidscherm niet 3,5-4 meter hoog is, aangezien vrachtwagens gemiddeld 4 meter hoog zijn.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de Holtum opnieuw is beschouwd. Met een scherm van 3 meter hoog kan bij Holtum de geluidsbelasting worden teruggebracht tot het wettelijk vereiste niveau. Een geluidscherm hoeft dus niet de hoogte van een vrachtwagen te hebben om een effectieve afscherming te geven. Daarbij wordt opgemerkt dat banden- en motorgeluid dominant zijn voor de geluidsbelasting, niet de hoogte van vrachtwagens. Tot slot wordt opgemerkt dat de geluidschermen geen dubbelfunctie hebben als anti-zichtscherm.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.5.4 Zienswijze 15

Zienswijzepunt 15.1

Inspreker verzoekt bij het verleggen van de Geleenbeek, deze waar mogelijk te laten meanderen ten behoeve van migratie van vissen. Het deel bij Baakhoven dient echter recht aangelegd te worden in verband met woningen en tuinen.

Antwoord

Zienswijze is op dit punt gehonoreerd. Een meer natuurlijke loop van de Geleenbeek tussen kunstwerk Gebroek (KW 8) en het punt waar de Geleenbeek weer aansluit op de bestaande loop wordt mogelijk gemaakt in het TB. Deze maatregel is in het Landschapsplan verwerkt, zoals te zien is op kaart 6. Een (detail)ontwerp wordt voor deze planuitwerkingsfase niet opgesteld. Dit betreft een opgave voor de nadere uitwerking na de vaststelling van het TB waarbij het ontwerp dient te voldoen aan het gestelde in het TB als ook de eisen van het waterschap Limburg.

Zienswijzepunt 15.2

Inspreker verzoekt de biotoop geschikt te maken voor vissen.

Antwoord

Een meer natuurlijke loop van de Geleenbeek kan een positieve bijdrage leveren aan de ecologie en waterkwaliteit van de beek. Het zorgt ook voor een toename aan opstuwing. Met het waterschap Limburg moet bij de verdere uitwerking worden uitgezocht welke opstuwing toelaatbaar is en welke ecologische doelen, waaronder de biotoompomstandigheden voor vissen, gehaald willen worden.

Zienswijzepunt 15.3

Inspreker vraagt aandacht voor biodiversiteit opdat meer vissen gebruik zullen maken van de Geleenbeek.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunt 15.2.

Zienswijzepunt 15.4

Inspreker verzoekt de beek breder en dieper te maken, als buffer voor het opvangen van hoge waterstanden in de Maas. Ook levert dit een bijdrage om overstromingen van akker of Rode Beek te voorkomen.

Antwoord

De uitwerking van het ontwerp van de Geleenbeek zal na vaststelling van het TB nader worden uitgewerkt, waarbij de loop, diepte en breedte worden bepaald in afstemming met het waterschap Limburg.

Zienswijzepunt 15.5

Om te voorkomen dat de beek gaat lekken, dient de bodem van de Geleenbeek weer uitgevoerd te worden met verharding

Antwoord

Ten behoeve van de waterkwaliteit wordt de Geleenbeek beleemd (voorzien van een slecht-doorlatende laag). Dit maakt reeds onderdeel uit van het OTB. Door deze maatregel wordt de zorg van inspreker weggenomen.

Zienswijzepunt 15.6

Inspreker verzoekt de hoek van de Geleenbeek bij Baakhoven flauwer uit te voeren en daar onderzoek voor uit te voeren.

Antwoord

Zienswijze is op dit punt gehonoreerd. De bocht in de Geleenbeek ter hoogte van Baakhoven is aangepast, zoals te zien is op de detailkaarten van het besluit (kaartblad 7).

Zienswijzepunt 15.7

Inspreker doet de suggestie dat wanneer kabels en leidingen voorkomen dat de beek kan meanderen, op een aantal plekken rustpunten te realiseren voor de vissen.

Antwoord

Er is geen conflict met buisleidingen aangezien de buisleidingen worden verlegd.

Zienswijzepunt 15.8

Inspreker vraagt Rijkswaterstaat in overleg te treden met het waterschap Limburg om voorgaande te realiseren.

Antwoord

Rijkswaterstaat voert intensief overleg met het waterschap Limburg. Beide partijen zijn ook vertegenwoordigd in het Bestuurlijk Overleg A2 Het Vonderen – Kerensheide. Voor wat betreft de door inspreker ingediende vragen is ook overleg gevoerd, welk heeft geleid tot aanpassing van de hierboven genoemde onderdelen van het plan en daarmee het TB.

Wijzigingen TB

De zienswijze inspreker leidt ertoe dat de volgende wijzigingen zijn doorgevoerd in het TB:

- Een meer natuurlijke loop van de Geleenbeek is mogelijk gemaakt in het TB, waarbij de nadere ontwerputwerking na vaststelling van het TB zal plaatsvinden.
- De bocht in de Geleenbeek is minder haaks uitgevoerd.

3.5.5

Zienswijze 25

Inspreker constateert dat er sprake is van ruimtebeslag op het terrein van het bedrijf van inspreker. Inspreker is van mening dat een financiële compensatie conform de nadeelcompensatieregeling en onteigeningsprocedure niet voldoende is. De belangen van inspreker vergen andersoortige compensatie en zekerheid omtrent de concurrentiepositie op de lange termijn. Inspreker is van mening dat zijn belangen onvoldoende zijn betrokken in de besluitvorming. Dit onderbouwt inspreker als volgt:

Ruimtebehoefte

Zienswijzepunt 25.1

Inspreker heeft een grote ruimtebehoefte, zowel in de huidige situatie als naar de toekomst. Inspreker voorziet een groei van 4000 arbeidsplaatsen om de continuïteit van de bedrijfsvoering beter te waarborgen, hetgeen ook in het belang is van de regionale werkgelegenheid. Voor de ruimtebehoefte verwijst inspreker naar een onderzoek waarin de ruimtevraag bij groei van 8000 arbeidsplaatsen in beeld is gebracht. Tevens wijst inspreker erop dat het onderzoek (uit 2015) wordt geactualiseerd; de ruimtebehoefte blijkt nog groter. Inspreker schetst de moeilijkheden om in deze ruimtebehoefte te voorzien met infrastructuur aan de west-, zuid-, en oostzijde van het terrein en NNN aan de noordzijde. Zorgvuldig ruimtegebruik is van groot belang voor inspreker.

Antwoord

Bij het vastgestelde ontwerp zijn de belangen van derden, in dit geval de bereikbaarheid van inspreker en het ruimtebeslag op het bedrijventerrein meegewogen. Daarnaast is ruimtebeslag op NNN zoveel mogelijk voorkomen. De verbreding van de A2 heeft een ruimtebeslag van ca 11.500 m². De percelen van inspreker beslaan in totaal ca. 927.000 m². De verbreding van de A2 zorgt derhalve voor een zeer geringe ingreep op de totale ruimte van inspreker.

Aanvullend is ook gekeken naar de parkeerbehoefte. Uitgegaan wordt dat er in de huidige situatie circa 6000 werknemers bij inspreker werken, waarvan circa 9%¹⁸ in deeltijd werkt. Daarnaast komt circa 90%¹⁹ van de productiewerknemers en 80% van het kantoorpersoneel met de auto naar het werk. Het carpoolpercentage is 46%²⁰. In de berekening van de parkeerbehoefte wordt met een bezettingsgraad

¹⁸ Bron OCW 2017, ervan uit gaande dat het merendeel van de werknemers man zijn en 36 uur gemiddeld per week werken.

¹⁹ Bron CBS, rekening gehouden met de afgezonderde ligging van het terrein ten opzichte van OV.

²⁰ Bron: Provincie Limburg, VDL Nedcar & Gemeente Echt – Susteren (2017) – Verkeerssituatie Omgeving VDL Nedcar – Verkenningsfase knelpunten en oplossingsrichtingen juni 2017.

van 2 gerekend voor carpoolers en een bezettingsgraad van 1 voor niet-carpoolers. Hiermee ontstaat een behoefte aan 3420 parkeerplaatsen, zoals aangegeven in onderstaande tabel:

	Productiemedewerkers	Kantoorpersoneel
Arbeidsplaatsen	5300	700
Deeltijdfactor	0,9	0,9
Aandeel auto	90%	80%
Gemiddelde bezetting auto	1,46	1,05
Totaal parkeerplaatsen	2940	480

Dit is minder dan de 3454 parkeerplaatsen die overblijven na de verbreding van de A2 (zie hiervoor het antwoord onder zienswijzepunt 25.3). Bij een verdere groei van het aantal werknemers en de productie kan uiteindelijk een tekort ontstaan aan parkeerplaatsen. Dit is niet een gevolg van het verbreden van de A2 en moet op een andere manier opgelost worden. Wanneer gebruik kan blijven worden gemaakt van de tijdelijk vergunde parkeerplaatsen, die niet worden verwijderd door de verbreding, kan een groei wel worden geacommodeerd.

Zienswijzepunt 25.2

Inspreker is van mening dat de verbreding van de A2 rechtstreeks van invloed is op de uitbreidingsplannen inspreker. Inspreker voelt zich dubbel geraakt doordat het verlies van parkeerplaatsen moet worden gecompenseerd met kostbare maatregelen en ook gronden moet inzetten of verwerven die anders benut zouden kunnen worden voor het primaire bedrijfsproces en de uitbreidingsplannen.

Antwoord

Zoals uit het antwoord op zienswijzepunt 25.1 blijkt is het niet nodig om voor parkeerplaatsen gronden in te zetten of gronden te verwerven, zodat geen sprake is van rechtstreekse invloed van het verlies aan parkeerplaatsen op de uitbreidingsplannen van inspreker.

Zienswijzepunt 25.3

Inspreker is van mening dat door de verbreding van de A2 736 parkeerplaatsen verloren gaan. Het verlies zal tijdig moeten worden gecompenseerd, met behoud van functionaliteit. Inspreker legt dit uit als een acceptabele loopafstand van de parkeerplaats naar de werkplek. Inspreker is van mening dat er slechts beperkte mogelijkheden zijn om in functionele parkeergelegenheid te voorzien.

Antwoord

De verbreding van de A2 betekent ruimtebeslag op het parkeerterrein van inspreker ten westen van de Doctor Hub van Doorneweg, aangelegd in 2016 met een oppervlakte van 19.500 m² en 905 parkeerplaatsen. Een behoorlijk deel van deze parkeerplaatsen (537) zijn tijdelijk vergund om te gebruiken als parkeerterrein (dit betreffen gronden van inspreker met een agrarische bestemming). Een hoeveelheid van 368 parkeerplaatsen hebben daarmee een directe planologische bestemming. Door de verbreding zullen in totaal 445 parkeerplaatsen verloren gaan, met een oppervlakte van circa 11.500 m². Hiervan zijn er 110 definitief vergund en 335 parkeerplaatsen tijdelijk vergund. In totaal kunnen na de verbreding 460 parkeerplaatsen behouden worden, waarvan 258 definitief en 202 tijdelijk vergund. Vanuit een 'worst case' benadering is rekening gehouden met 258 parkeerplaatsen die behouden blijven. Er zijn naast dit terrein nog drie andere parkeerterreinen op het terrein van inspreker. In het westen ligt een terrein van 32.000 m², in het oosten een terrein van 8750 m² en in het zuiden en een terrein in het zuiden van

28000 m². Het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen in de huidige situatie is daarmee circa 3454²¹. De verbreding van de A2 en het wegvallen van de tijdelijke vergunde parkeerplaatsen zorgt voor een verlies van 15,8% van de totale parkeercapaciteit. Zie verder de beantwoording onder zienswijzepunten 25.1 en 25.2 en de beantwoording onder 2.10.

Zienswijzepunt 25.4

Inspreker is van mening dat de bouw van een parkeergarage de enige reële oplossing is. Inspreker schat de kosten op minimaal 6 miljoen Euro. Daarnaast zijn er kosten voor tijdelijke voorzieningen tijdens de realisatie van de parkeergarage en de aanpassing van de infrastructuur. Ook verwacht inspreker dat er sprake is van tijdelijk verlies van parkeerruimte vanwege werkruimte nodig voor werkzaamheden aan de A2. Inspreker geeft aan tot nu toe niet gebleken is tot bereidheid van het vergoeden van deze schade.

Antwoord

Zoals blijkt uit de antwoorden op zienswijzenpunten 25.1, 25.2 en 25.3 is een parkeergarage ter compensatie niet nodig, omdat met de bestaande parkeergelegenheid wordt voldaan aan de parkeerbehoefte. Ook na de verbreding van de A2.

Zienswijzepunt 25.5

Inspreker kan zich niet verenigen met de plannen voor de A2-verbreding, zolang niet zeker is dat de schade die zij zal lijden volledig en op een toekomstbestendige wijze wordt gecompenseerd. Naast duidelijkheid over de financiële aspecten, zal mogelijk het nodige moeten worden geregeld voor de aankoop van compensatiegrond of het doorlopen van ruimtelijke procedures.

Antwoord

In het kader van het benodigde ruimtebeslag voor de verbreding van de A2 zullen de benodigde gronden (bij voorkeur minnelijk) worden verworven. Voor de gronden zal een marktconforme compensatie worden geboden. Zie ook de beantwoording onder 2.10.

Onzorgvuldige belangenafweging

Zienswijzepunt 25.6

Inspreker is van mening dat in het OTB geen rekening wordt gehouden met de belangen van inspreker. In het deelrapport Ruimtegebruik & Sociale aspecten is niet duidelijk hoe de uitbreidingsplannen zijn betrokken in de belangenafweging. Er valt nergens te lezen dat voor het verlies aan grond ingrijpende maatregelen moeten worden genomen om de gevolgen daarvan te compenseren. Inspreker geeft aan het onbegrijpelijk te vinden dat er geen maatregelen worden getroffen als dit niet vereist is vanuit beleid. Inspreker is van mening dat zijn belangen niet in kaart zijn gebracht en niet in de belangenafweging zijn betrokken, dan wel adequate mitigerende maatregelen zijn getroffen. Inspreker is van mening dat het TB in zoverre onzorgvuldig voorbereid is en onvoldoende gemotiveerd.

Antwoord

In het door inspreker aangehaalde deelrapport is het ruimtebeslag in beeld gebracht op gronden met de functie 'werken'. Daarbij dient rekening te worden gehouden

²¹ Bron: NEN 2443 parkeerterreinen. Het aantal parkeerplekken op andere terreinen is 3196, plus het aantal parkeerplekken dat overblijft op het parkeerterrein langs de A2 (258)

met toekomstige plannen waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden; de zogenaamde vastgestelde plannen. Opgemerkt wordt dat de door inspreker vermelde uitbreidingsplannen planologisch niet zijn vastgesteld. Het ruimtebeslag op de bedrijfsgronden van inspreker is correct in beeld gebracht. Het in beeld brengen van compenserende maatregelen voor ruimtebeslag op functies is geen wettelijk vereiste. Daarvoor gelden de regelingen voor nadeelcompensatie en planschade, zie de beantwoording onder 2.10.

Verder geldt dat de uitbreiding van de A2 plaatsvindt op gronden die hiertoe gereserveerd zijn. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn zogenaamde reserveringsgebieden opgenomen. Het doel daarvan is om voldoende ruimte langs de rijksinfrastructuur te houden voor reeds voorgenomen en toekomstige uitbreidingen van de infrastructuur. Gemeenten mogen in hun ruimtelijke plannen geen ontwikkelingen toestaan die wringen met de uitbreidingsplannen van de wegen. De breedte van een reserveringsgebied wordt gemeten vanaf de buitenste kantstreep en bedraagt voor de A2 ten hoogste 34 meter aan weerszijden van de hoofdweg ten behoeve van de mogelijke verbreding per rijrichting met één rijstrook (Rarro, reserveringsgebieden weg). De verbreding van de A2 valt binnen deze zone. De minister van I&W kan er dus vanuit gaan dat deze gronden kunnen worden ingezet voor de verbreding van de A2. De vergunning die op de betreffende gronden is verleend voor het parkeerterrein was dan ook van tijdelijke aard. Zowel bij het bepalen van het reserveringsgebied als bij het tijdelijk toestaan van de parkeerplaatsen zijn de belangen van de verbreding afgewogen tegen de belangen van inspreker en met het bedrijf gedeeld. Inspreker had bij de aanleg van de parkeerplaatsen in 2016 kunnen voorzien dat de realisatie van parkeerplaatsen op gronden gereserveerd voor de verbreding van de A2 niet tot een duurzame oplossing van de parkeersituatie van het bedrijf zouden leiden.

Onevenredige consequenties

Zienswijzepunt 25.7

Inspreker is van mening dat de verbreding van de A2 onevenredige consequenties heeft indien het verlies van grond betekent dat er te weinig uitbreidingsruimte resteert om de uitbreidingsplannen uit te voeren. Inspreker is van mening dat het onderzoek naar zorgvuldig ruimtegebruik ten onrechte is beperkt tot het directe ruimtegebruik van de A2. Ook de consequenties voor de ruimtebehoefte van inspreker hadden moeten worden voorzien. Inspreker voorziet substantiële knelpunten die moeten worden opgelost voordat in redelijkheid kan worden besloten tot verbreding van de A2. Inspreker is van mening dat in het TB voorzien moet worden in de nodige mitigerende maatregelen.

Antwoord

Particuliere belangen zijn bij de totstandkoming van het in het algemene belang vastgestelde TB terdege betrokken en afgewogen. Uit onderzoek naar de levensvatbaarheid naar het bedrijf van inspreker dat in het kader van de belangafweging is uitgevoerd is gebleken dat er geen sprake is van onevenredige consequenties. Er worden daarom geen mitigerende maatregelen voor inspreker opgenomen in het TB.

Zienswijzepunt 25.8

Inspreker is van mening dat het onverantwoord is om de discussie over mitigerende maatregelen vooruit te schuiven naar de procedure van grondverwerving. Een financiële schadeloosstelling vindt inspreker onvoldoende om de schade die zij zal lijden, te compenseren.

Antwoord

Zie beantwoording bij zienswijzepunt 25.4 en 25.7 en onder paragraaf 2.10.

Zienswijzepunt 25.9

Inspreker is van mening dat zolang onduidelijk is of en hoe het ruimteverlies van inspreker elders kan en zal worden gecompenseerd, het TB in strijd is met het evenredigheidsbeginsel. Wanneer de verbreding van de A2 afbreuk doet aan de concurrentiepositie van een van de grootste industriële bedrijven in de regio, wordt naar mening van inspreker, het paard achter de wagen gespannen in relatie tot het doel van de verbreding.

Antwoord

Zie beantwoording bij zienswijzepunt 25.1, 25.3, 25.4, 25.7 en onder 2.10. Aangetoond is dat de concurrentiepositie door de verbreding van de A2 niet benadeeld wordt. Sterker nog, er is sprake van een verbeterde bereikbaarheid van het bedrijf van inspreker, hetgeen positief is voor de concurrentiepositie van inspreker.

Zienswijzepunt 25.10

Inspreker is van mening dat het TB voorts in strijd is met het evenredigheidsbeginsel, voor zover niet gelijktijdig met de vaststelling van het TB wordt voorzien in vergoeding van de onevenredige schade die inspreker lijdt door de verbreding van de A2.

Antwoord

Zie beantwoording bij zienswijzepunt 25.4 en 25.7. Geconcludeerd wordt dat het TB niet in strijd is met het evenredigheidsbeginsel.

Overleg

Zienswijzepunt 25.11

Inspreker geeft aan graag de zienswijze toe te lichten en in overleg te bezien hoe de nadelige gevolgen op een adequate wijze kunnen worden gecompenseerd.

Antwoord

Er heeft inmiddels een overleg op Directieniveau plaatsgevonden.

Capaciteit aansluiting N297 op A2 richting Maastricht

Zienswijzepunt 25.12

Inspreker is van mening dat de capaciteit van aansluiting Born in de richting van Maastricht uitgebreid dient te worden met een tweede opstelstrook. Inspreker meldt dat dit eerder is ingebracht. Inspreker merkt op dat hier in het OTB geen ruimte voor is gereserveerd. Inspreker wijst op nieuwe verkeersmodellen waaruit blijkt dat de verkeersintensiteit met 30% toeneemt. Inspreker voorziet problemen met de verkeersafwikkeling, vooral op piekmomenten met wisseling van ploegendienst moet in korte tijd een grote hoeveelheid verkeer worden verwerkt. Interpreteert inspreker het OTB correct en zo ja, wat is de achtergrond van de gemaakte keuzen.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gehonoreerd. Het TB voorziet in twee opstelstroken richting Maastricht. De wijziging is doorgevoerd in het TB onder artikel 3 lid 2 en op de detailkaarten van het besluit, kaartblad 9.

Ten aanzien van het verkeersmodel wordt opgemerkt dat voor het TB is overgestapt van het NRM Zuid 2016 naar het NRM Zuid 2018, met hogere verkeersprognoses. Specifiek voor de economische centra rondom de A2 en met name inspreker is in overeenstemming met de provincie een hoge toename van het aantal arbeidsplaatsen opgenomen. Dit is verwerkt in het NRM Zuid 2018. Dit leidt op het project traject A2 Het Vonderen – Kerensheide tot een circa 9% hogere verkeersprognose voor 2030 op basis van de beleidsuitgangspunten van 2016 dat is gehanteerd voor het OTB.

Het blijkt verder dat er qua conclusies geen verschil is qua uitkomsten van beide verkeersmodellen (NRM Zuid 2018 en provinciaal verkeersmodel). De aansluiting voldoet aan de normen en de verkeersafwikkeling is beoordeeld als goed.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijziging is doorgevoerd in het TB:

- Het TB voorziet in twee opstelstroken richting Maastricht bij aansluiting Born.

3.5.6

Zienswijze 26 – Buurtplatform Holtum en Actiegroep Holtum

Inspreker geeft aan dat het buurtplatform Holtum en actiegroep Holtum (eveneens betrokken via het A2VK buurtenplatform) zich sterk maken voor de leefbaarheid in het kerkdorp Holtum. Over de volgende punten wordt een zienswijze ingediend:

Zienswijzepunt 26.1

Inspreker geeft het belang van de tunnelverbinding Kleine Laakweg/ Elzenbroekerweg aan voor de leefbaarheid binnen Holtum. De tunnel vormt een recreatieve verbinding voor onder meer fietsers en wandelaars tussen het park bij Huize Holtum en het uitloopgebied rond Poolmolen, kasteel Wolfrath en de Geleenbeek. Inspreker geeft aan dat de tunnel veelvuldig wordt gebruikt en verlies van deze verbinding ervoor zorgt dat Holtum een bijzondere geïsoleerde ligging krijgt omsloten door bedrijventerrein en infrastructuur. Het verlies van deze tunnel wordt gezien als een aanslag op de leefbaarheid. Inspreker geeft aan dat helaas is besloten dat deze tunnel gaat verdwijnen.

Antwoord

Naar de effecten van het vervallen van dwarsverbindingen, waaronder de onderdoorgang Holtum, is in het kader van het OTB uitvoerig onderzoek gedaan (deelrapport Ruimtegebruik & Sociale aspecten). Waar nodig om verbindingen te herstellen, worden nieuwe verbindingen gerealiseerd zoals de parallelweg voor langzaam verkeer tussen het vervallen kunstwerk Holtum en de dwarsverbinding via de Holtummerweg (kunstwerk Wolfrath). Bovendien ligt deze dwarsverbinding op zeer korte afstand van de vervallen dwarsverbinding Holtum. De effecten op de barrièrewerking blijven daardoor beperkt en de zorgen van inspreker kunnen hiermee worden weggenomen.

Zienswijzepunt 26.2

Inspreker geeft aan dat viaduct Gebroek eveneens een belangrijke verbinding is voor recreatieve gebruikers, welke wel wordt behouden met functionaliteit voor gemotoriseerd verkeer. Inspreker geeft aan dat het voor de hand ligt om een wandel- en fietsverbinding te plaatsen zuidelijk van tankstation Het Anker. Inspreker vreest dat het uitloopgebied tot niemandsland zal vervallen indien er niet aan de zuidelijke variant voor Gebroek kan worden voldaan. Inspreker geeft aan dat de keuze voor een wandel- en fietsverbinding in plaats van een verbinding tevens

voor gemotoriseerd verkeer voor de hand ligt (rust en kwaliteit uitloopgebied). Toestaan van gemotoriseerd verkeer is volgens inspreker niet bespreekbaar voor de inwoners van Holtum.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gedeeltelijk gehonoreerd. In het TB is ter hoogte van de huidige dwarsverbinding Gebroek een nieuw viaduct gerealiseerd, dat enkel voor langzaam verkeer toegankelijk zal zijn. In het besluit is de maatregel opgenomen in tabel 2, behorende bij artikel 3 lid 2.

Ten aanzien van de locatie van viaduct Gebroek, is het uitgangspunt dat de te vernieuwen kunstwerken op de huidige locatie worden teruggebouwd. Vanuit het project is er geen aanleiding om de locatie van kunstwerk Gebroek te wijzigen. Een verplaatsing van het kunstwerk naar de door inspreker voorgestelde locatie past dan ook niet binnen de scope en het taakstellend budget voor de verbreding van de A2. In het TB is aldus de huidige locatie van het viaduct aangehouden.

Ten aanzien van de bereikbaarheid van het uitloopgebied ten zuidoosten van verzorgingsplaats 't Anker wordt daarnaast gewezen op de dwarsverbinding via de Holtummerweg en de nieuwe parallelweg welke is voorzien tussen van de vervallen onderdoorgang Holtum en de Holtummerweg. In het onderzoek naar barrièrewerking (deelrapport Ruimtegebruik & Sociale aspecten OTB/MER) is aangetoond dat de reistijden voor langzaam verkeer tussen Holtum en het buitengebied niet toenemen.

Zienswijzepunt 26.3

Inspreker geeft aan dat de Verloren van Themaatweg veelvuldig wordt gebruikt door vrachtverkeer dat gebruik zou moeten maken van de op/afrit voor Holtum Noord. Inspreker verzoekt voor verkeer over de A2 een duidelijke bewegwijzering aan te brengen richting industrieterrein Holtum Noord om de Verloren van Themaatweg te ontlasten en daarmee de inwoners van Holtum.

Antwoord

De bewegwijzering wordt uitgewerkt na de vaststelling van het besluit, waarbij geldt dat dit volgens de bewegwijzeringsmethodiek wordt uitgewerkt.

Zienswijzepunt 26.4

Inspreker is van mening dat het geluidscherm onttrokken dient te worden door aanplant van bomen en struiken.

Antwoord

De inpassing van het geluidscherm ter hoogte van Holtum is nader uitgewerkt in het Landschapsplan (kaart 7). Het scherm wordt middels de Parkway onttrokken aan het zicht. Hierin voorziet het OTB reeds.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijziging is doorgevoerd in het TB:

- Viaduct Gebroek is enkel toegankelijk voor langzaam verkeer.

3.5.7 *Zienswijze 35*

Zienswijzepunt 35.1

Inspreker verzoekt om rekening te houden met de bereikbaarheid van de achterom tegenover tunnel Holtum. Inspreker vreest dat de achterom niet meer bereikbaar is wanneer tunnel Holtum vervalt.

Antwoord

In het besluit is rekening gehouden met het achterom en inspreker hoeft dan ook niet te vrezen voor de bereikbaarheid.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.5.8 *Zienswijze 41*

Zienswijzepunt 41.1

Inspreker verzoekt het portaal dat in de huidige situatie precies achter de woningen aan de Grote Dries staat te verplaatsen ten behoeve van het uitzicht.

Antwoord

De exacte locaties van portalen wordt na vaststelling van het TB uitgewerkt, waarbij geldt dat dit volgens de bewegwijzeringsmethodiek wordt uitgewerkt.

Zienswijzepunt 41.2

Inspreker verzoekt de achteringang van de woning (auto- en aanhangwagenstalling) bereikbaar te houden bij het vervallen van onderdoorgang Holtum. Inspreker doet hiertoe een suggestie.

Antwoord

In het besluit is rekening gehouden met het achterom en inspreker hoeft dan ook niet te vrezen voor de bereikbaarheid.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.5.9 *Zienswijze 47 – Bewoners Baakhoven en zienswijzen 7, 14, 46, 55, 56, 59 (gelijkluidend)*

Inspreker geeft aan niet tegen ontwikkelingen te zijn, echter dienen de kernwaarden van het dorp Baakhoven - te weten rust, ruimte en een groene leefomgeving - gehandhaafd te blijven. Inspreker geeft aan dat is verzocht om de A2 aan de andere zijde te verbreden, maar dat de economische belangen prevaleren boven de leefkwaliteit. Inspreker brengt daarom de onderstaande punten in om de leefkwaliteit in Baakhoven te bewaken.

Zienswijzepunt 47.1

Inspreker vindt dat bij het berekenen van de geluidsbelasting in Baakhoven geen rekening is gehouden met de reflectie die optreedt als gevolg van de loods op bedrijventerrein Holtum aan de overzijde van de A2. De aangegeven geluidwal is daardoor onvoldoende hoog en lang.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat

geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Tevens blijkt uit paragraaf 2.4 dat in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden met reflectie van wegverkeerslawaai tegen loodsen en bedrijfshallen op woningen. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de hoogte van de loodsen is aangepast naar de laatste stand van zaken. Dit heeft voor het TB niet geleid tot een hogere dan wel langere geluidwal ten opzichte van het OTB. De geluidwal is wel 33 meter verschoven naar het noorden. Ter hoogte van Baakhoven is in het TB voorzien in een 3 meter hoge geluidwal met een lengte van 309 meter waardoor voldaan wordt aan de wettelijke geluidsnormen. Een langere en/of hogere wal dan de geluidwal zoals opgenomen in het TB is niet doelmatig. Desalniettemin wordt in overleg met de gemeente Echt-Susteren en gemeente Sittard-Geleen bezien of er mogelijkheden bestaan om een langere en hogere wal buiten het TB om te kunnen realiseren.

Zienswijzepunt 47.2

Inspreker geeft aan dat het terugbrengen van viaduct Gebroek op de huidige locatie voor autoverkeer (en in de toekomst ook vrachtverkeer) uit de plannen dient te worden verwijderd. De gemeente Sittard-Geleen heeft de noodzaak hiertoe niet aangetoond. In plaats daarvan dient een fiets- voetgangersbrug te worden opgenomen, die dicht bij de kern Holtum ligt. Inspreker doet de suggestie om de besparing die zo kan worden gerealiseerd te investeren in de leefbaarheid in de kernen langs de A2.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gedeeltelijk gehonoreerd. In het TB is ter hoogte van de huidige dwarsverbinding Gebroek een nieuw viaduct gerealiseerd, dat enkel voor langzaam verkeer toegankelijk zal zijn. In het besluit is de maatregel opgenomen in tabel 2, behorende bij artikel 3 lid 2.

Ten aanzien van de locatie van viaduct Gebroek, is het uitgangspunt dat de te vernieuwen kunstwerken op de huidige locatie worden teruggebouwd. Vanuit het project is er geen aanleiding om de locatie van kunstwerk Gebroek te wijzigen. Een verplaatsing van het kunstwerk naar de voorgestelde locatie past dan ook niet binnen de scope en het taakstellend budget voor de verbreding van de A2. In het TB is aldus de huidige locatie van het viaduct aangehouden.

Zienswijzepunt 47.3

Inspreker vreest sluisverkeer in Baakhoven door het opnemen van een volwaardige weg in plaats van de huidige (land)weg. Inspreker verzoekt de weg af te waarden naar een fiets-voetgangersverbinding en de weg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Mocht het noodzakelijk zijn gemotoriseerd verkeer toe te laten, vraagt inspreker een dusdanige inrichting dat sluisverkeer niet wordt gefaciliteerd.

Antwoord

De weg wordt teruggebracht met de huidige functionaliteit. Het plaatsen van een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer, kan echter niet in het TB worden geregeld. Dit zal door de gemeente Echt-Susteren als wegbeheerder geregeld moeten worden. Daarnaast wordt opgemerkt dat kunstwerk Gebroek afgesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer, waardoor de kans op sluisverkeer afneemt.

Zienswijzepunt 47.4

Inspreker verzoekt de Parkway aan weerszijden van de geluidwal bij Baakhoven uit te voeren als gesloten Parkway, zodat het zicht op de A2 wordt weggenomen. Inspreker wijst op afspraken die hierover gemaakt zijn in de stuurgroep. Inspreker is van mening dat de Parkway dient te worden ingericht voor het terugbrengen van overlast/hinder voor omwonenden en niet voor het uitzicht van automobilisten. Inspreker doet de suggestie om burgers te betrekken bij de landschappelijk inpassing.

Antwoord

De landschappelijke inpassing is zorgvuldig tot stand gekomen waarbij de belangen van de omwonenden, de weggebruiker als het landschap zijn afgewogen. De door het inspreker ingebrachte wensen ten aanzien van de landschappelijke inpassing zijn nader onderzocht. Dit heeft geleid tot aanpassingen in het Landschapsplan betreffende de toepassing en uitvoeringsvorm van beplanting en de Parkway ter hoogte van Baakhoven. De geluidwal wordt aan de omgevingszijde voorzien van een dichte Parkway. De dichte Parkway strekt zich verder uit naar het zuiden tot en met kunstwerk Gebroek. Aan de noordzijde van de geluidwal is voorzien in een open Parkway, passend bij het open karakter van het landschap. Verwezen wordt naar kaarten 5 en 6 van het Landschapsplan.

Zienswijzepunt 47.5

Inspreker geeft aan dat de beplanting van de geluidwal aan de zijde van Baakhoven nader dient te worden uitgewerkt, zodat het zicht op de verlichting van de A2 zoveel mogelijk wordt weggenomen.

Antwoord

De inpassing met Parkway is uitgewerkt in het Landschapsplan. De nadere uitwerking van beplanting binnen de Parkway is geen onderdeel van het TB. Na vaststelling van het TB wordt dit uitgewerkt in een inrichtingsplan.

Zienswijzepunt 47.6

Inspreker is van mening dat de aansluiting van de nieuw te graven Geleenbeek op de bestaande Geleenbeek ter hoogte van Baakhoven onvoldoende is uitgewerkt. Inspreker vreest dat door de ingetekende haakse aansluiting de wateroverlast zal toenemen. Inspreker mist het onderzoek naar het voorkomen van wateroverlast bij de woningen.

Antwoord

Zienswijze is op dit punt gehonoreerd. De haakse aansluiting is aangepast. Deze wijziging is opgenomen op de detailkaarten van het besluit, te weten kaartblad 7. De dimensionering van de Geleenbeek is conform de eisen van het waterschap Limburg ontworpen waardoor de afvoercapaciteit van de Geleenbeek niet negatief wordt beïnvloed. Verder is in het (O)TB voorzien dat de weg Baakhoven/Kamer op hoogte wordt gelegd zodat deze een waterkerende functie kan vervullen om wateroverlast vanuit de Geleenbeek tegen te gaan.

Zienswijzepunt 47.7

Inspreker vreest een toename van ongedierte (ratten) doordat de Geleenbeek dicht bij de woningen komt te liggen. Dit is nu al het geval bij hoge waterstanden, geeft inspreker aan. In het plan is hier geen aandacht aan besteed.

Antwoord

Overlast van ongedierte is geen onderdeel van de planuitwerking, maar heeft betrekking op het beheer en onderhoud. Het beheer en onderhoud van de Geleenbeek is de verantwoordelijkheid van het waterschap Limburg.

Zienswijzepunt 47.8

Het is inspreker niet duidelijk wat de hoogte van de gronden rondom de nieuwe Geleenbeek is. Inspreker verzoekt een gedegen plan om wateroverlast in Baakhoven te voorkomen.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunt 47.6.

Zienswijzepunt 47.9

Inspreker geeft aan dat er geen aandacht is besteed aan het behoud van aanwezige bomen en groen.

Antwoord

In het TB (Landschapsplan) is zoveel mogelijk uitgegaan van het behoud van bestaande beplanting. Dit is echter op verschillende locaties niet mogelijk vanwege de wegverbreding. Het verlies aan bossen en beplantingen als gevolg van de verbreding van de A2 wordt gecompenseerd door onder meer de aanplant van bomen in de Parkway.

Zienswijzepunt 47.10

Inspreker vindt de uitvoering van de verlichting langs de A2 en het verlichtingsregime om lichthinder te beperken voor mens en natuur, onduidelijk. Inspreker is van mening dat matrixborden niet ter hoogte van kernen geplaatst moeten worden om lichtvervuiling te beperken.

Antwoord

De verlichting wordt verplaatst naar van de binnen- naar de buitenberm waarbij tevens armaturen worden toegepast die lichthinder beperken. Zie verder de beantwoording onder paragraaf 2.8.

Zienswijzepunt 47.11

Inspreker verwacht dat de luchtkwaliteit ter plaatse van de woningen in Baakhoven verslechtert. In de luchtonderzoeken wordt onvoldoende aandacht besteed aan gezondheid. Normen bieden onvoldoende bescherming. Inspreker maakt zich ernstig zorgen over de gezondheid van het gezin. Inspreker verzoekt het luchtonderzoek daartoe uit te breiden waarbij de advieswaarden voor luchtkwaliteit van de Wereldgezondheidsorganisatie worden meegenomen en meegewogen bij de uitvoering van de plannen.

Antwoord

De hoeveelheid fijnstof en stikstofdioxide blijft in de referentiesituatie zonder project en in de situatie met project ruim onder de wettelijke normen die hiervoor gelden op grond van de Wet milieubeheer. Er bestaat derhalve geen aanleiding/noodzaak om toetsing op basis van adviesnormen van WHO uit te voeren. Zie voor een toelichting op het onderzoek luchtkwaliteit paragraaf 2.5.

Zienswijzepunt 47.12

Inspreker is van mening dat er geen aandacht is besteed aan de situatie tijdens de bouw. Gezien de lange tijdsduur en nabijheid van de werkzaamheden bij de woningen dient hier aandacht aan besteed te worden. Inspreker wil inzicht in hoe de

werkzaamheden worden uitgevoerd, gebruik van schoon materiaal, waar werkerreinen worden ingericht en waar werkverlichting en aggregaten worden gesitueerd. Deze zaken zijn volgens inspreker niet bekeken en er is niet in beeld gebracht waar de aandachtspunten liggen voor de aanbestedingsprocedure.

Antwoord

Zie beantwoording onder paragraaf 2.9. Waar nodig zullen de noodzakelijke vergunningen worden aangevraagd bij het betreffende Bevoegde Gezag.

Zienswijzepunt 47.13

Inspreker is van mening dat er geen aandacht is besteed aan een verbod op werkverkeer door Baakhoven.

Antwoord

Zie beantwoording onder paragraaf 2.9.

Zienswijzepunt 47.14

Inspreker is van mening dat er niet is gekeken naar de mogelijkheden om de geluidwal al voor de start van de werkzaamheden aan te leggen. Dit is volgens inspreker noodzakelijk om de hinder tijdens de bouw en de reeds aanwezige hinder te beperken.

Antwoord

Bij de voorbereiding van de realisatie zullen bij de diverse stakeholders nieuwe klanteisen worden opgehaald ten behoeve van de uitvoering. De klanteisen worden dan integraal afgewogen, vooralsnog wordt er zoveel mogelijk vrijheid gegeven aan de aannemer. Zie ook de beantwoording onder paragraaf 2.9.

Zienswijzepunt 47.15

Inspreker geeft aan dat bij een aantal buurtgenoten waar gronden moeten worden aangekocht er nog onvoldoende duidelijkheid is over de gevolgen voor hun bezit.

Antwoord

Met alle grondeigenaren wordt contact opgenomen over de aankoop van hun gronden en overige eigendommen (indien van toepassing). Dit proces is gaande.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijzigingen zijn doorgevoerd in het TB:

- De geluidwal bij Baakhoven is voorzien van een dichte Parkway aan de omgevingszijde. De dichte Parkway strekt zich verder uit naar het zuiden tot aan kunstwerk Gebroek.
- Viaduct Gebroek is enkel toegankelijk voor langzaam verkeer.
- De bocht in de Geleenbeek is minder haaks uitgevoerd.

3.5.10

Zienswijze 72

Zienswijzepunt 72.1

Inspreker geeft aan dat de percelen landbouwgrond aan de andere kant van de autoweg bedrijfsmatig beschikbaar moeten blijven zonder omrijdschade.

Antwoord

Dit wordt nader toegelicht bij de beantwoording van zienswijzepunten 72.2 en 72.3. Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend. Zie hiervoor paragraaf 2.10.

Zienswijzepunt 72.2

Inspreker geeft aan dat viaduct het Rooth moet worden ingericht voor het gebruik door groot en zwaar landbouw- en vrachtverkeer. De landbouwpercelen van inspreker zijn namelijk door de woningbouw van Born niet te bereiken. Duidelijk gemaakt moet worden dat het viaduct voor dergelijk groot verkeer bedoeld is en niet alleen voor recreanten en andere gebruikers.

Antwoord

Het viaduct 't Rooth behoudt de huidige functie. Het kunstwerk zal eerst worden gesloopt om op dezelfde locatie te worden teruggebracht als fiets- en voetgangersverbinding. Het viaduct zal ook nadat het is teruggebouwd in principe niet bedoeld zijn voor gemotoriseerd verkeer. Inspreker zal net als in de huidige situatie bij wijze van uitzondering wel gebruik mogen maken van dit kunstwerk.

Zienswijzepunt 72.3

Inspreker meent dat de alternatieve route Holtum omrijdschade oplevert ten opzichte van de tunnel Holtum. Inspreker geeft aan dat ook dit geen recreatieve route moet zijn, maar geschikt moet zijn voor landbouw- en vrachtverkeer. Inspreker pleit voor beter behoud van de tunnel Holtum, omdat de landbouwgronden direct achter de betreffende tunnel liggen.

Antwoord

De landbouwgrond van inspreker blijft bereikbaar door de realisatie van een parallelweg die tevens door landbouwverkeer en onderhoudsvoertuigen kan worden gebruikt. Overig gemotoriseerd verkeer is niet toegestaan, fietsers en voetgangers daarentegen wel.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.6 Zienswijzen gebied Aansluiting Born – Aansluiting Urmond

3.6.1 Zienswijze 9

Algemene opmerkingen

Zienswijzepunt 9.1

Inspreker is van mening dat niet duidelijk is in hoeverre Rijkswaterstaat rekening houdt met de belangen van de inspreker. Inspreker is eigenaar van kabels en leidingen op het tracé. Als algemeen punt geeft inspreker aan dat op de kabels en leidingen tracés van inspreker geen gronddepots of andere tijdelijke dan wel permanente activiteiten, werken of werkzaamheden mogen worden uitgevoerd zonder voorafgaande toestemming van Inspreker.

Antwoord

Indien en voor zover noodzakelijk, zullen kabels en leidingen worden verplaatst. Voorzieningen en/of een nieuwe locatie worden in overleg met de beheerders van deze kabels en leidingen in de voorbereiding op de realisatiefase vastgesteld.

Op verplaatsing van kabels en/of leidingen is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwegwerken 1999 (NKL 1999), dan wel hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet, en de overeenkomst inzake verlegging van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de minister en Energiened, VELIN en VEWIN, van toepassing.

Specifieke opmerkingen

Zienswijzepunt 9.2

Inspreker constateert dat er werkzaamheden gepland zijn ter hoogte van afrit Urmond die een risico vormen voor drie 150 kV elektriciteitskabels en de 1000 mm kanaalwaterleiding. Inspreker acht de kans op schade aannemelijk. Inspreker geeft aan dat hier specifiek rekening mee gehouden dient te worden. In ieder geval dient rekening gehouden te worden met de wettelijke veiligheidsafstand van 5 meter weerszijden de ondergrondse elektriciteitskabels. Zonder schriftelijke toestemming van inspreker mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd. Het is inspreker niet duidelijk of, en zo ja, in hoeverre hier rekening mee wordt gehouden. Inspreker levert een kaart mee waarop de betreffende kabels en leidingen zijn opgenomen.

Antwoord

Zie de beantwoording van zienswijzepunt 9.1. Opgemerkt daarbij wordt dat de door inspreker aangehaalde elektriciteitskabels en kanaalwaterleiding buiten het plangebied liggen. Derhalve vinden hier geen werkzaamheden plaats voor de structurele verbreding van de A2.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.6.2 *Zienswijze 16 – Buurtplatform Hondsbroek Aldenhof Born, en zienswijze 17 en 65 (gelijkluidend)*

Inspreker geeft aan het zeer te waarderen dat kunstwerk 't Rooth wordt teruggeplaatst en brengt daarnaast de onderstaande punten in.

Zienswijzepunt 16.1

Inspreker verzoekt de parallelwegen langs de A2 onverhard uit te voeren zodat deze niet door autoverkeer worden gebruikt. Inspreker ziet ook voordelen qua kosten en bescherming van flora en fauna. Inspreker geeft aan dat dit punt wordt ondersteund door het IVN, Born Land van Swentibold.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gehonoreerd. Dit houdt in dat waar het onderliggend wegennet in de gemeente Sittard-Geleen thans onverhard is, dit onverhard wordt teruggebracht bij de verbreding van de A2. Dit betreft onder meer de Langereweg bij 't Rooth.

Zienswijzepunt 16.2

De nu ingetekende ontwerp-as bij Born-West en Guttecoven is voor inspreker geen reden voor bezwaar. Indien hier toch voor een ander ontwerp gekozen wordt, dan dient dat op inhoud een goed onderbouwde afweging zijn. Inspreker geeft aan dat met Guttecoven is besproken dat zij een tracé voorstellen dat eerder aan de noordzijde verlegd wordt naar de Westzijde, hetgeen een verbetering voor Guttecoven is en geen verslechtering oplevert voor Born. Indien dat het geval is, is daar geen bezwaar tegen. Indien dat echter negatief is voor Born, heeft inspreker daar wel bezwaar tegen. Inspreker vraagt een inhoudelijke onderbouwing van RWS hierover. Inspreker geeft aan dat dit punt wordt ondersteund door Buurtplatform Born-West.

Antwoord

Ter voorbereiding van het TB is een onderzoek naar de noordelijke asverschuiving uitgevoerd. De noordelijke asverschuiving is onderzocht en vergeleken met de in het OTB opgenomen asverschuiving. Een nadere uiteenzetting van de resultaten van dit onderzoek is opgenomen in paragraaf 2.6.2 en het onderzoek is opgenomen als Bijlage A. Verschillende thema's zijn tegen elkaar afgewogen. Het betreffen de thema's verkeersveiligheid, ruimtegebruik en sociale aspecten, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur, water, bodem, LRKC (landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie) en archeologie. Ook de invloeden op de doelstellingen van het project en de toetsing aan het wettelijk kader zijn tegen elkaar afgewogen. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor de belangenafweging over de ligging van de asverschuiving.

Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat voor de meeste thema's geen relevant verschil is tussen de beide varianten voor de asverschuiving. Voor geluid is er wel een relevant verschil geconstateerd.

Beide varianten voor de asverschuiving leveren voor Guttecoven een verbetering op en voor Born geen verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Ter plaatse van de woningen aan de Rijstraat en Rothweg tussen de kern Guttecoven en de A2 kan worden gesteld dat bij beide varianten de geluidsbelasting na toepassing van het doelmatig maatregelpakket in de meeste gevallen afneemt of ten minste gelijk blijft. Ook de achterliggende kernen Guttecoven en Einighausen zullen tenminste een gelijk blijvende of verbeterde geluidssituatie ervaren. Aan de westzijde van de

weg in Born geldt eveneens dat bij beide varianten de geluidsbelasting in de meeste gevallen afneemt of gelijk blijft ten opzichte van de huidige situatie.

Het wijzigen van de asverschuiving tussen OTB en TB levert echter wel een verslechtering op voor Born en slechts een beperkte verbetering voor Guttecoven. In verhouding ondervinden aanzienlijk meer woningen een negatief effect (353 woningen) dan een positief effect (66 woningen). Bij de noordelijke asverschuiving wegen de voordelen voor Guttecoven niet op tegen de nadelen voor Born.

De onderzoeksresultaten met betrekking tot het thema geluid zijn betrokken in de belangenafweging over de asligging. Na het zorgvuldig afwegen van de belangen is besloten om de noordelijke asverschuiving niet op te nemen in het TB.

Zienswijzepunt 16.3

Inspreker vindt het niet acceptabel dat aan de westzijde van kunstwerk Grasbroek geen scherm wordt geplaatst en verwacht dat net als aan de oostzijde een geluidsbescherming komt.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij Born opnieuw is beschouwd. In het TB is bij Born aan de westzijde van de A2 een 2 meter hoog geluidscherm toegepast. Samen met de toepassing van tweelaags ZOAB leidt dat er toe dat er geen overschrijdingen van toetswaarden zijn.

Zienswijzepunt 16.4

Inspreker verzoekt bij de inrichting van kunstwerk Koning Swentibold rekening te houden met voetgangers verkeerslichten. Momenteel zijn er geen voorzieningen voor het oversteken als voetganger.

Antwoord

Zoals inspreker aangeeft is er in de bestaande situatie geen voetgangersvoorziening aanwezig. Naar aanleiding van een zorgvuldige belangenafweging is ervoor gekozen bij de inrichting van het kunstwerk Koning Swentibold niet te voorzien in een voetgangersvoorzieningen. Bij deze belangenafweging is meegewogen dat het uitgangspunt voor de nieuw te bouwen kunstwerken het behoud van de bestaande functionaliteit is. De voetgangersvoorziening zal dan ook niet worden doorgevoerd in het TB.

Zienswijzepunt 16.5

Inspreker geeft aan dat de Parkway dicht moet worden uitgevoerd. Dit in het kader van de leefbaarheid van omwonenden. Inspreker geeft aan dat dit punt wordt ondersteund door het IVN, Born Land van Swentibold.

Antwoord

De Parkway ten westen van de A2 ter hoogte van Born betreft een dichte Parkway. In het TB is daarnaast de Parkway ten oosten van de A2 vanaf de Sittarderweg naar

het zuiden gewijzigd van transparant naar dicht. Dit is nader uitgewerkt in het Landschapsplan, kaart 8.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijzigingen zijn doorgevoerd in het TB:

- Ten zuiden van de Sittarderweg (oostzijde A2) is een dichte Parkway toegepast.
- Het onderliggend wegennet in de gemeente Sittard-Geleen is onverhard waar wegen in de huidige situatie onverhard zijn.

3.6.3

Zienswijze 20

Inspreker ervaart een hoge geluidsbelasting en maakt zich zorgen over de toenemende geluidsbelasting. Betreffende geluid brengt inspreker de volgende zienswijzen in:

Zienswijzepunt 20.1

Inspreker vraagt of het geluidsschermbaan op viaduct Grasbroek leidt tot weerkaatsing van geluid voor de woningen aan de westzijde van de A2.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden met reflectie van wegverkeerslawaai. Bovendien wordt het scherm absorberend uitgevoerd aan beide zijden, waardoor reflectie wordt tegengegaan. Daarnaast is in het TB is bij Born aan de westzijde van de A2 eveneens een 2 meter hoog geluidsschermbaan toegepast. Dit scherm is ter hoogte van de Sittarderweg aan de omgevingszijde absorberend uitgevoerd.

Zienswijzepunt 20.2

Inspreker is van mening dat dubbel ZOAB niet afdoende is aangezien geluidsbelasting naast bandengeluid ook wordt veroorzaakt door motorgeluid en toename van (vracht)verkeer. Inspreker geeft aan dat het geluidsniveau tijdens de spits vaak hoger is dan 62 dB(A).

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Hieruit volgt dat er in de Wet milieubeheer geen geluidsnormen opgenomen zijn voor pieksituaties. De toetswaarde of $L_{den,GPP}$ is een gewogen gemiddelde over een jaar. Met een gedetailleerd geluidmodel is de geluidsbelasting op woningen berekend. In dit model wordt rekening gehouden met bandengeluid, motorgeluid en de groei van verkeer. Wanneer er sprake is van een overschrijding van de wettelijk toegestane geluidsbelasting (toetswaarde), zijn maatregelen onderzocht en afgewogen op basis van het wettelijk voorgeschreven doelmatigheidscriterium. Hierbij wordt een afweging gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij Born opnieuw is beschouwd. In het TB is bij Born aan de westzijde van de A2 een 2 meter hoog geluidsschermbaan toegepast. Samen met de toepassing van tweelaags ZOAB leidt dat er toe dat er in de kern Born geen overschrijdingen van toetswaarden zijn.

Zienswijzepunt 20.3

Inspreker geeft aan dat het geluidsplafond ter hoogte van de woning wordt verhoogd. Inspreker verzoekt om op het traject tussen viaduct 't Rooth, nabij

viaduct Grasbroek en Den Uil geluidwerende maatregelen te treffen in de vorm van geluidschermen of vergelijkbare maatregelen.

Antwoord

Zie de beantwoording bij zienswijzepunt 20.2.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.6.4

Zienswijze 23

Inspreker exploiteert een akkerbouw- annex loonbedrijf nabij viaduct Maasbaan.

Inspreker brengt de onderstaande zienswijzepunten in.

Zienswijzepunt 23.1

Inspreker geeft aan dat rekening gehouden moet worden met de negatieve effecten van geluid en fijnstof op de woonlocatie.

Antwoord

Met betrekking tot het zienswijzepunt van inspreker dat rekening moet worden gehouden met de negatieve effecten van geluid op de woning geldt dat de situatie van inspreker is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Met de negatieve effecten is aldus rekening gehouden. Blijkens het akoestisch onderzoek wordt evenwel voldaan aan de wettelijke geluidsnormen. Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4.

In paragraaf 2.5 is een nadere toelichting opgenomen voor het onderwerp luchtkwaliteit. Het onderzoek naar luchtkwaliteit dat ten grondslag ligt aan het OTB en dat geactualiseerd is voor het TB is conform wet- en regelgeving uitgevoerd en concludeert dat de situatie na verbreding van de A2 ruim voldoet aan de geldende normen vanuit luchtkwaliteit. Met betrekking tot het zienswijzepunt van inspreker dat rekening moet worden gehouden met de negatieve effecten van fijnstof op de woning van inspreker geldt dat woningen geen gevoelige bestemmingen zijn in het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen. De grenswaarden en het bouwverbod uit dit Besluit zijn derhalve niet van toepassing. Het project en de locatiekeuze dient echter wel te voldoen aan de goede ruimtelijke ordening en dat in dat kader moet een afweging plaatsvinden. Uit de onderzoeken is evenwel gebleken dat geen significante hinder optreedt aan de woning van inspreker en er aldus geen aanvullende maatregelen benodigd zijn.

Zienswijzepunt 23.2

Inspreker verlangt een adequate vervangende ontsluiting voor het vervallen van Maasbaan. De nieuwe parallelweg is volgens inspreker te smal. De weg dient minimaal 5,5 meter breed te worden of er dienen geasfalteerde uitwijkstroken te komen bij de huidige opgenomen breedte van 4,80 meter.

Antwoord

Viaduct Maasbaan met de Swentiboldweg verbindt in de huidige situatie het bedrijf van inspreker aan de oostzijde van de A2 met bestemmingen aan de westzijde van de A2. Als vervangende ontsluiting voor het vervallen van Maasbaan wordt de nieuwe Swentiboldweg gerealiseerd. De nieuwe Swentiboldweg ligt aan de oostzijde parallel aan de A2 en sluit aan op de Bergerweg. Hier kan inspreker via viaduct Graetheide de A2 oversteken. De nieuwe Swentiboldweg heeft minimaal dezelfde functionaliteit als de huidige verbinding via Maasbaan en voldoet aan de voor dit

type weg van toepassing zijnde ontwerprichtlijnen. De huidige Swentiboldweg heeft een verhardingsbreedte van 3,5 meter. Het ontwerp van de nieuwe Swentibold is ruimer opgezet en bevat een verhardingsbreedte van 4,50 meter en heeft bermen met een breedte van 2,50 meter aan beide zijden. De in het besluit opgenomen breedte is gebruikelijk voor dit type erfonthutingswegen. Er bestaat geen noodzaak om deze parallelweg te verbreden of het ontwerp te wijzigen.

Zienswijzepunt 23.3

De nieuwe parallelweg dient volgens inspreker te worden voorzien van verlichting om de veiligheid te waarborgen en te voorkomen dat er een dumpplaats ontstaat.

Antwoord

De functionaliteit en het gebruik van de nieuwe Swentiboldweg wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie. De geslotenverklaring blijft van toepassing. Er is dan ook geen aanleiding om te veronderstellen dat er sprake kan zijn van een dumpplaats. Volgens de ontwerprichtlijnen wordt het gebruik van verlichting buiten de bebouwde kom alleen bij gevarenpunten, zoals kruispunten, toegepast. Aangezien het gebruik ook niet wijzigt, zal er geen verlichting worden toegepast.

Zienswijzepunt 23.4

Inspreker vindt het wenselijk dat er geen groen wordt geplant rond de nieuwe parallelweg. Daarnaast de vraag op welke wijze de grond onderhouden gaat worden.

Antwoord

Tussen de A2 en de nieuwe Swentiboldweg wordt een transparante Parkway toegepast, die wordt ingevuld met bomen en kruidachtige vegetatie zonder onderbegroeiing. Deze beplanting staat op het talud van de A2. De nieuwe Swentiboldweg is voorzien van een berm van 2,5 meter weerszijde waar uiteraard geen beplanting wordt toegepast. De Parkway wordt in het reguliere onderhoudsprogramma van de beheerder van de weg, in dit geval Rijkswaterstaat, meegenomen.

Zienswijzepunt 23.5

Inspreker verzoekt om de nieuwe parallelweg zoveel mogelijk richting de A2 op te schuiven om ruimtebeslag op landbouwgrond te voorkomen. Een verschuiving van 5 meter is volgens inspreker mogelijk.

Antwoord

De A2 ligt ter hoogte van de Maasbaan en nieuwe Swentiboldweg ingesneden ten opzichte van maaiveld. Bij een insnijding wordt het talud ingericht als Parkway met een flauw talud en continue breedte. Door de flauwe hellingshoek gaat de helling over in de omgeving en draagt bij aan een aantrekkelijke en veilige beleving voor de weggebruiker. Verschuiven van de nieuwe Swentiboldweg en minder ruimtebeslag zou leiden tot een steiler talud dat niet als Parkway uitgevoerd kan worden. In het zuiden, wordt de ligging van de nieuwe Swentiboldweg bepaald door de ligging van de kruising met de Bergerweg in het verlengde van de Oude Postbaan. Er is geen aanleiding de uitgangspunten van de Parkway te herzien voor deze situatie. Aangezien de ligging van de nieuwe Swentiboldweg niet wordt aangepast, is het ruimtebeslag van de nieuwe weg op gronden van inspreker voor zover mogelijk geminimaliseerd, zoals te zien op de detailkaarten TB, kaartblad 12. Echter kan ruimtebeslag niet geheel worden voorkomen.

Zienswijzepunt 23.6

Inspreker verzoekt de nieuwe parallelweg aan te leggen tot en met de bedrijfsoprit.

Antwoord

Zienswijzepunt van inspreker is gehonoreerd en doorgevoerd in het TB, zoals te zien op de detailkaarten TB, kaartblad 12.

Zienswijzepunt 23.7

Inspreker verzoekt de nieuwe parallelweg aan te leggen met opsluitbanden ten behoeve van de verkeersveiligheid en levensduur van de weg.

Antwoord

Conform de ontwerprichtlijnen worden opsluitbanden buiten de bebouwde kom niet toegepast.

Zienswijzepunt 23.8

Inspreker is van mening dat de nieuwe parallelweg aangelegd moet zijn voordat de brug geamoveerd wordt ten behoeve van de bereikbaarheid van bedrijf van inspreker.

Antwoord

Viaduct Maasbaan zal pas verwijderd kunnen worden als de nieuwe ontsluitingsweg aan de oostzijde van de A2 gereed is, zodat de bereikbaarheid gegarandeerd blijft.

Zienswijzepunt 23.9

Inspreker verzoekt de aansluiting van de nieuwe parallelweg op de reeds aanwezige weg vanaf de Maasbaan naar het bedrijf van inspreker vloeiend aan te leggen in verband met het manoeuvreren met zwaar verkeer.

Antwoord

De nieuwe Swentiboldweg die parallel aan de A2 heeft minimaal dezelfde functionaliteit en voldoet aan de voor dit type weg van toepassing zijnde ontwerprichtlijnen. De in het besluit opgenomen breedte en boogstralen is gebruikelijk voor dit type erfontsluitingswegen. Er bestaat geen noodzaak om deze parallelweg te verbreden of het ontwerp te wijzigen. De boog ter hoogte van Maasbaan is daarnaast vloeiender dan in de huidige situatie.

Zienswijzepunt 23.10

Inspreker is van mening dat de aansluiting van de nieuwe parallelweg op de Bergerweg als ook de kruising Bergerweg/ Swentiboldweg uitgevoerd moet worden met verkeerslichten of rotondes. Dit in verband met het manoeuvreren met zwaar materiaal, wachttijden en uit het oogpunt van verkeersveiligheid om de Bergerweg op te kunnen rijden.

Antwoord

Bij het ontwerp van de kruising van de nieuwe Swentiboldweg met de Bergerweg is rekening gehouden met de functie van deze wegen en de verkeersintensiteiten. Deze zijn dermate laag dat een voorrangskruising voldoet. Het uitgewerkte ontwerp voor deze kruising voldoet aan de ontwerprichtlijnen bij kruisingen van dit type wegen en is geschikt voor landbouwverkeer.

Zienswijzepunt 23.11

Inspreker maakt melding dat de omrijdschade en de planschade voor rekening van de staat komen.

Antwoord

Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend. Zie hiervoor paragraaf 2.10.

Zienswijzepunt 23.12

Inspreker verzoekt de grens voor grondaankoop op perceel 1626 aan te passen tot een rechte lijn. Inspreker opteert voor dit perceel als ook andere percelen in eigendom van inspreker nadrukkelijk voor vervangende grond in de nabijheid.

Antwoord

Zoals aangegeven bij het antwoord op zienswijzepunt 23.5 is het ontwerp van de nieuwe Swentiboldweg waar mogelijk aangepast om ruimtebeslag op percelen van inspreker te voorkomen. Echter kan ruimtebeslag niet geheel worden voorkomen. In overleg met de grondverwerwers zal worden bezien welk deel van het betreffende perceel eventueel aanvullend kan worden aangekocht dan wel of ruilgronden beschikbaar zijn.

Zienswijzepunt 23.13

Inspreker geeft mee dat in ieder geval rekening moet worden gehouden met de volgende kostenposten: omrijdschade, planschade, nadeelcompensatie, schaduwwerking, doorsnijding van percelen, vormschade, etc.

Antwoord

De totale afstand die vanwege het vervallen van kunstwerk Maasbaan moet worden omgerekend is circa 1,2 kilometer. Dit is een dermate geringe afstand dat van omrijdschade geen sprake is. De inkeping in de grens bij het perceel van indiener wordt niet veroorzaakt door de verbreding van de A2 maar door de bestaande elektriciteitsmast. Er is daarmee geen sprake van vormschade of doorsnijding van percelen door het project. Gelet op het feit dat de nieuwe Swentiboldweg tussen de Parkway en percelen van inspreker is gelegen en de A2 hier ingesneden ligt ten opzichte van maaiveld en er sprake is van een transparante Parkway, is er geen reden waarom de schaduwwerking van de Parkway ter plaatse voor schade aan gewassen zou zorgen. De levensvatbaarheid van het bedrijf van inspreker is door de verbreding van de A2 niet in het geding.

Als inspreker meent schade te lijden als gevolg van het TB, kan een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend. Zie hiervoor paragraaf 2.10.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijziging is doorgevoerd in het TB:

- De nieuwe Swentiboldweg is verlengd tot en met de bedrijfsoprit en het ruimtebeslag is verkleind.

3.6.5 *Zienswijze 28 – Dorpsplatform Guttecoven en Buurtschap Den Uul en zienswijzen 32, 33, 36 (gelijkluidend)*

Inspreker geeft aan de verbreding van de A2 te onderschrijven en hieraan medewerking te verlenen, voorop gesteld dat de hinder die hierdoor ontstaat geen nadelige gevolgen heeft voor het dorp Guttecoven. Inspreker brengt de onderstaande punten in als zienswijze.

As verlegging

Zienswijzepunt 28.1

Om de geluidsoverlast en fijnstof uitstoot die het dorp Guttecoven nu al ondervindt tot een minimum te beperken pleit inspreker voor het eerder, meer noordelijk verleggen van de as van de A2 in westelijke richting (vanaf de Bergstraat in Born).

Inspreker is van mening dat Born hier geen nadeel van ondervindt ten opzichte van de huidige situatie en Guttecoven hier wel voordeel van heeft. Op deze manier blijft de weg zoveel mogelijk weg van de bebouwing/bewoners Rijstraat, Rothweg en buurtschap Den Uul. Inspreker geeft aan dat hierdoor ook bomen aan de oostzijde worden bespaard.

Antwoord

Ter voorbereiding van het TB is een onderzoek naar de noordelijke asverschuiving uitgevoerd. De noordelijke asverschuiving is onderzocht en vergeleken met de in het OTB opgenomen asverschuiving. Een nadere uiteenzetting van de resultaten van dit onderzoek is opgenomen in paragraaf 2.6.2 en het onderzoek is opgenomen als Bijlage A. Verschillende thema's zijn tegen elkaar afgewogen. Het betreffen de thema's verkeersveiligheid, ruimtegebruik en sociale aspecten, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur, water, bodem, LRKC (landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie) en archeologie. Ook de invloeden op de doelstellingen van het project en de toetsing aan het wettelijk kader zijn tegen elkaar afgewogen. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor de belangenafweging over de ligging van de asverschuiving.

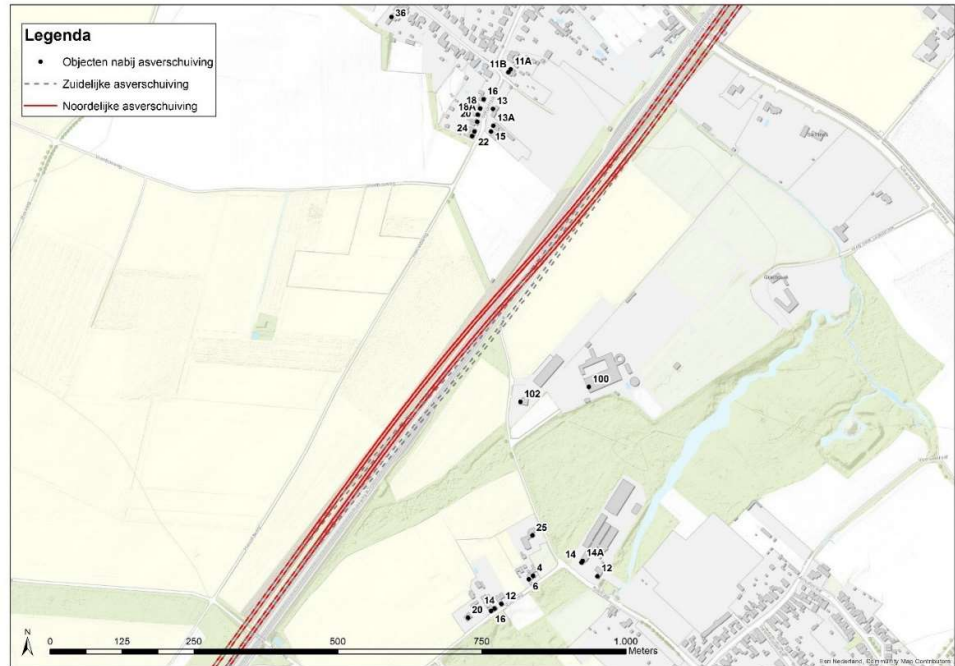
Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat voor de meeste thema's geen relevant verschil is tussen de beide varianten voor de asverschuiving. Hieronder wordt nader ingegaan op de resultaten van het onderzoek in relatie tot de door inspreker ingebrachte argumenten.

Inspreker geeft aan dat inwoners van Guttecoven en Den Uul overlast ervaren. Een knelpunt op het gebied van geluid of luchtkwaliteit, zijnde een overschrijding van wettelijke normen, is niet geconstateerd in het onderzoek:

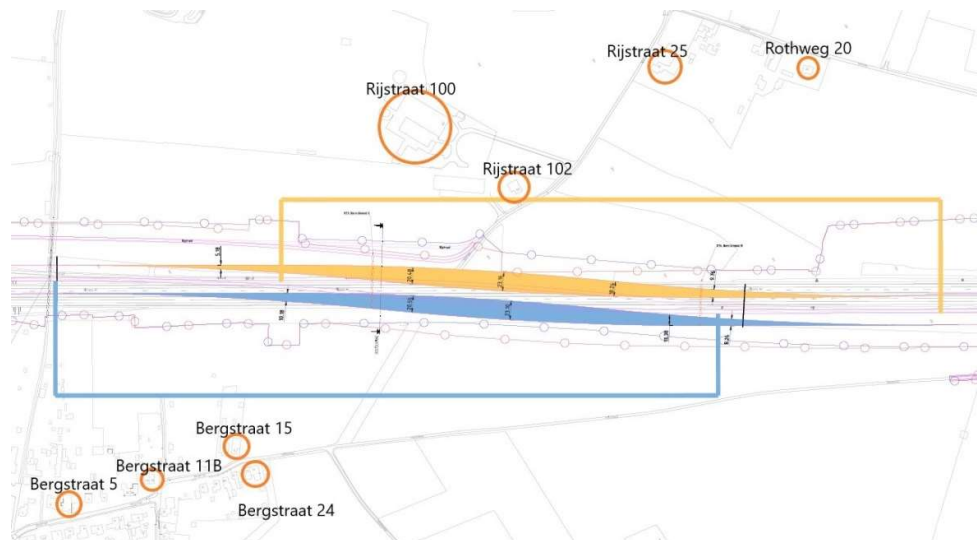
- De huidige geluidsbelasting op woningen benadert de toetswaarde op basis van de maximaal vergunde geluidproductie van de A2. Dat geldt voor woningen aan de oost- als westzijde van de A2. Aangezien de vergunde waarde niet wordt overschreden is er geen knelpunt op het gebied van geluid.
- Zowel bij woningen aan de oost- als aan de westzijde van de A2 liggen de huidige concentraties aan NO₂ en PM₁₀ ruim beneden de wettelijke grenswaarden. Er is geen knelpunt op het gebied van luchtkwaliteit.

Inspreker geeft aan dat bij de noordelijke asverschuiving de A2 zoveel mogelijk weg blijft van de bebouwing/bewoners Rijstraat, Rothweg en buurtschap Den Uul. Dit zienswijzepunt is in beginsel juist. Figuur 3-7 toont de adressen gelegen nabij de asverschuiving. Figuur 3-8 toont de objecten waarvoor de afstand tot de A2 is bepaald. De afstand van de woningen ten opzichte van de A2 levert het volgende beeld op:

- Bergstraat (Born): Bij beide varianten voor de asverschuiving neemt de afstand tussen de woningen aan de Bergstraat in Born en de A2 toe ten opzichte van de huidige situatie. De OTB asverschuiving is gunstiger voor de woningen aan de Bergstraat.
- Rothweg (Guttecoven/Den Uul): Bij beide varianten voor de asverschuiving neemt de afstand tussen de woningen aan de Rothweg en de A2 toe ten opzichte van de huidige situatie. De noordelijke asverschuiving is gunstiger voor de woningen aan de Rothweg.
- Rijstraat (Guttecoven/Den Uul): Bij de OTB asverschuiving is zowel sprake van een toe- als afname van de afstand van de woningen aan de Rijstraat tot de A2 ten opzichte van de huidige situatie. Bij de noordelijke asverschuiving neemt de afstand tussen de vrijwel alle woningen aan de Rijstraat en de A2 toe, waardoor de noordelijke asverschuiving gunstiger is.



Figuur 3-7 Adressen nabij de asverschuiving. Nb. De OTB asverschuiving is in deze figuur aangeduid met zuidelijke asverschuiving.



Figuur 3-8 Adressen nabij de asverschuiving waarvoor de afstand tot de A2 is bepaald.

De gewijzigde afstanden spelen een rol in de belangenafweging wanneer dit resulteert in een verschil in leefbaarheid (geluid, lucht, visuele hinder). Dit wordt hieronder nader toegelicht.

Ten aanzien van visuele hinder is er geen verschil geconstateerd tussen beide varianten. Voor één adres aan de Rijstraat is in de huidige situatie sprake van een zichtrelatie waardoor visuele hinder aan de orde zou kunnen zijn. Bij beide varianten

van de asverschuiving voorkomt een dichte Parkway direct zicht op de A2. Hierdoor verandert het zicht niet of nauwelijks en is er geen effect op visuele hinder.

Ten aanzien van luchtkwaliteit is er geen verschil geconstateerd tussen beide varianten. Zowel aan de oost- als aan de westzijde van de A2 liggen de huidige concentraties aan NO₂ en PM₁₀ ruim beneden de wettelijke grenswaarden. Er is geen knelpunt op het gebied van luchtkwaliteit. Voor beide varianten geldt dat de concentraties dalen. In de huidige situatie bedraagt de maximale concentratie PM₁₀ 19 µg/m³. Bij beide varianten daalt de maximale concentratie PM₁₀ naar 16 µg/m³. De wettelijke grenswaarde bedraagt 40 µg/m³. Deze verbetering wordt veroorzaakt door de autonoom dalende concentraties. Het effect van een asverschuiving op de concentraties PM₁₀ beperkt zich tot de directe omgeving van de weg, met name waar de weg opschuift ten opzichte van de huidige ligging. Het betreft een verplaatsing van de bron. Op een afstand van circa 70 meter is er geen effect meer waar te nemen. Woningen aan de oost- en westzijde van het plangebied voor de asverschuiving zijn op grotere afstand gelegen. Bij beide varianten is er sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit. Dit is echter het gevolg van autonome daling van concentraties verontreinigende stoffen. De varianten voor de asverschuiving leiden niet tot verschillende effecten op woningniveau ter hoogte van de asverschuiving.

Voor geluid is er wel een relevant verschil geconstateerd. Beide varianten voor de asverschuiving leveren voor Guttecoven een verbetering op en voor Born geen verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Ter plaatse van de woningen aan de Rijstraat en Rothweg tussen de kern Guttecoven en de A2 kan worden gesteld dat bij beide varianten de geluidsbelasting na toepassing van het doelmatig maatregelenpakket in de meeste gevallen afneemt of ten minste gelijk blijft. Ook de achterliggende kernen Guttecoven en Einighausen zullen tenminste een gelijk blijvende of verbeterde geluidssituatie ervaren. Aan de westzijde van de weg in Born geldt eveneens dat bij beide varianten de geluidsbelasting in de meeste gevallen afneemt of gelijk blijft ten opzichte van de huidige situatie.

Het wijzigen van de asverschuiving tussen OTB en TB levert echter wel een verslechtering op voor Born en slechts een beperkte verbetering voor Guttecoven. In verhouding ondervinden aanzienlijk meer woningen een negatief effect (353 woningen) dan een positief effect (66 woningen). Bij de noordelijke asverschuiving wegen de voordelen voor Guttecoven niet op tegen de nadelen voor Born.

Tot slot is het ruimtebeslag op houtopstanden bepaald voor beide varianten. De noordelijke asverschuiving leidt tot een zeer geringe toename van ruimtebeslag op houtopstanden vergeleken met de zuidelijke asverschuiving. Het verschil is echter dusdanig gering dat de varianten niet onderscheidend zijn. Bij beide varianten gaat de beplanting bij de Rijstraat verloren en is er ruimtebeslag op het driehoekige bos bij de Rijstraat. Beplanting wordt teruggebracht in de vorm van een dichte Parkway waardoor de A2 van Guttecoven wordt afgeschermd.

De hierboven beschreven onderzoeksresultaten zijn betrokken in de belangenafweging over de asligging. Na het zorgvuldig afwegen van de belangen is besloten om de noordelijke asverschuiving niet op te nemen in het TB.

Geluidhinder

Zienswijzepunt 28.2

Inspreker geeft aan dat Guttecoven als ook Einighausen geluidhinder ondervinden. Zeker bij de overheersende noorden- en westenwind wordt geluid vanaf de A2 die boven maaiveld ligt ver over het open gebied gedragen. In de wintermaanden ervaren dorpsbewoners meer geluidhinder dan in de zomermaanden, wanneer de bomen in blad staan. Inspreker wijst op de open plek in beplanting voor een panoramaview op Chemelot voor automobilisten waardoor het geluid richting dorpen vrij spel heeft. Om zoveel mogelijk geluidhinder te voorkomen verzoekt inspreker een aarden (geluids)wal met dichte Parkway vanaf het punt van de as-verlegging, minimaal vanaf bocht in Rijstraat tot aan tankstation Swentibold. Inspreker verzoekt de beoogde panoramaview op Chemelot uit het TB te verwijderen.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij Guttecoven opnieuw is beschouwd. Uit dit onderzoek blijkt dat na het toepassen van tweelaags ZOAB er bij de woningen aan de Rijstraat en Rothweg als in de kern Guttecoven voldaan wordt aan de wettelijke geluidsnormen. Hierop is één uitzondering waar een beperkte overschrijding van de toetswaarde resteert. Nadat het TB onherroepelijk is geworden, wordt voor deze woning aanvullend onderzoek gedaan naar gevelisolatie. Voor de kern Guttecoven is geen aanvullende maatregel nodig, omdat met tweelaags ZOAB overschrijdingen van de toetswaarde voorkomen zijn. In het TB is ter hoogte van Guttecoven aan de oostzijde van de A2 dan ook geen geluidwal of -scherm voorzien.

Het beeld bestaat dat beplanting een rol kan vervullen als geluidbeperkende maatregel. Feit is echter dat beplanting (struiken en bomen) nauwelijks geluid absorberen. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Het geluidreducerend effect van beplanting zoals deze op grond van de Parkway gerealiseerd kan worden, is dus gering en daarbij ook nog eens afhankelijk van het type beplanting.

Daarnaast is in het onderzoek naar ruimtegebruik en sociale aspecten geen negatief effect op visuele hinder geconstateerd. Op de locaties waar in het Landschapsplan geen afscherpende beplanting langs de A2 wordt toegepast (ten zuiden van Den Uil) geldt dat hier in de huidige situatie ook geen beplanting parallel aan de A2 aanwezig is. Gezien de afstand van de A2 tot de kern Guttecoven en het feit dat de A2 in de plansituatie op deze locatie van de kern afschuift, zijn maatregelen niet aan de orde. Het zicht op het aanwezige open landschap van Graetheide en het doorzicht naar DSM zijn daarnaast in het kader van ruimtelijke kwaliteit belangrijke waarden om te behouden.

Om toch tegemoet te komen aan dit zienswijzepunt, is de beplanting bij de onderdoorgang Den Uil aan de kant van Guttecoven verdicht waardoor het zicht op de A2 voor de meest nabijgelegen woningen wordt verminderd. Deze maatregel is in het Landschapsplan uitgewerkt, zoals te zien is op kaart 9.

Snelheid 130 km

Zienswijzepunt 28.3

Inspreker geeft aan dat nieuwe snelwegen niet meer worden ontworpen om er 130 km/u op te kunnen rijden en dat de verbreding van de A2 echter een bestaande snelweg betreft. Inspreker geeft aan dat de maximumsnelheid op deze weg 130 km/u wordt. Inspreker pleit ervoor om de snelheid te beperken tot 100 km/u ter beperking van fijnstof uitstoot en geluidsoverlast.

Antwoord

In het TB moet worden uitgegaan van de wettelijke maximumsnelheid, in dit geval 130 km/uur. Effecten van de wegverbreding worden daarom bepaald op 130 km/uur en eventueel daaruit vloeiende maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid worden in het TB opgenomen. Voor een nadere toelichting op het onderwerp maximumsnelheid wordt verwezen naar de beantwoording onder paragraaf 2.3.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijziging is doorgevoerd in het TB:

- De beplanting bij kunstwerk Den Uil is verdicht.

3.6.6

Zienswijze 30

Zienswijzepunt 30.1

Inspreker geeft aan dat de geluidsbelasting op de gevel van de woning niet hoger mag zijn dan 65 dB en de binnenwaarde niet meer mag zijn dan 36 dB. Inspreker is van mening dat de woning in de geluidrapportage ontbreekt. Inspreker vindt het belangrijk dat maatregelen getroffen worden langs de A2 die het binnen niveau waarborgen.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de woning van inspreker. De berekende geluidbelastingen ter plaatse van de woning van inspreker zijn opgenomen in bijlage A (pagina 277) van het Akoestisch onderzoek TB, Structurele verbreding A2 Het Vonderen – Kerensheide, deelrapport specifiek.

Uitgangspunt bij dit onderzoek is dat de sanering van de woning van inspreker reeds is meegenomen bij de besluitvorming over de realisatie van de spitsstroken. Het onderzoek naar waarborging van de binnenwaarde is gekoppeld aan voornoemde besluitvorming.

Voor het akoestisch onderzoek voor het TB geldt, op basis van voorgaande, dat de woning niet is beschouwd als saneringswoning. Wanneer wordt voldaan aan de wettelijk toegestane geluidsbelasting ($L_{den,GPP}$), is er geen aanvullend onderzoek naar de binnenwaarde noodzakelijk, dan wel het treffen van aanvullende maatregelen om aan de binnenwaarde te voldoen. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat het treffen van aanvullende maatregelen, gelet op de wet- en regelgeving hieromtrent, niet noodzakelijk is. De belangen van inspreker zijn zorgvuldig afgewogen. Het TB zal naar aanleiding van de zienswijze derhalve niet worden aangepast.

De sanering is langs dit wegvak in het kader van voorgaande besluiten (TB Sint Joost – Urmond en het WAB Maasbracht – Geleen) formeel afgehandeld. In het kader van voornoemde besluiten, is besloten tot het treffen van gevelmaatregelen

als saneringsmaatregel. Als inspreker stelt dat deze gevelmaatregelen uiteindelijk niet zijn getroffen, zal dit door Rijkswaterstaat worden uitgezocht. In overleg met inspreker zal vervolgens worden gezien of het alsnog nodig is om maatregelen voor de binnenwaarde buiten het TB om te realiseren.

Zienswijzepunt 30.2

Inspreker verwijst naar bijgevoegde NSG notitie dat bij de woning na toepassing van tweelaags ZOAB een indicatieve geluidsbelasting van 63,5 dB verwacht mag worden. De beschikbare ruimte is 1,5 dB voordat de grenswaarde 65 dB wordt overschreden. Inspreker acht het niet uitgesloten dat de waarde van 65 dB toch wordt overschreden en voert daartoe verschillende redenen aan. Inspreker verzoekt dat alle relevante gegevens ter beschikking te stellen om de modelberekeningen te kunnen controleren.

Antwoord

Inspreker heeft inmiddels van de mogelijkheid gebruik gemaakt het geluidmodel in te zien en heeft naar aanleiding hiervan een aanvullende zienswijze ingediend die hieronder wordt behandeld.

Zienswijzepunt 30.3

Inspreker stelt verschillende vragen over het geluidonderzoek ter plekke van de woning. Daarbij vraagt inspreker zich af of rekening is gehouden met het feit dat de woning hoog ligt en dat A2 aan de linkerkant van de voorkant van de woning aanmerkelijk hoger boven het maaiveld ligt. Voorts vraagt inspreker zich af met welke ZOAB laag men heeft gerekend.

Antwoord

De vragen die inspreker stelt met betrekking tot het geluidsonderzoek aan de woning van inspreker zien voornamelijk toe op de betrokken verkeersgegevens (omvang, samenstelling en snelheid) en of de situatie ter plaatse op de juiste wijze is gemodelleerd.

Ten behoeve van het TB zijn nieuwe verkeersberekeningen uitgevoerd met het recentere NRM Zuid 2018. Dit verkeersmodel houdt rekening met een sterke groei van de economische centra rondom de A2. De verkeersprognose ligt hierdoor op de A2 ter plaatse circa 9% hoger dan de verkeersprognose die was gehanteerd voor het OTB en was gebaseerd op NRM Zuid 2016. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de nieuwe verkeersprognose is gehanteerd. Voor een nadere toelichting op de verkeersprognose wordt verwezen naar de beantwoording onder paragraaf 2.2.

Bij de berekeningen is rekening gehouden met de situatie ter plaatse van inspreker. Daarnaast is, naar aanleiding van de zienswijze van inspreker, in het akoestisch onderzoek voor het TB rekening gehouden met het verhoogde maaiveld ter plaatse van de woning. Wat betreft de aanwezige wegdekverharding is gerekend conform het geluidregister. Binnen de zichthoek van de woning is hier al deels tweelaags ZOAB aanwezig. Hier is rekening mee gehouden bij het berekenen van de toetswaarde ($L_{den,GPP}$). Zie verder beantwoording bij zienswijzepunt 30.1.

Zienswijzepunt 30.4

Inspreker onderschrijft de zienswijzen van Dorpsplatform Guttecoven.

Antwoord

Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijze van Dorpsplatform Guttecoven (zienswijze 28).

Zienswijzepunt 30.5

Inspreker is van mening dat de Rijstraat tijdens de bouwwerkzaamheden opengesteld dient te blijven voor landbouwverkeer, fietsverkeer en calamiteiten.

Antwoord

De verkeersfasering zoals uitgewerkt voor het TB betreft een fasering op hoofdlijnen voor de A2. Het onderliggend wegennet maakt daar geen onderdeel van uit. Dit wordt na vaststelling van het besluit nader uitgewerkt, rekening houdend met het gebruik van deze wegen. Daarbij kan op dit moment wel worden aangegeven dat de Rijstraat voor de verbreding van de A2 als eerste verlegd zal moeten worden, om de verbrede A2 te kunnen realiseren. Door de fasering blijft de Rijstraat tijdens de bouw van de A2 verder open voor het verkeer.

Zienswijzepunt 30.6

Inspreker is van mening dat een eerdere, meer noordelijk gelegen, verschuiving van de as van 200 meter, beginnend net voorbij de bebouwing op de Bergstraat Born een optie is die voor bewoners Born nauwelijks nadeel oplevert. Verder is dit niet nadelig voor kosten, veiligheid, grondaankoop en natuur ten opzichte van de geplande situatie. Dit levert wel voordelen op voor Rijstraat, Rothweg en Guttecoven. Daarnaast is er minder kap van bomen nodig, waarbij inspreker wijst op een driehoekig bosje in de bocht van de Rijstraat en beplanting tot aan de pechhaven. Bij de asverschuiving zoals opgenomen in het OTB ligt de A2 op ongeveer 90 meter afstand en moeten bomen en een deel van het driehoekig bosje worden gekapt. Hierdoor verwacht inspreker een verslechtering op het gebied van geluid en uitzicht. Bij de meer noordelijke gelegen asverschuiving wordt het centrum van Born nog altijd gespaard en heeft de Bergstraat nog altijd voordeel ten opzichte van de huidige situatie.

Antwoord

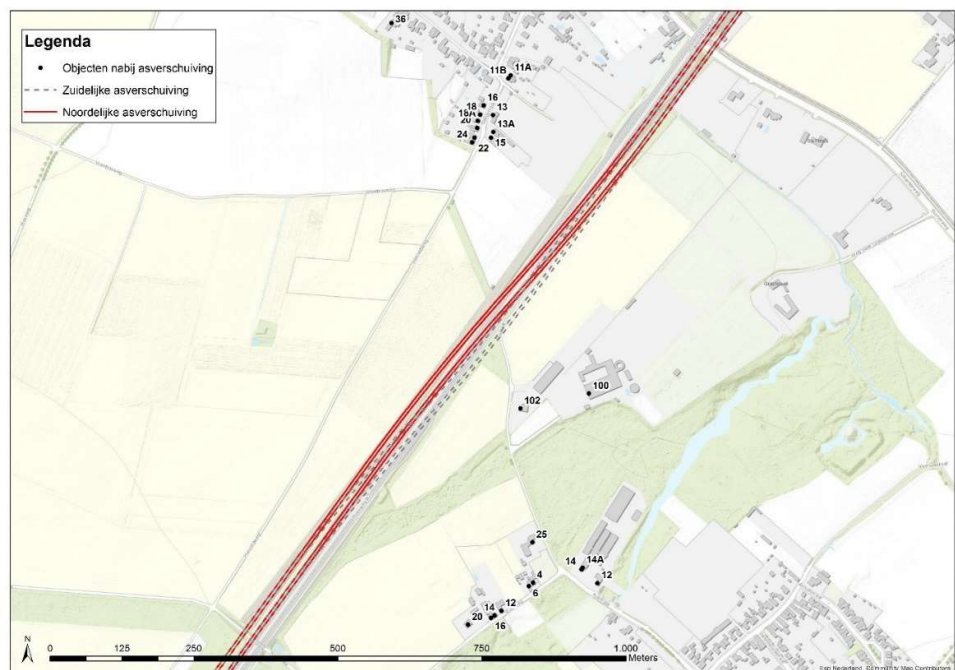
Ter voorbereiding van het TB is een onderzoek naar de noordelijke asverschuiving uitgevoerd. De noordelijke asverschuiving is onderzocht en vergeleken met de in het OTB opgenomen asverschuiving. Een nadere uiteenzetting van de resultaten van dit onderzoek is opgenomen in paragraaf 2.6.2 en het onderzoek is opgenomen als Bijlage A. Verschillende thema's zijn tegen elkaar afgewogen. Het betreffen de thema's verkeersveiligheid, ruimtegebruik en sociale aspecten, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur, water, bodem, LRKC (landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie) en archeologie. Ook de invloeden op de doelstellingen van het project en de toetsing aan het wettelijk kader zijn tegen elkaar afgewogen. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor de belangenafweging over de ligging van de asverschuiving.

Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat voor de meeste thema's geen relevant verschil is tussen de beide varianten voor de asverschuiving. Hieronder wordt nader ingegaan op de resultaten van het onderzoek in relatie tot de door inspreker ingebrachte argumenten.

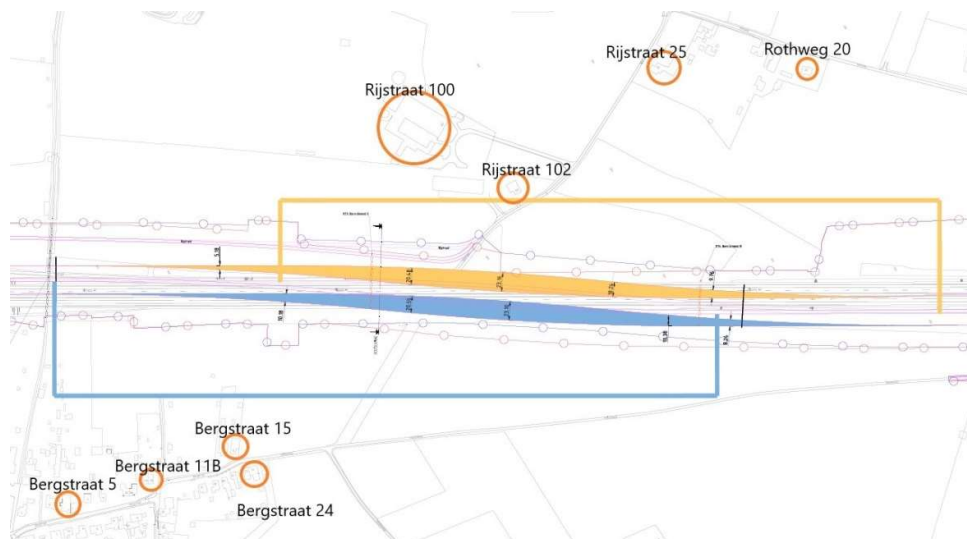
Voor de woning van inspreker geldt dat de A2 in de huidige situatie op 111 meter afstand ligt. Bij de asverschuiving zoals opgenomen in het OTB schuift de A2 15 meter op richting de woning, waardoor de afstand tot de A2 nog 96 meter bedraagt. Bij de noordelijke asverschuiving schuift de A2 van de woning af met 9 meter, waardoor de afstand tot de A2 120 meter bedraagt. Figuur 3-7 toont de andere

adressen aan de Rijstraat, Rothweg en Bergstraat nabij de asverschuiving. Figuur 3-8 toont de objecten waarvoor de afstand tot de A2 is bepaald. De afstand van de woningen ten opzichte van de A2 levert het volgende beeld op:

- Bergstraat (Born): Bij beide varianten voor de asverschuiving neemt de afstand tussen de woningen aan de Bergstraat in Born en de A2 toe ten opzichte van de huidige situatie. De OTB asverschuiving is gunstiger voor de woningen aan de Bergstraat.
- Rothweg (Guttecoven/Den Uul): Bij beide varianten voor de asverschuiving neemt de afstand tussen de woningen aan de Rothweg en de A2 toe ten opzichte van de huidige situatie. De noordelijke asverschuiving is gunstiger voor de woningen aan de Rothweg.
- Rijstraat (Guttecoven/Den Uul): Bij de OTB asverschuiving is zowel sprake van een toe- als afname van de afstand van de woningen aan de Rijstraat tot de A2 ten opzichte van de huidige situatie. Bij de noordelijke asverschuiving neemt de afstand tussen de vrijwel alle woningen aan de Rijstraat en de A2 toe, waardoor de noordelijke asverschuiving gunstiger is.



Figuur 3-9 Adressen nabij de asverschuiving. Nb. De OTB asverschuiving is in deze figuur aangeduid met zuidelijke asverschuiving.



Figuur 3-10 Adressen nabij de asverschuiving waarvoor de afstand tot de A2 is bepaald.

De gewijzigde afstanden spelen een rol in de belangenafweging wanneer dit resulteert in een verschil in leefbaarheid (geluid, lucht, visuele hinder). Dit wordt hieronder nader toegelicht.

Ten aanzien van visuele hinder is er geen verschil geconstateerd tussen beide varianten. Voor het adres van inspreker is in de huidige situatie sprake van een zichtrelatie waardoor visuele hinder aan de orde zou kunnen zijn. Bij beide varianten van de asverschuiving voorkomt een dichte Parkway direct zicht op de A2. Hierdoor verandert het zicht niet of nauwelijks en is er geen effect op visuele hinder.

Ten aanzien van luchtkwaliteit is er geen verschil geconstateerd tussen beide varianten. Zowel aan de oost- als aan de westzijde van de A2 liggen de huidige concentraties aan NO_2 en PM_{10} ruim beneden de wettelijke grenswaarden. Er is geen knelpunt op het gebied van luchtkwaliteit. Voor beide varianten geldt dat de concentraties dalen. In de huidige situatie bedraagt de maximale concentratie PM_{10} $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Bij beide varianten daalt de maximale concentratie PM_{10} naar $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De wettelijke grenswaarde bedraagt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze verbetering wordt veroorzaakt door de autonoom dalende concentraties. Het effect van een asverschuiving op de concentraties PM_{10} beperkt zich tot de directe omgeving van de weg, met name waar de weg opschuift ten opzichte van de huidige ligging. Het betreft een verplaatsing van de bron. Op een afstand van circa 70 meter is er geen effect meer waar te nemen. Woningen aan de oost- en westzijde van het plangebied voor de asverschuiving zijn op grotere afstand gelegen. Zo ook de woning van inspreker. Bij beide varianten is er sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit. Dit is echter het gevolg van autonome daling van concentraties verontreinigende stoffen. De varianten voor de asverschuiving leiden niet tot verschillende effecten op woningniveau ter hoogte van de asverschuiving.

Ten aanzien van geluid bedraagt de toetswaarde ($L_{\text{den, GPP}}$) voor de woning van inspreker 65 dB. Beide varianten voor de asverschuiving voldoen aan de wettelijk toegestane geluidsbelasting. De noordelijke asverschuiving is voor inspreker gunstiger. De geluidsbelasting bedraagt bij de noordelijke asverschuiving 63 dB en bij de OTB asverschuiving 65 dB.

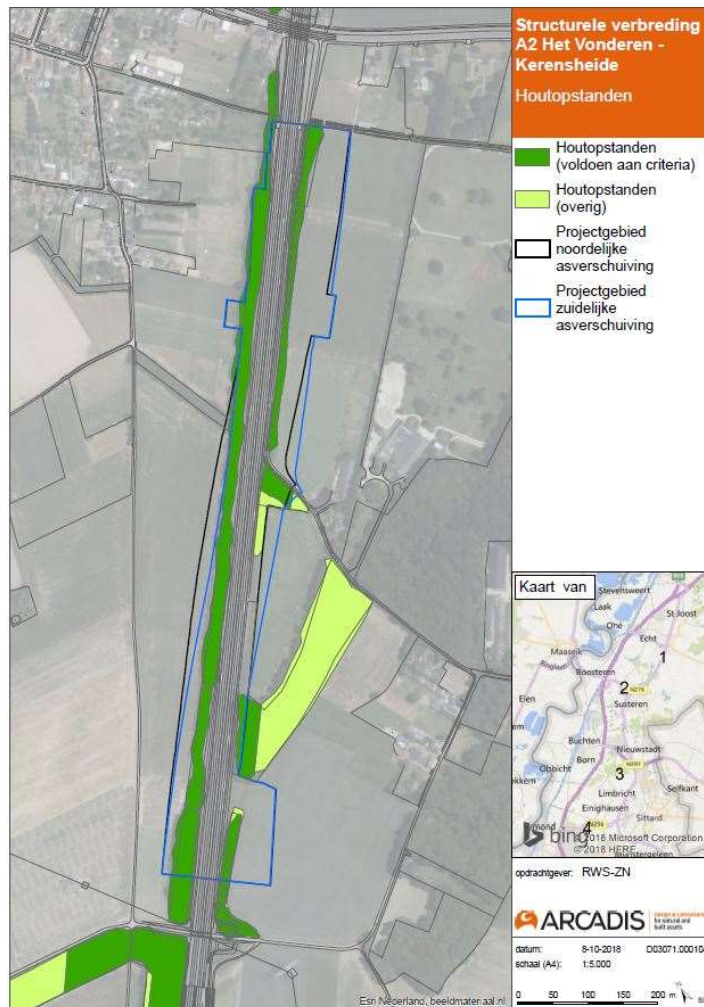
Daarnaast leveren beide varianten voor de asverschuiving voor Guttecoven een verbetering op en voor Born geen verslechtering ten opzichte van de huidige

situatie. Ter plaatse van de woningen aan de Rijstraat en Rothweg tussen de kern Guttecoven en de A2 kan worden gesteld dat bij beide varianten de geluidsbelasting na toepassing van het doelmatig maatregelenpakket in de meeste gevallen afneemt of ten minste gelijk blijft. Ook de achterliggende kernen Guttecoven en Einighausen zullen tenminste een gelijk blijvende of verbeterde geluidssituatie ervaren. Aan de westzijde van de weg in Born geldt eveneens dat bij beide varianten de geluidsbelasting in de meeste gevallen afneemt of gelijk blijft ten opzichte van de huidige situatie.

Het wijzigen van de asverschuiving tussen OTB en TB levert echter wel een verslechtering op voor Born en slechts een beperkte verbetering voor Guttecoven. In verhouding ondervinden aanzienlijk meer woningen een negatief effect (353 woningen) dan een positief effect (66 woningen). Bij de noordelijke asverschuiving wegen de voordelen voor Guttecoven niet op tegen de nadelen voor Born.

Voor beide varianten geldt dat er ruimtebeslag is op Natuurnetwerk Nederland en houtopstanden. De noordelijke asverschuiving leidt tot een zeer geringe toename van ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Nederland en houtopstanden vergeleken met de zuidelijke asverschuiving. Het verschil is echter dusdanig gering dat de varianten niet onderscheidend zijn. Bij beide varianten gaat de beplanting bij de Rijstraat verloren en is er ruimtebeslag op het driehoekige bos bij de Rijstraat, zoals te zien is in Figuur 3-11. Beplanting wordt teruggebracht in de vorm van een dichte Parkway waardoor de A2 van de woning van inspreker en andere woningen aan de kant van Guttecoven wordt afgeschermd.

Tot slot wordt opgemerkt beide varianten geen onveilige situaties opleveren en de hoeveelheid aan te kopen gronden (en kosten) voor beide varianten vergelijkbaar is.



Figuur 3-11 Ruimtebeslag op houtopstanden. Nb. De OTB asverschuiving wordt in de figuur aangeduid als zuidelijke asverschuiving

De hierboven beschreven onderzoeksresultaten zijn betrokken in de belangenafweging over de asligging. Na het zorgvuldig afwegen van de belangen is besloten om de noordelijke asverschuiving niet op te nemen in het TB.

Zienswijzepunt 30.7

Voor die bomen die wel gekapt moeten worden aan de oostzijde van de A2 verzoekt inspreker per boom te bekijken of kap nodig is. Inspreker is van mening dat tijdens de aanleg van de spitsstrook er onnodige kaalslag heeft plaatsgevonden waardoor het uitzicht van inspreker achteruit is gegaan en de geluidsbelasting is toegenomen.

Antwoord

Waar mogelijk wordt bestaande beplanting behouden en opgenomen in de Parkway. Dit is echter op verschillende locaties niet mogelijk vanwege de wegverbreding als ook de verplaatsing van de Rijstraat. Het besluit voorziet in compensatie van de te kappen bomen/beplanting, onder meer in de Parkway, welke ook in dichte uitvoeringsvorm is voorzien ter hoogte van locatie van inspreker. In het TB is ter hoogte van het driehoekig bosje in de bocht van de Rijstraat voor zover mogelijk

een maatregelvlak aangebracht ten einde de beplanting te behouden. Zie hiervoor de detailkaarten TB, kaartblad 11.

Een nadere detaillering van de (invulling van) de Parkway en aanvullende mogelijkheden van behoud van beplanting zal na het TB verder worden uitgewerkt in de vorm van een inrichtingsplan. Het waar mogelijk behouden van bestaande beplanting wordt daarnaast als uitvoeringseis opgenomen in de vraagspecificatie voor de realisatie.

Zienswijzepunt 30.8

Inspreker is van mening dat, ook al rekent het geluidmodel met meewind aan beide zijden, de bewoners aan de oostkant in het nadeel zijn aangezien de wind voornamelijk uit het westen en noorden komt.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. De meteorologische (waaronder windinvloeden) worden berekend conform wet- en regelgeving, vastgelegd in het reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het betreft een correctie waarbij de meteorologisch gemiddelde geluidsoverdracht (met een meewindsituatie als referentie) in rekening wordt gebracht. Het akoestisch onderzoek dient conform het wettelijk kader te worden uitgevoerd om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van maatregelen te komen.

Zienswijzepunt 30.9

Inspreker geeft aan dat er reeds een stuk tweelaags ZOAB ligt en niet slechts ZOAB.

Antwoord

Voor het akoestisch onderzoek dient conform de wettelijke bepalingen gerekend te worden met de maatregelen zoals deze zijn vastgelegd in het geluidregister. Binnen de zichthoek van de betreffende woning ligt in noordelijke richting al deels tweelaags ZOAB. In zuidelijke richting ligt enkellaags ZOAB. Zie ook beantwoording bij zienswijzepunt 30.3.

Zienswijzepunt 30.10

Inspreker geeft aan dat een deel van de Rijstraat en de Rothweg nergens in beeld komt.

Antwoord

De door inspreker aangehaalde adressen aan de Rijstraat en de Rothweg zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. De resultaten hiervan zijn de te vinden in bijlage A van het deelrapport Specifiek.

Zienswijzepunt 30.11

Inspreker geeft tot ongenoegen aan dat er tot nu toe geen bevredigend antwoord is gekomen op het verzoek tot het onderzoeken van de asverschuiving.

Antwoord

Ter voorbereiding van het TB is een onderzoek naar de noordelijke asverschuiving uitgevoerd. Zie verder de beantwoording bij zienswijzepunt 30.6.

Zienswijzepunt 30.12

Inspreker is van mening dat een aarden wal met hoge beplanting noodzakelijk is om bewoners Rijstraat, Rothweg en Guttecoven tegen de reeds enorme overlast te beschermen. Hiertoe geeft inspreker geeft aan sceptisch te zijn over prognoses en vergelijkt daartoe de prognoses uit 2010 voor verkeer en geluid (in het kader van de realisatie spitsstrook) en de huidige rapportages. De grond die vrijkomt bij verschuiving naar het westen kan gebruikt worden voor de wal met dichte beplanting.

Antwoord

De effecten van de maatregelen uit het TB zijn in de diverse onderzoeken behorende bij het besluit zorgvuldig onderzocht. De Tracéwet verplicht om de effecten van de structurele verbreding van de A2 tussen knooppunten Het Vonderen en Kerensheide op voorhand te onderzoeken. Het hanteren van rekenmodellen is dan ook noodzakelijk om de toekomstige situatie in 2030 met en zonder structurele verbreding van de A2 in beeld te brengen. Uit jurisprudentie²² komt naar voren dat modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weergeven. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. De toegepaste verkeersmodellen, in dit geval Nederlands Regionaal Model (NRM), als ook de wijze waarop de modelberekeningen zijn uitgevoerd is conform de (wettelijke) richtlijnen. In het TB is gerekend met het recentere NRM Zuid 2018 (in plaats van het NRM Zuid 2016 in het OTB). Het NRM Zuid 2018 houdt rekening met een sterke groei van de economische centra rondom de A2. De verkeersprognose ligt hierdoor op de A2 ter plaatse circa 9% hoger dan de verkeersprognose die was gehanteerd voor het OTB en was gebaseerd op NRM Zuid 2016. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2.

Voor het thema geluid is een akoestisch onderzoek uitgevoerd dat voor het TB is geactualiseerd mede op basis van de nieuwe verkeersprognoses. Wet- en regelgeving bepaalt welke factoren bij het akoestisch onderzoek moeten worden betrokken. Het akoestisch onderzoek voldoet aan deze wet- en regelgeving. Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Geluidmaatregelen worden zodanig gedimensioneerd dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij Guttecoven opnieuw is beschouwd. Voor de kern Guttecoven is geen aanvullende maatregel nodig, omdat met tweelaags ZOAB verreweg de meeste overschrijdingen van de toetswaarde voorkomen zijn. In het TB is bij Guttecoven aan de oostzijde van de A2 geen geluidwal of -scherm voorzien.

Zienswijzepunt 30.13

Inspreker wenst verder beplanting ter hoogte van de plek van rooien en niet compensatie elders.

Antwoord

Ten aanzien van het te verwijderen groen is in het TB bepaald dat wordt gecompenseerd door het herplanten van bomen. De uitwerking daarvan heeft

²² Uitspraak Raad van State ECLI:NL:RVS:2018:2454, 18 juli 2018

plaatsgevonden in het Landschapsplan. Ter hoogte van de locatie van inspreker wordt voorzien in een dichte Parkway.

Zienswijzepunt 30.14

Inspreker is tegen de panoramaview naar Chemelot tussen de faunapassage en verzorgingsplaats Swentibold, hier dient eveneens een wal met beplanting te komen. Kies voor een panoramaview waar geen mensen wonen in verband met geluid.

Antwoord

Op de locaties waar in het Landschapsplan geen afscherpende beplanting langs de A2 wordt toegepast (ten zuiden van kunstwerk Den Uil) geldt dat hier in de huidige situatie ook geen beplanting parallel aan de A2 aanwezig is. Gezien de afstand van de A2 tot de kern Guttecoven en het feit dat de A2 in de plansituatie op deze locatie van de kern afschuift, zijn maatregelen niet aan de orde. Het zicht op het aanwezige open landschap van Graetheide en het doorzicht naar DSM zijn daarnaast in het kader van ruimtelijke kwaliteit belangrijke waarden om te behouden. Om toch tegemoet te komen aan dit zienswijzepunt, is de beplanting bij de onderdoorgang Den Uil aan de kant van Guttecoven verdicht waardoor het zicht op de A2 voor de meest nabijgelegen woningen wordt verminderd. Dit is nader uitgewerkt in het Landschapsplan, zoals te zien op kaart 9.

Zienswijzepunt 30.15

Inspreker is ertegen dat 130 km/u gereden mag worden. Inspreker vraagt waarom in Duitsland wel gebruik gemaakt wordt van snelheidsbeperking in de nachtelijke uren in woongebieden?

Antwoord

Het toepassen van een snelheidsbeperking in de nachtelijke uren als extra maatregel is niet nodig omdat na het treffen van de geluidmaatregelen (nagenoeg) overal wordt voldaan aan de wettelijke toetswaarden. Daarnaast moet in het TB worden uitgegaan van de wettelijke maximumsnelheid in Nederland, in dit geval 130 km/uur. Effecten van de wegverbreding worden daarom bepaald op 130 km/uur en eventueel daaruit vloeiende maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid worden in het TB opgenomen. Voor een nadere toelichting op het onderwerp maximumsnelheid wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.3.

Zienswijzepunt 30.16

Inspreker vindt het krom dat de grenswaarde telkens wordt verhoogd zodat de geluidstoename binnen de norm valt, maar inspreker er flink op achteruit is gegaan. Inspreker verwacht verdere achteruitgang in woongenot door geluid en fijnstof, visuele hinder, het rooien van bomen en (werk)verkeer.

Antwoord

Het feit dat inspreker stelt dat de grenswaarde steeds worden verhoogd is niet juist. De factoren die voor een hogere referentie-/grenswaarde zorgen, zijn ook aanwezig in het model van de projectsituatie. Zie voor een verdere toelichting de beantwoording onder 30.29. De gevolgen van de verbreding van de A2 zijn in de diverse onderzoeken behorende bij het besluit zorgvuldig onderzocht. Daarbij geldt dat de plansituatie wordt vergeleken met de situatie waarbij de A2 niet wordt verbreed, de referentiesituatie. Veranderingen die in het verleden reeds hebben plaatsgevonden worden daarbij niet beoordeeld, maar maken deel uit van de referentiesituatie.

Waar wettelijke normen worden overschreden voorziet het besluit in maatregelen om de hinder terug te brengen naar de wettelijk toegestane waarden. Daarnaast voorziet het landschapsplan in maatregelen om - waar nodig - bebouwing af te schermen langs de snelweg zowel vanuit het oogpunt van leefbaarheid (bewoners) als vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit en de beleving van weggebruikers. Voor het thema geluid is daartoe een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Wet- en regelgeving bepaald daarbij welke factoren bij het akoestisch onderzoek moeten worden betrokken. Het akoestisch onderzoek voldoet aan deze wet- en regelgeving.

De verbreding van de A2 is een ontwikkeling in het algemeen belang dat het particuliere belang overstijgt. Indien inspreker meent van de verbreding nadeel te lijden dat resulteert in een waardevermindering van de woning bestaat de mogelijkheid hiervoor een verzoek om nadeelcompensatie in te dienen, zoals toegelicht in paragraaf 2.10.

Geluidmodel

Inspreker heeft na bestudering van het geluidmodel, de volgende punten:

Zienswijzepunt 30.17

Inspreker constateert dat de omgeving op verdere afstand van de weg, zoals gebruikelijk, met minder detailniveau is gemodelleerd. Dit kan volgens inspreker echter bij woningen die relatief dicht (tot enkele honderden meters afstand) vanaf de rijksweg zijn gelegen leiden tot onnauwkeurigheden. Inspreker geeft aan dat de verharding en maaiveldhoogte bij de woning in het model afwijkt van de feitelijke situatie. Inspreker verwacht dat wanneer rekening wordt gehouden met de feitelijke verharding en plaatselijke maaiveldhoogte, hogere geluidsbelastingen worden berekend ter hoogte van de woning.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gehonoreerd. In het akoestisch onderzoek voor het TB is het model hierop aangepast. De extra detailslag van het omgevingsmodel heeft niet geleid tot grote verschillen op grotere afstand van de weg.

Zienswijzepunt 30.18

Inspreker constateert dat een hoogtelijn ontbreekt in het model van de plansituatie. Hierdoor worden de geluidsbelastingen in de directe omgeving te laag berekend en worden daarmee ook de GPP's niet juist vastgesteld. Deze omissie heeft geen wezenlijk effect op de berekende geluidsbelasting op de woning.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gehonoreerd. De geconstateerde 'ontbrekende hoogtelijn' aan de oostzijde van de A2, ten noorden van de Sittarderweg is in het TB hersteld. Het ontwerp is daarmee op de juiste wijze gemodelleerd. Zoals inspreker zelf al aangeeft heeft dit geen relevant effect op de berekende geluidsbelastingen op de woning.

Zienswijzepunt 30.19

Inspreker is van mening dat de gehanteerde verkeersprognoses van het NRM Zuid 2016 inmiddels achterhaald zijn. Het NRM 2017 wijkt af van het NRM Zuid 2016 in zowel de verkeersintensiteiten als -samenstelling. De afwijkingen zijn over het algemeen zodanig dat toepassen van NRM 2017 leidt tot hogere geluidsbelastingen. Inspreker is van mening dat het dus mogelijk is dat, door toepassing van de verouderde gegevens, uitgegaan wordt van te lage geluidsbelastingen.

Antwoord

Zie het antwoord onder zienswijzepunt 30.3 en 30.12.

Zienswijzepunt 30.20

Inspreker vindt het onduidelijk waarom ervan uit is gegaan dat sanering bij de woning reeds is afgehandeld. Een onderzoek naar de geluidwering van de gevels op basis van de feitelijk aanwezige bouwkundige situatie heeft volgens inspreker niet plaatsgevonden.

Antwoord

Het gevelonderzoek is door de gemeente Sittard-Geleen uitgevoerd in haar rol van bevoegd gezag. Sanering is langs dit wegvak in het kader van eerdere besluitvorming (Tracébesluit Sint Joost – Urmond en het WAB Maasbracht – Geleen) formeel afgehandeld. In het kader van voornoemde besluiten, is besloten tot het treffen van gevelmaatregelen als saneringsmaatregel. Als inspreker stelt dat deze gevelmaatregelen uiteindelijk niet zijn getroffen, zal dit door Rijkswaterstaat worden uitgezocht. In overleg met inspreker zal vervolgens worden gezien of het alsnog nodig is om maatregelen voor de binnenwaarde buiten het TB om te realiseren.

Zienswijzepunt 30.21

Inspreker wijst op het akoestisch onderzoek (2010) dat voor ingebruikname van de spitsstroken is uitgevoerd. Bij de woning is destijds een geluidsbelasting van (afgerond) 60 dB berekend voor de toekomstige situatie. Destijds was de heersende waarde 59 dB. Deze waarden zijn inclusief een aftrek van 2 dB. De destijds berekende toekomstige situatie zonder aftrek - te weten 62 dB - geeft een indicatie van de geluidsbelasting die bij een gevuld huidig GPP zou moeten optreden. Uit het akoestisch onderzoek bij het OTB blijkt echter een waarde van 65 dB bij een gevuld GPP. Inspreker vindt het onduidelijk waardoor dit verschil wordt veroorzaakt. Enkel het verschil in beoordelingshoogte (in 2010 is gerekend op 4,5 meter hoog en in 2017 is gerekend op 7,5 meter hoog) verklaart een dergelijk groot verschil niet. Feit is wel dat nu wordt uitgegaan van een duidelijk hogere geluidsbelasting dan in 2010 (een verschil van circa 4 dB).

Antwoord

Het verschil tussen de eindsituatie uit het WAB (60 dB) en de referentiesituatie van het TB (65 dB) is te verklaren door een aantal factoren. Een aftrek van 2 dB conform artikel 110g van de Wet geluidhinder was destijds nog van toepassing. Daarnaast gold toen nog het Reken- en meetvoorschrift geluid (RMG) 2006, waar momenteel wordt gerekend conform RMG 2012. Het gewijzigde RMG zorgt ook voor circa 2 dB hogere bronvermogens, onder andere door gewijzigde wegdekcorrecties. Wat verder nog van invloed kan zijn is de nauwkeurige modellering van bodemgebieden in het TB-model. Uit een vergelijking met het OWAB model blijkt dat de bodemgebieden ter hoogte van de woning destijds minder nauwkeurig zijn ingevoerd dan in het TB-model. Ook dit heeft invloed op de berekende geluidsbelasting. Tenslotte is er ook altijd kans op afrondingsverschillen. Er wordt immers getoetst op afgeronde dB's, waardoor de kleine verschillen op papier al een verschil van 1 dB kunnen opleveren. Voorgaande factoren zijn allemaal van invloed op het opvallende maar te verklaren verschil van 5 dB tussen het WAB 2010 en het huidige TB. Zowel de referentie- als de projectsituatie zijn op dezelfde wijze berekend, waardoor de toe- en afnames tussen de referentie- en projectsituatie niet zijn beïnvloed door eventuele getalsmatige verschillen tussen het eerdere WAB-onderzoek en het huidige akoestisch onderzoek.

Zienswijzepunt 30.22

Inspreker geeft een toelichting op de aanwezige verharding rond de woning en de maaiveldligging en verwacht dat dit om tienden van dB gaat.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gehonoreerd. In het akoestisch onderzoek voor het TB is het model hierop aangepast. Zie ook beantwoording zienswijzepunt 30.17

Zienswijzepunt 30.23

Inspreker verzoekt dat er met de juiste actuele (NRM 2017) gegevens de geluidsbelasting te berekenen, ter beschikking te stellen aan inspreker en correct in de plannen te verwerken. Inspreker verwacht dat met hantering van de juiste gegevens de geluidsbelasting boven de grenswaarde voor de woning van 65 dB uitkomt en aldus maatregelen getroffen moeten worden.

Antwoord

Zie het antwoord onder zienswijzepunt 30.3 en 30.12. Voor het TB is gerekend met het recentere NRM Zuid 2018 waarin hogere prognoses zijn opgenomen dan in het NRM Zuid 2016 dat voor het OTB is gehanteerd. Dit heeft evenwel niet geleid tot het treffen van een overdrachtsmaatregel (geluidscherm/-wal) ter plaatse.

Zienswijzepunt 30.24

Inspreker verzoekt ook voor Guttecoven de actuele rekengegevens toe te passen om leefbaarheid zo optimaal mogelijk te houden voor de hele gemeenschap.

Antwoord

Zie de beantwoording bij zienswijzepunt 30.23.

Zienswijzepunt 30.25

Inspreker verzoekt medewerking van Rijkswaterstaat om al het mogelijke te doen voor het behoud van kwaliteit van leven - nu en in de toekomst - en om met suggesties, ideeën en hulp te komen en om dit te realiseren in goed overleg. Dit betreft effectievere maatregelen met betrekking tot het binnen- en buitenklimaat van de woning.

Antwoord

In de onderzoeken/het MER is rekening gehouden met de woning van inspreker. Uit dit onderzoek is gebleken dat het treffen van aanvullende maatregelen, gelet op de wet- en regelgeving hieromtrent, niet noodzakelijk is. De gewenste maatregelen staan niet in een rechtstreeks oorzakelijk verband met de maatregelen die in het kader van de Tracéwet in het TB worden opgenomen en worden daarom niet in het TB geregeld.

Sanering is langs dit wegvak in het kader van eerdere besluitvorming (Tracébesluit Sint Joost – Urmond en het WAB Maasbracht – Geleen) formeel afgehandeld. In het kader van voornoemde besluiten, is besloten tot het treffen van gevelmaatregelen als saneringsmaatregel. Als inspreker stelt dat deze gevelmaatregelen uiteindelijk niet zijn getroffen, zal dit door Rijkswaterstaat worden uitgezocht. In overleg met inspreker zal vervolgens worden bezien of het alsnog nodig is om maatregelen voor de binnenwaarde buiten het TB om te realiseren.

Zienswijzepunt 30.26

Inspreker beschrijft de toename van de geluidsbelasting en fijnstof uitstoot en daarmee de afname van de leefbaarheid en woongenot als omwonende van de A2 gedurende de laatste 34 jaar.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is ter kennis aangenomen. Zie ook beantwoording zienswijzepunt 30.25.

Zienswijzepunt 30.27

Inspreker verwacht door de aantrekkende economie, regionale ontwikkelingen en tol/regelgeving in het buitenland verdere toename van (vracht)verkeer. Inspreker is van mening dat hier in het NRM Zuid 2016 geen rekening mee is gehouden en waarschijnlijk ook niet voldoende in het NRM 2017.

Antwoord

Het NRM is een vastgesteld model met vastgestelde uitgangspunten, dat jaarlijks wordt geactualiseerd. Tussen OTB en TB is overgestapt op het recentere NRM Zuid 2018 met een hogere verkeersprognose. Zie de beantwoording bij zienswijzepunt 30.3 en 30.12.

Zienswijzepunt 30.28

Inspreker is van mening dat er nooit sanering van de woning heeft plaatsgevonden.

Antwoord

Zie het antwoord onder zienswijzepunt 30.20

Zienswijzepunt 30.29

Inspreker is van mening dat de grenswaarden voor de woning iedere keer omhoog zijn gegaan, waarover slecht is gecommuniceerd. Inspreker vraagt wanneer is vastgesteld en gecommuniceerd dat de voor de woning geldende hogere grenswaarde van 61 naar 65 is gegaan? Inspreker vraagt wie bepaald heeft dat dit zo maar mag zonder inspreker ervan in kennis te stellen en zonder maatregelen voor te stellen? Inspreker is van mening dat er een manco aan goede voorlichting en zorgvuldigheid geweest waardoor inspreker hiervan niet op de hoogte is gesteld. Inspreker verzoekt daar gegevens van te ontvangen.

Antwoord

De wijze waarop het Rijk dient om te gaan met de geluidhinder van rijkswegen is opgenomen in de Wet milieubeheer, hoofdstuk 11. Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer heeft als doel om de omgeving te beschermen tegen onbeheerste groei van verkeersgeluid, maar tegelijkertijd de mobiliteit niet te belemmeren. Om dit doel te bereiken werkt de wet met geluidproductieplafonds (GPP's). GPP's zorgen ervoor dat het verkeer zich kan ontwikkelen zolang de geluidproductie van het verkeer onder het geldende GPP blijft. Voor bestaande wegen zijn bij de inwerkingtreding van Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer in 2012 de GPP's van rechtswege tot stand gekomen. De verkeersgegevens ter plaatse van de woning van de inspreker waarmee de GPP's zijn vastgesteld, zijn gebaseerd op de verkeersgegevens uit de voorgaande besluiten (Tracébesluit Sint Joost – Urmond en het WAB Maasbracht – Geleen). Het verschil in de geluidsbelasting tussen de hogere grenswaarden uit deze besluiten en de berekende $L_{den,GPP}$ uit het TB komt voort uit o.a. wijzigen aan het Reken- en meetvoorschrift (van RMG2006 naar RMG2012), gedetailleerde modelleringsverschillen van het omgevingsmodel en afrondingsverschillen naar gehele dB's.

Zienswijzepunt 30.30

Inspreker is van mening dat slecht is gecommuniceerd over een uitgevoerd geluidsonderzoek (2010) waarin is onderzocht of de woning gesaneerd zou moeten

worden. Dat is inspreker pas nu duidelijk geworden. Toentertijd heeft inspreker alleen een brief ontvangen dat onderzoek zou plaatsvinden en dat inspreker er in principe niet voor thuis zouden moeten zijn. Verder radiostilte. Het is inspreker ontschoten om ernaar te informeren. Inspreker heeft toentertijd nooit het rapport ontvangen. Nu inspreker de gegevens inmiddels heeft opgevraagd, is inspreker verbaasd over de inhoud. De binnenwaarde is toen vastgesteld op 45 dB. Inspreker vraagt of sprake is van een manco aan voorlichting, informatie voorziening en mogelijkheid tot bezwaar indienen veroorzaakt door gemeente of RWS?

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 30.20

Zienswijzepunt 30.31

Inspreker is van mening dat de woning een "na januari 1982 woning" betreft, waarvoor een (lagere) binnenwaarde geldt van 36 dB.

Antwoord

Standpunt van inspreker is juist. Zie beantwoording zienswijzepunt 30.1.

Zienswijzepunt 30.32

Inspreker is van mening dat de woning onterecht niet is opgenomen in een maatregelpakket.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij de woning van inspreker opnieuw is beschouwd. Uit dit onderzoek blijkt dat na het toepassen van tweelaags ZOAB er voldaan wordt aan de wettelijk toegestane geluidsbelasting op basis van de geldende geluidproductieplafonds. Het toepassen van een overdrachtsmaatregel zoals een geluidscherm is dan ook niet aan de orde.

Zienswijzepunt 30.33

Inspreker vraagt aandacht voor waardedaling van de woning als gevolg van hogere geluidsbelasting, toename emissie fijnstof, visuele effecten en verplaatsing van de snelweg richting de woning van inspreker. Inspreker verwacht dat overlast door verlichting van de snelweg fors toeneemt.

Antwoord

Voor de door inspreker verwachte waardedaling van de woning en overlast door lichthinder wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.10, respectievelijk 2.8.

Wijzigingen TB

De zienswijze van de inspreker leidt ertoe dat de volgende wijzigingen zijn doorgevoerd in het TB:

- Het driehoekig bosje in de bocht van de Rijstraat wordt voor zover mogelijk behouden.
- De beplanting bij kunstwerk Den Uil is verdicht.

- Het akoestisch model is verfijnd.

3.6.7 *Zienswijze 31 en 34 (gelijkluidend)*

Zienswijzepunt 31.1

Inspreker verzoekt een robuuste groenzone met hoge beplanting te realiseren tussen de Bergerweg en de bebouwing van Urmond. Dit ten behoeve van beperking van de toenemende geluidsoverlast en fijn stof belasting voor de bewoners van de Louisegroeveweg, en een betere landschappelijke inpassing en afscherming van de A2.

Antwoord

Door de aanwezigheid van buisleidingen en de nationale leidingenstrook zijn er beperkingen aanwezig waardoor het niet mogelijk is op deze locatie een Parkway met beplanting toe te passen. Het beeld bestaat dat beplanting een rol kan vervullen als maatregel voor geluid en luchtkwaliteit. Feit is echter dat beplanting amper effect heeft op de geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Desalniettemin zal in overleg met de gemeente Stein worden bezien of er mogelijkheden bestaan om maatregelen voor landschappelijke inpassing buiten het TB om te kunnen realiseren.

Zienswijzepunt 31.2

Inspreker geeft aan begrepen te hebben dat de beperkte voorzieningen zijn ingegeven door het bestemmingsplan Bramert-Noord. Inspreker geeft aan dat dit plan inmiddels "on hold" staat en in deze vorm niet zal worden uitgevoerd. Inspreker verzoekt hierover contact op te nemen met de gemeente Stein.

Antwoord

Rijkswaterstaat voert intensief overleg met de gemeente Stein, waarin ook de actuele stand met betrekking tot het bestemmingsplan Bramert-Noord wordt besproken. Het plan is vigerend, in kader van wet- en regelgeving dient rekening te worden gehouden met de vigerende planologische situatie. Verder wordt verwezen naar het antwoord onder zienswijzepunt 31.1.

Zienswijzepunt 31.3

Inspreker verzoekt de verbreding op het tracé Bergerweg - bebouwing Urmond niet aan de westzijde maar aan de oostzijde te realiseren om zo de overlast voor de bewoners van Berg aan de Maas en Urmond te verminderen. Aan de westzijde wonen de meeste mensen.

Antwoord

Een verbreding naar de oostzijde is voor dit deel van het tracé niet mogelijk in verband met de ligging van dwangpunten aan de oostzijde van de A2 (zoals VZP Swentibold, goudgroene natuurzone, camping en hondensportvereniging). Bovendien laten de ter plaatse aanwezige kabels en leidingen en de verkeersfasering dit niet toe. Vandaar dat na Born de oostelijke verbreding overgaat in een westelijke verbreding tot aan aansluiting Urmond.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.6.8 *Zienswijze 37*

Zienswijzepunt 37.1

Inspreker is van mening dat er - ten noordoosten van onderdoorgang Graetheide - meer moet worden gedaan aan de groenvoorziening aan de oostzijde dan aan de westzijde van de weg. Inspreker is van mening dat er meer groen moet komen richting Guttecoven. De geluiddempende werking bevordert de leefbaarheid. De huidige groenstroken verdwijnen grotendeels door de verplaatsing van de weg. Inspreker geeft dat de inpassing nog niet precies is uitgewerkt en het onduidelijk is hoe de situatie er uit zal zien na realisatie van de weg.

Antwoord

Het beeld bestaat dat beplanting een rol kan vervullen als geluidbeperkende maatregel. Feit is echter dat beplanting (struiken en bomen) nauwelijks geluid absorberen. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Het geluidreducerend effect van beplanting zoals deze op grond van de Parkway gerealiseerd kan worden, is dus gering en daarbij ook nog eens afhankelijk van het type beplanting.

In het (O)TB is voorzien in een dichte Parkway aan de oostzijde van de A2 ten noorden van de onderdoorgang Graetheide (Den Uil). Daarnaast is sprake van aanvullende geleidende beplanting richting deze onderdoorgang, deels ten oosten van de A2. Voor een indruk wordt verwezen naar de visualisaties van deze onderdoorgang in het Landschapsplan. De nadere uitwerking in een inrichtingsplan vindt plaats na het vaststellen van het TB.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.6.9 *Zienswijze 38*

Inspreker dient een zienswijze in namens een vereniging.

Zienswijzepunt 38.1

Inspreker vreest dat door aanpassing van de Swentiboldweg de vereniging bereikbaar zal zijn voor mensen die er eigenlijk niet hoeven te zijn. De locatie is nu alleen bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Inspreker verzoekt een goede verlichting van de weg uit het oogpunt van veiligheid.

Antwoord

De functionaliteit en het gebruik van de nieuwe Swentiboldweg wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie. De geslotenverklaring blijft van toepassing. Volgens de ontwerprichtlijnen wordt het gebruik van verlichting buiten de bebouwde kom alleen bij gevarenpunten, zoals kruispunten, toegepast. Aangezien het gebruik ook niet wijzigt, zal er geen verlichting worden toegepast.

Zienswijzepunt 38.2

Inspreker gaat ervan uit dat viaduct Maasbaan pas ontoegankelijk is nadat de nieuwe A2 gereed is.

Antwoord

Viaduct Maasbaan zal pas verwijderd kunnen worden als de nieuwe ontsluitingsweg aan de oostzijde van de A2 gereed is, zodat de bereikbaarheid gegarandeerd blijft.

Zienswijzepunt 38.3

Inspreker geeft aan overlast te ondervinden van chauffeurs die het terrein van de vereniging betreden vanaf verzorgingsplaats Swentibold door over de omheining te klimmen. Inspreker wijst in dit kader op de eerdere melding van de vereniging aan RWS omtrent de overlast van chauffeurs. Inspreker voorziet het ontstaan van gevaarlijke situaties. Inspreker verzoekt dat er een fatsoenlijke afrastering wordt geplaatst bij de verzorgingsplaats, beter dan de huidige afrastering die regelmatig gerepareerd moet worden.

Antwoord

Het besluit voorziet in een twee meter hoge afschermdende voorziening tussen de verzorgingsplaats en omliggende terreinen. Hiermee worden de zorgen van inspreker weggenomen.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.6.10

Zienswijze 39

Inspreker ervaart in de huidige situatie geluidsoverlast van de A2. In de nieuwe situatie wordt de weg verlegd richting Guttecoven en daarmee zijn woning.

Zienswijzepunt 39.1

Inspreker verzoekt het ontwerp aan te passen door de as te verleggen richting de andere zijde.

Antwoord

Ter voorbereiding van het TB is een onderzoek naar de noordelijke asverschuiving uitgevoerd. De noordelijke asverschuiving is onderzocht en vergeleken met de in het OTB opgenomen asverschuiving. Een nadere uiteenzetting van de resultaten van dit onderzoek is opgenomen in paragraaf 2.6.2 en het onderzoek is opgenomen als Bijlage A. Verschillende thema's zijn tegen elkaar afgewogen. Het betreffen de thema's verkeersveiligheid, ruimtegebruik en sociale aspecten, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur, water, bodem, LRKC (landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie) en archeologie. Ook de invloeden op de doelstellingen van het project en de toetsing aan het wettelijk kader zijn tegen elkaar afgewogen. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor de belangenafweging over de ligging van de asverschuiving.

Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat voor de meeste thema's geen relevant verschil is tussen de beide varianten voor de asverschuiving.

Voor geluid is er wel een relevant verschil geconstateerd voor de inwoners van Born. Beide varianten voor de asverschuiving leveren voor Guttecoven een verbetering op en voor Born geen verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Ter plaatse van de woningen aan de Rijstraat en Rothweg tussen de kern Guttecoven en de A2 kan worden gesteld dat bij beide varianten de geluidsbelasting na toepassing van het doelmatig maatregelpakket in de meeste gevallen afneemt of ten minste gelijk blijft. Ook de achterliggende kernen Guttecoven en Einighausen zullen tenminste een gelijk blijvende of verbeterde geluidssituatie ervaren. Aan de westzijde van de weg in Born geldt eveneens dat bij beide varianten de geluidsbelasting in de meeste gevallen afneemt of gelijk blijft ten opzichte van de huidige situatie.

Het wijzigen van de asverschuiving tussen OTB en TB levert echter wel een verslechtering op voor Born en slechts een beperkte verbetering voor Guttecoven.

In verhouding ondervinden aanzienlijk meer woningen een negatief effect (353 woningen) dan een positief effect (66 woningen). Bij de noordelijke asverschuiving wegen de voordelen voor Guttecoven niet op tegen de nadelen voor Born.

Specifiek voor de woning van inspreker geldt dat bij beide varianten voor de asverschuiving de afstand van de A2 tot de woning toeneemt. De woning van inspreker ligt op 256 meter afstand van de A2. Bij de asverschuiving zoals opgenomen in het OTB neemt de afstand toe met 2 meter tot 258 meter. Bij de noordelijke asverschuiving neemt de afstand toe met 16 meter tot 272 meter. Ten aanzien van de geluidsbelasting op de woning blijkt uit het hierboven vermelde onderzoek dat er bij beide varianten voor de asverschuiving sprake is van een verbetering. De toegestane geluidsbelasting ($L_{den, GPP}$) bedraagt 60 dB. Na toepassing van tweelaags ZOAB bedraagt de geluidsbelasting bij de OTB asverschuiving 57 dB, een afname van 3 dB. Voor de noordelijke asverschuiving geldt dat de geluidsbelasting met 4 dB afneemt tot 56 dB.

De onderzoeksresultaten zijn betrokken in de belangenafweging over de asligging. Na het zorgvuldig afwegen van de belangen is besloten om de noordelijke asverschuiving niet op te nemen in het TB.

Zienswijzepunt 39.2

Inspreker verzoekt een aarden wal aan te leggen met dichte beplanting tussen de A2 en de woning.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheidscriterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij Guttecoven opnieuw is beschouwd. Voor Guttecoven is geen aanvullende maatregel nodig, omdat met tweelaags ZOAB verreweg de meeste overschrijdingen van de toetswaarde voorkomen zijn. In het TB is bij Guttecoven aan de oostzijde van de A2 geen geluidwal of -scherm voorzien. Wel is een dichte Parkway opgenomen aan de oostzijde van de A2.

Zienswijzepunt 39.3

Inspreker wil geen panoramaview vanaf de woning.

Antwoord

De locatie met panoramaview ligt op circa 1 km afstand van de woning van inspreker en is niet zichtbaar vanaf de woning door bebouwing en beplanting tussen de woning en de A2. Hiermee worden de zorgen van inspreker weggenomen.

Daarnaast is in het onderzoek naar ruimtegebruik en sociale aspecten geen negatief effect op visuele hinder geconstateerd. Op de locaties waar in het Landschapsplan geen afschermdende beplanting langs de A2 wordt toegepast (ten zuiden van Den Uil) geldt dat hier in de huidige situatie ook geen beplanting parallel aan de A2 aanwezig is. Gezien de afstand van de A2 tot de kern Guttecoven en het feit dat de A2 in de plansituatie op deze locatie van de kern afschuift, zijn maatregelen niet aan de orde. Het zicht op het aanwezige open landschap van Graetheide en het

doorzicht naar DSM zijn daarnaast in het kader van ruimtelijke kwaliteit belangrijke waarden om te behouden.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.6.11 *Zienswijze 40*

Zienswijzepunt 40.1

Inspreker geeft aan niet tegen de A2 te zijn, maar dat bij de gekozen werkwijze bij viaduct Grasbroek de weg 20 meter naar de woning opschuift. Inspreker geeft aan dat dit met een andere bouwfaserings beperkt kan worden tot 5 meter. Inspreker licht toe op welke wijze dit kan worden bereikt en geeft aan dat dit voorstel voor de Sittardse zijde de geluidhinder en fijnstof beperkt en het zicht verbetert.

Antwoord

In het OTB is sprake van een asymmetrische verbreding, waarbij ter hoogte van de woning van inspreker de A2 naar het oosten wordt verbreed. De asymmetrische verbreding is noodzakelijk om tijdens de bouwfaserings drie rijstroken per rijrichting beschikbaar te houden (zie verder onder paragraaf 2.6.1). Niet alleen het viaduct Grasbroek maar de A2 ook ten noorden en zuiden van het kunstwerk schuift daardoor op richting de woning van inspreker. Het voorstel van inspreker voor de bouwfaserings gaat uit van een symmetrische verbreding bij viaduct Grasbroek. Uit nadere beschouwing van het voorstel blijkt dat de voorgestelde bouwfaserings van inspreker onder andere minder gunstig is vanwege de bouw- en verkeersfasering van de te verbreden autosnelweg zelf en de daaraan gerelateerde doorstromingseis ten tijde van de bouw.

Daarnaast is het minder gunstig voor de totale kosten (meerdere faseringsstappen nodig voor de bouw van de autosnelweg door de inspreker voorgestelde bouw wijze van het kunstwerk Grasbroek). Arbo technisch is het eveneens minder gunstig doordat de werknemers in de uitvoering, bij de ombouw van de autosnelweg (wederom in relatie tot de voorgestelde bouw wijze van het kunstwerk), in het verkeer dienen te werken. Dit in tegenstelling tot de in het OTB opgenomen bouw- en verkeersfasering waarbij zowel kunstwerk en de te verbreden autosnelweg buiten het verkeer gebouwd kan worden. Tot slot leidt het voorstel van inspreker tot het amoveren van een extra woning.

Ten aanzien de bouwfaserings zijn door de zienswijze van inspreker geen fundamentele nieuwe inzichten verkregen. Het TB zal naar aanleiding van de zienswijze derhalve niet worden aangepast.

Zienswijzepunt 40.2

Inspreker vraagt of de woning Sittarderweg 18 eigendom is van de overheid.

Antwoord

Deze woning is niet in eigendom van de overheid.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.6.12 *Zienswijze 42*

Zienswijzepunt 42.1

Inspreker geeft aan het niet eens te zijn met de verbreding. Inspreker is van mening dat met de continue openstelling van de spitsstrook en het aanpassen van de belijning het probleem opgelost kan worden.

Antwoord

Het doel van het project is een robuust netwerk, door de A2 als noord-zuidverbinding te versterken en door het nieuwe ontwerp nog verkeersveiliger te maken. Het project focust zich daardoor niet primair op het oplossen van files als gevolg van een te hoog verkeersaanbod, maar door de aanleg van een volwaardige derde rijstrook verbetert ook de doorstroming. In het MER en OTB is helder uiteengezet waarom er een structurele verbreding van de A2 noodzakelijk is. De door inspreker voorgestelde oplossing leidt niet tot een robuuste oplossing en geeft geen invulling aan de projectdoelen.

Zienswijzepunt 42.2

Inspreker is niet blij met het doorsnijden van een eigen perceel bos in de buurt van de Bergerweg, oostzijde A2 omdat natuur hierdoor verloren gaat. Inspreker geeft aan dit perceel zelf te hebben aangeplant.

Antwoord

Voor de structurele verbreding van de A2 moeten bomen, struiken en andere begroeiing worden verwijderd. De bomen die worden gekapt worden met het herplanten van bomen gecompenseerd. De wijze waarop hier invulling aan is gegeven is uitgewerkt in het Landschapsplan.

Zienswijzepunt 42.3

Inspreker geeft aan dat de prijs die voor de aan te kopen grond tegen valt. Inspreker was in de veronderstelling dat door het wisselen van de bestemming hier een vergoeding tegenover staat.

Antwoord

Schade als gevolg van een rechtstreeks en noodzakelijk verlies van eigendom door het TB wordt op basis van de Ontheffingswet en bijbehorende jurisprudentie vergoed. Uitgangspunt bij de grondverwerving is zoveel mogelijk minnelijk overeenstemming te bereiken met eigenaren en rechthebbenden om schade te vergoeden voor een marktconforme prijs. In het uiterste geval wordt tot onteigening overgegaan. Voor het antwoord wordt verder verwezen de beantwoording onder 2.10.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.6.13

Zienswijze 43

Zienswijzepunt 43.1

Inspreker is het niet eens met de asverschuiving naar de oostzijde bij Guttecoven. De autoweg komt dicht bij de woning. Inspreker wil dat de asverschuiving naar het westen gaat en geeft aan dat de woningen aan de westzijde hier weinig last van hebben vanwege de overheersende oostelijke wind.

Antwoord

Rijkswaterstaat heeft de meer noordelijk gelegen asverschuiving onderzocht en vergeleken met de in het OTB opgenomen asverschuiving. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.6.2. Het onderzoek is

opgenomen als Bijlage A. Verschillende thema's zijn tegen elkaar afgewogen. Het betreffen de thema's verkeersveiligheid, ruimtegebruik en sociale aspecten, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur, water, bodem, LRKC (landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie) en archeologie. Ook de invloeden op de doelstellingen van het project en de toetsing aan het wettelijk kader zijn tegen elkaar afgewogen. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor de belangenafweging over de ligging van de asverschuiving.

Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat voor de meeste thema's geen relevant verschil is tussen de beide varianten voor de asverschuiving. Voor geluid is er wel een relevant verschil geconstateerd voor de inwoners van Born. Beide varianten voor de asverschuiving leveren voor Guttecoven een verbetering op en voor Born geen verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Ter plaatse van de woningen aan de Rijstraat en Rothweg tussen de kern Guttecoven en de A2 kan worden gesteld dat bij beide varianten de geluidsbelasting na toepassing van het doelmatig maatregelpakket in de meeste gevallen afneemt of ten minste gelijk blijft. Ook de achterliggende kernen Guttecoven en Einighausen zullen tenminste een gelijk blijvende of verbeterde geluidssituatie ervaren. Aan de westzijde van de weg in Born geldt eveneens dat bij beide varianten de geluidsbelasting in de meeste gevallen afneemt of gelijk blijft ten opzichte van de huidige situatie.

Het wijzigen van de asverschuiving tussen OTB en TB levert echter wel een verslechtering op voor Born en slechts een beperkte verbetering voor Guttecoven. In verhouding ondervinden aanzienlijk meer woningen een negatief effect (353 woningen) dan een positief effect (66 woningen). Bij de noordelijke asverschuiving wegen de voordelen voor Guttecoven niet op tegen de nadelen voor Born.

De onderzoeksresultaten met betrekking tot het thema geluid zijn betrokken in de belangenafweging over de asligging. Na het zorgvuldig afwegen van de belangen is besloten om de noordelijke asverschuiving niet op te nemen in het TB.

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. De meteorologische (waaronder windinvloeden) worden berekend conform wet- en regelgeving, vastgelegd in het reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het betreft een correctie waarbij de meteorologisch gemiddelde geluidsoverdracht (met een meewindsituatie als referentie) in rekening wordt gebracht. Het akoestisch onderzoek dient conform het wettelijk kader te worden uitgevoerd om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van maatregelen te komen.

Zienswijzepunt 43.2

Inspreker wil de autoweg het liefst verdiept aangelegd hebben.

Antwoord

Gezien de verkeerssituatie op de A2 en de ligging van de A2 in relatie tot de omgeving, is er geen enkele aanleiding om te voorzien in een verdiepte ligging. Bovendien past een verdiepte ligging niet binnen het taakstellend budget voor de verbreding van de A2.

Zienswijzepunt 43.3

Inspreker mist geluidwerende maatregelen in het ontwerp in de omgeving van inspreker.

Antwoord

Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Daaruit volgt dat geluidschermen en geluidwallen zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidsbelasting in het gehele projectgebied zoveel mogelijk wordt teruggebracht tot de geluidsbelasting die nu is toegestaan op grond van de geldende geluidproductieplafonds. Hierbij wordt het wettelijk verplichte doelmatigheids criterium toegepast, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen enerzijds de effecten van een maatregel en anderzijds de investering. Het akoestisch onderzoek is geactualiseerd ten behoeve van het TB, waarbij de situatie bij Guttecoven opnieuw is beschouwd. Voor de kern Guttecoven is geen aanvullende maatregel nodig, omdat met tweelaags ZOAB verreweg de meeste overschrijdingen van de toetswaarde voorkomen zijn. In het TB is bij Guttecoven aan de oostzijde van de A2 geen geluidwal of -scherm voorzien.

Zienswijzepunt 43.4

Inspreker mist fijnstof beperkende maatregelen in het ontwerp in de omgeving van inspreker.

Antwoord

In paragraaf 2.5 is een nadere toelichting opgenomen voor het onderwerp luchtkwaliteit. Het onderzoek naar luchtkwaliteit dat ten grondslag ligt aan het OTB en dat geactualiseerd is voor het TB is conform wet- en regelgeving uitgevoerd en concludeert dat de situatie na verbreding van de A2 ruim voldoet aan de geldende normen vanuit luchtkwaliteit. Het treffen van maatregelen is dan ook niet aan de orde.

Zienswijzepunt 43.5

Inspreker verzoekt de zienswijze van het Dorpsplatform Guttecoven tevens te beschouwen als zienswijze van inspreker.

Antwoord

Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijze van Dorpsplatform Guttecoven (zienswijze 28).

Zienswijzepunt 43.6

Inspreker verzoekt zienswijze nr.30 ook integraal toe te passen en daar waar Rijstraat 102 staat Rijstraat 25 en de daarvoor opgesomde waarden te leen in te vullen. Inspreker onderschrijft deze zienswijze.

Antwoord

De inspreker van zienswijze 30 heeft zelf aanvullend onderzoek uit laten voeren door derden. Dit gedane aanvullend onderzoek heeft specifiek betrekking op de woning / het perceel van de inspreker van zienswijze 30 en kan niet één op één worden overgenomen voor een andere woning (andere ligging, vormgeving, omgeving, et cetera). Daardoor is het niet mogelijk om vanuit de zienswijze 30 de situatie ter plaatse van inspreker in te vullen. Voor het TB is een gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie ook de beantwoording onder zienswijzepunt 43.3. Wet- en regelgeving bepaalt daarbij welke factoren bij het akoestisch onderzoek moeten worden betrokken. Het akoestisch onderzoek voldoet aan deze wet- en regelgeving.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.6.14 Zienswijze 45

Inspreker spreekt waardering uit voor het initiatief tot verbreding van de A2 en het feit dat dit door het bevoegd gezag in haar besluit- en planvorming voortvarend wordt opgepakt. De verbreding is voor inspreker belangrijk om in de toekomst goed bereikbaar te blijven en draagt bij aan de ambitie van inspreker. Wel heeft inspreker de onderstaande zienswijzepunten over de concrete planuitwerking.

Duurzame bereikbaarheid

Onderdeel a) Groei- duurzame ontsluiting – verplaatsing afrit

Zienswijzepunt 45.1

Voor inspreker is het van belang dat een veilige en duurzame bereikbaarheid van de site van inspreker is geborgd in het OTB door vergroting van de capaciteit, verbeterde doorstroming en een goede calamiteitenroute. Inspreker is van mening dat in het kader van een duurzame bereikbaarheid in het OTB onvoldoende rekening is gehouden met de groeiambitie van inspreker. Inspreker is van mening dat er in de huidige situatie bij de noordelijke ontsluiting van de site weinig tot geen restcapaciteit is. Doordat in het OTB en MER onvoldoende rekening is gehouden met de groeiambitie, verwacht inspreker gevolgen voor de bereikbaarheid van de site als ook de doorstroming en veiligheid op de A2.

Antwoord

In het TB is gerekend met het recentere NRM Zuid 2018 (in plaats van het NRM Zuid 2016 in het OTB). Voor de economische ontwikkelingen is rekening gehouden met het hoge WLO scenario. Dit verkeersmodel houdt rekening met een sterke groei van de economische centra rondom de A2. Specifiek voor inspreker is in overeenstemming met de provincie Limburg een hoge toename van het aantal arbeidsplaatsen opgenomen. De verkeersprognose ligt hierdoor op de A2 ter plaatse circa 9% hoger dan de verkeersprognose die was gehanteerd voor het OTB en was gebaseerd op NRM Zuid 2016. Voor een nadere toelichting op de verkeersprognose wordt verwezen naar de toelichting onder paragraaf 2.2.

Voorts is de aansluiting bij Urmond onderzocht en deze aansluiting blijkt voldoende restcapaciteit te hebben om de groei van inspreker te kunnen afwickelen (voor een nadere toelichting zie de beantwoording bij zienswijzepunt 45.2). De bereikbaarheid van inspreker wordt hiermee voldoende gewaarborgd.

Voor zover de zienswijze van inspreker toeziet op de ontsluiting van de site op het onderliggend wegennetwerk wordt opgemerkt dat deze buiten de scope van het TB valt.

Zienswijzepunt 45.2

Inspreker geeft aan dat zij verwacht dat reeds op korte termijn congestie- en veiligheidsproblemen ontstaan als de capaciteit van de afrit Urmond van de huidige 2 rijstroken middels het OTB wordt teruggebracht naar één rijstrook.

Antwoord

De afwikkeling de betreffende afrit van aansluiting Urmond is nader onderzocht. Dit onderzoek is bijgevoegd als Bijlage B. In de huidige situatie wordt de tweestrooks afrit Urmond HRL voorafgegaan door een weefvak met een tapersplitsing als gevolg van de start van de spitsstrook op de hoofdrijbaan links (richting Eindhoven). In het TB-ontwerp zonder de spitsstrook is een enkelstrooks afvallende rijstrook opgenomen (volgend op het weefvak). Kort na het puntstuk wordt de afrit opgedikt tot twee rijstroken. Om te onderzoeken of de enkelstrooks afrit voldoende capaciteit

heeft om het verkeersaanbod in 2030 te verwerken, is een FOSIM-simulatie uitgevoerd. Hiermee is de verkeersafwikkeling op het weefvak en de afrit is gesimuleerd. Daarnaast is een zogenaamde snelheidscontourenplot van de simulatie(s) gemaakt, om daarmee eventuele congestievorming als gevolg van de enkelstrooks afrit vast te stellen. Dit onderzoek toont aan dat de enkelstrooks afrit voldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod (zowel op basis van het NRM Zuid 2018 als het regionaal verkeersmodel Westelijke Mijnstreek van de Provincie Limburg) congestievrij te verwerken. De zorgen van inspreker kunnen hierdoor worden weggenomen.

Zienswijzepunt 45.3

Inspreker is van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met toekomstige groei van de site. Inspreker noemt de verwachte groeicijfers voor 2025. Middels een aanvulling op haar zienswijze actualiseert inspreker de verwachte groeicijfers. Inspreker is van mening dat in het OTB een onderbouwing van de gehanteerde groeicijfers ontbreekt. Inspreker verzoekt inzichtelijk te maken welke groeicijfers zijn gehanteerd en hierin de afstemming met inspreker te zoeken opdat de juiste groeicijfers gehanteerd worden.

Antwoord

Zie de beantwoording bij zienswijzepunt 45.1.

Zienswijzepunt 45.4

Inspreker is van mening dat bij de keuze van het voorkeursalternatief en daarmee de reikwijdte van het OTB, onterecht, gezien de groeicijfers, geen rekening is gehouden met mogelijke oplossingsrichtingen waaronder als 'uiterste' een variant van verplaatsing van de aansluiting Urmond in noordelijke richting op grotere afstand van de site. Inspreker kijkt samen met publieke partijen een breed scala aan mogelijke oplossingsrichtingen: van klein naar groot, van aanpassingen aan de Urmonderbaan en kruispunt tot het verplaatsen van de afrit naar Noorden. Inspreker verzoekt dit mee te nemen in de besluitvorming van het TB. Om een passende en toekomstbestendige keuze te maken, ondersteunt inspreker de aanpak conform de 'Ladder van Verdaas' (duurzame verstedelijking). Hierbij wil inspreker uitdrukkelijk ook de optie van een verplaatsing van de afslag Urmond /Sittard naar het noorden actief meenemen. Inspreker is van mening dat dit scenario een zekere, duurzame en toekomstbestendige ontsluiting van de site geeft. En dat de verplaatsing in noordelijke richting ook een veiligere en gunstigere calamiteitsroute creëert. Inspreker verzoekt uitdrukkelijk verplaatsing van de afslag Urmond in noordelijke richting als optie mee te nemen. Hiertoe moet aanvullende m.e.r.-beoordeling plaatsvinden.

Antwoord

Op basis van het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de aansluiting Urmond in de referentiesituatie (zonder verbreding van de A2) voldoende capaciteit heeft om de verkeersstromen te kunnen afwikkelen. Er is dan ook geen aanleiding om de door inspreker voorgestelde verschuiving van aansluiting Urmond inclusief de wijziging van het onderliggend wegennet te overwegen. Voorts wordt opgemerkt dat de in het TB opgenomen aansluiting in lijn is met de Ladder van Verdaas, aangezien de benutting en aanpassing van bestaande infrastructuur de voorkeur heeft boven de aanleg van nieuwe infrastructuur. De in het TB opgenomen aansluiting voorziet in voldoende capaciteit om de verkeersstromen te kunnen afwikkelen (zie de beantwoording bij zienswijzepunten 45.1 en 45.2). De ontsluiting van de site op het onderliggend wegennet maakt geen onderdeel uit van de scope van het besluit.

Onderdeel b) Afrit Urmond – twee rijstroken naar één rijstrook

Zienswijzepunt 45.5

Inspreker is van mening, zoals ook aangegeven in de zienswijze op de NRD, dat tevens capaciteitsvergroting van de afrit Urmond van essentieel belang is. Een belangrijk doel van de verbreding A2 is immers het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Inspreker is van mening dat dit doel teniet wordt gedaan als er door onvoldoende capaciteit van afrit Urmond alsnog file op de A2 ontstaat. Inspreker schetst de problematiek bij de aansluiting waardoor de bereikbaarheid van de site slecht en onveilig is. Dit is voor inspreker niet acceptabel in geval van calamiteiten.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunten 45.1 en 45.2.

Zienswijzepunt 45.6

Inspreker is van mening dat de afrit Urmond vanuit zuidelijke richting, in de huidige situatie is vormgegeven middels een dubbele uitvoegstrook. In het OTB deze afrit vormgegeven middels een enkele uitvoegstrook. Inspreker is van mening dat het gestelde in deelrapport verkeer "Aansluiting 48 Urmond, blijft ongewijzigd", daarom onjuist is.

Antwoord

De in het deelrapport verkeersprognose opgenomen tekst welke door inspreker wordt aangehaald heeft betrekking op de kruisingsvorm met het onderliggend wegennet. Deze blijft ongewijzigd.

Zienswijzepunt 45.7

Inspreker verwacht dat, gezien de verwachte verkeersgroei als gevolg van geplande ontwikkelingen van inspreker, het terugbrengen van de afrit naar een enkele strook leidt tot een doorstromingsknelpunt en als gevolg daarvan een bereikbaarheidsknelpunt voor de site van inspreker.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunten 45.1 en 45.2.

Zienswijzepunt 45.8

De keuze voor het terugbrengen naar één strook is onderbouwd middels de Deelrapporten Verkeer. Deze onderzoeken zijn naar mening inspreker onjuist. Inspreker wijst op het regionale verkeersmodel voor de Westelijke Mijnstreek waarin alle regionale ontwikkelingen zijn opgenomen en dat de verkeersstromen op het onderliggend wegennet nauwkeuriger en betrouwbaarder in beeld brengt dan het NRM. Uit dit model blijkt volgens inspreker dat de verkeersintensiteiten op de afrit Urmond dusdanig toenemen dat het - conform het Handboek Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen - voorgeschreven wordt de uitvoeger dubbel uit te voeren. Inspreker is van mening dat de uitvoegende afrit op basis van vernoemd Handboek van een dubbele strook dient te worden voorzien.

Antwoord

Zie beantwoording onder zienswijzepunten 45.1 en 45.2.

Ook de studie van de provincie Limburg geeft geen andere inzichten. De aansluiting Urmond is door de provincie ook onderzocht op restcapaciteit. Uit deze studie, welke qua input sociaaleconomische gegevens overeenkomt met de verkeersstudie voor het TB, komt dezelfde conclusie: de aansluiting voldoet.

De in het Handboek Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen (CIA) opgenomen grenswaarde van 1.000 mvt/uur voor een enkelstrooks afrit, is niet van toepassing op deze situatie: de afrit ligt in het verlengde van een (lang) weefvak en functioneert daarmee als een afvallende rijstrook.

Om verkeersveiligheidsredenen worden bij voorkeur geen meerstrooks afritten toegepast op afritten naar het OVN. De afrit is een overgang naar het OVN, waar de snelheidsafbouw moet worden gefaciliteerd. Bij een meerstrooks afrit leidt het ruimere wegbeeld tot hogere snelheden, in het bijzonder op de linkerrijstrook van de afrit. Bovendien bestaat het gevaar dat door ongelijke wachtrijvorming op de twee stroken van de afrit verkeer uit de wachtrij van rijstrook gaat wisselen of dat verkeer op de snelweg met een hoge snelheid de wachtrij passeert. Dit leidt tot een verhoogde kans op flank- en kop-staart ongevallen. Vanuit verkeersveiligheid wordt daarom bij voorkeur een uitvoeger met een enkele rijstrook uitgevoerd. Alleen indien dit verkeersknelpunten oplevert wordt een dubbele rijstrook toegepast. Dit blijkt na onderzoek echter niet het geval bij deze afrit en de uitvoeger met enkele rijstrook kan het verkeer zonder knelpunten verwerken. Er is dan ook geen noodzaak om het voorstel van inspreker in het TB door te voeren. Wel is de betreffende afrit in het TB voorzien van een grotere opstellengte. De voorsorteerstrook is verlengd met 150 meter ten opzichte van het OTB. Dit is verwerkt in het TB zoals te zien op de detailkaarten, kaartblad 14. De totale opstellengte betreft 280 meter, hetgeen volstaat om het verkeersaanbod te verwerken.

Zienswijzepunt 45.9

Inspreker verzoekt de uitvoegstrook dubbel uit te voeren om voldoende en duurzame capaciteit te realiseren op de uitvoegstrook. Een taper-uitvoering is volgens inspreker niet geschikt, waarbij inspreker wijst op voornoemd Handboek.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunten 45.1, 45.2 en 45.8. Met de in het TB opgenomen vormgeving van de uitvoegstrook wordt voldaan aan het door inspreker aangehaalde Handboek. Er is geen reden om over te gaan tot het opnemen van een oplossing die vanuit verkeersveiligheid bij voorkeur niet wordt toegepast.

Zienswijzepunt 45.10

Inspreker is van mening dat, indien het vanwege zwaarwegende gronden niet mogelijk blijkt om de dubbele uitvoegstroken te realiseren, te bekeken dient worden in hoeverre maatwerk kan worden geleverd bij de afrit om de verkeersdoorstroming te waarborgen.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunt 45.8 en 45.9 en Bijlage B. De betreffende afrit is in het TB voorzien van een grotere opstellengte.

Zienswijzepunt 45.11

Inspreker geeft aan dat reeds is toegezegd dat de cijfers van voornoemd regionaal verkeersmodel zorgvuldig zullen worden onderzocht. Inspreker verzoekt om nader overleg hierover alvorens het TB wordt vastgesteld.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunt 45.1. Rijkswaterstaat heeft overleg met inspreker gevoerd.

Zienswijzepunt 45.12

Inspreker is, op grond van bovenstaande, van mening dat het OTB en MER niet voorzien in een duurzame en toekomstbestendige bereikbaarheid van de site door vergroting van de capaciteit, verbeterde doorstroming en een goede calamiteitenroute.

Antwoord

De beantwoording van voorgaande zienswijzepunten van inspreker maakt duidelijk dat de bereikbaarheid van de site van inspreker voldoende is gewaarborgd in het TB.

Zienswijzepunt 45.13

Inspreker verzoekt bij het OTB rekening te houden met de groeiambities van de site en dit mee te nemen bij het MER zodat het OTB hierop wordt aangepast en een duurzame en toekomstbestendige bereikbaarheid van de site wordt gewaarborgd.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunt 45.1. Het TB is aangepast op de groeiambities van de site. Dit leidt echter niet tot de door inspreker gewenste aanpassingen.

Minimaliseren ruimtebeslag

Zienswijzepunt 45.14

Inspreker is van mening dat in het kader van de noodzaak voor behoud van gronden voor de eigen bedrijfsvoering en activiteiten die verbonden zijn aan de site, het grondbeslag ten laste van de site, Graetheide en afrit Urmond zo minimaal mogelijk dient te zijn. Dit geldt met name voor het grondbeslag ten behoeve van de aanleg van de Parkway.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is voor zover mogelijk gehonoreerd. Verwezen wordt naar de beantwoording van de door inspreker specifiek aangegeven locaties hieronder.

Parkway-zone

Zienswijzepunt 45.15

Inspreker geeft aan dat langs de rand van Graetheide is een brede groensingel aangelegd om het zicht vanaf de A2 op het te ontwikkelen terrein te onttrekken ten behoeve van een natuurlijke inpassing. Inspreker is van mening dat deze groensingel behouden moet blijven. De bestaande groensingel past immers naadloos binnen de Parkway-zone in het kader van een herkenbaar, rustig wegbeeld en een eenduidig herkenbare snelwegbegeleiding. In het OTB en het Landschapsplan is naar mening van inspreker echter aangegeven dat u ter hoogte van Graetheide de bestaande groenstructuur wilt kappen om het landelijk gebied zichtbaar te maken vanaf de snelweg. Inspreker wijst op passages hierover in het landschapsplan.

Antwoord

Het verbreden van de A2 leidt er toe dat een deel van de groensingel, het dichtst gelegen op de A2, gekapt zal moeten worden. Het overig deel van de groensingel blijft behouden en wordt opgenomen in de Parkway. In het OTB is met maatregelvlakken aangegeven dat deze beplanting behouden moet blijven. Daarnaast wordt de groensingel in het OTB aan de omgevingszijde met Parkway aangevuld om de groensingel te herstellen. Dit om het huidige beeld te versterken

en de continuïteit van de weg te waarborgen. Tussen de kunstwerken Den Uil en Graetheide zijn geen locaties met panoramaview in de singel aangebracht waarvoor beplanting moet worden gekapt. De panoramazichten zijn gelegen aan de oostzijde tussen Kunstwerk Den Uil en VZP Swentibold (waar in de huidige situatie het gebied reeds open is), en ten noorden van kunstwerk Den Uil aan de westzijde. In het Landschapsplan behorende bij OTB zijn deze locaties op kaart 9 aangeduid met de nummers 43, respectievelijk 40.

Zienswijzepunt 45.16

Inspreker wijst er uitdrukkelijk op dat het bij Graetheide gaat om een nog te ontwikkelen locatie en niet om landelijk gebied. Bovendien is de groensingel van Graetheide deels gelegen op een talud en deels op een aanzienlijk hoger peil dan de bestaande snelweg zodat het achterliggende gebied vanaf de A2 niet of nauwelijks zichtbaar is. Inspreker ziet niet de meerwaarde in van vernietiging van de bestaande groensingel om er vervolgens deels weer een groensingel voor terug te brengen. Inspreker is van mening dat dit leidt tot een onnodig grondbeslag en strijdig is met het uitgangspunt van een sobere en doelmatige uitvoering van het plan.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 45.15. Landschappelijke inpassing is een wezenlijk en verplicht onderdeel van de aanpassing van infrastructuur, hetgeen dan ook niet strijdig is met sober en doelmatig. Desalniettemin wordt de in het OTB opgenomen aanvulling van de groensingel aan de omgevingszijde naar aanleiding van de zienswijze van inspreker niet doorgevoerd in het TB. Hierdoor is de plangrens aangepast, zodat ook de bestaande resterende bossingel buiten het plangebied valt. Deze aanpassing is doorgevoerd in het Landschapsplan (kaart 9 en 10) en de detailkaarten van het TB (kaartblad 11, 12 en 13).

Zienswijzepunt 45.17

Inspreker wijst op de maatregel uit het landschapsplan die ziet op het opnemen van de brede singelbeplanting zuidelijk vanaf KW 14 Den Uil tot KW 16 Graetheide aan de westzijde van de A2 opnemen in de Dichte Parkway. Inspreker is van mening dat dit in strijd lijkt met de eerdergenoemde maatregel met betrekking tot het opnemen van 2 panoramazichten, althans is dit onvoldoende duidelijk.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 45.15 voor de landschappelijke inpassing in het OTB en 45.16 voor het TB.

Zienswijzepunt 45.18

Inspreker wijst op de maatregel uit het landschapsplan die ziet op het herkenbaar maken van het historische tracé van de Postbaan door het open houden van een brede zichtlijn in de beplanting aan beide zijden van de A2. Inspreker vraagt zich af wat het nut is van deze maatregel nu niemand die vanuit de A2 kan beleven.

Antwoord

Om de negatieve effecten van de verbreding van de A2 op cultuurhistorie zoveel mogelijk te beperken zijn mitigerende maatregelen nodig. Een van deze maatregelen betreft het herkenbaar maken van het historisch tracé van de Oude Postbaan. Bovendien betreft dit eveneens een gewenste maatregel vanuit omgeving.

Parkway Graetheide en afrit Urmond - natuurcompensatie

Zienswijzepunt 45.19

Uit het OTB en het MER leidt inspreker af dat het ruimtebeslag niet alleen ziet op het concept van de Parkway maar ook een ander doel dient in de vorm van natuurcompensatie. Inspreker verwijst daarbij naar passages uit het OTB met onder meer benodigde oppervlaktes voor herplant en boscompensatie, het behoud van de singelbeplanting tussen kunstwerken Den Uil en Graetheide en de conclusie dat aanvullende locaties voor herplant en boscompensatie niet nodig worden geacht (buiten de Parkway en de gebieden voor herinrichting en natuurcompensatie binnen de Goudgroene en Bronsgroene landschapszone).

Antwoord

De conclusie van inspreker dat de beplanting in de Parkway tevens dient als compensatie in het kader van de Wet natuurbescherming is correct.

Zienswijzepunt 45.20

Met betrekking tot afrit Urmond merkt inspreker het volgende op. Bij afrit Urmond vallen gronden van inspreker binnen de OTB grens. Inspreker vraagt of dat grondbeslag daadwerkelijk noodzakelijk is en betwijfelt of afdoende is onderzocht of deze gronden überhaupt ingericht kunnen worden als Parkway nu hier kabels en leidingen in gelegen zijn.

Antwoord

Dit zienswijzepunt is gehonoreerd. Aangezien deze gronden reeds zijn ingericht als Parkway wordt de plangrens in het TB aangepast waarbij de plangrens op de huidige rijkseigendomsgrens is gelegd. Deze wijziging is opgenomen op de detailkaarten van het besluit, kaartblad 14.

Zienswijzepunt 45.21

Inspreker kan zich bezien de noodzaak van behoud van eigen gronden niet met het voorgaande verenigen. Hetzelfde oppervlakte aan natuurcompensatie kan elders veel efficiënter kunnen plaatsvinden met grotere natuurwinst. Inspreker is van mening dat in ieder geval hiertoe nader onderzoek plaats had dienen te vinden, hetgeen niet of te beperkt heeft plaatsgevonden. Inspreker verzoekt dit onderzoek alsnog uit te voeren en het grondbeslag tot het minimale te beperken.

Antwoord

De invulling van de compensatieverplichtingen vanuit de Wet natuurbeheer zoals opgenomen in het OTB voldoet aan de wettelijke vereisten. Daarnaast is in het kader van een zorgvuldige landschappelijke inpassing en in samenhang met de ecologische vereisten bepaald waar en op welke wijze de compensatie ingevuld wordt. Desalniettemin wordt de in het OTB opgenomen aanvulling van de groensingel aan de omgevingszijde naar aanleiding van de zienswijze van inspreker niet doorgevoerd in het TB. Hierdoor is de plangrens aangepast, zodat ook de bestaande resterende bossingel buiten het plangebied valt. Deze aanpassing is doorgevoerd in het Landschapsplan (kaart 9 en 10) en de detailkaarten van het TB (kaartblad 11, 12 en 13).

Artikel 9 "Waterhuishoudkundige maatregelen"

Zienswijzepunt 45.22

Inspreker verzoekt het grondbeslag in het kader van het nemen van waterhuishoudkundige maatregelen eveneens tot een minimum te beperken.

Antwoord

De voor de waterhuishouding van de A2 noodzakelijke maatregelen zijn zorgvuldig bepaald en afgewogen, hetgeen heeft geleid tot de op de OTB detailkaarten getroffen maatregelen. Er zijn geen wijzigingen doorgevoerd tussen OTB en TB.

Fietspad

Zienswijzepunt 45.23

Inspreker is van mening dat het niet verkeersveilig is dat de grens van het OTB aan het fietspad raakt dat parallel loopt aan de Oude Postbaan/Urmonderbaan en verzoekt de OTB grenzen aan te passen.

Antwoord

Conform beantwoording zienswijzepunt 45.20 wordt de grens aangepast (rijkseigendomsgrens) waardoor deze opschuift naar de afrit en niet meer direct naast het fietspad is gelegen. Hiermee wordt de zorg van inspreker weggenomen.

Overige nadelige effecten grondposities

Maasbaan (KW 15)

Zienswijzepunt 45.24

Inspreker is van mening dat het amoveren van viaduct Maasbaan de grondposities van inspreker nadelig zal beïnvloeden. Dit viaduct verbindt grondposities ten westen en oosten van de A2. Inspreker betwist dat bij het aangegeven alternatief sprake is van gelijkwaardigheid ten opzichte van de ontsluiting via het kunstwerk Maasbaan. Inspreker heeft de naastgelegen gronden indertijd verworven met het oog op de expansie/verplaatsing van haar bedrijfsbelangen. Inspreker is van mening dat het amoveren van de rechtstreekse verbinding tussen deze gebieden de ontsluiting zal bemoeilijken en tot schade zal lijden. Daarom verzoekt inspreker hiervoor een nieuw viaduct terug te brengen en het nieuwe viaduct toe te voegen als nieuw kunstwerk aan Tabel 1 "Overzicht nieuw te bouwen kunstwerken en duikers" OTB.

Antwoord

Naar de effecten van het vervallen van dwarsverbindingen, waaronder Maasbaan, is in het kader van het OTB uitvoerig onderzoek gedaan (deelrapport Ruimtegebruik & Sociale aspecten). De dwarsverbinding via het viaduct Graetheide ligt op zeer korte afstand en het gebruik van Maasbaan is zeer beperkt, mede door de geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer op het deel van de Swentiboldweg vanaf de Antoniushoeve. De effecten op de barrièrewerking blijven daardoor beperkt. Waar nodig om bestemmingen bereikbaar te houden, worden nieuwe verbindingen gerealiseerd zoals de nieuwe Swentiboldweg. De totale afstand die vanwege het vervallen van kunstwerk Maasbaan moet worden omgerekend is circa 1,2 kilometer. Dit is een dermate geringe afstand dat van omrijdschade geen sprake is. Zie verder de beantwoording onder paragraaf 2.10.

Het TB moet rekening houden met planologisch vastgestelde ontwikkelingen. De expansie/verplaatsing van het bedrijf van inspreker is niet in een vastgesteld planologisch plan neergelegd, zodat formeel met deze ambities geen rekening hoeft te worden gehouden.

Het zienswijzepunt van inspreker heeft niet tot een ander oordeel geleid.

Antoniushoeve

Zienswijzepunt 45.25

Inspreker verpacht momenteel de aan de oostzijde van de A2 gelegen Antoniushoeve aan een agrarisch (loon)bedrijf. Inspreker is van mening dat de nieuwe ontsluitingsweg welke parallel aan de A2 in noord-zuidrichting vanaf de Bergerweg gepland staat (als alternatief voor het amoveren van het viaduct Maasbaan), het grondbeslag op deze tracégedeelte onnodig zal vergroten.

Antwoord

Zie beantwoording Zienswijzepunt 45.24 voor het amoveren van Maasbaan. Om bestemmingen zoals de Antoniushoeve bereikbaar te houden is het noodzakelijk om een nieuwe ontsluitingsweg te realiseren. Het ruimtebeslag op de aangrenzende percelen is waar mogelijk teruggebracht in het TB, zoals te zien op de detailkaarten TB, kaartblad 12.

Zienswijzepunt 45.26

Inspreker leidt van de kaarten af dat de nieuwe weg dicht bij de woning wordt gesitueerd. Inspreker meent dat dit de verhuurbaarheid van het pand nadelig beïnvloed en verzoekt voor dit gedeelte van het tracé om een nadere toelichting/opheldering.

Antwoord

De insteek van de minister is om impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. De randvoorwaarden en belangen zijn soms conflicterend en dan is op basis van een zorgvuldige afweging van de belangen een keuze gemaakt. In het geval van de nieuwe Swentiboldweg geldt dat de weg zowel dicht bij de Antoniushoeve is gelegen (circa 8 meter) als ook van deze hoeve afschuift (circa 3 meter). Daar waar de oude Swentiboldweg op een talud ligt en over kunstwerk Maasbaan gaat, ligt de nieuwe Swentiboldweg niet op een talud en schuift 3 meter van de woning af. Er is sprake van beperkt ruimtebeslag op een hoek van het perceel van de Antoniushoeve. Dit ruimtebeslag is noodzakelijk om de nieuwe Swentiboldweg conform ontwerprichtlijnen aan te sluiten op de bestaande weg en tevens de Eppekoutsweg aan te sluiten. Conform zienswijzepunt 23.6 van het agrarisch loonbedrijf wordt de nieuwe Swentiboldweg doorgetrokken tot aan de oprit van de Antoniushoeve.

Voor zover inspreker meent schade te ondervinden, wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.10.

Zienswijzepunt 45.27

Inspreker vindt het niet duidelijk in hoeverre rekening is gehouden met de (maximale) verkeersdrukke welke aan de Swentiboldweg is toe te rekenen in relatie tot de eveneens via deze weg ontsloten recreatieterreinen.

Antwoord

De minister van I&W streeft ernaar de effecten van de structurele verbreding van de A2 zo veel mogelijk te beperken. De wetgeving bepaalt waar maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid getroffen moeten worden. Deze maatregelen zijn opgenomen in het TB. De nieuwe Swentiboldweg kent dezelfde functionaliteit als de huidige Swentiboldweg. Het project heeft geen invloed op de verkeersdrukke op deze weg.

De fysieke wijziging Swentiboldweg maakt onderdeel uit van het akoestisch onderzoek naar het onderliggend wegennet. De Swentiboldweg is aangemerkt als

verkeersluw. Dat houdt in dat ter plaatse van woningen gelegen langs deze wegen de geluidsbelasting in de toekomstige situatie ook lager is dan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB. Er zijn in de Wet milieubeheer en Wet geluidhinder geen geluidsnormen opgenomen voor pieksituaties. De normen zijn gebaseerd op een (energetisch) gemiddeld geluidniveau.

Zienswijzepunt 45.28

Inspreker geeft aan dat ten westen van de woning een waterput ligt waarmee de pachter eveneens voorziet in zijn drinkwater. Op basis van de huidige tekeningen is het niet duidelijk of de watervoorziening in gevaar komt terwijl deze van groot belang is voor de woonbaarheid/verhuurbaarheid van het object. Inspreker is van mening dat het ongestoorde gebruik c.q. de anderszins ongestoorde levering van water gewaarborgd moet worden.

Antwoord

De drinkwaterput ligt op enige afstand van de TB-grens waardoor de watervoorziening niet in gevaar komt.

Zienswijzepunt 45.29

Inspreker vindt het onvoldoende duidelijk wat de gevolgen zijn van het verschuiven van de weg richting de woning in relatie tot de duurzame leefbaarheid. Verkeer is nu weliswaar beperkt, maar inspreker vindt het onvoldoende duidelijk of ook met toekomstige ontwikkelingen rekening is gehouden.

Antwoord

Zie beantwoording bij zienswijzepunten 45.26-45.28. Bij vaststelling van de OTB is zorgvuldig gekeken naar de negatieve effecten, die waar noodzakelijk worden tegengegaan. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Uit de onderzoeken is gebleken dat door het project de duurzame leefbaarheid niet in het geding komt.

Opgemerkt wordt dat voor zoverre inspreker verwijst naar de mogelijk impact van de expansie van de site van inspreker, hiervoor geldt dat deze mogelijke toekomstige ontwikkeling niet in een vastgesteld planologisch plan is neergelegd, zodat formeel met deze ambities geen rekening hoeft te worden gehouden. Het TB moet rekening houden met planologisch vastgestelde ontwikkelingen.

Zienswijzepunt 45.30

Mede op basis van het voorgaande, verzoekt inspreker primair om een nieuw viaduct terug te brengen ter hoogte van te amoveren viaduct Maasbaan.

Antwoord

Verzoek van inspreker behoort niet tot de scope van het TB, zodat daarin niet kan worden voorzien. Op basis van het voorgaande is niet gebleken dat er een onzorgvuldige belangenafweging heeft plaatsgevonden op grond waarvan viaduct Maasbaan herbouwd zou moeten worden.

Zienswijzepunt 45.31

Inspreker is van mening dat slechts voor zover aantoonbaar en op basis van zwaarwegende gronden, zou blijken dat een nieuw viaduct niet kan worden teruggebracht, verzoekt inspreker subsidiair, de nieuw aan te leggen weg zodanig uit te voeren qua breedte dat (landbouw)voertuigen elkaar ook kunnen passeren. Daarnaast dient de weg geschikt te zijn voor zwaar landbouwverkeer: de pachter

heeft een eigen bewaarloods en de landbouwproducten worden met zware vrachtauto's getransporteerd.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 45.30.

De nieuwe Swentiboldweg is ontworpen zodat landbouwverkeer elkaar kan passeren. De weg zal een erftoegangsweg worden met een verhardingsbreedte van 4,50 meter en aan beide zijden een berm van 2,50 meter.

Uitvoeringsfase

Zienswijzepunt 45.32

Inspreker geeft aan dat het van belang is dat de site tijdens de uitvoering bereikbaar blijft.

Antwoord

De bereikbaarheid van de site van inspreker tijdens de uitvoeringswerkzaamheden worden gegarandeerd. Daartoe worden in het uitvoeringscontract met de aannemer afspraken opgenomen.

Artikel 3 "Overige infrastructurele voorzieningen"

Zienswijzepunt 45.33

Met betrekking tot artikel 3 "Overige infrastructurele voorzieningen" OTB ter zake de KW17 onderdoorgang Waelschenheuvel kruisend met de N294 en Urmonderbaan, gaat inspreker ervan uit dat tijdelijke maatregelen in goed overleg met inspreker worden doorgevoerd.

Antwoord

Bij de voorbereiding van de realisatie zullen bij de diverse stakeholders nieuwe klanteisen worden opgehaald ten behoeve van de uitvoering. De klanteisen worden dan integraal afgewogen, vooralsnog wordt er zoveel mogelijk vrijheid gegeven aan de aannemer.

Zienswijzepunt 45.34

Verder verzoekt inspreker in artikel 3 als nieuw aan te leggen kunstwerk op te nemen een nieuw viaduct ter plaatse van de oude Maasbaan.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 45.30.

Artikel 4 "Tijdelijke maatregelen en voorzieningen"

Zienswijzepunt 45.35

Met betrekking tot artikel 4 "Tijdelijke maatregelen en voorzieningen" OTB is inspreker van mening dat op gronden gelegen binnen het OTB waar zich kabels en leidingen van gebruikers op de site bevinden, geen werkterreinen, tijdelijke grond- of zanddepots, damwanden of andere tijdelijke maatregelen als bedoeld in artikel 4 lid 2 OTB kunnen worden gerealiseerd. Inspreker wijst op drie 150kV elektriciteitskabels en een 1000 mm kanaalwaterleiding ter hoogte van de afrit Urmond die essentieel zijn voor het functioneren van de site.

Antwoord

Tijdens de voorbereiding van de uitvoering worden bij de diverse stakeholders nieuwe klanteisen dan wel uitvoeringseisen worden opgehaald ten behoeve van de uitvoering. De klanteisen worden integraal afgewogen, de uitvoeringseisen worden vastgelegd bij de desbetreffende stakeholder zodat de aannemer hiermee rekening dient te houden.

Opgemerkt wordt daarbij dat de door inspreker aangehaalde elektriciteitskabels en kanaalwaterleiding buiten het plangebied liggen. Hier vinden aldus geen werkzaamheden plaats.

Zienswijzepunt 45.36

Inspreker gaat ervan uit dat voornoemde tijdelijke maatregelen en voorzieningen worden getroffen op eigendom van RWS en dat voor zover kabels en leidingen het eigendom van RWS zouden kruisen, voorafgaand aan de werkzaamheden, wordt afgestemd met de diverse leidinggebruikers en beheerders.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 45.35. Indien en voor zover noodzakelijk, zullen kabels en leidingen worden verplaatst. Voorzieningen en/of een nieuwe locatie worden in overleg met de beheerders van deze kabels en leidingen in de voorbereiding op de realisatiefase vastgesteld.

Op verplaatsing van kabels en/of leidingen is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwegwerken 1999 (NKL 1999), dan wel hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet, en de overeenkomst inzake verlegging van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de minister en Energiened, VELIN en VEWIN, van toepassing.

Zienswijzepunt 45.37

Inspreker is van mening dat kabels en leidingen bereikbaar dienen te blijven voor beheer en onderhoud gedurende de gehele uitvoering.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunten 45.35 en 45.36.

Zienswijzepunt 45.38

Inspreker is van mening dat in het kader van veiligheid geen (tijdelijke) gronddepots of andere tijdelijke maatregelen en voorzieningen geplaatst mogen worden op de gronden van inspreker zonder voorafgaande toestemming.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunten 45.35 en 45.36.

Zienswijzepunt 45.39

Inspreker verwijst naar randnummer 4 van de ingediende zienswijze en vermeldt dat deze gegevens achterhaald zijn. Het aantal medewerkers en studenten is hoger dan blijkt uit de zienswijze. Voorts is de verwachting dat de groei na 2026 doorzet.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 45.1.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijzigingen zijn doorgevoerd in het TB:

- Afrit Urmond HRL is in het TB voorzien van een grotere opstellengte.

- De Parkway is aangepast om ruimtebeslag op gronden van inspreker te voorkomen (tussen kunstwerken Den Uil en Graetheide, aansluiting Urmond).
- Het ruimtebeslag in relatie tot de nieuwe Swentiboldweg is waar mogelijk beperkt, waardoor eveneens de waterput wordt ontzien.

3.6.15 *Zienswijze 49*

Zienswijzepunt 49.1

Voor inspreker is het onduidelijk in hoeverre de afstand van de weg ten opzichte van zijn woning verandert.

Antwoord

De A2 komt circa 14/15 meter verder van de woning te liggen. In het TB wordt flexibiliteit geboden aan de aannemer om nog iets met de weg te kunnen schuiven. Zie hiervoor artikel 16 van het besluit.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.6.16 *Zienswijze 64*

Inspreker heeft een zeugenbedrijf en is voornemens het vleesvarkensbedrijf ten oosten van de A2 uit te breiden tot een voor de toekomst volwaardig en levensvatbaar bedrijf. Thans worden de biggen afgezet naar derden. Na uitbreiding zal het bedrijf een gesloten bedrijf worden. De beoogde bedrijfsvoering heeft als voordeel dat minder met dieren hoeft te worden gesleept, hetgeen vanuit oogpunt van dierenwelzijn gunstig is. Het uitbreidingsplan van de varkenshouderij staat momenteel 'on hold', omdat een deel van de planologische ruimte door Rijkswaterstaat wordt geclaimd. Voor inspreker is onduidelijk waarom Rijkswaterstaat de keuze heeft gemaakt om de as van de verbrede A2 juist ter hoogte van de bedrijfslocatie van cliënt te verleggen naar de oostzijde. Dit dwarsboomt de uitbreidingsplannen, zonder dat hiervoor een duidelijke reden is. Inspreker brengt de navolgende zienswijzepunten in.

Nut en noodzaak gekozen tracé

Zienswijzepunt 64.1

Inspreker is van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met de diverse aanwezige belangen. Het lijkt er sterk op dat voor het traject vanaf tankstation Swentibold tot de kern Born (ongelijkvloerse kruising Sittarderweg) de plannen onvoldoende doordacht en onvoldoende zorgvuldig zijn uitgewerkt. De kernen Graetheide en Born worden ontzien, terwijl ter hoogte van de Rijstraat de as weer verschuift richting kern Guttecoven. Een logische en volgbare verklaring is hier niet voor te geven. Inspreker is van mening dat sprake is van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Antwoord

Particulieren belangen zijn bij de totstandkoming van het in het algemeen belang vastgestelde TB terdege betrokken en afgewogen. Voor een toelichting op de noodzaak voor een asymmetrische verbreding wordt verwezen naar paragraaf 2.6.1. Specifiek voor de locatie Born/Guttecoven aanvullend het volgende. Het punt waarop de asverschuiving van de oostelijke verbreding naar de westelijke verbreding is ingezet in het OTB, is gekozen net ten zuiden van de woonbebouwing van Born. Zodoende komt de A2 verder van deze woonkern af te liggen. Het punt waar de asverschuiving wordt ingezet ligt daarnaast ten noorden van de

woonbebouwing van de kern Guttecoven. Aangezien de asverschuiving zich voltrekt over een lengte van zo'n 800 meter, is er voor Guttecoven zowel sprake van de A2 die dichterbij en verder weg ligt. Beide kernen worden zo ontzien. Born, gezien de korte afstand van deze kern tot de A2, iets meer dan het verder weg gelegen Guttecoven.

Ter voorbereiding van het TB is een onderzoek naar de noordelijke asverschuiving uitgevoerd. De noordelijke asverschuiving is onderzocht en vergeleken met de in het OTB opgenomen asverschuiving. Verschillende thema's zijn tegen elkaar afgewogen. Het betreffen de thema's verkeersveiligheid, ruimtegebruik en sociale aspecten, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur, water, bodem, LRKC (landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie) en archeologie. Ook de invloeden op de doelstellingen van het project en de toetsing aan het wettelijk kader zijn tegen elkaar afgewogen. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor de belangenafweging over de ligging van de asverschuiving. Een nadere uiteenzetting van de resultaten van dit onderzoek is opgenomen in paragraaf 2.6.2 en het onderzoek is opgenomen als Bijlage A. Bij de relevante zienswijzepunten hieronder wordt ingegaan op de resultaten van dit onderzoek.

Natuurwaarden

Zienswijzepunt 64.2

Ten oosten van de A2 bij Guttecoven ligt beschermde natuur onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Inspreker vraagt zich af waarom de asverschuiving naar het oosten niet enkele honderden meters meer noordelijk wordt verschoven, zodat het Natuurnetwerk Nederland meer wordt ontzien. Aan de westzijde ligt slechts een houtwal die geen deel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland.

Antwoord

Onder zienswijzepunt 64.1 is aangegeven dat de noordelijke asverschuiving is onderzocht en vergeleken met de in het OTB opgenomen asverschuiving. Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat voor de meeste thema's geen relevant verschil is tussen de beide varianten voor de asverschuiving, zo ook voor natuur. Bij beide varianten is sprake van een vergelijkbare afname van de verstoring van NNN door geluid. De noordelijke asverschuiving leidt tot 0,02 ha meer ruimtebeslag op de Bronsgroene landschapszone binnen het NNN dan de asverschuiving uit het OTB. Dit verschil is echter dermate gering dat beide varianten niet onderscheidend zijn qua effecten op het NNN. Bij de noordelijke asverschuiving wordt het NNN aldus niet meer ontzien.

Ruimtegebruik en sociale aspecten

Zienswijzepunt 64.3

Inspreker meent dat in het MER ten onrechte niet is ingegaan op gebiedsontwikkelingen van agrarische bedrijven, terwijl het voor het voortbestaan van die bedrijven noodzakelijk is enige uitbreidingsruimte te hebben. De asverschuiving in oostelijke richting ter hoogte van de Rijstraat betekent dat de uitbreidingsplannen van het bedrijf drastisch worden beperkt. Een asverschuiving enkele honderden meters meer noordelijk lost dit probleem op.

Antwoord

Het onderzoek naar ruimtegebruik in het MER brengt in beeld welke gronden niet meer voor de huidige functies, waaronder landbouw, kunnen worden aangewend na

de verbreding van de A2. Hierbij is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen.

Belangrijk is om op te merken dat het uitbreidingsplan voor de varkenshouderij van inspreker nog niet is vergund en dat het vigerende bestemmingsplan de uitbreiding niet mogelijk maakt. Dientengevolge kan de uitbreiding niet worden beschouwd als een autonome ontwikkeling en hoeft deze dan in beginsel ook niet betrokken te worden bij de besluitvorming over de verbreding van de A2.

Desalniettemin is in het onder zienswijzepunt 64.1 vermelde onderzoek het ruimtebeslag op het beoogde bouwvlak van inspreker bepaald. Het beoogde bouwvlak omvat vier percelen van inspreker en heeft een omvang van 15.584 m². Ruimtebeslag door de verbreding van de A2 vindt op drie van deze percelen plaats. De drie percelen waarop de verbreding van de A2 plaatsvindt hebben een gezamenlijk oppervlak van 21.305 m². Het ruimtebeslag van de structurele verbreding A2 betreft op de drie percelen 6169 m² en op het bouwvlak 229 m². Het ruimtebeslag van 229 m² op het beoogde bouwvlak is beperkt tot 1,5% van het totale bouwvlak en betreft een hoek waarop geen varkensstallen zijn geprojecteerd. Het bouwvlak beslaat ook niet het totale oppervlak van de percelen waar het bouwvlak is geprojecteerd, waardoor er ruimte is om het bouwvlak aan te passen. Er is daarmee voldoende uitbreidingsruimte voor de benodigde stallen. De uitbreidingsplannen dienen aangepast te worden, maar worden niet drastisch beperkt.

Geluid

Zienswijzepunt 64.4

Inspreker geeft aan dat in het MER is aangegeven dat het geluidniveau als gevolg van het wegverkeer niet zal toenemen, ondanks dat de afstand tussen de bedrijfswoningen en de rijbanen afneemt, door het toepassen van tweelaags ZOAB. Inspreker vindt het onduidelijk of bij het akoestisch onderzoek ook rekening is gehouden met de verminderde werking van het ZOAB op termijn en of het onderhoud van het asfalt is gewaarborgd. Dit is onvoldoende in de MER meegenomen.

Antwoord

Het klopt dat het geluidreducerend effect van een stiller wegdek afneemt met de levensduur. Hier wordt in het akoestisch onderzoek rekening mee gehouden door met het gemiddelde effect over de levensduur te rekenen. Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4.

Fijn stof

Zienswijzepunt 64.5

Inspreker wijst op de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit. Inspreker meent dat gewenst is de afstand tussen de Rijksweg A2 als bron van luchtverontreiniging en (bedrijfs)woningen zo ruim mogelijk te houden. Ook vanuit oogpunt van fijnstof/gezondheid is de keuze om de as van de A2 ter hoogte van de Rijstraat naar de oostzijde te verplaatsen niet logisch. De aanwezigheid van (bedrijfs)woningen, op korte afstand ten oosten van de A2, maakt een asverlegging naar de westzijde veel logischer.

Antwoord

In het bij zienswijzepunt 64.1 vermelde onderzoek is ook het effect op luchtkwaliteit onderzocht. Zowel aan de oost- als aan de westzijde van de A2 liggen de huidige concentraties aan NO₂ en PM₁₀ ruim beneden de wettelijke grenswaarden. Er is geen knelpunt op het gebied van luchtkwaliteit. Voor beide varianten voor de asverschuiving geldt dat de concentraties dalen. In de huidige situatie bedraagt de maximale concentratie PM₁₀ 19 µg/m³. Bij beide varianten daalt de maximale concentratie PM₁₀ naar 16 µg/m³. De wettelijke grenswaarde bedraagt 40 µg/m³. Deze verbetering wordt veroorzaakt door de autonoom dalende concentraties. Het effect van een asverschuiving op de concentraties PM₁₀ beperkt zich tot de directe omgeving van de weg, met name waar de weg opschuift ten opzichte van de huidige ligging. Het betreft een verplaatsing van de bron. Op een afstand van circa 70 meter is er geen effect meer waar te nemen. Woningen aan de oost- en westzijde van het plangebied voor de asverschuiving zijn op grotere afstand gelegen. Bij beide varianten is er sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit. Dit is echter het gevolg van autonome daling van concentraties verontreinigende stoffen. De varianten voor de asverschuiving leiden niet tot verschillende effecten op woningniveau ter hoogte van de asverschuiving. Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat de asverschuiving naar de westzijde veel logischer is.

Resumerend

Zienswijzepunt 64.6

Inspreker verzoekt te onderzoeken of een asverschuiving naar de oostzijde van de A2 ter hoogte van Guttecoven überhaupt noodzakelijk is en een alternatief te onderzoeken, waarbij de verbreding aan de westzijde wordt gerealiseerd en eventueel een asverschuiving richting oostzijde verder noordelijk wordt geprojecteerd.

Antwoord

Op basis van het bij zienswijzepunt 64.1 vermelde onderzoek is geconcludeerd dat voor de meeste thema's geen relevant verschil is tussen de beide varianten voor de asverschuiving (zie ook het antwoord bij zienswijzepunten 64.2, 64.3 en 64.5). Voor geluid is er wel een relevant verschil geconstateerd.

Beide varianten voor de asverschuiving leveren voor Guttecoven een verbetering op en voor Born geen verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Ter plaatse van de woningen aan de Rijstraat en Rothweg tussen de kern Guttecoven en de A2 kan worden gesteld dat bij beide varianten de geluidsbelasting na toepassing van het doelmatig maatregelpakket in de meeste gevallen afneemt of ten minste gelijk blijft. Ook de achterliggende kernen Guttecoven en Einighausen zullen tenminste een gelijk blijvende of verbeterde geluidssituatie ervaren. Aan de westzijde van de weg in Born geldt eveneens dat bij beide varianten de geluidsbelasting in de meeste gevallen afneemt of gelijk blijft ten opzichte van de huidige situatie.

Het wijzigen van de asverschuiving tussen OTB en TB levert echter wel een verslechtering op voor Born en slechts een beperkte verbetering voor Guttecoven. In verhouding ondervinden aanzienlijk meer woningen een negatief effect (353 woningen) dan een positief effect (66 woningen). Bij de noordelijke asverschuiving wegen de voordelen voor Guttecoven niet op tegen de nadelen voor Born.

De onderzoeksresultaten met betrekking tot het thema geluid, als ook het belang van inspreker in relatie tot de voorgenomen bedrijfsuitbreiding, zijn betrokken in de

belangenafweging over de asligging. Na het zorgvuldig afwegen van de belangen is besloten om de noordelijke asverschuiving niet op te nemen in het TB.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.6.17

Zienswijze 66

Inspreker exploiteert een paardenhouderij. De plannen voor de verbreding van de A2 tussen Het Vonderen en Kerensheide, op korte afstand van de locatie Rijstraat 100 (waar inspreker is gevestigd), vormen een belemmering voor de verdere groei van de inspreker. De gronddruk ten oosten van de A2 is al hoog, waardoor het verleggen van de as van de Rijksweg A2 naar de oostzijde een extra claim op het grondgebruik legt. De noodzaak hiervoor wordt niet ingezien, omdat aan de westzijde van de A2 voldoende ruimte is, zonder bedrijfslocaties te beperken. Inspreker brengt de navolgende zienswijzepunten in.

Nut en noodzaak gekozen tracé

Zienswijzepunt 66.1

Inspreker is van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met de diverse aanwezige belangen. Het lijkt er sterk op dat voor het traject vanaf tankstation Swentibold tot de kern Born (ongelijkvloerse kruising Sittarderweg) de plannen onvoldoende doordacht en onvoldoende zorgvuldig zijn uitgewerkt. De kernen Graetheide en Born worden ontzien, terwijl ter hoogte van de Rijstraat de as weer verschuift richting kern Guttecoven. Een logische en volgbare verklaring is hier niet voor te geven. Inspreker is van mening dat sprake is van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Antwoord

Particulieren belangen zijn bij de totstandkoming van het in het algemeen belang vastgestelde TB terdege betrokken en afgewogen. Voor een toelichting op de noodzaak voor een asymmetrische verbreding wordt verwezen naar paragraaf 2.6.1. Specifiek voor de locatie Born/Guttecoven aanvullend het volgende. Het punt waarop de asverschuiving van de oostelijke verbreding naar de westelijke verbreding is ingezet in het OTB, is gekozen net ten zuiden van de woonbebouwing van Born. Zodoende komt de A2 verder van deze woonkern af te liggen. Het punt waar de asverschuiving wordt ingezet ligt daarnaast ten noorden van de woonbebouwing van de kern Guttecoven. Aangezien de asverschuiving zich voltrekt over een lengte van zo'n 800 meter, is er voor Guttecoven zowel sprake van de A2 die dichterbij en verder weg ligt. Beide kernen worden zo ontzien. Born, gezien de korte afstand van deze kern tot de A2, iets meer dan het verder weg gelegen Guttecoven.

Ter voorbereiding van het TB is een onderzoek naar de noordelijke asverschuiving uitgevoerd. De noordelijke asverschuiving is onderzocht en vergeleken met de in het OTB opgenomen asverschuiving. Verschillende thema's zijn tegen elkaar afgewogen. Het betreffen de thema's verkeersveiligheid, ruimtegebruik en sociale aspecten, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, natuur, water, bodem, LRKC (landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie) en archeologie. Ook de invloeden op de doelstellingen van het project en de toetsing aan het wettelijk kader zijn tegen elkaar afgewogen. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor de belangenafweging over de ligging van de asverschuiving. Een nadere uiteenzetting van de resultaten van dit onderzoek is opgenomen in paragraaf 2.6.2 en het

onderzoek is opgenomen als Bijlage A. Bij de relevante zienswijzepunten hieronder wordt ingegaan op de resultaten van dit onderzoek.

Natuurwaarden

Zienswijzepunt 66.2

Ten oosten van de A2 bij Guttecoven ligt beschermde natuur onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Inspreker vraagt zich af waarom de asverschuiving naar het oosten niet enkele honderden meters meer noordelijk wordt verschoven, zodat het Natuurnetwerk Nederland meer wordt ontzien. Aan de westzijde ligt slechts een houtwal die geen deel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland.

Antwoord

Onder zienswijzepunt 66.1 is aangegeven dat de noordelijke asverschuiving is onderzocht en vergeleken met de in het OTB opgenomen asverschuiving. Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat voor de meeste thema's geen relevant verschil is tussen de beide varianten voor de asverschuiving, zo ook voor natuur. Bij beide varianten is sprake van een vergelijkbare afname van de verstoring van NNN door geluid. De noordelijke asverschuiving leidt tot 0,02 ha meer ruimtebeslag op de Bronsgroene landschapszone binnen het NNN dan de asverschuiving uit het OTB. Dit verschil is echter dermate gering dat beide varianten niet onderscheidend zijn qua effecten op het NNN. Bij de noordelijke asverschuiving wordt het NNN aldus niet meer ontzien.

Ruimtegebruik en bedrijfsbelangen

Zienswijzepunt 66.3

Inspreker meent dat in het MER ten onrechte niet is ingegaan op gebiedsontwikkelingen van agrarische bedrijven, terwijl het voor het voortbestaan van die bedrijven noodzakelijk is enige uitbreidingsruimte te hebben. Inspreker voorziet dat ruimte nodig is om te kunnen uitbreiden. De asverschuiving in oostelijke richting ter hoogte van de Rijstraat betekent dat minder grond overblijft voor agrarisch gebruik en uitbreidingsplannen worden beperkt. Een asverschuiving enkele honderden meters meer noordelijk waardoor de oostzijde van de A2 ter hoogte van de bedrijfslocatie wordt ontzien, lost dit probleem op.

Antwoord

Het onderzoek naar ruimtegebruik in het MER brengt in beeld welke gronden niet meer voor de huidige functies, waaronder landbouw, kunnen worden aangewend na de verbreding van de A2. Hierbij is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen. Er is geen sprake van ruimtebeslag op het perceel van inspreker. Er zijn geen concrete uitbreidingsplannen voor het bedrijf van inspreker bekend. Integendeel, het bedrijf van inspreker staat te koop zodat niet aannemelijk is dat inspreker gaat uitbreiden.

Desalniettemin is in beeld gebracht of er sprake is van aantasting van het bedrijfsbelang van inspreker. Op het perceel van inspreker (8,5 ha) is, gegeven de norm van 0,5 ha weiland per paard, ruimte voor 17 paarden. Op de huidige locatie met 30 paardenboxen is daarmee, ook in de huidige situatie, geen uitbreidingsruimte meer. De verbreding van de A2 (buiten het perceel van inspreker) verandert hier niets aan.

Geluid

Zienswijzepunt 66.4

Inspreker geeft aan dat in het MER is aangegeven dat het geluidniveau als gevolg van het wegverkeer niet zal toenemen, ondanks dat de afstand tussen de bedrijfswoningen en de rijbanen afneemt, door het toepassen van tweelaags ZOAB. Inspreker vindt het onduidelijk of bij het akoestisch onderzoek ook rekening is gehouden met de verminderde werking van het ZOAB op termijn en of het onderhoud van het asfalt is gewaarborgd. Dit is onvoldoende in de MER meegenomen. Een acceptabel geluidniveau is niet alleen voor de bedrijfswoning van belang, maar ook voor de paardenhouderij meent inspreker.

Antwoord

Het klopt dat het geluidreducerend effect van een stiller wegdek afneemt met de levensduur. Hier wordt in het akoestisch onderzoek rekening mee gehouden door met het gemiddelde effect over de levensduur te rekenen. Voor een nadere toelichting op het akoestisch onderzoek, de gebruikte modellen en het wettelijk kader wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Een paardenhouderij is niet geluidgevoelig en is daarom geen onderdeel van de afweging naar geluidmaatregelen. De afweging van geluidmaatregelen is dan ook gericht op de woning die aanwezig is in het pand.

Fijn stof

Zienswijzepunt 66.5

Inspreker wijst op de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit. Inspreker meent dat gewenst is de afstand tussen de Rijksweg A2 als bron van luchtverontreiniging en (bedrijfs)woningen zo ruim mogelijk te houden. Ook vanuit oogpunt van fijnstof/gezondheid is de keuze om de as van de A2 ter hoogte van de Rijstraat naar de oostzijde te verplaatsen niet logisch. De aanwezigheid van (bedrijfs)woningen, op korte afstand ten oosten van de A2, maakt een asverlegging naar de westzijde veel logischer.

Antwoord

In het bij zienswijzepunt 66.1 vermelde onderzoek is ook het effect op luchtkwaliteit onderzocht. Zowel aan de oost- als aan de westzijde van de A2 liggen de huidige concentraties aan NO₂ en PM₁₀ ruim beneden de wettelijke grenswaarden. Er is geen knelpunt op het gebied van luchtkwaliteit. Voor beide varianten voor de asverschuiving geldt dat de concentraties dalen. In de huidige situatie bedraagt de maximale concentratie PM₁₀ 19 µg/m³. Bij beide varianten daalt de maximale concentratie PM₁₀ naar 16 µg/m³. De wettelijke grenswaarde bedraagt 40 µg/m³. Deze verbetering wordt veroorzaakt door de autonoom dalende concentraties. Het effect van een asverschuiving op de concentraties PM₁₀ beperkt zich tot de directe omgeving van de weg, met name waar de weg opschuift ten opzichte van de huidige ligging. Het betreft een verplaatsing van de bron. Op een afstand van circa 70 meter is er geen effect meer waar te nemen. Woningen aan de oost- en westzijde van het plangebied voor de asverschuiving zijn op grotere afstand gelegen. Bij beide varianten is er sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit. Dit is echter het gevolg van autonome daling van concentraties verontreinigende stoffen. De varianten voor de asverschuiving leiden niet tot verschillende effecten op woningniveau ter hoogte van de asverschuiving. Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat de asverschuiving naar de westzijde veel logischer is.

Resumerend

Zienswijzepunt 66.6

Inspreker verzoekt te onderzoeken of een asverschuiving naar de oostzijde van de A2 ter hoogte van Guttecoven überhaupt noodzakelijk is en een alternatief te onderzoeken, waarbij de verbreding aan de westzijde wordt gerealiseerd en eventueel een asverschuiving richting oostzijde verder noordelijk wordt geprojecteerd.

Antwoord

Op basis van het bij zienswijzepunt 66.1 vermelde onderzoek is geconcludeerd dat voor de meeste thema's geen relevant verschil is tussen de beide varianten voor de asverschuiving (zie ook het antwoord bij zienswijzepunten 66.2, 66.3 en 66.5). Voor geluid is er wel een relevant verschil geconstateerd.

Beide varianten voor de asverschuiving leveren voor Guttecoven een verbetering op en voor Born geen verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Ter plaatse van de woningen aan de Rijstraat en Rothweg tussen de kern Guttecoven en de A2 kan worden gesteld dat bij beide varianten de geluidsbelasting na toepassing van het doelmatig maatregelenpakket in de meeste gevallen afneemt of ten minste gelijk blijft. Ook de achterliggende kernen Guttecoven en Einighausen zullen tenminste een gelijk blijvende of verbeterde geluidssituatie ervaren. Aan de westzijde van de weg in Born geldt eveneens dat bij beide varianten de geluidsbelasting in de meeste gevallen afneemt of gelijk blijft ten opzichte van de huidige situatie.

Het wijzigen van de asverschuiving tussen OTB en TB levert echter wel een verslechtering op voor Born en slechts een beperkte verbetering voor Guttecoven. In verhouding ondervinden aanzienlijk meer woningen een negatief effect (353 woningen) dan een positief effect (66 woningen). Bij de noordelijke asverschuiving wegen de voordelen voor Guttecoven niet op tegen de nadelen voor Born.

De onderzoeksresultaten met betrekking tot het thema geluid, als ook het belang van inspreker in relatie tot het bedrijf, zijn betrokken in de belangenafweging over de asligging. Na het zorgvuldig afwegen van de belangen is besloten om de noordelijke asverschuiving niet op te nemen in het TB.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.6.18

Zienswijze 71

Inspreker spreekt haar waardering uit voor het initiatief tot verbreding van de A2 en het feit dat dit door het bevoegd gezag in haar besluit- en planvorming voortvarend wordt opgepakt. De verbreding is voor inspreker belangrijk om in de toekomst goed bereikbaar te blijven en draagt bij aan de ambitie van inspreker. Wel heeft inspreker de onderstaande zienswijzepunten over de concrete planuitwerking.

Duurzame bereikbaarheid site

Onderdeel a) Groei site – duurzame ontsluiting – verplaatsing afrit

Zienswijzepunt 71.1

Voor inspreker is het van belang dat een veilige en duurzame bereikbaarheid van de site is geborgd in het OTB door vergroting van de capaciteit, verbeterde doorstroming en een goede calamiteitsroute. Inspreker is van mening dat in het kader van een duurzame bereikbaarheid in het OTB onvoldoende rekening is

gehouden met de groeiambitie van inspreker. Inspreker is van mening dat er in de huidige situatie bij de noordelijke ontsluiting van de site weinig tot geen restcapaciteit is. Doordat in het OTB en MER onvoldoende rekening is gehouden met de groeiambitie, verwacht inspreker gevolgen voor de bereikbaarheid van de site als ook de doorstroming en veiligheid op de A2.

Antwoord

In het TB is gerekend met het recentere NRM Zuid 2018 (in plaats van het NRM Zuid 2016 in het OTB). Voor de economische ontwikkelingen is rekening gehouden met het hoge WLO scenario. Dit verkeersmodel houdt rekening met een sterke groei van de economische centra rondom de A2. Specifiek voor inspreker is verder in overeenstemming met de provincie Limburg een hoge toename van het aantal arbeidsplaatsen opgenomen. De verkeersprognose ligt hierdoor op de A2 ter plaatse circa 9% hoger dan de verkeersprognose die was gehanteerd voor het OTB en was gebaseerd op NRM Zuid 2016. Voor een nadere toelichting op de verkeersprognose wordt verwezen naar de toelichting onder paragraaf 2.2. Voorts is de aansluiting bij Urmond onderzocht en deze aansluiting blijkt voldoende restcapaciteit te hebben om de groei van inspreker te kunnen afwikkelen (voor een nadere toelichting zie de beantwoording bij zienswijzepunt 71.2). De bereikbaarheid van inspreker wordt hiermee voldoende gewaarborgd.

Voor zover de zienswijze van inspreker toeziet op de ontsluiting van de site op het onderliggend wegennetwerk wordt opgemerkt dat deze buiten de scope van het OTB valt.

Zienswijzepunt 71.2

Inspreker geeft aan dat zij verwacht dat reeds op korte termijn congestie- en veiligheidsproblemen ontstaan als de capaciteit van de afrit Urmond van de huidige 2 rijstroken middels het OTB wordt teruggebracht naar één rijstrook.

Antwoord

De afwikkeling de betreffende afrit van aansluiting Urmond is nader onderzocht. Dit onderzoek is bijgevoegd als Bijlage B. In de huidige situatie wordt de tweestrooks afrit Urmond HRL voorafgegaan door een weefvak met een tapersplitsing als gevolg van de start van de spitsstrook op de hoofdrijbaan links (richting Eindhoven). In het TB-ontwerp zonder de spitsstrook is een enkelstrooks afvallende rijstrook opgenomen (volgend op het weefvak). Kort na het puntstuk wordt de afrit opgedikt tot twee rijstroken. Om te onderzoeken of de enkelstrooks afrit voldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod in 2030 te verwerken, is een FOSIM-simulatie uitgevoerd. Hiermee is de verkeersafwikkeling op het weefvak en de afrit is gesimuleerd. Daarnaast is een zogenaamde snelheidscontourenplot van de simulatie(s) gemaakt, om daarmee eventuele congestievorming als gevolg van de enkelstrooks afrit vast te stellen. Dit onderzoek toont aan dat de enkelstrooks afrit voldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod (zowel op basis van het NRM Zuid 2018 als het regionaal verkeersmodel Westelijke Mijnstreek van de Provincie Limburg) congestievrij te verwerken. De zorgen van inspreker kunnen hierdoor worden weggenomen.

Zienswijzepunt 71.3

Inspreker is van mening dat onvoldoende rekening is gehouden met toekomstige groei van de site. Inspreker noemt de verwachte groeicijfers voor 2025. Inspreker is van mening dat in het OTB een onderbouwing van de gehanteerde groeicijfers ontbreekt. Inspreker verzoekt inzichtelijk te maken welke groeicijfers zijn

gehanteerd en hierin de afstemming met inspreker te zoeken opdat de juiste groeicijfers gehanteerd worden.

Antwoord

Zie de beantwoording bij zienswijzepunt 71.1.

Zienswijzepunt 71.4

Inspreker is van mening dat bij de keuze van het voorkeursalternatief en daarmee de reikwijdte van het OTB, onterecht, gezien de groeicijfers, geen rekening is gehouden met mogelijke oplossingsrichtingen waaronder als 'uiterste' een variant van verplaatsing van de aansluiting Urmond in noordelijke richting op grotere afstand van de site. Inspreker bekijkt samen met publieke partijen een breed scala aan mogelijke oplossingsrichtingen: van klein naar groot, van aanpassingen aan de Urmonderbaan en kruispunt tot het verplaatsen van de afrit naar Noorden.

Inspreker verzoekt dit mee te nemen in de besluitvorming van het TB. Om een passende en toekomstbestendige keuze te maken, ondersteunt inspreker de aanpak conform de 'Ladder van Verdaas' (duurzame verstedelijking). Hierbij wil inspreker uitdrukkelijk ook de optie van een verplaatsing van de afslag Urmond /Sittard naar het noorden actief meenemen. Inspreker is van mening dat dit scenario een zekere, duurzame en toekomstbestendige ontsluiting van de site geeft. En dat de verplaatsing in noordelijke richting ook een veiligere en gunstigere calamiteitenroute creëert. Inspreker verzoekt uitdrukkelijk verplaatsing van de afslag Urmond in noordelijke richting als optie mee te nemen. Hiertoe moet aanvullende m.e.r.-beoordeling plaatsvinden.

Antwoord

Op basis van het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de aansluiting Urmond in de referentiesituatie (zonder verbreding van de A2) voldoende capaciteit heeft om de verkeersstromen te kunnen afwikkelen. Er is dan ook geen aanleiding om de door inspreker voorgestelde verschuiving van aansluiting Urmond inclusief de wijziging van het onderliggend wegennet te overwegen. Voorts wordt opgemerkt dat de in het TB opgenomen aansluiting in lijn is met de Ladder van Verdaas, aangezien de benutting en aanpassing van bestaande infrastructuur de voorkeur heeft boven de aanleg van nieuwe infrastructuur. De in het TB opgenomen aansluiting voorziet in voldoende capaciteit om de verkeersstromen te kunnen afwikkelen (zie de beantwoording bij zienswijzepunten 71.1 en 71.2). De ontsluiting van de site op het onderliggend wegennet maakt geen onderdeel uit van de scope van het besluit.

Onderdeel b) Afrit Urmond – twee rijstroken naar één rijstrook

Zienswijzepunt 71.5

Inspreker is van mening, zoals ook aangegeven in de zienswijze op de NRD, dat tevens capaciteitsvergroting van de afrit Urmond van essentieel belang is. Een belangrijk doel van de verbreding A2 is immers het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Inspreker is van mening dat dit doel teniet wordt gedaan als er door onvoldoende capaciteit van afrit Urmond alsnog file op de A2 ontstaat. Inspreker schetst de problematiek bij de aansluiting waardoor de bereikbaarheid van de site slecht en onveilig is. Dit is voor inspreker niet acceptabel in geval van calamiteiten.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunten 71.1 en 71.2 en Bijlage B.

Zienswijzepunt 71.6

Inspreker is van mening dat de afrit Urmond vanuit zuidelijke richting, in de huidige situatie is vormgegeven middels een dubbele uitvoegstrook. In het OTB deze afrit vormgegeven middels een enkele uitvoegstrook. Inspreker is van mening dat het gestelde in deelrapport verkeer "Aansluiting 48 Urmond, blijft ongewijzigd", daarom onjuist is.

Antwoord

De in het deelrapport verkeersprognose opgenomen tekst welke door inspreker wordt aangehaald heeft betrekking op de kruisingsvorm met het onderliggend wegennet. Deze blijft ongewijzigd. De conclusie van inspreker is onjuist.

Zienswijzepunt 71.7

Inspreker verwacht dat, gezien de verwachte verkeersgroei als gevolg van geplande ontwikkelingen van inspreker, het terugbrengen van de afrit naar een enkele strook leidt tot een doorstromingsknelpunt en als gevolg daarvan een bereikbaarheidsknelpunt voor de site van inspreker.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunten 71.1 en 71.2.

Zienswijzepunt 71.8

De keuze voor het terugbrengen naar één strook is onderbouwd middels de Deelrapporten Verkeer. Deze onderzoeken zijn naar mening inspreker onjuist. Inspreker wijst op het regionale verkeersmodel voor de Westelijke Mijnstreek waarin alle regionale ontwikkelingen zijn opgenomen en dat de verkeersstromen op het onderliggend wegennet nauwkeuriger en betrouwbaarder in beeld brengt dan het NRM. Uit dit model blijkt volgens inspreker dat de verkeersintensiteiten op de afrit Urmond dusdanig toenemen dat het - conform het Handboek Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen - voorgeschreven wordt de uitvoeger dubbel uit te voeren. Inspreker is van mening dat de uitvoegende afrit op basis van vernoemd Handboek van een dubbele strook dient te worden voorzien.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunten 71.1 en 71.2

Ook de studie van de Provincie Limburg geeft geen andere inzichten. De aansluiting Urmond is door de provincie ook onderzocht op restcapaciteit. Uit deze studie, welke qua input sociaaleconomische gegevens overeenkomt met de verkeersstudie voor het TB, komt dezelfde conclusie: de aansluiting voldoet.

De in het Handboek Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen (CIA) opgenomen grenswaarde van 1.000 mvt/uur voor een enkelstrooks afrit, is niet van toepassing op deze situatie: de afrit ligt in het verlengde van een (lang) weefvak en functioneert daarmee als een afvallende rijstrook.

Om verkeersveiligheidsredenen worden bij voorkeur geen meerstrooks afritten toegepast op afritten naar het OWN. De afrit is een overgang naar het OWN, waar de snelheidsafbouw moet worden gefaciliteerd. Bij een meerstrooks afrit leidt het ruimere wegbeeld tot hogere snelheden, in het bijzonder op de linkerrijstrook van de afrit. Bovendien bestaat het gevaar dat door ongelijke wachtrijvorming op de twee stroken van de afrit verkeer uit de wachtrij van rijstrook gaat wisselen of dat verkeer op de snelweg met een hoge snelheid de wachtrij passeert. Dit leidt tot een verhoogde kans op flank- en kop-staart ongevallen. Vanuit verkeersveiligheid wordt daarom bij voorkeur een uitvoeger met een enkele rijstrook uitgevoerd. Alleen indien dit verkeersknelpunten oplevert wordt een dubbelle rijstrook toegepast. Dit blijkt na onderzoek echter niet het geval bij deze afrit en de uitvoeger met enkele rijstrook kan het verkeer zonder knelpunten verwerken. Er is dan ook geen noodzaak om het voorstel van inspreker in het TB door te voeren. Wel is de betreffende afrit in het TB voorzien van een grotere opstellengte. De voorsorteerstrook is verlengd met 150 meter ten opzichte van het OTB. Dit is verwerkt in het TB zoals te zien op de detailkaarten, kaartblad 14. De totale opstellengte betreft 280 meter, hetgeen volstaat om het verkeersaanbod te verwerken.

Zienswijzepunt 71.9

Inspreker verzoekt de uitvoegstrook dubbel uit te voeren om voldoende en duurzame capaciteit te realiseren op de uitvoegstrook. Een taper-uitvoering is volgens inspreker niet geschikt, waarbij inspreker wijst op voornoemd Handboek.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunten 71.1, 71.2 en 71.8. Met de in het TB opgenomen vormgeving van de uitvoegstrook wordt voldaan aan het door inspreker aangehaalde Handboek. Er is geen reden om over te gaan tot het opnemen van een oplossing die vanuit verkeersveiligheid bij voorkeur niet wordt toegepast.

Zienswijzepunt 71.10

Inspreker is van mening dat, indien het vanwege zwaarwegende gronden niet mogelijk blijkt om de dubbele uitvoegstroken te realiseren, te bekeken dient worden in hoeverre maatwerk kan worden geleverd bij de afrit om de verkeersdoorstroming te waarborgen.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunten 71.8 en 71.9. De betreffende afrit in het TB voorzien van een grotere opstellengte.

Zienswijzepunt 71.11

Inspreker geeft aan dat reeds is toegezegd dat de cijfers van voornoemd regionaal verkeersmodel zorgvuldig zullen worden onderzocht. Inspreker verzoekt om nader overleg hierover alvorens het TB wordt vastgesteld.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 71.1. Rijkswaterstaat heeft overleg met inspreker gevoerd.

Zienswijzepunt 71.12

Inspreker is, op grond van bovenstaande, van mening dat het OTB en MER niet voorzien in een duurzame en toekomstbestendige bereikbaarheid van de site door vergroting van de capaciteit, verbeterde doorstroming en een goede calamiteitenroute.

Antwoord

De beantwoording van voorgaande zienswijzepunten van inspreker maakt duidelijk dat de bereikbaarheid van de site van inspreker voldoende is gewaarborgd in het TB.

Zienswijzepunt 71.13

Inspreker verzoekt bij het OTB rekening te houden met de groeiambities van de site en dit mee te nemen bij het MER zodat het OTB hierop wordt aangepast en een duurzame en toekomstbestendige bereikbaarheid van de site wordt gewaarborgd.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunt 71.1. Het TB is aangepast op de groeiambities van de site. Dit leidt echter niet tot de door inspreker gewenste aanpassingen.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijziging is doorgevoerd in het TB:

- Afrit Urmond HRL is in het TB voorzien van een grotere opstellengte.

3.6.19

Zienswijze 73 – Stichting Dorpsplatform Einekoeze

Zienswijzepunt 73.1

Inspreker geeft aan ontzet te zijn dat er geen maatregelen worden getroffen ter voorkoming van de verdere toename van de geluidhinder en het reduceren van fijnstof-uitstoot voor het tracé tussen het viaduct in Born en tankstation Swentibold.

Antwoord

Een toelichting op de situatie geluid en lucht is opgenomen bij de beantwoording van zienswijzepunt 73.2, respectievelijk 73.3.

Zienswijzepunt 73.2

Inspreker geeft aan dat de huidige A2 momenteel geluidhinder oplevert voor Einighausen. Door de ligging boven maaiveld en de overheersende windrichting is de A2 in het dorp te horen, waarbij wordt aangegeven dat er meer geluidhinder in de winter is aangezien er dan geen bladeren aan de bomen zijn. Door de verbreding naar 2x3 rijstroken en verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/uur verwacht inspreker een aanmerkelijke toename van de geluidhinder in Einighausen. De toename is ongewenst aangezien Einighausen te maken heeft met ernstige geluidhinder vanuit industriecomplex Chemelot.

Antwoord

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er ten gevolge van de structurele verbreding van de A2 geen knelpunten ontstaan in Einighausen. Einighausen ligt op circa 2 km van de A2. In de richting loodrecht op de weg wordt het onderzoeksgebied begrensd door de ligging van geluidsgevoelige objecten met een toekomstige geluidsbelasting in de situatie zonder maatregelen, die meer bedraagt dan de voorkeurswaarde van 50 dB. De kern Einighausen ligt buiten de 50 dB contour. Volgens de wet is een geluidsbelasting van 50 dB altijd toelaatbaar. Ter hoogte van Einighausen schuift de A2 van de kern af. Op basis van het akoestisch onderzoek in het kader van de asverschuiving (paragraaf 2.6.2 en Bijlage A) kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting in de kern Einighausen na toepassing van het doelmatig maatregelpakket afneemt of ten minste gelijk blijft. De inwoners van de kern Einighausen zullen tenminste een gelijk blijvende of verbeterde geluidssituatie

ervaren. Het treffen van een overdrachtsmaatregel in de vorm van een geluidscherm of -wal ten behoeve van de kern Einighausen is dan ook niet aan de orde, evenmin als een onderzoek naar cumulatie met geluidhinder vanuit Chemelot. Verwezen wordt verder naar paragraaf 2.4 voor een toelichting op het onderzoek geluid.

Zienswijzepunt 73.3

Inspreker verwacht eveneens een verhoging van de hoeveelheid fijnstof als gevolg van de toename van verkeer.

Antwoord

Op basis van het onderzoek naar luchtkwaliteit kan een verhoging van de hoeveelheid fijn stof ter hoogte van Einighausen worden uitgesloten. Verwezen wordt naar paragraaf 2.5 voor een toelichting op het onderzoek luchtkwaliteit.

Zienswijzepunt 73.4

Inspreker vreest dat verdere toename van de geluidhinder en fijnstof zal leiden tot een aanmerkelijke verslechtering van het leefklimaat c.q. blijvende schadelijke gevolgen voor de inwoners van Einighausen.

Antwoord

Voor het onderdeel geluid wordt het aanvaardbaar woon- en leefklimaat geborgd doordat het akoestisch onderzoek het uitgangspunt hanteert dat de situatie na verbreding ter plaatse van geluidgevoelige objecten niet verslechtert ten opzichte van de situatie bij volledig benut geluidproductieplafond ($L_{den,GPP}$). Door de opname van het project in het NSL is verzekerd dat de structurele verbreding van de A2 niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden.

Zie verder de beantwoording bij zienswijzepunten 73.2 en 73.3. Hieruit blijkt dat de structurele verbreding van de A2 volledig binnen de wettelijke grenzen blijft die hieraan worden gesteld.

Zienswijzepunt 73.5

Inspreker dringt erop aan dat aan de oostzijde van de A2 een aarden geluidwal wordt aangebracht vanaf de afrit Urmond tot aan de bocht bij de Rijstraat.

Antwoord

Zie de beantwoording zienswijzepunt 73.2.

Zienswijzepunt 73.6

Inspreker dringt erop aan tot het beperken van de maximumsnelheid op de A2 tussen Born en Kerensheide tot 100 km/uur.

Antwoord

Zie de beantwoording onder 2.3. In het TB moet worden uitgegaan van de wettelijke maximumsnelheid in Nederland, in dit geval 130 km/uur. Effecten van de wegverbreding worden daarom bepaald op 130 km/uur en eventueel daaruit vloeiende maatregelen ten behoeve van de leefbaarheid worden in het TB opgenomen.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.7 Overige zienswijzen

3.7.1 Zienswijze 2

Zienswijzepunt 58.1

Inspreker wil door de voorgenomen plannen nu en in de toekomst op generlei wijze geschaad of belemmerd worden in de exploitatie van percelen van inspreker.

Antwoord

Zie de beantwoording onder 2.10.

Zienswijzepunt 58.2

Voorts is inspreker tegen eventuele verder verhoging van milieubelastingen op bestaande bouwwerken en toekomstige gebouwen.

Antwoord

Blijkens de onderzoeken wordt voldaan aan de wettelijke normen. Voor zover inspreker verwijst naar haar toekomstplannen, geldt dat met toekomstige plannen die nog niet planologisch zijn vastgesteld ten tijde van vaststelling van het (O)TB geen rekening behoeft te worden gehouden.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.7.2 Zienswijze 4

Inspreker geeft aan verheugd te zijn dat gemaakte afspraken over het verplaatsen van leidingen van inspreker adequaat zijn opgenomen op de tekeningen van het OTB. Inspreker dient aanvullend de onderstaande zienswijzepunten in:

Algemene opmerkingen

Zienswijzepunt 4.1

Inspreker wijst op de belemmerende zone van 5 meter aan weerszijde van de leidingen. Binnen deze zone mogen zonder toestemming van inspreker geen activiteiten worden ontwikkeld, zoals geluidwallen, damwanden, watergangen, etc. Deze dienen op 5 meter afstand van de leidingen te worden geplaatst.

Antwoord

De belemmerende zone van 5 meter wordt in het ontwerp gerespecteerd. In de zone worden geen obstakels geplaatst die onderhoud of werkzaamheden naar aanleiding van calamiteiten verhinderen of waardoor de leiding niet meer bereikbaar zal zijn.

Tijdens de voorbereiding van de uitvoering zal nader overleg plaatsvinden met inspreker over de nadere uitwerking van eventuele werkzaamheden ter plaatse van en/of in de nabijheid van de belemmerende zone.

Zienswijzepunt 4.2

Bij de inrichting van de Parkway-zone dient rekening te worden gehouden dat er geen diep wortelende beplanting aangebracht mag worden in de belemmerende zone, zowel bij bestaande als nieuwe leidingtracé.

Antwoord

Bij het wegontwerp en het ontwerpen van (mitigerende) maatregelen zoals beplanting op grond van het Landschapsplan is rekening gehouden met de nieuwe leidingtracés. Er wordt geen diep wortelende beplanting aangeplant. Dat geldt eveneens voor bestaande leidingtracés binnen de grenzen van het TB. De leidingen die parallel aan de A2 worden verlegd, zijn zoveel mogelijk buiten en aan de buitenkant van de Parkway-zone gelegd.

Zienswijzepunt 4.3

Ten aanzien van de vrijheid voor de aannemer bij uitvoering, is inspreker van mening dat deze vrijheid niet van toepassing kan zijn binnen de belemmerende zone van het bestaande en nieuwe leidingtracé.

Antwoord

Tijdens de voorbereiding van de uitvoering worden bij de diverse stakeholders nieuwe klanteisen dan wel uitvoeringseisen opgehaald ten behoeve van de realisatie. De klanteisen worden integraal afgewogen, de uitvoeringseisen worden vastgelegd bij de desbetreffende stakeholder zodat de aannemer hiermee rekening dient te houden. De ligging van de leiding met bijbehorende belemmerende strook is uitgangspunt voor het op te stellen contract.

Zienswijzepunt 4.4

Inspreker geeft aan dat de ruimtelijke componenten van de leidingen opgenomen dienen te zijn in het OTB. In alle deelrapportages dient de leiding goed gewaarborgd te zijn. Inspreker gaat ervan uit dat alle ruimtelijke componenten en de instanties die hierbij horen akkoord zijn met de verlegging. Inspreker zal voorafgaand aan de werkzaamheden van RWS moeten verleggen, dus voorafgaand aan deze werken dient de veroorzaker, te weten RWS, dit ook ten behoeve van de leiding gewaarborgd te hebben.

Antwoord

In beginsel hoeft de bestaande situatie, en aldus de bestaande kabels en leidingen, niet in het TB te worden vastgelegd. Het gaat immers om het vastleggen van de te realiseren nieuwe situatie. Niettemin is aan de kaarten behorende bij het TB een 'overzichtskaatr buisleidingen in TB' toegevoegd, waarop naast het nieuwe leidingtracé ook de bestaande (te behouden als ook te verleggen) leidingtracés zijn opgenomen. Deze kaart betreft kaartblad 16 van de detailkaarten TB. Bij de beoordeling van de nieuwe situatie zijn bestaande kabels en leidingen voldoende gewaarborgd en meegenomen in de onderzoeken.

Zienswijzepunt 4.5

Inspreker geeft aan dat op de tekeningen de kruisende infrastructuur met een ruimtelijke component (hoogspanningsleidingen en leidingen voor gevaarlijke stoffen) welke mogelijk van invloed zijn op haar leidingen, niet staan. Voor de beeldvorming zou een opname van deze componenten gunstig zijn.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 4.4.

Specifieke opmerkingen

Zienswijzepunt 4.6

Ten aanzien van artikel 4.1 merkt inspreker op dat op bestaande en nieuwe leidingtracés geen activiteiten boven de leidingen of belemmeringenstrook plaats mogen vinden. Bij afwijking is toestemming van inspreker noodzakelijk waarbij noodzakelijke beschermende maatregelen voor rekening van de veroorzaker zijn.

Antwoord

Dit wordt geborgd met artikel 4.1. De toestemmingsvereisten wordt reeds geregeld met de VELIN voorwaarden en zijn daarom niet opgenomen in het besluit. Het TB regelt enkel die maatregelen die ruimtelijk relevant zijn.

Zienswijzepunt 4.7

Ten aanzien van artikel 9 bij het herinrichten van de Geleenbeek, geeft inspreker aan dat rekening moet worden houden met het bestaande en nieuwe leidingtracé, geen diep wortelende beplanting. Binnen de belemmerende zone is geen verbreding c.q. uitdieping mogelijk.

Antwoord

Ter hoogte van de Corridor Geleenbeek is in het TB de leiding verplaatst tot buiten de zone voor de herinrichting van de Geleenbeek. De gewijzigde ligging van de leiding ter hoogte van de Corridor Geleenbeek is te zien op de detailkaarten TB kaartblad 5.

Met het bestaande en het nieuwe leidingtracé wordt in artikel 3, derde lid, van het TB rekening gehouden. In dit artikel is geregeld dat in de beschermingszone van bestaande en nieuwe leidingen geen diep wortelende beplanting wordt toegepast.

Zienswijzepunt 4.8

Ten aanzien van artikel 16 merkt inspreker op dat marges nimmer van toepassing zijn. Inspreker verzoekt aan te geven dat de belemmerende zone gerespecteerd dient te worden in verband met het beschermen van de integriteit van de leidingen.

Antwoord

Aangezien voor kabels en leidingen voor de uitvoering een strikte set eisen wordt meegegeven aan de aannemer, is de wens van inspreker gehonoreerd en is de flexibiliteitsbepaling in artikel 16 gewijzigd zodat deze niet toeziet op de in het TB opgenomen te verleggen buisleidingen.

Zienswijzepunt 4.9

Ten aanzien van artikel 17 merkt inspreker op van mening te zijn nu reeds aanspraak te kunnen maken op de schadevergoeding regeling.

Antwoord

Voor de vergoeding van kosten van inspreker voor te treffen maatregelen aan hun leidingnetwerk is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwegwerken 1999 (NKL 1999) en de Overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied van toepassing. Daarnaast gelden aanvullende afspraken met inspreker met betrekking tot de engineering voorafgaand aan het verzoek tot aanpassing.

Zienswijzepunt 4.10

Inspreker geeft aan dat de huidige zakelijke rechten meegenomen dienen te worden naar de nieuwe locaties c.q. dienen deze opnieuw gevestigd te worden.

Antwoord

De zakelijke rechten zullen te zijner tijd - voor zover nodig - op de nieuwe locaties gevestigd worden. Dit staat evenwel los van de onderhavige procedure tot vaststelling van het TB.

Zienswijzepunt 4.11

Inspreker is van mening dat de gevolgen van het verleggen van de PRB leiding (onderdeel OTB) op externe veiligheid niet inzichtelijk is gemaakt. Inspreker geeft aan dat een risicoanalyse voor het nieuwe tracé opgenomen dient te worden en de veranderingen in externe veiligheid toegelicht dienen te worden. Inspreker verwacht geen negatief milieueffect.

Antwoord

Het uitvoeren van risicoberekeningen PR en GR is in de planuitwerkingsfase TB niet mogelijk. De engineering van de leidingen (benodigd voor het kunnen uitvoeren van deze berekeningen) vindt alleen dan plaats nadat overeenstemming is bereikt over de nieuwe tracés in het TB en nadat de leidingeigenaren een verzoek tot aanpassing (VtA) hebben ontvangen. Naar aanleiding van de VtA werken de leidingeigenaren de maatregelen verder uit tot een definitief ontwerp waarna een projectovereenstemming (POS) wordt opgesteld. Een risicoberekening zal niet eerder plaatsvinden na ontvangst van de VtA, de definitieve risicoberekening wordt opgesteld na de POS.

Door de verplichtingen die in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) worden gesteld, is een leidingeigenaar verplicht om met een risicoberekening aan te tonen dat wordt voldaan aan de eisen van het Bevb en indien nodig maatregelen te treffen. Dat betekent dat de PR10⁻⁶ op de leiding of maximaal binnen 5 meter van de leiding ligt. Deze ruimte is in het TB geborgd middels het maatregelvlak "nieuwe buisleiding tracé inclusief beschermingszone". Gezien de ligging in de omgeving en de eisen in relatie tot het PR wordt er geen overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico verwacht.

Zienswijzepunt 4.12

Inspreker geeft aan dat het nieuwe tracé van de PRB leiding na vaststelling van het TB conform het Besluit externe veiligheid buisleidingen in het bestemmingsplan geborgd dient te worden.

Antwoord

Ingevolge artikel 13, tiende lid, van de Tracéwet stelt de gemeenteraad binnen een jaar nadat het TB onherroepelijk is geworden een bestemmingsplan of een beheersverordening als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) overeenkomstig het TB vast. Hierin zal het nieuwe tracé van de PRB aldus worden vastgelegd. Dit kan bijvoorbeeld middels de specifieke aanduiding 'Veiligheidszone - Leiding'.

Zienswijzepunt 4.13

Inspreker geeft aan dat in de toelichting onder 3.4 infrastructurele voorzieningen de leidingen, kruisingen etc. niet zijn overgenomen.

Antwoord

Kabels en leidingen zijn opgenomen in de toelichting TB paragraaf 4.7. Voor zover relevant zijn de maatregelen met betrekking tot de leidingen geborgd op de detailkaarten en in de artikelen behorend bij het TB. Zie ook de beantwoording zienswijzepunten 4.4, 4.6 en 4.4.

Zienswijzepunt 4.14

Inspreker geeft aan dat het gestelde in toelichting 3.7 ook dient de worden meegenomen bij de ruimtelijke component.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunt 4.13.

Zienswijzepunt 4.15

Inspreker heeft een opmerking op pagina 5.3.4, blz. 81 van de toelichting op het OTB. Er zijn naast de risico's in de bouwfase risico's in zijn algemeenheid. Inspreker geeft aan dat in eerdere overleggen is aangegeven dat er een risicocomponent bij de leiding hoort. Dit dient opgenomen te worden in het OTB.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunt 4.11.

Zienswijzepunt 4.16

Inspreker geeft aan bij de herinrichting van de Geleenbeek geen verbreding c.q. verdieping bij de leiding en belemmerende zone mag plaatsvinden.

Antwoord

Zie de beantwoording onder zienswijzepunt 4.7.

Opmerkingen over tekeningen van juni 2017

Zienswijzepunt 4.17

Kaartblad 2 van 14: de op de tekening aangegeven grondkerende constructies dienen op ten minste 5 meter afstand van de leiding geplaatst te worden.

Antwoord

De grondkerende constructies zoals die in het TB zijn voorzien, zijn allen gelegen buiten de belemmerende zone van de buisleidingen.

Zienswijzepunt 4.18

Kaartblad 6 van 14: inspreker gaat ervan uit dat de aansluiting op de Holtum Noordweg stopt voor de belemmerende zone van de PRB-leiding

Antwoord

Het klopt dat de aanpassing Holtum Noordweg stopt voor de belemmerende zone van de PRB-leiding.

Zienswijzepunt 4.19

Kaartblad 8 van 14: de aangepaste voorziene kruising met de Holtummerweg is ingetekend. Graag wil inspreker aangeven dat de definitieve detailuitwerking er toe zou kunnen leiden dat er een grotere beslaglegging op de ruimte kan komen. Dit in het kader van de grondkerende voorzieningen en de aangepaste/verlegde Huub van Doorneweg in relatie tot de leiding.

Antwoord

In het ontwerp is rekening gehouden met de afstand van de leiding tot de keerwand en (werk)ruimte voor het kunnen uitvoeren van de boring ter hoogte van deze kruising. Zienswijzepunt van inspreker wordt ter kennisgeving aangenomen.

Zienswijzepunt 4.20

Kaartblad 10 van 14: de leiding dient in de verlegging onder de A2 door meegenomen te worden, graag de tekening bekijken, vermoedelijk is dit per abuis niet meegenomen.

Antwoord

Op de detailkaarten TB kaartblad 2 tot en met 14 zijn alleen leidingen meegenomen die zullen worden verlegd. Bestaande leidingen komen niet terug op deze detailkaarten. De leiding waar door inspreker op wordt gewezen, wordt hier aangesloten op bestaande onderdoorgang onder A2 door. Het is derhalve juist dat de leiding alleen aan de westzijde van de A2 terug te zien is op kaartblad 11 (noot redactie, kaartblad 10 OTB is kaartblad 11 TB). Of de kruising met de A2 moet worden vervangen moet nader worden onderzocht. Er moet met een sterkteberekening te worden gecontroleerd of de bestaande leiding kan worden gehandhaafd. Voor het eventueel vervangen van deze kruising met de A2 zijn boringsvlakken in het TB opgenomen. Verder is aan de kaarten behorende bij het TB een 'overzichtskaart buisleidingen in TB' toegevoegd (kaartblad 16), waarop naast het nieuwe leidingtracé ook de bestaande (te behouden als te verleggen) leidingtracés zijn opgenomen.

Zienswijzepunt 4.21

Kaartblad 13 van 14: op het stuk Urmonderbaan ter hoogte van de vrachtingang noord is de ARG leiding gelegen op de grens van het OTB onder het fietspad. Inspreker verzoekt de OTB grens op te schuiven zodat de leiding inclusief belemmerende zone binnen het OTB besluit valt. Inspreker wijst op toezeggingen op de informatiebijeenkomst van 26 september 2017.

Antwoord

Dit betreft de huidige situatie. De OTB-grens heeft hier geen invloed op. Ter plekke wordt de OTB grens (in het kader van zienswijzepunt 45.20) richting de weg gelegd op de bestaande rijkseigendomsgrans en daarmee verder van de leiding af. Dit voorkomt een eventueel conflict met de genoemde ARG-leiding.

Opmerkingen over de Memo VVA toets op het 2e concept integraal ontwerp

Zienswijzepunt 4.22

Nummer 6: PPS is hier met een leiding gelegen. Inspreker verzoekt rekening te houden met de leiding en de belemmerende zone

Antwoord

De verkeersveiligheidsaudit (VVA) is een gestandaardiseerde methode om te komen tot een onafhankelijk oordeel over de gevolgen van een infrastructureel project op de verkeersveiligheid. Met andere woorden, het wegontwerp wordt getoetst aan de ontwerprichtlijnen voor een veilig wegontwerp. De ligging/het verleggen van de leidingen speelt hier geen directe rol bij. In het ontwerp is uiteraard rekening gehouden met de (te verleggen) leidingen, bijvoorbeeld door het toepassen van een keerwand om de belemmerende zone van de leiding te respecteren. Getoetst in de VVA is dan of de het wegontwerp met keerwand voldoet aan de ontwerprichtlijnen. Ter hoogte van aansluiting Echt kan worden bevestigd dat rekening is gehouden met de leiding en de belemmerende zone.

Zienswijzepunt 4.23

Nummer 8: Aangaande de leiding zijn detail afspraken gemaakt om de integriteit van de leiding te waarborgen. Inspreker geeft aan dat afwijkingen niet zijn toegestaan zonder dat er een nieuwe afweging wordt gemaakt door inspreker.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 4.19

Zienswijzepunt 4.24

Inspreker verzoekt op de hoogte te worden gehouden van de verdere planvorming.

Antwoord

Bij het project worden de wettelijke vereisten voor participatie gevolgd. Omdat de minister van I&W participatie hoog in het vaandel heeft, gaat zij evenwel verder dan dat. Zo blijft Rijkswaterstaat de omgeving en stakeholders informeren via nieuwsbrieven, de website en via overleggen met inspreker. In het kader van het TB zal tevens een informatieavond worden georganiseerd. Daarnaast wordt tijdens de voorbereiding van de uitvoering bij de diverse stakeholders nieuwe klanteisen dan wel uitvoeringseisen worden opgehaald ten behoeve van de uitvoering.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt ertoe dat de volgende wijzigingen zijn doorgevoerd in het TB:

- Aan de detailkaarten behorende bij het TB is een 'overzichtskaart buisleidingen in TB' toegevoegd,
- Ter hoogte van de Corridor Geleenbeek is de leiding verplaatst tot buiten de zone voor de herinrichting van de Geleenbeek.
- De flexibiliteitsbepaling in artikel 16, is niet van toepassing op de in het TB opgenomen te verleggen buisleidingen.

3.7.3 Zienswijze 21

Zienswijzepunt 21.1

Inspreker is van mening dat de A2 en A73 bij Het Vonderen/ St. Joost onlogisch zijn verbonden. De aansluitingen bij Het Vonderen dienen breder te worden onderzocht door de volgende verkeersrelaties te betrekken: 1) voor verkeer vanuit Eindhoven op de A2 naar de A73, en over de A73 richting Duitsland, en 2) voor verkeer vanuit Duitsland de vloeiende aansluiting A52/A73/A2 richting Eindhoven. Inspreker verwacht dat door een betere verbinding over de snelwegen A52/A73/A2 een alternatieve route voor de N280 wordt gecreëerd die vergelijkbaar zal zijn qua reistijd en een betrouwbare rijtijd en betere veiligheid geeft.

Antwoord

Het knooppunt Het Vonderen wordt aangepast voor zover dat noodzakelijk is voor de structurele verbreding van de A2. De projectdoelen zijn gekoppeld aan de problematiek van de in de huidige situatie aanwezige spitsstroken op de A2. Het doel van het project is zoals door inspreker aangegeven een robuust netwerk, door de A2 als noord-zuidverbinding te versterken en door het nieuwe ontwerp nog verkeersveiliger te maken. Het realiseren van een alternatieve verbinding van de A73 (en A2) richting Duitsland is hier niet aan de orde. De door inspreker gewenste aanpassing bij Het Vonderen/ St. Joost vallen dan ook buiten de scope van het project, zoals opgenomen in het besluit en dit punt zal dan ook niet mee worden genomen in het TB.

Zienswijzepunt 21.2

Inspreker is van mening dat de verbinding bij St. Joost ook een belangrijk deel uitmaakt van een noord-zuid verbinding via de A73 en de aanpak hiervan aansluit op de doelstelling van het project; een robuust wegennet voor de ontsluiting en bereikbaarheid op (inter)nationaal en regionaal niveau. Inspreker verzoekt de scope van het project aan te passen en het verbeteren van het hoofdwegennet door de aansluiting bij St. Joost in de scope van het project op te nemen.

Antwoord

Zie beantwoording zienswijzepunt 21.1. Het resultaat van het project is een structurele verbreding van de A2 tussen de knooppunten Kerensheide en Het Vonderen. Het traject loopt daarom logischerwijs tot aan het einde van de bestaande spitsstroken, tussen Kerensheide en Het Vonderen.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.7.4

Zienswijze 51

Inspreker maakt zich zorgen over de grensoverschrijdende effecten. Hier wordt in het MER niet of nauwelijks op ingegaan.

Zienswijzepunt 51.1

Bij calamiteiten op de A2 tussen Grathem en Roosteren komt er veel sluipverkeerd de grens van België over via de N273, N78 en N296. Hierdoor ontstaan er files op de N78. Inspreker vindt het ongepast dat Nederland verzuimt gemeentelijke diensten en Belgische politie te verwittigen. Daarnaast doet Nederland niks om het sluipverkeer te begeleiden en verkeersgevaarlijke situaties en verkeersagressie worden niet aangepakt. Inspreker vreest in de bouwfase en de uitvoeringsfase in geval van verkeersongevallen of calamiteiten eveneens sluipverkeer.

Antwoord

Het zienswijzepunt lijkt niet toe te zien op de voorgenomen ontwikkeling, maar op de huidige situatie. Indien en voor zover inspreker meent dat er sluipverkeer zal ontstaan door de voorgenomen ontwikkeling geldt dat de nieuwe weg juist zal zorgen voor een robuuster systeem; de verbrede A2 zal juist enig sluipverkeer voorkomen. Voor zover inspreker zich zorgen maakt om sluipverkeer tijdens de bouwfase geldt dat gedurende de bouw de weg voldoende capaciteit heeft om het verkeer te kunnen afwikkelen. Indien er sprake zal zijn van omleidingsroutes (bijvoorbeeld bij tijdelijke afsluiting van aansluitingen) zal er zorg voor worden gedragen dat gedurende deze fase duidelijke en veilige omleidingsroutes worden uitgezet. De situatie zal worden gemonitord en waar nodig zullen aanvullende maatregelen worden genomen.

Zienswijzepunt 51.2

Inspreker verzoekt in het MER en het OTB voldoende rekening te houden met het gegenereerde sluipverkeer bij onderbreking van de A2, ook aan de Belgische zijde.

Antwoord

Inspreker lijkt te veronderstellen dat de A2 gedurende de bouwfase zal moeten worden onderbroken. Dit is evenwel niet het geval. Tijdens de uitvoering zijn altijd twee rijbanen met drie rijstroken beschikbaar en worden de nieuwe rijbanen voor het overgrote deel gebouwd naast de bestaande rijbaan. In de toekomstige situatie gaat de robuustheid en beschikbaarheid omhoog.

Zienswijzepunt 51.3

Inspreker wil graag op de hoogte gehouden worden van de te voorziene maatregelen.

Antwoord

Zie beantwoording onder 2.1.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

3.7.5

Zienswijze 58

Zienswijzepunt 58.1

Inspreker wil door de voorgenomen plannen nu en in de toekomst op generlei wijze geschaad of belemmerd worden in de exploitatie van haar perceel.

Antwoord

Zie beantwoording onder 2.10.

Zienswijzepunt 58.2

Voorts is inspreker tegen eventuele verder verhoging van milieubelastingen op bestaande bouwwerken en toekomstige gebouwen.

Antwoord

Blijkens de onderzoeken wordt voldaan aan de wettelijke normen. Voor zover inspreker verwijst naar haar toekomstplannen, geldt dat met toekomstige plannen die nog niet planologisch zijn vastgesteld ten tijde van vaststelling van het TB geen rekening behoeft te worden gehouden.

Wijzigingen TB

De zienswijze van inspreker leidt niet tot wijzigingen in het TB.

Bijlage A Onderzoek asverschuiving Born

Aparte bijlage

Bijlage B Onderzoek afrit Urmond