



Structurele verbreding A2 Het Vonderen - Kerensheide

Nota van Antwoord zienswijzen Kennisgeving MER en NRD

Datum	15 februari 2017
Status	Definitief



Inhoud

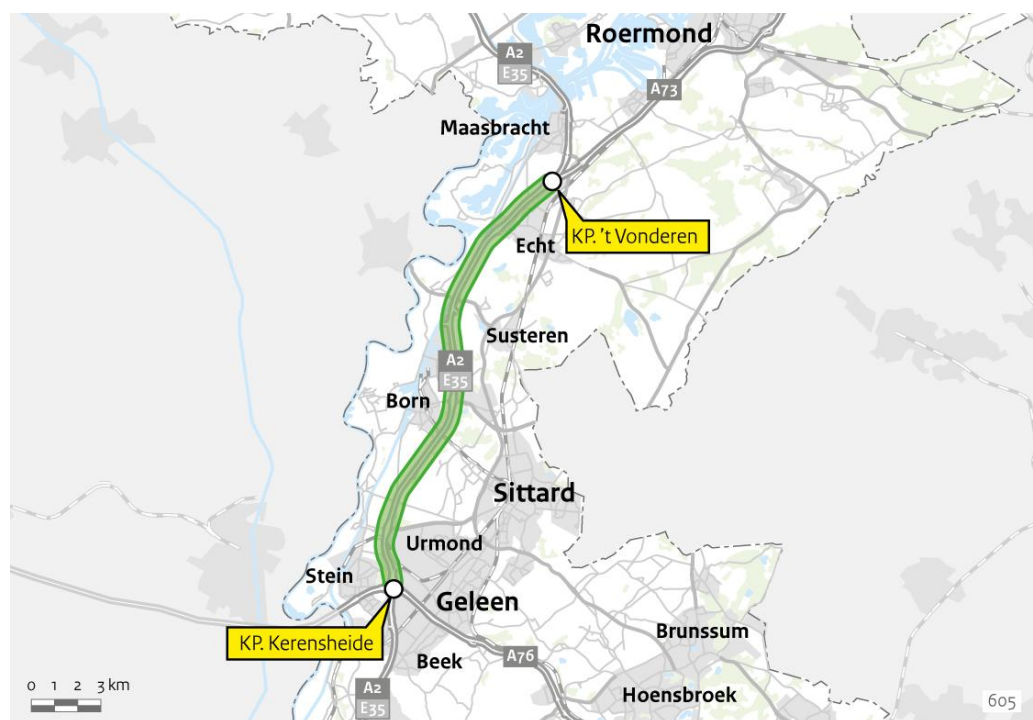
1	Inleiding en leeswijzer 5
1.1	Aanleiding en doel Nota van Antwoord 5
1.2	Methode van beantwoording 6
1.3	Leeswijzer 7
2	Raadpleging betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs 9
2.1	Waterschap Roer en Overmaas (44) 9
2.2	Gemeente Stein (100)10
2.3	Gemeente Sittard-Geleen (106)10
2.4	Gemeente Echt-Susteren (166) 12
3	Zienswijzen over het voornemen 15
3.1	Nut en Noodzaak 15
3.2	De Voorkeursoplossing 15
3.2.1	De vijf te vervallen dwarsverbindingen 15
3.2.2	Maximum snelheid18
3.2.3	Wegenstructuur onderliggend wegennet (OWN) 18
3.2.4	Wegenstructuur hoofdwegennet (HWN)19
3.2.5	Asverschuiving oost/west 19
3.2.6	Alternatieven 20
3.2.7	Aansluiting Urmond 20
3.2.8	Inrichting en inpassing 21
4	Zienswijzen over effecten 23
4.1	Geluid 23
4.2	Luchtkwaliteit 24
4.3	Natuur 24
4.4	Verkeer 25
4.5	Landbouw 26
4.6	Water 27
4.7	Overige aspecten 28
5	Overige zienswijzen29
5.1	Participatie en communicatie 29
5.2	Spoorlijn 29
5.3	Waardevermindering, vastgoed en schade 29
6	Tabel beantwoording zienswijzen31
7	Vervolg 39
7.1	Planuitwerkingsfase 39
7.2	Vragen over het project 39

1 Inleiding en leeswijzer

1.1 Aanleiding en doel Nota van Antwoord

Op 16 mei 2013 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de Startbeslissing genomen voor het project Structurele verbreding A2 Het Vonderen – Kerensheide. Op basis van de Startbeslissing is de planuitwerking van de voorkeursoplossing gestart. De voorkeursoplossing betreft het opwaarderen van de spitsstroken naar volwaardige rijstroken inclusief vluchtstrook tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide. Voor de A2 wordt een sobere en doelmatige verbreding voorgesteld.

De minister heeft op 12 november 2015 bekend gemaakt dat zij voornemens is een milieueffectrapport (MER) op te stellen ten behoeve van de structurele verbreding. Van 13 november tot en met 24 december 2015 heeft de kennisgeving over het voornemen van de minister om een milieueffectrapportage (MER) op te stellen met als bijlage de (concept) Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) over de structurele verbreding van de A2 tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide ter inzage gelegen. Deze Nota van Antwoord bevat een weergave op hoofdlijnen van de ontvangen zienswijzen en een inhoudelijke reactie.



Figuur 1: A2 Het Vonderen - Kerensheide

De A2 loopt vanaf de grens met België, via Maastricht naar Amsterdam. Deze snelweg is een belangrijke corridor die Limburg, het oostelijk deel van Noord-Brabant, Utrecht en de Randstad met elkaar verbindt. Internationaal verbindt de A2 een aantal belangrijke economische kerngebieden. In Midden-Limburg vormt de A2 de enige noord-zuid verbinding op snelwegniveau. Dit maakt het wegvak Het Vonderen – Kerensheide van belang voor de bereikbaarheid en ontsluiting op internationaal, nationaal en regionaal niveau.

Tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide (tussen de A73 en A76) is op grote delen van het tracé in 2010/2011 de capaciteit vergroot door de opening van spitsstroken. De realisatie van de spitsstroken behelsde een tussenoplossing voor het wegnemen van een capaciteitsgebrek dat een structureel congestieprobleem veroorzaakte op voornoemd traject. Destijds is tussen Rijk en regio afgesproken op termijn een structurele verbreding te realiseren.

Opgave tijdens de planuitwerkingsfase van de structurele verbreding betreft meerwaardecreatie. Het project maakt deel uit van het Programma Meerwaardecreatie NederLandBovenWater 2014-2015. De A2 wordt omringd door aangrenzende projecten die fysiek ingrijpen op het project. De intentie achter meerwaardecreatie is om de focus te leggen op het gezamenlijke belang van die verschillende projecten en door bijvoorbeeld maatregelen te combineren een win-winsituatie te creëren. Twee zogenaamde 'meekoppelprojecten' zijn bij dit project betrokken:

- Corridor Geleenbeek in combinatie met ontsnipperingsmaatregel MJPO LI-17 Echt-Susteren.
- Faunapassage Den Uil; ontsnipperingsmaatregel MJPO LI-18 IJzerenbosch/Graetheide.

1.2 Methode van beantwoording

In totaal zijn 168 zienswijzen ingediend, waaronder 2 maatschappelijke organisaties (Stichting Natuur- en Milieufederatie Limburg namens Vereniging Natuurmonumenten en Fietsersbond Afdelingen Westelijke Mijnstreek en Midden Limburg), een branche-organisatie (Land- en Tuinbouw afdelingen Sittard e.o. en OostMaas), 4 decentrale overheden (Waterschap Roer en Overmaas, gemeente Stein, gemeente Sittard-Geleen en gemeente Echt-Susteren) en 161 particulieren. Gewaardeerd wordt dat deze particulieren en organisaties op de kennisgeving hebben gereageerd.

In de Nota van Antwoord zijn de binnengekomen zienswijzen behandeld. Iedere zienswijze is door de Directie Participatie 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 reacties van de wettelijke adviseurs en bevoegde gezagen worden als eerste apart behandeld.

De Nota van Antwoord is ingedeeld in thema's. Aan het einde van de nota vindt u een tabel met daarin, op volgorde van registratienummer, de verwijzing naar de paragrafen met de beantwoording. Bij de zienswijzen die meerdere thema's omvatten, wordt naar verschillende paragrafen verwezen. De antwoorden zijn verdeeld over de thema's die in de zienswijze aan de orde worden gesteld. De zienswijzen zijn vervolgens gebundeld en gezamenlijk beantwoord.

Opgemerkt wordt dat diverse door de indieners aangedragen punten reeds onderdeel uitmaken van de reikwijdte en detailniveau van het MER. Deze punten worden zo goed mogelijk geadresseerd, hoewel dat niet leidt tot een aanpassing van de NRD. Alleen daar waar een reactie leidt tot een wijziging van de NRD is dit bij de betreffende reactie aangegeven.



1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord behandelt de raadpleging van de betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs. In hoofdstuk 3 tot en met hoofdstuk 5 worden de zienswijzen behandeld. In deze Nota van Antwoord zijn de zienswijzen, die op de kennisgeving m.e.r. en de NRD zijn ingediend, onderverdeeld in de volgende thema's:

Hoofdstuk 3: Zienswijzen over het voornemen:

- nut en noodzaak
- de voorkeursoplossing:
 - de vijf te vervallen dwarsverbindingen
 - maximum snelheid
 - wegenstructuur onderliggend wegennet (OWN)
 - wegenstructuur hoofdwegennet (HWN)
 - asverschuiving oost/ west
 - alternatieven
 - aansluiting Urmond
 - inrichting en inpassing

Hoofdstuk 4: Zienswijzen over effecten

- geluid
- luchtkwaliteit
- natuur
- verkeer
- landbouw
- water
- overige aspecten

Hoofdstuk 5: Overige zienswijzen

- participatie en communicatie
- spoorlijn
- waardevermindering, vastgoed en schade

In hoofdstuk 6 is de tabel opgenomen met de verwijzingen per zienswijze. Tot slot is in hoofdstuk 7 het vervolg van het project geschetst en is aangegeven op welke wijze men contact kan opnemen bij vragen.



2 Raadpleging betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs

In het kader van de raadpleging conform art 7.8 Wet milieubeheer zijn onderstaande bestuursorganen en wettelijke adviseurs aangeschreven:

- Gemeente Echt-Susteren
- Gemeente Sittard-Geleen
- Gemeente Stein
- Waterschap Roer en Overmaas
- Provincie Limburg
- Ministerie van Economische Zaken
- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Het waterschap Roer en Overmaas (44), de gemeente Stein (100), de gemeente Sittard-Geleen (106) en de gemeente Echt-Susteren (166) hebben een reactie ingediend.

2.1 Waterschap Roer en Overmaas (44)

Het Waterschap is positief over het meenemen van de meekoppelprojecten (win-winsituatie). Daarnaast wijst het waterschap op een aantal punten die niet vergeten mogen worden.

- 1 Het waterschap wil in een vroeg stadium betrokken worden bij het opstellen van het landschapsplan.
- 2 In paragraaf 3.4 wordt aangegeven dat de Geleenbeek verlegd moet worden, dit moet echter de Middelsgraaf zijn. Daarnaast een verzoek tot aanpassing van paragraaf 2.3 en 3.3 (ligging Geleenbeek).
- 3 Verzocht wordt op pagina 27 de beschrijving van het project 't Körbusch aan te passen, waarbij beide tracés worden genoemd. Tevens wordt verzocht om enkele onjuistheden en de opgenomen planning aan te passen.
- 4 Verzoek tot toevoegen van de duikers aan de kunstwerken¹ in de tekst en het functioneel programma van eisen. Tevens verzoek een ontsluiting vanuit de A2 ten behoeve van hoogwatercalamiteiten nabij de huidige sifon onder het Julianakanaal en het sluiten van het 'noodplan Aasterberg' op te nemen.

Antwoord:

- 1 Via de watertoetsprocedure wordt het waterschap betrokken bij de voor het waterschap relevante planonderdelen voorafgaand aan de publicatie van het MER en OTB.
- 2 Deze paragrafen worden aangepast.
- 3 Het project 't Körbusch is verwijderd uit de paragraaf gebiedsontwikkelingen (paragraaf 4.4) gezien het besluit van het waterschap om het project niet voort te zetten.
- 4 Het functioneel programma van eisen betreft een bijlage vanuit de gesloten bestuursovereenkomst. Omdat deze overeenkomst al is gesloten kunnen in Bijlage B van de NRD geen eisen worden toegevoegd. De door u genoemde eisen zijn opgenomen in de klanteisspecificatie (KES) van het project en zullen als zodanig worden beoordeeld en wel of niet worden gehonoreerd. Wanneer een eis wordt gehonoreerd wordt deze meegenomen in het ontwerp en daarmee het tracébesluit.

¹ Kunstwerken zijn viaducten, onderdoorgangen, tunnels, e.d.

Aanpassing NRD:

Op basis van punten 2 en 3 wordt de NRD aangepast.

2.2

Gemeente Stein (100)

De gemeente staat positief tegenover de verbetering van de kwaliteit van het netwerk door de structurele verbreding waardoor de verdere ontwikkeling van de regio wordt gestimuleerd. Op onderdelen worden aandachtspunten meegegeven:

- 1 De gemeente heeft zorgen bij het verplaatsen van de aansluiting Urmond in noordelijke richting (ook al is aangegeven dat dit vooralsnog buiten de projectscope valt). Het verplaatsen heeft volgens de gemeente negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van de haven en daarmee de economische slagkracht van Stein. Daarnaast maakt het Stein minder aantrekkelijk als vestigingsgebied voor nieuwe bedrijven. De gemeente verzoekt hen te betrekken in de besluitvorming hierover en wijst op een reeds uitgevoerde studie met alternatieven voor aansluiting Urmond.
- 2 De gemeente wijst op meer geluidoverlast bij toenemende intensiteiten op de A76 door de verbreding van de A2. Er zijn reeds klachten in de huidige situatie. De gemeente verzoekt de geluidssituatie bij de A76 in het MER te onderzoeken, waarbij zowel de effecten op natuur en milieu, als de effecten op de (woon) omgeving worden meegenomen (p.10 NRD).
- 3 Verzoek om in het landschapsplan transparantie in het ontwerp bij bedrijventerrein Kerensheide te betrachten.

Antwoord

- 1 Zoals aangegeven in de NRD wordt het verschuiven van de aansluiting Urmond vooralsnog niet meegenomen als autonome ontwikkeling in het MER. Vanuit de ambtelijke werkgroep wordt uw gemeente op de hoogte gehouden.
- 2 In het kader van het MER en het tracébesluit wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin de effecten van de structurele verbreding van de A2 worden bepaald. Het geluidonderzoek, inclusief de afbakening van het studiegebied, wordt uitgevoerd conform de Wet Milieubeheer, hoofdstuk 11 (Geluid, incl. het bijbehorende Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012), de Wet geluidhinder (ten behoeve van het onderliggend wegennet) en de Tracéwet. Hieruit volgt of, en zo ja welk deel van, de A76 in het studiegebied valt.
- 3 Voor het tracébesluit wordt een Landschapsplan opgesteld waarbij vanuit zowel de weggebruiker als de omgeving wordt gestreefd naar een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing van de verbreding van de A2 en de meekoppelprojecten. De basis hiervoor vormt de Inpassingsvisie uit 2014. In de planuitwerking wordt de landschappelijke inpassing verder onderzocht. Uw verzoek wordt meegenomen bij het uitwerken van de landschappelijke inpassing in het landschapsplan.

2.3

Gemeente Sittard-Geleen (106)

De gemeente onderschrijft het belang van de verbreding van de A2. De gemeente vraagt aandacht voor meerdere aspecten die de leefbaarheid en bereikbaarheid op lokaal niveau raken:

- 1 Verzoek om de effecten op leefbaarheid en bereikbaarheid nader uit te werken, waaronder de effecten van de vijf te vervallen kunstwerken. De gemeente vraagt het behoud van de kunstwerken af te wegen tegen het vervallen ervan, inclusief maatregelen en kosten.
- 2 Verzoek om stelling op p. 13 NRD (minder sluipverkeer en daardoor verbetering van leefbaarheid en bereikbaarheid van kernen) op te nemen in het beoordelingskader in relatie tot het vervallen van de vijf kunstwerken.



- 3 Verzoek om 3 extra ontwikkelingen mee te nemen in Hoofdstuk 3 NRD: doorontwikkeling Holtum Noord (multimodale logistiek), oplevering van B56n, oplossen knelpunten N276.
- 4 Gemeente vraagt in hoeverre de verschuivingen van de as van invloed zijn op het lengteprofiel in verband met verkeersveiligheid.
- 5 Gemeente geeft aan dat de tellingen van het gebruik van de dwarsverbindingen verouderd zijn (2012), onvolledig en voetgangers zijn niet meegenomen. Verzoek het onderzoek te voorzien van recente telgegevens en alternatieve routes per te vervallen kunstwerk op te nemen.
- 6 Vraag of in het verkeersmodel rekening is gehouden met de toename van het aantal arbeidsplaatsen bij Chemelot en verzoek de effecten hiervan in beeld te brengen. De gebiedsvisie VDL Nedcar moet worden toegevoegd in paragraaf 4.4. De in deze paragraaf genoemde gebiedsvisie OLS bestaat niet.
- 7 Verzoek groeiperspectief gebied Holtum Noord/ VDL mee te nemen.
- 8 De gemeente pleit voor een robuuste, snelle en ongehinderde ontsluiting tussen Holtum Noord en VDL Nedcar bij voorkeur door de aanleg van een onderdoorgang onder de A2 die op termijn als spoor- dan wel wegverbinding kan dienen.
- 9 Verzoek om geluid naast kwantitatief ook kwalitatief te beoordelen. Daarnaast verzoek om bij natuur naast de Boswet ook de APV toe te voegen en bij het thema ruimtegebruik landbouwpercelen toe te voegen.

Antwoord:

- 1 In het MER en tracébesluit worden de effecten van de structurele verbreding van de A2 waaronder de effecten op leefbaarheid en bereikbaarheid zichtbaar gemaakt, beoordeeld en waar nodig gemitigeerd/gecompenseerd. Ook de gevolgen van het vervallen van dwarsverbindingen worden zorgvuldig onderzocht en afgewogen. Inmiddels is bestuurlijk het principe-besluit genomen drie van de vijf dwarsverbindingen alsnog terug te brengen. Er vervallen dan de volgende twee dwarsverbindingen; Holtum (KW 9) en Maasbaan (KW15). Dit wordt aangepast in de NRD. Verder wordt verwezen naar het gestelde in deze Nota van Antwoord in paragraaf 3.2.1.
- 2 In de context van de structurele verbreding van de A2 betreft sluipverkeer het verkeer dat gebruik maakt van het OWN terwijl dit verkeer op het HWN (A2) zou moeten rijden. Door het vervallen van dwarsverbindingen rijdt lokaal verkeer over andere routes via het OWN. Dit kan niet worden gezien als sluipverkeer, maar om een verplaatsing van routekeuzes. Het voorstel om dit op te nemen in het beoordelingskader wordt daarom niet overgenomen. De gevolgen van het vervallen van de dwarsverbindingen zelf, waaronder mogelijke alternatieve routes en de bereikbaarheid van kernen, worden in het MER onderzocht en beoordeeld.
- 3 De genoemde ontwikkelingen zijn allen onderdeel van de autonome ontwikkeling en worden opgenomen in hoofdstuk 3 en/of paragraaf 4.4 NRD.
- 4 Het lengteprofiel van de weg wordt waar mogelijk gehandhaafd en anders verbeterd. Bij het onderzoek naar de verkeersveiligheid wordt het ontwerp beoordeeld, waarbij ook het verticaal alignment wordt betrokken. Ter controle wordt onder andere een externe VerkeersVeiligheidsAudit (VVA) uitgevoerd waarin de verkeersveiligheid wordt getoetst.
- 5 In het kader van een hervalidatie van het voornemen om de dwarsverbindingen te laten vervallen, zijn de tellingen uit 2012 geactualiseerd in 2016. Hierbij zijn ook niet gemotoriseerde gebruikers (zoals fietsers, wandelaars etc.) van de kunstwerken meegenomen. Mogelijke alternatieve routes en te treffen maatregelen zijn per te vervallen kunstwerk in beeld gebracht. Inmiddels is bestuurlijk het principe-besluit genomen twee in plaats van vijf dwarsverbindingen te laten vervallen. Zie ook hierboven onder punt 1.

- 6 Het verkeersmodel maakt gebruik van sociaal-economische gegevens betreffende de ontwikkelingen in het gebied, waaronder de ontwikkeling van Chemelot (Campus). Deze gegevens zijn afgestemd met de provincie Limburg. Hierin wordt rekening gehouden met de groei van de Chemelot Campus, maar bijvoorbeeld ook VDL Nedcar. Deze gegevens zijn verwerkt in het verkeersmodel NRM2016 zodat deze worden meegenomen in de onderzoeken die zijn gebaseerd op de verkeersgegevens (zoals geluid, luchtkwaliteit en natuur). De gebiedsvisie wordt opgenomen in Hoofdstuk 4 en voor OLS wordt de tekst aangepast.
- 7 Holtum Noord betreft een ontwikkeling die is vastgelegd in een bestemmingsplan en als autonome ontwikkeling wordt meegenomen. De uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen bij VDL Nedcar is eveneens als autonome ontwikkeling in het verkeersmodel opgenomen (op basis van de hierboven vermelde sociaal-economische gegevens).
- 8 De aanleg van een onderdoorgang die op termijn als spoor- dan wel wegverbinding kan dienen, wordt niet meegenomen in het MER en tracébesluit omdat deze ontwikkeling op dit moment nog niet ver genoeg uitgekristalliseerd is.
- 9 Het geluidonderzoek wordt uitgevoerd conform de Wet Milieubeheer, hoofdstuk 11 (Geluid, incl. het bijbehorende Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012), de Wet geluidhinder (ten behoeve van het onderliggend wegennet) en de Tracéwet. Het onderzoek is deels kwantitatief en deels kwalitatief (met name bij de afweging van de maatregelen). Aan de kwantitatieve resultaten wordt een kwalitatieve score toegekend. Toetsing aan de APV voor herplantplicht is alleen relevant wanneer binnen de "bebouwde kom boswet" bossen en beplantingen moeten verdwijnen. Uit de inventarisatie die wordt uitgevoerd zal blijken of dat het geval is. Bij het onderzoek ruimtegebruik worden de gevolgen voor landbouw meegenomen.

Aanpassing NRD:

Op basis van punten 1, 3 en 6 wordt de NRD aangepast.

2.4

Gemeente Echt-Susteren (166)

De gemeente Echt-Susteren vraagt aandacht voor meerdere aspecten die te maken hebben met veiligheid, milieu en leefbaarheid:

- 1 Verzoek om de oorzaak en gevolgen van de ongevallen op de A2 en A73 te onderzoeken en mogelijke oplossingen op te nemen in het ontwerp.
- 2 Aandacht voor mogelijke ernstige verontreinigingen bij industriegebied De Loop.
- 3 Verzoek om maatregelen te treffen voor woningen op korte afstand van de A2. Verzoek om de eerdere reconstructies van de A2 en aanleg A73 mee te wegen bij de afweging van geluidwerende maatregelen ter hoogte van dorpskernen/gehuchten. Verzoek om rekening te houden met de reflectie van industrielaawaai bij geluidsschermen ter hoogte van De Loop.
- 4 Verzoekt aandacht te besteden aan eventuele toekomstige knelpunten op het gebied van externe veiligheid, door wijziging veiligheidszones/plasbrandaandachtsgebied en toe-/afvoerwegen. Daarnaast mag de PRB leiding niet worden vergeten.
- 5 Verzoekt rekening te houden met de ontwikkeling van het Businesspark Midden-Limburg en deze mee te nemen bij de ruimtelijke ontwikkelingen, gebiedsontwikkelingen en het verkeersmodel.
- 6 Verzoekt het amoveren van de kunstwerken Slagmolen en Gebroek zorgvuldig te onderzoeken en effecten als alternatieve routes te betrekken in een heroverweging van het al dan niet laten vervallen van deze kunstwerken en daarbij de bestuurlijke afspraken te betrekken.
- 7 Begrijpt de keuze voor variant 2b in het kader van Corridor Geleenbeek. Twijfelt wel aan het ecologische rendement van de voorgenomen locatie van de ecotunnel



Corridor Geleenbeek en verzoekt alternatieve opties op te nemen. Daarbij wordt opgemerkt dat wildrasters niet gewenst zijn in relatie tot de uitstraling en kwaliteit van de Parkway.

- 8 Merkt op dat de carwash inmiddels vergund en in aanbouw is en verzoekt een datum op te nemen voor de referentiesituatie.
- 9 Verzoekt om het beoordelingskader bij geluid in relatie tot het geluidproductieplafond en referentiejaar te verduidelijken en verzoekt de situatie van voor de aanleg van de spitsstroken als uitgangspunt te nemen.

Antwoord:

- 1 Bij het onderzoek naar verkeersveiligheid wordt het huidige ontwerp en toekomstige ontwerp beoordeeld. Ter controle wordt onder andere op het toekomstige ontwerp een externe VerkeersVeiligheidsAudit (VVA) uitgevoerd waar de verkeersveiligheid van het wegontwerp wordt getoetst.
- 2 De bodemkwaliteit van het plangebied wordt in beeld gebracht voor het MER.
- 3 In het kader van het MER en (O)TB van de verbreding van de A2 wordt uitgebreid geluidonderzoek gedaan. Dit gebeurt volgens alle regels die gesteld worden in wet- en regelgeving (Wet Milieubeheer, hoofdstuk 11 (Geluid, incl. het bijbehorende Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012), de Wet geluidhinder (ten behoeve van het onderliggend wegennet) en de Tracéwet), alsmede op basis van het meest recente verkeersmodel (NRM 2016). Het onderzoek resulteert in een voorstel voor maatregelen. Uitgangspunt hierbij is het treffen van doelmatige maatregelen (doelmatige maatregelen zijn maatregelen die zijn afgewogen volgens een wettelijk criterium) waarmee de geluidsbelasting (zo veel mogelijk) beperkt wordt tot de wettelijk grenswaarde. Het project voorziet niet in het treffen van geluidsmaatregelen die wettelijk gezien niet vereist zijn. De wettelijke toegestane geluidsbelasting wordt bepaald door het vigerende geluidproductieplafond. Het onderzoek is gericht op het beperken van de geluidsbelasting tot de waarden die op grond van het vigerende geluidproductieplafond zijn toegestaan. In het akoestische onderzoek is aandacht voor het aspect reflectie vanwege het industrielaawaai.
- 4 Het onderzoek naar externe veiligheid brengt de effecten op het plaatsgebonden risico en groepsrisico in beeld, conform de 'Beleidsregels EV - beoordeling Tracébesluiten'. Ook wordt een calamiteitenplan opgesteld, waarin de bereikbaarheid tijdens calamiteiten wordt behandeld.
- 5 De verdere invulling van het Businesspark Midden-Limburg betreft een autonome ontwikkeling en wordt als zodanig meegenomen in het onderzoek.
- 6 In het MER en tracébesluit worden de effecten van de structurele verbreding van de A2 waaronder de effecten op leefbaarheid en bereikbaarheid zichtbaar gemaakt, beoordeeld en waar nodig gemitigeerd/gecompenseerd. Inmiddels is bestuurlijk het principe-besluit genomen de dwarsverbindingen Slagmolen (KW 3) en Gebroek (KW 8) alsnog terug te brengen. De NRD wordt hierop aangepast.
- 7 In het MER worden de effecten van het voornemen inclusief het meekoppelproject Corridor Geleenbeek op de barrièrewerking bepaald. De locatie van de faunapassage is in het voortraject van het project Corridor Geleenbeek onderzocht en vastgesteld. Het project is verder afgestemd met de gemeente.
- 8 In het MER worden de jaren voor 'huidige situatie' en 'autonome ontwikkeling' per aspect, zoals ruimtegebruik, toegelicht. Als jaar voor de huidige situatie wordt 2017 gehanteerd. De genoemde ontwikkeling maakt daarmee onderdeel uit van de huidige situatie. De NRD wordt hierop aangepast.
- 9 Met 'vigerende geluidwaarde' wordt bedoeld de waarde die op grond van het vigerende geluidproductieplafond is toegestaan. Het is correct dat bij overschrijding een procedure moet worden doorlopen om het plafond te wijzigen. Het jaar 2020 wordt gehanteerd als huidige situatie (twee jaar voor start

realisatie). Voor de plansituatie wordt uitgegaan van het jaar 2035 omdat dit de situatie is tenminste 10 jaar na ingebruikname van de gewijzigde weg. De situatie met opgevuuld plafond is de referentiesituatie omdat dit de situatie weergeeft die op basis van het vigerende geluidproductieplafond maximaal is toegestaan.

Aanpassing NRD:

Op basis van punten 6 en 8 wordt de NRD aangepast.



3 Zienswijzen over het voornemen

3.1 Nut en Noodzaak

Verschillende indieners geven aan voorstander te zijn van de structurele verbreding van de A2 en zien nut en noodzaak van het project in. Andere indieners geven aan geen tegenstander van het voornemen te zijn, maar plaatsen wel kanttekeningen waar het gaat om de gevolgen voor de 'buren' van de A2. Hierbij gaat het met name om het vervallen van dwarsverbindingen, geluidsoverlast, luchtkwaliteit en de maximumsnelheid. Verdere aantasting van de leefbaarheid door hiervoor genoemde oorzaken is voor weer andere indieners reden om tegen de verbreding te zijn.

Enkele indieners geven aan dat nut en noodzaak van de verbreding niet is aangetoond of niet duidelijk is. Een indiener vraagt zich af of in de huidige economische situatie een dergelijke investering te verantwoorden is in relatie tot de verkeersgroei. Een andere indiener stelt dat er geen aanzuigende werking bestaat in een krimpgebied. Tevens meent een indiener dat sluipverkeer voorkomen geen reden is voor de verbreding, in Holtum en Guttecoven is dit niet aan de orde.

Antwoord:

De minister van I&M heeft de (beleids)vrijheid om ook om andere redenen dan congestieproblematiek een project te starten. De structurele verbreding van de dient de volgende doelen:

- Verkeersveiligheid verbetert
- Autonome toename vraag beter accommoderen
- Robuustheid van netwerk verbetert
- Sluipverkeer neemt af
- De economische ontwikkeling wordt gestimuleerd

Met onderhavig project wordt uitvoering gegeven aan de bestuursovereenkomst van 10 september 2012 (gesloten tussen de gedeputeerde Mobiliteit van de provincie Limburg en de minister van Infrastructuur en Milieu) in navolging van de in 2011 door de tweede kamer aangenomen motie om de A2 tussen de knooppunten Het Vonderen en Kerensheide structureel te verbreden. Het verkeerskundig onderzoek dat wordt uitgevoerd ten behoeve van het MER en (O)TB, als ook het onderzoek naar verkeersveiligheid, maakt het doelbereik van het voornemen inzichtelijk. Het verkeerskundig onderzoek maakt tevens een eventuele verkeersaantrekkende werking van de structurele verbreding inzichtelijk. In het MER en (O)TB dat ter inzage zal worden gelegd, worden deze onderzoeksresultaten weergegeven.

3.2 De Voorkeursoplossing

3.2.1 *De vijf te vervallen dwarsverbindingen*

Uit de concept NRD blijkt dat er vier viaducten en één onderdoorgang niet worden terug gebouwd na verbreding van de A2.

Het betreft:

- KW 3: viaduct Slagmolen (weg Slagmolen)
- KW 8: viaduct Gebroek (Gebroekweg)
- KW 9: onderdoorgang Holtum (Elzenbroekerweg)
- KW 12: viaduct 't Rooth (Steenakkerweg)
- KW 15: viaduct Maasbaan (Swentiboldweg)

Verschillende indieners geven aan dat er bij de verbreding van de A2 in het kader van het nationale belang en gebiedsontwikkeling Limburg, rekening moet worden gehouden met de regionale en lokale belangen verbonden aan de dwarsverbindingen. Deze belangen mogen er niet of nauwelijks op achteruit gaan, aldus indieners.

De Fietzersbond Afdeling Westelijke Mijnstreek en Midden-Limburg (97) kan niet instemmen met het principebesluit dat vijf kunstwerken zullen vervallen. De viaducten zijn van belang voor het plaatselijke en regionale fietsverkeer, zowel in het kader van woon-werkverkeer, voor scholieren en voor recreatief verkeer. Verzoek om Rijksbeleid aangaande het bevorderen van fietsverkeer volledig uit te voeren en de barrièrewerking niet te vergroten. Daarnaast het verzoek tot een volwaardig onderzoek van de gevolgen van het verdwijnen van de kunstwerken. Ook de Stichting Natuur- en Milieufederatie Limburg geeft aan dat het MER de gevolgen van het niet terugplaatsen van 5 kunstwerken in beeld moet brengen.

Indieners geven aan dat door het weghalen van de verbindingen voor omwonenden belangrijke mogelijkheden vervallen om te recreëren (wandelen, hardlopen, fietsen, hond uitlaten, mountainbiken, met scootmobiel op pad, tennisclub Susteren). Vooral voor ouderen en mensen met een beperking worden deze mogelijkheden beperkt. De verbindingen zijn ook veilige fietsroutes voor schoolgaande kinderen, die anders over veel drukkeren wegen moeten fietsen. Ook hebben de verbindingen een utilitaire (woon-werk) en toeristische functie. De functies van de verbindingen en de bereikbaarheid van kernen moet worden betrokken bij de onderbouwing van het schrappen van de kunstwerken. Er moet niet alleen naar telcijfers en kosten worden gekeken.

Bewoners van Born, Echt en Holtum voelen zich opgesloten tussen de industrieterreinen en de infrastructuur (zowel weg, spoor als water) en spreken van een "eilandgevoel". Daarom bestaat de behoefte om snel en veilig het buitengebied aan de andere zijde van de A2 te kunnen bereiken. Door het vervallen van de dwarsverbindingen voelt men zich afgesloten van de buitengebieden. Met name het Limbrichterbos, de Breul, de recreatieve route tussen Baakhoven, Waterzuivering en Wolfrath, D'n Dreesj, het gebied rond Poolmolen en het natuurgebied rond de Geleenbeek worden genoemd als niet meer of slecht bereikbaar zonder auto.

Alternatieve routes worden door indieners als onveilig beschouwd voor voetgangers en fietsers nu ter plaatse geen trottoirs aanwezig zijn, de extra landbouwvoertuigen voor gevaarlijke situaties (o.a. modder op de weg) zorgen en er geen fietspaden zijn. Alternatieve viaducten bij de A2 zijn veel drukker en hebben geen aparte voorzieningen voor voetgangers en/of fietsers. Daarnaast zijn alternatieve routes minder aantrekkelijk voor recreatief gebruik, door het grote aantal (vracht)auto's.

Daarnaast wordt door indieners aangegeven dat alternatieve routes veel langer zijn waardoor gebieden met name nog bereikbaar zijn met een brommer of een auto. Hierdoor ontstaat volgens indieners meer milieuvervuiling.

Door de kunstwerken te slopen vervallen eveneens belangrijke landbouwverbindingen (die wel als route zijn aangegeven in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg).

Daarnaast geven indieners aan dat de gebieden ook lastiger te bereiken en/of te ontvluchten zijn in geval van calamiteiten. Hulpdiensten maken ook gebruik van deze verbindingen.



Indieners vragen de dwarsverbindingen te behouden, om alternatieven te onderzoeken zoals een (loop)brug, fietsviaduct of tunnel, om met omwonenden te praten over een bijdrage in de financiering, om andere mogelijkheden tot bezuinigen te onderzoeken en om de afweging maken op grond van leefbaarheid en bereikbaarheid en kwaliteit in plaats van kwantitatieve tellingen en rendementsberekeningen. De voorgestelde 'uitkijktoren' bij Born vindt geen bijstand bij enkele indieners.

Bij het te vervallen kunstwerk Maasbaan wordt specifiek aangegeven dat dit de enige ontsluitingsmogelijkheid is voor een nabijgelegen pand. Bij vervanging of alternatieve route moet daarbij rekening gehouden worden met het feit dat er ook zwaar verkeer overheen gaat. Tevens is dit kunstwerk een verbinding van diverse grondposities van een indiener die door het wegvallen slechter bereikbaar zullen zijn.

Bij de onderdoorgang Den Uil wordt diverse malen aangegeven dat deze niet mag verdwijnen. Dit betreft de verbinding tussen Graetheide en Guttecoven. Bij vervallen ervan wordt Guttecoven geïsoleerd. Alternatieven als de Sittarderweg en de Bornerweg worden door indieners onveilig geacht. Enkele indieners geven aan dat een nieuwe tunnel voldoende gedimensioneerd moet worden om landbouwverkeer en vrachtauto's door te laten. Een andere indiener geeft aan dat een faunapassage met langzaam verkeer niet voldoende is en verzoekt een volwaardige verbinding over de weg.

Antwoord:

Het wegvallen van dwarsverbindingen kan voor diverse indieners lastig zijn en nadelige gevolgen met zich meebrengen. De keuze om deze dwarsverbindingen te laten vervallen is in de verkenningsfase gemaakt. In de planuitwerkingsfase is de keuze opnieuw beoordeeld. Bestuurlijk is het principe-besluit genomen om drie dwarsverbindingen alsnog terug te brengen.

De terug te brengen dwarsverbindingen betreffen:

- KW 3: viaduct Slagmolen
- KW 8: viaduct Gebroek
- KW 12: viaduct 't Rooth

Twee dwarsverbindingen worden niet teruggebracht en vervallen; te weten:

- KW 9: onderdoorgang Holtum
- KW 15: viaduct Maasbaan

In het MER en het (O)TB zullen de gevolgen van het vervallen van deze twee dwarsverbindingen nader worden onderzocht. Hierbij wordt alle relevante wet- en regelgeving alsmede beleidskaders in acht genomen. De belangen van degenen die gevolgen ondervinden van het vervallen van de dwarsverbindingen zullen zorgvuldig worden afgewogen. Nadat de gegevens geanalyseerd zijn, wordt vervolgens beoordeeld of het wegvallen van de verbindingen aanvaardbaar is en of het noodzaakt om alternatieve omrijroutes te optimaliseren. Daarbij wordt rekening gehouden met de mogelijkheden voor zwaar verkeer zoals een indiener aangeeft. De bereikbaarheid van alle percelen, bedrijven en woningen zal in ieder geval gegarandeerd blijven. In het onderzoek naar ruimtegebruik wordt expliciet gekeken naar de gevolgen voor landbouwpercelen en landbouwverkeer. Ook wordt een calamiteitenplan opgesteld, waarin de bereikbaarheid tijdens calamiteiten wordt behandeld.

De dwarsverbinding Den Uil (KW 14) zal, hoewel diverse indieners dit aangeven, niet verdwijnen, maar worden uitgebouwd tot een gecombineerde onderdoorgang en faunapassage. Fiets-, landbouw- en vrachtverkeer kunnen hier onder de A2 door. Er wordt in de planuitwerkingsfase een nieuw ontwerp voor deze onderdoorgang opgesteld.

Aanpassing NRD:

De NRD wordt aangepast naar aanleiding van het terugbrengen van drie dwarsverbindingen.

3.2.2

Maximum snelheid

Er worden door indieners verschillende verzoeken gedaan om de maximumsnelheid niet te verhogen naar 130 km/uur en/of de maximumsnelheid te verlagen: 90, 100 en 120 km/ uur worden genoemd. Redenen zijn fijnstof, geluidoverlast, onveilige situaties door weefvakken en hogere snelheidsverschillen wanneer de snelheid wordt verhoogd naar 130 km/uur. Indieners geven aan de doorstroming te verbeteren door de snelheidsverschillen minder groot te maken en geven aan dat de tijdwinst door de snelheidsverhoging slechts één of enkele minuten bedraagt. Als andere oplossing wordt gesteld dat er moet worden gezorgd voor een beter besef bij weggebruikers dat ze op de spitsstrook mogen rijden (over doorgetrokken streep), hetgeen doorstroming bevordert. Tenslotte wordt aangegeven dat er bij hogere snelheden meer ongelukken gebeuren.

Antwoord:

Het verhogen van de maximum snelheid van het gedeelte van de A2 tussen knooppunt Het Vonderen (km 221.5) en aansluiting Urmond (km 237.9) maakt géén deel uit van het voornemen, maar is geregeld via een verkeersbesluit dat losstaat van de structurele verbreding van de A2. Sinds februari 2016 betreft de maximumsnelheid op dit deel van het tracé 130 km/uur.

Voor het deel aansluiting Urmond (km 237.9) – Kerensheide (km 239,23) maakt de verhoging van de maximumsnelheid wél deel uit van het OTB/MER voor het project A2 Structurele verbreding Het Vonderen - Kerensheide. Alle gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid op het deel Urmond – Kerensheide van 120 naar 130 km/uur worden in het MER onderzocht (waaronder verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit en natuur).

3.2.3

Wegenstructuur onderliggend wegennet (OWN)

Indiener geeft aan dat bij het verlies van (land)wegen, bekeken moet worden of terugbrengen noodzakelijk is of dat wegen elders moeten terugkomen. Ook wordt aandacht gevraagd voor de inpassing van terug te brengen wegen, rekening houdend met cultuurhistorische waarden, en sluipverkeer te voorkomen.

Indieners geven aan dat het verlies van parallelwegen zoals de Bellekeweg en de Kamerstraat de bereikbaarheid van het gebied verder beperken en vrezen dat bij aanleg van nieuwe landwegen sluipverkeer zal ontstaan.

Indiener verzoekt een adequate vervangende ontsluiting voor een pand aan de Swentiboldweg in verband met het vervallen van kunstwerk Maasbaan en geeft suggesties voor de inrichting hiervan in verband met het afwikkeling van zwaar verkeer.



Tenslotte vraagt een indiener of de parallelwegen voor tweerichtingsverkeer geschikt gemaakt worden.

Antwoord:

Bij het verder uitwerken van het ontwerp voor de structurele verbreding van de A2 worden de parallelwegen die niet gehandhaafd kunnen blijven, teruggebracht en zo goed als mogelijk opnieuw ingepast. Het verbreden van de A2 zal juist leiden tot minder sluipverkeer omdat de doorstroming door de aanleg van 3 volledige rijstroken en een vluchtstrook per rijrichting ook bij ongevallen beter wordt.

Bij het verder uitwerken van het ontwerp worden ingebrachte verzoeken en suggesties, zoals indiener doet voor het ontsluiten van een pand aan de Swentiboldweg, afgewogen en wel of niet gehonoreerd. De bereikbaarheid van alle percelen, bedrijven en woningen zal in ieder geval gegarandeerd blijven. Het ontwerp voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet (waaronder alternatieve omrijroutes) wordt nader uitgewerkt.

Parallelwegen die dienen te worden verlegd vanwege de verbreding van de A2 worden zoveel mogelijk in een vergelijkbare staat teruggebracht, conform de geldende ontwerprichtlijnen. Wanneer de weg een twee-richting weg was zal deze ook als zodanig terugkomen.

3.2.4 *Wegenstructuur hoofdwegennet (HWN)*

Over de wegenstructuur van het hoofdwegennet wordt een aantal specifieke aanbevelingen gedaan en vragen gesteld. De route richting A76 wordt niet voor de hand liggend beschouwd, waardoor volgens indiener extra zoekgedrag ontstaat en een onveilige situatie het gevolg is. Aandacht wordt gevraagd voor de aansluiting bij Het Vonderen van de A2 op A73 en vice versa, evenals de aansluiting A73 op A52 Roermond.

Antwoord:

Indiener stelt diverse vragen en doet aanbevelingen over rijkswegen die buiten het projectgebied van de verbreding van de A2 vallen. Vanzelfsprekend houdt het onderzoeksgebied voor de verbreding van de A2 niet op bij de daadwerkelijke ontwerpgrens maar worden omliggende wegen, wanneer relevant, ook meegenomen in de onderzoeken. Zo zijn in het verkeersmodel van Rijkswaterstaat alle rijkswegen en de daarbij behorende autonome ontwikkelingen meegenomen. Echter, aanpassingen aan de door indiener besproken wegen vallen buiten het bereik van dit project en kunnen ook niet worden meegenomen.

3.2.5 *Asverschuiving oost/west*

Een indiener geeft aan dat met de verschillende verbredingen de A2 een slingerbaan wordt.

De Stichting Natuur- en Milieufederatie Limburg (42) verzoekt in het MER de afweging mee te nemen om, waar nu de as wordt verlegd en natuurgebied wordt aangetast, toch centrisch te verbreden.

Enkele indieners doen het verzoek tussen Roosteren en Born, ter hoogte van Baakhoven, niet oostelijk te verbreden (richting Baakhoven) maar aan de andere zijde (industrieterrein) in verband met de leefbaarheid en cultuurhistorie. Aangegeven wordt dat de plannen niet passen in het bestemmingsplan Cultuurhistorie van de gemeente Echt-Susteren (wegenstructuur en bekenstructuur

van Baakhoven). Bij een verbreding naar het west hoeft ook de Geleenbeek niet verlegd te worden.

Antwoord:

De oostelijke en westelijke asverschuivingen vanuit het wegontwerp zijn noodzakelijk omdat de weg tijdens de uitvoeringswerkzaamheden te allen tijde in beide rijrichtingen en met drie rijstroken (90 km/uur) open moet blijven. Afsluiten van rijstroken en -richtingen is absoluut geen optie omdat dan gedurende lange tijd grote files ontstaan met bijbehorende economische en leefbaarheidsgevolgen. Het verbreden van de A2 heeft tijdens de realisatiefase en na openstelling naar verwachting meer positieve effecten op de verkeersveiligheid. Dit wordt in het MER onderzocht. De asverschuivingen zijn uitgewerkt conform de geldende ontwerprichtlijnen en worden daarom niet door het verkeer opgemerkt als hinderlijk.

In de verkenningsfase is bepaald waar centrish wordt verbreed en waar een asverschuiving wordt toegepast. In het nu op te stellen MER wordt nog gekeken naar optimalisaties op dit gebied, bijvoorbeeld om effecten op natuurwaarden te voorkomen/beperken. Waar noodzakelijk worden effecten gecompenseerd conform de van toepassing zijnde wet- en regelgeving.

Tussen Oud-Roosteren en Born wordt een asverschuiving naar het oosten toegepast in verband met verzorgingsplaats 't Anker, de (te ontwikkelen) bedrijvigheid op Holtum-Noord en de kernen Holtum en Born aan de westzijde van de A2. Dit betekent dat de weg verder van de kernen Holtum en Born komt te liggen. Daardoor komt de weg wel dichtbij Baakhoven te liggen. Mogelijke aantasting van cultuurhistorische waarden maakt onderdeel uit van de onderzoeken ten behoeve van het MER en (O)TB, als ook effecten op geluid. In geval sprake is van strijdigheid met het door indiener besproken bestemmingsplan treedt het TB hiervoor in de plaats.

3.2.6

Alternatieven

Het verzoek is gedaan om in de MER te komen tot een Meest Milieuvriendelijk Alternatief. Daarnaast wordt verzocht een 2x4 oplossing te overwegen aangezien het oplossend vermogen groter en de maatschappelijke kosten/batenverhouding gunstiger is.

Antwoord:

Het project is op bijlage II van de Crisis- en herstelwet geplaatst. Dit maakt dat de wettelijke verplichting om een MER met meerdere alternatieven te leveren niet langer bestaat. Volstaan kan worden met het inzichtelijk maken van de milieueffecten voor de voorkeursoplossing ten opzichte van de referentiesituatie. Wel wordt veel aandacht besteed aan maatregelen (mitigatie en compensatie) om effecten te beperken en/of te compenseren. Een 2x4 oplossing is reeds in een eerder stadium onderzocht en afgevalen.

3.2.7

Aansluiting Urmond

Duurzame bereikbaarheid van Chemelot site moet volgens indiener zijn geborgd door vergroting van de capaciteit, een verbeterde doorstroming en een goede calamiteitenroute. Dit is niet meegenomen in het NRD. De capaciteit van de afrit moet worden vergroot. Filevorming ter plaatse van de aansluiting levert onveilige situaties op en slechte bereikbaarheid is niet aanvaardbaar in geval van calamiteiten. Er is volgens indiener geen rekening gehouden met de toekomstige groei van de Campus en de site.



Indiener doet het verzoek de aansluiting in noordelijke richting te verplaatsen voor een betere ontsluiting, betere bereikbaarheid en een betere calamiteitenroute. Ook de ontsluiting van plangebied Bramert-Noord wordt hiermee veiliger. De carpoolplaats kan mee verschoven worden. Daarnaast is aangegeven dat in de NRD abusievelijk vermeld is dat de provincie penvoerder is voor de visie Chemelot 2025, dit is Chemelot zelf.

De Natuur- en Milieufederatie Limburg (42) verzoekt om, ondanks dat in de NRD is aangegeven dat de verplaatsing van de aansluiting Urmond niet wordt meegenomen in het MER, deze verplaatsing in het MER wel te onderzoeken vanwege de verwachte natuureffecten.

Antwoord:

Parallel aan het project verbreding van de A2 wordt door Chemelot onderzoek gedaan naar de aansluiting Urmond. Omdat er nog geen besluit is genomen over de eventuele verplaatsing van deze aansluiting, wordt dit niet in het MER opgenomen.

Het verkeersmodel maakt gebruik van sociaal-economische gegevens betreffende de ontwikkelingen in het gebied, waaronder de ontwikkeling van Chemelot (campus). Deze gegevens zijn afgestemd met de provincie Limburg, en houden rekening met de groei van Chemelot. De verkeersafwikkeling van de toe/afritten naar de Chemelot site wordt onderzocht en indien nodig wordt het ontwerp hierop aangepast.

De penvoerder voor de visie Chemelot 2025 zal worden aangepast in de NRD.

Aanpassing NRD:

De penvoerder voor de visie Chemelot 2025 wordt aangepast.

3.2.8

Inrichting en inpassing

Door een indiener wordt het verzoek gedaan tot het behoud van de brede groensingel langs de rand van Graetheide, wat past binnen de parkway gedachte. Indiener is het niet eens met het voornemen de groenstructuur te kappen zoals opgenomen in de Inpassingsvisie. De groensingel is aangelegd om het zicht op het nog te ontwikkelen terrein te onttrekken. Aandacht wordt tenslotte gevraagd voor de internationale buisleidingenstrook in dit gebied en het ruimtebeslag hierop.

Andere verzoeken van indieners betreffen:

- Bij terugplaatsen lichtmasten kiezen voor lagere masten om lichtvervuiling te voorkomen. Lichten kunnen eventueel na de spits uit.
- Duidelijke bebording en bewegwijzering bij afrit Born in verband met de verkeersveiligheid.
- Aanbrengen afscheiding tussen Shell tankstation Swentibold en de naturistencamping.
- Huidige signalering verbeteren: momenteel werkt 25% van de groene pijlen niet.

Antwoord:

Momenteel wordt de Inpassingsvisie (2014) voor het MER en (O)TB verder uitgewerkt in een Landschapsplan. In het Landschapsplan worden keuzes gemaakt die worden afgewogen met de bijbehorende kosten. De parkway gedachte blijft het basisuitgangspunt voor de landschappelijke inpassing. Op dit moment is daarmee nog niet zeker welke groensingels en bomen precies behouden blijven, dan wel gekapt worden. De aanwezigheid van en gevolgen voor de (inter)nationale buisleidingenstrook wordt betrokken bij het ontwerp.

In de planuitwerkingsfase van het project wordt het wegontwerp uitgewerkt inclusief bewegwijzering, bebording en verlichting. Momenteel is nog geen verlichtingsplan of bebordingsplan gereed. De verlichting zal in ieder geval voldoen aan de eisen die Rijkswaterstaat stelt aan verlichting langs Rijkswegen.

Onderdeel van het project is een kwaliteitsverbetering van verzorgingsplaats Swentibold. Het plaatsen van afschermende voorzieningen wordt afgewogen bij de uitwerking van de kwaliteitsverbetering tijdens de planuitwerkingsfase.

De klacht van indiener over niet werkende groene pijlen en matrixborden in de huidige situatie is doorgegeven aan de wegbeheerder en wordt behandeld.



4 Zienswijzen over effecten

4.1 Geluid

Ten aanzien van het aspect geluid hebben de zienswijzen vooral betrekking op huidige en de verwachte toename van geluidshinder en de beleving van geluidshinder (bijvoorbeeld door windrichting).

Indieners geven aan dat al in huidige situatie overlast bestaat (o.a. Born, (Hondsbroek, Aldenhof), Holtum, Stein, Guttecoven, Oud-Roosteren, Echt), vooral in de nacht en bij oosten, zuidoosten wind. Zij verwachten bij 130 km/uur nog meer geluidsoverlast. Door het continue geluid worden ramen gesloten gehouden en kunnen indieners niet meer van hun tuin genieten. Verschillende indieners geven aan dat de huidige geluidsschermen onvoldoende soelaas bieden (bijvoorbeeld de 'houten schutting' bij Holtum en de wal bij verzorgingsplaats Bosserhof) en dat er onvoldoende maatregelen worden getroffen voor de geluidsoverlast door de autonome groei van het verkeer.

Verschillende zienswijzen hebben betrekking op de wijzigingen aan reeds aanwezige geluidsmaatregelen (schermen/geluidwallen) en te treffen nieuwe maatregelen zoals schermen en stil asfalt. Een aantal indieners vraagt zich af of en waar nieuwe geluidsschermen worden geplaatst en/of bestaande schermen/wallen worden teruggeplaatst, bijvoorbeeld bij Guttecoven, tussen de kunstwerken Grasbroek en Koning Swentibold en tussen verzorgingsplaats 't Anker en Born. Aanplant van groen voor het verminderen van de geluidsoverlast wordt ook bepleit. Een oplossing die wordt voorgesteld is een geluidsscherm met aluminium buizen zoals bij Eindhoven. Anderzijds zijn er ook indieners tegen hoge geluidwallen en -schermen omdat deze het landschap aantasten. De voorkeur wordt gegeven aan stil asfalt, een gesloten vangrail en/of het onderzoeken van innovatieve oplossingen.

Volgens indieners zijn de huidige geluidmodellen verouderd en moet niet worden uitgegaan van de geluidbron niet op 0,75m hoogte, maar op het wegdek. Een andere indiener vraagt bij de berekeningen rekening houden met de reflectie van de nieuwe loods op bedrijventerrein Holtum-Noord en de weerkaatsing van de dijk van het Julianakanaal bij Oud-Roosteren. Daarnaast dient te worden uitgegaan van echte snelheden in plaats van theoretische snelheden. In plaats van modellen zou er gemeten moeten worden, aldus verschillende indieners. Verder wordt verzocht de situatie bij de A76 (Stein/Kerensheide) bij het onderzoek te betrekken.

Antwoord:

In de NRD is een voorstel opgenomen voor het onderzoeksprogramma van de planuitwerkingsfase, waaronder het geluidsonderzoek. De NRD is ter inzage gelegd om zienswijzen te verkrijgen over dit voorstel. In het kader van het MER en (O)TB wordt het geluidsonderzoek vervolgens uitgevoerd. Dit gebeurt volgens alle regels die gesteld worden in wet- en regelgeving (Wet Milieubeheer, hoofdstuk 11 (Geluid, incl. het bijbehorende Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012), de Wet geluidshinder (ten behoeve van het onderliggend wegennet) en de Tracéwet), alsmede op basis van het meest recente verkeersmodel (NRM 2016). Er worden geen metingen verricht aangezien de situatie na realisatie van de structurele verbreding dient te worden onderzocht. Het onderzoek resulteert in een voorstel voor maatregelen. Uitgangspunt hierbij is het treffen van doelmatige maatregelen (doelmatige maatregelen zijn maatregelen die zijn afgewogen volgens een wettelijk criterium) waarmee de geluidsbelasting (zo veel mogelijk) beperkt wordt tot de wettelijk

grenswaarde. Het project voorziet niet in het plaatsen van geluidschermen die wettelijk gezien niet vereist zijn. De maatregelen worden in samenspraak met de landschapsarchitect bepaald zodat het past bij de inpassingsmaatregelen voor de weg. In het MER en OTB dat ter inzage zal worden gelegd, zullen de onderzoeksresultaten terug te vinden zijn. Indieners kunnen tijdens de ter inzage periode zienswijzen indienen op de uitkomst van de onderzoeken en de in het OTB opgenomen maatregelen.

4.2 Luchtkwaliteit

Indieners maken zich zorgen om hun gezondheid en de leefbaarheid in relatie tot de luchtkwaliteit. Klachten zijn dat ramen en kozijnen vervuild zijn, dat er geuroverlast is en dat het bij bepaalde weersomstandigheden terugslaat op de luchtwegen. Indieners vrezen bovendien toename van buitenlands vrachtverkeer (ook door tol in omliggende landen) wat een toename van luchtvervuiling meebrengt. Er worden diverse verzoeken gedaan om metingen voor fijnstof te verrichten en niet alleen uit te gaan van normen.

Een indiener geeft aan dat sprake is van een toename van 50% bij een verhoging van 100 km/ uur naar 130 km/uur voor CO₂ en dat dit zich net als fijnstof naar Oud-Roosteren verplaatst.

Daarnaast vreest een indiener voor smogvorming door het inversie-effect dat veroorzaakt wordt door de ligging in Maasdal en in het westen het hogere Kempisch Plateau.

Antwoord:

Evenals hierboven aangegeven in het kader van het geluidonderzoek wordt in het kader van het MER en OTB onderzoek gedaan naar de gevolgen van het verbreden van de A2 op de luchtkwaliteit (PM₁₀ fijnstof en NO₂ stikstofdioxide). Getoetst wordt of normen worden overschreden en of wordt voldaan aan hetgeen voor het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Indien blijkt dat normen worden overschreden, zullen maatregelen worden getroffen. De onderzoeken worden uitgevoerd met modellen. Evenals aangegeven bij het onderwerp geluid wordt er niet gemeten. Immers dient de situatie na realisatie van de structurele verbreding te worden onderzocht. In het MER en OTB dat ter inzage zal worden gelegd, zullen de onderzoeksresultaten en eventuele maatregelen in verband met luchtkwaliteit terug te vinden zijn. In dat kader kunnen indieners tijdens de ter inzage periode zienswijzen indienen op de uitkomst van de onderzoeken.

Het effect van de tol die vrachtwagens sinds 2005 op de Duitse snelwegen betalen is meegenomen in de modellen en berekeningen. Dat effect verandert niet door de verhoging van de maximum snelheid. Hier wordt verder verwezen naar het overige gestelde omtrent de maximum snelheid eerder in deze nota.

4.3 Natuur

De Stichting Natuur- en Milieufederatie Limburg geeft aan dat in het MER rekening dient te worden gehouden met het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (goudgroene natuur en bronsgroene landschapswaarden). De gevolgen hierop dienen in beeld te worden gebracht en aangegeven moet worden welke mitigerende en compenserende maatregelen moeten worden getroffen.

Een indiener doet het verzoek om de natuurgebieden rond Holtum verder uit te breiden. Daarnaast wordt het verzoek gedaan extra bomen of bos aan de noordzijde van Oud-Roosteren aan te leggen door combinatie met LI-17. Dit is volgens indiener



goed voor CO₂ reductie en geluid. Een andere indiener verzoekt inzicht in het ruimtebeslag van de faunatunnel bij onderdoorgang Den Uil in het kader van LI-18.

Tevens wordt aandacht gevraagd voor de belangen van de verschillende vleermuissoorten, met name de Ingekorvenvleermuis. Onderzoek uit 2013 geeft aan dat deze vleermuizen dagelijks meerder malen de A2 passeren bij bestaande passages, zodat de passages zoveel mogelijk behouden dienen te blijven. Ter hoogte van de boerderijen aan Ophoven wordt het voorstel gedaan grondaankoop nodig voor verbreding te combineren met natuurcompensatie door de smalle percelen in zijn geheel aan te kopen.

Antwoord:

Net zoals hierboven is aangegeven voor geluid en luchtkwaliteit wordt in het MER en voor het OTB onderzoek gedaan om te bepalen wat de gevolgen zijn van het verbreden van de A2 op beschermde soorten, Natuurnetwerk Nederland (voorheen: EHS) en Natura 2000. In het voortraject is reeds inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. In deze fase wordt dit onderzoek verder geanalyseerd en bepaald hoe eventuele aantasting van natuurwaarden wordt gecompenseerd en/of gemitigeerd. Het door indiener aangedragen onderzoek naar de Ingekorven vleermuis wordt betrokken in het MER-onderzoek.

Het onderzoek zal vanzelfsprekend voldoen aan alle wet- en regelgeving zoals de regels uit het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014. Wanneer fysiek gecompenseerd of gemitigeerd wordt, is de combinatie met de meekoppelprojecten Corridor Geleenbeek (LI-17) en faunapassage Den Uil (LI-18) in beeld. Bij faunapassages wordt de locatie bepaald met afweging van alle omliggende belangen zoals de belangen van agrariërs. De passage bij de onderdoorgang Den Uil wordt tevens geschikt gemaakt voor landbouwverkeer. In het Landschapsplan worden de locaties voor compensatie van bomen nader uitgewerkt. In het MER en OTB dat ter inzage zal worden gelegd zijn de onderzoeksresultaten terug te vinden. Het Landschapsplan vormt een bijlage bij de toelichting op het OTB. In dat kader kunnen indieners tijdens de ter inzage periode zienswijzen indienen op de uitkomst van de onderzoeken en de inrichting van de gronden zoals deze worden opgenomen in het Landschapsplan.

In het onderzoek naar natuur wordt verder ook aandacht besteed aan de functie van de dwarsverbindingen voor beschermde soorten als vleermuizen. Indien passeermogelijkheden voor beschermde soorten verloren gaan door het project zullen deze worden gemitigeerd en/of gecompenseerd zodat de leefsituatie van deze dieren niet verslechtert.

4.4

Verkeer

Indiener wijst op de reistijdnormen in relatie tot de maximumsnelheid en verzoekt dit in het onderzoek te betrekken.

Antwoord:

Reistijdnormen maken onderdeel uit van het verkeersonderzoek.

4.5

Landbouw

LLTB afdelingen Sittard e.o. en OostMaas (105) geven aan dat voor land- en tuinbouw de verbreding negatieve gevolgen heeft. Er kan volgens de LLTB alleen draagvlak voor het project zijn als ook voor de landbouw een win wordt gerealiseerd. Daartoe doet de LLTB de volgende voorstellen:

- 1 Verzoek tot opstellen van een Landbouweffectrapportage (LER).
- 2 Verzoek te inventariseren hoeveel landbouwgrond onttrokken wordt en kavelruil een plaats te geven.
- 3 Verzoek twee van de vijf te amoveren kunstwerken terug te bouwen: Gebroek en Maasbaan. Gebroek is een essentiële schakel in het routenetwerk landbouwverkeer dat momenteel door de Provincie wordt uitgewerkt. Ook Maasbaan is een belangrijke verbinding voor landbouwverkeer.
- 4 Verzoek rekening te houden bij aanpassingen aan het onderliggend wegennet met modern landbouwverkeer (richtlijnen CROW).
- 5 Aandacht wordt gevraagd voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van het project.
- 6 Verzoek rekening te houden met zuinig ruimtegebruik bij natuurcompensatie (Verklaring van Roermond). Volgens het Provinciaal Omgevingsplan Limburg kan compensatie alleen in de goudgroene zone. Daarnaast agrariërs de mogelijkheid geven nieuwe natuur aan te leggen en te beheren.
- 7 Parkachtige oplossing past niet binnen zuinig ruimtegebruik.
- 8 Verzoek gevolgen faunatunnels in beeld te brengen en preventieve maatregelen zoals rasters toe te passen. Ook de gevolgen op landbouw van de meekoppelprojecten moeten in beeld worden gebracht.
- 9 Verzoek om gevolgen voor geluid in beeld te brengen met aandacht voor gevolgen voor verspreide agrarische bebouwing en het amoveren van kunstwerken (aangelegd om kernen te ontzien).
- 10 Verzoek gevolgen voor fijn stof, verkeersveiligheid en mogelijkheden van agrarische bouwvlakken (bijv. door vergroten risicozones) in beeld te brengen.

Indieners verzoeken duidelijkheid over het ruimtebeslag en op landbouwgronden, bouwvlakken en de bereikbaarheid van gronden en bedrijven, ook tijdens de realisatiefase. Alternatieve routes moeten geschikt zijn voor zwaar landbouwverkeer en het veilig kunnen manoeuvreren hiervan. Een indiener geeft aan dat zijn percelen gelegen in Born en Holtum niet meer bereikbaar zijn voor agrarisch verkeer bij vervallen van de dwarsverbindingen Holtum en 't Rooth.

Antwoord:

- 1 In het onderzoek ruimtegebruik bij het MER en bij het integraal ontwerpen van de verbreding wordt zorgvuldig gekeken of een aantasting van landbouwpercelen en/of routes plaatsvindt. Wanneer dit onverhoopt het geval is, worden maatregelen bepaald om de aantasting zoveel mogelijk op te lossen. Wij noemen dit geen Landbouweffectrapportage, maar de effecten worden in het MER beoordeeld zodat impliciet hetzelfde onderzocht en afgewogen wordt.
- 2 Ruimtebeslag op landbouwgronden wordt in het MER behorende onderzoek Ruimtegebruik onderzocht. Eventuele mogelijkheden tot kavelruil zullen door de grondverwervers van RWS en de provincie Limburg meegenomen worden. Dit valt echter buiten het onderzoeksprogramma van het MER.
- 3 Verwezen wordt naar het gestelde in deze Nota van Antwoord onder het kopje "de vijf te vervallen dwarsverbindingen" waarin is aangegeven dat Gebroek wordt teruggebouwd. Maasbaan komt in de nieuwe situatie niet terug, voorzien wordt in een nieuwe alternatieve route. Inderdaad werkt de provincie momenteel aan een routenetwerk landbouwverkeer. Hierover zal afstemming plaatsvinden tussen de provincie en RWS.



- 4 Het onderliggende wegennet wordt aangepast conform de geldende ontwerprichtlijnen. Indien er redenen zijn om van deze richtlijnen af te wijken, wordt dit nader onderbouwd.
- 5 De exacte fasering en wijze van uitvoering van het project wordt niet in dit stadium van het project uitgewerkt, maar door de aannemer in de uitvoeringsfase. Tegen die tijd wordt door de aannemer met alle omwonenden en belanghebbenden afgestemd over de situatie tijdens de aanleg. In het MER dat nu wordt opgesteld, wordt wel aandacht besteed aan milieueffecten tijdens de realisatiefase.
- 6 De manier waarop natuur gecompenseerd wordt, zal op basis van alle geldende richtlijnen en wet- en regelgeving plaatsvinden. Zuinig ruimtegebruik is een uitgangspunt daarbij.
- 7 Het principe van de Parkway wordt in dit project toegepast waar het redelijkerwijs mogelijk is. In onder andere dichtbebouwde gebieden bijvoorbeeld zal een aangepaste vorm van het principe worden gebruikt. De kwaliteitsverbetering van de omgeving van de weg wordt bij wel of niet toepassen van de Parkway gedachte altijd afgewogen tegen de belangen die in deze gebieden spelen.
- 8 Bij het natuuronderzoek wordt bepaald of en waar mitigerende maatregelen zoals faunatunnels worden toegepast. Het zo goed mogelijk begeleiden van fauna van en naar deze tunnels is onderdeel van de bepaling van de maatregelen. Het plaatsen van rasters kan een gevolg zijn van het uitwerken van de maatregelen om fauna op een goede wijze gebruik te laten maken van tunnels. De meekoppelprojecten worden meegenomen in de effectbeoordeling in de MER zodat ook van deze projecten de effecten op de landbouw worden beoordeeld.
- 9 In het kader van het MER en OTB wordt een uitgebreid geluidonderzoek uitgevoerd volgens de wet- en regelgeving die daarvoor geldt. Eventuele hieruit volgende maatregelen worden zorgvuldig afgewogen met alle belangen die spelen, waaronder die van de agrariërs.
- 10 Ook deze aspecten worden meegenomen in de onderzoeken voor luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en externe veiligheid. In het MER en OTB inclusief onderzoeken dat ter inzage wordt gelegd treft u de uitkomsten van deze onderzoeken aan.

4.6 Water

Een indiener doet het verzoek om - indien de Geleenbeek niet behouden kan worden - een andere barrière tussen Baakhoven en de A2 aan te leggen. Deze indiener meldt te hebben begrepen dat wanneer de Geleenbeek wegvalt deze aangesloten gaat worden op de Vloedgraaf, en verwacht dan wateroverlast bij Baakhoven bij erge regenval.

Tenslotte geeft een indiener aan dat het meekoppelproject Geleenbeek van groot belang is voor Oud-Roosteren om wateroverlast te voorkomen en doet het verzoek om fauna in Oud-Roosteren niet te vergeten.

Antwoord:

De Geleenbeek wordt, waar noodzakelijk door de wegverbreding, verlegd. In principe wordt er uitgegaan van een rechte verlegging van de Geleenbeek langs de huidige Geleenbeek. Ook bij Baakhoven wordt indien mogelijk de Geleenbeek teruggebracht tussen de A2 en de kern.

De herinrichting van de beken bij meekoppelproject Corridor Geleenbeek heeft als doel om de waterhuishouding in het gebied te verbeteren.

In het natuuronderzoek zal het studiegebied voor natuur worden afgebakend. Indien er effecten op fauna in Oud-Roosteren te verwachten zijn, maakt dit onderdeel uit van het studiegebied.

4.7 Overige aspecten

Fietsroutes

De Fietsersbond Afdeling Westelijke Mijnstreek en Midden-Limburg (97) vraagt aandacht voor het behoud van fietsroutes bij aanpassingen aan het onderliggend wegennet zodat het fietsroutenetwerk intact blijft en waar mogelijk wordt verbeterd, en bij aanpassingen aan kruisingen en aansluitingen rekening te houden met fietsers.

Antwoord:

De effecten op fietsroutes worden in het MER onderzocht. Waar het onderliggend wegennet niet kan worden behouden door de verbreding worden deze wegen weer teruggebracht en ingericht volgens de CROW-richtlijnen.

Lichthinder

Indieners vrezen voor lichthinder bij kernen bij Susteren.

Antwoord:

Bij het onderdeel sociale aspecten wordt onderzoek uitgevoerd naar lichthinder.

Straling

Indieners vrezen overlast door straling van de aanwezige zendmasten.

Antwoord:

Als gevolg van de structurele verbreding van de A2 zijn er geen wijzigingen van de aanwezige zendmasten. Overlast door straling maakt daarom geen onderdeel uit van het beoordelingskader uit het MER.

Beleidskader

Indiener verzoekt in het MER een overzicht op te nemen van het wettelijk beleidskader en wijst daarbij specifiek op het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014.

Antwoord:

Dit maakt onderdeel uit van het MER.



5 Overige zienswijzen

5.1 Participatie en communicatie

Veelvuldig verzoeken indieners om op de hoogte gehouden te worden, meer gebruik te maken van lokale kennis, dan wel met omwonenden tot oplossingen te komen voor problemen als het vervallen van de dwarsverbindingen en overlast op het gebied van geluid en fijn stof. Een indiener geeft aan dat geen burgerparticipatie plaatsgevonden heeft in de besluitvormingsprocedure. Indieners willen actief en positief meedenken over een oplossing voor Susteren. Een indiener geeft aan dat slechts beperkte afstemming heeft plaatsgevonden over de inpassingsvisie, zij hebben niets gehoord op schriftelijke reactie op deze Inpassingsvisie. Deze indiener verzoekt bovendien om overleg over faunapassage bij Den Uil.

Antwoord:

Veel belang wordt gehecht aan het betrekken van de omgeving, daartoe wordt de Code Maatschappelijke Participatie gevolgd. Naast de formele reactiemomenten tijdens de planprocedure (zie hoofdstuk 7), vindt er op geregelde momenten afstemming met stakeholders plaats. Medeoverheden worden betrokken via de ambtelijke werkgroep, het bestuurlijk overleg en de watertoets. Daarnaast zijn en worden bedrijven en belangengroepen geconsulteerd. Om de verschillende buurtenraden goed te kunnen betrekken bij het project is een zogenaamd buurtenplatform ingericht door RWS. Daarnaast zijn/worden informatieavonden georganiseerd. De voortgang van het project wordt gecommuniceerd via nieuwsbrieven. Hiervoor kunnen geïnteresseerden terecht op de website van RWS. Voor vragen kan contact worden opgenomen met de omgevingsmanagers van RWS via ZN-Vonderen-Kerensheide@rws.nl.

Ten aanzien van de participatie tijdens de totstandkoming van de inpassingsvisie, wordt opgemerkt dat destijds ambtelijke werkgroepen betrokken zijn geweest en kennis is genomen van reacties van overige partijen.

5.2 Spoorlijn

Een indiener vindt het behoud van de goederenspoorlijn noodzakelijk. Enkele andere indieners verzoeken rekening te houden met een eventuele spoorlijn van Nieuwstadt via VDL naar Holtum-Noord.

Antwoord:

De structurele verbreding van de A2 leidt niet tot aanpassingen van aanwezige spoorlijnen. De aanleg van een eventuele spoorlijn van Nieuwstadt via VDL naar Holtum-Noord wordt vooralsnog niet meegenomen in het MER en (O)TB omdat deze ontwikkeling nog niet ver genoeg uitgekristalliseerd is.

5.3 Waardevermindering, vastgoed en schade

Diverse indieners geven aan dat de waarde van woningen/ panden/ percelen vermindert door het project en de extra overlast. Andere indieners stellen dat het voornemen geen negatieve effecten mag hebben op exploitatie van percelen en milieubelasting van (eventuele toekomstige) panden. Een indiener stelt dat de verhuurbaarheid van een pand minder wordt doordat de weg dicht bij de woning komt te liggen.

Door indieners wordt gewezen op schade die wordt geleden door agrariërs rond faunapassages, zoals wildschade, schaduwwerking en vochtonttrekking door bomen.

De huidige regeling biedt al geen soelaas. Andere vormen van schade betreffen versnippering van percelen en omrijshade, ook tijdens de realisatie. Zorgen hierover bestaan met name rondom de faunapassage Den Uil. Hetzelfde geldt voor de afrit bij het Amrathhotel. Deze indiener doet een verzoek tot kavelruil.

Antwoord:

Het MER maakt de effecten door ruimtebeslag en overlast inzichtelijk. De gevolgen in termen van eventuele waardevermindering en schade maakt geen onderdeel uit van het onderzoeksprogramma. Bij de totstandkoming van het (O)TB wordt nagegaan of belangen niet zodanig worden geraakt door het (O)TB dat compenserende maatregelen nodig zijn. Bij vermeende waardevermindering en/of schade is er na de vaststelling van het Tracébesluit op grond van de Tracéwet de mogelijkheid tot het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie.

Eventuele mogelijkheden tot kavelruil zullen door de grondverwervers van RWS en de provincie Limburg meegenomen worden. Dit valt echter buiten het onderzoeksprogramma van het MER.



6 Tabel beantwoording zienswijzen

Hieronder vindt u de tabel waarin per zienswijze, op volgorde van registratienummer, naar de genummerde onderwerpen met de bijbehorende beantwoording wordt verwezen. Indieners van een zienswijze hebben van het Directie Participatie hun registratienummer ontvangen.

Registratienummer zienswijze	Voor antwoord, zie paragraaf
1	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 5.2. Spoorlijn
2	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
3	§ 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 5.3. Waardevermindering, vastgoed en schade
4	§ 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
5	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
6	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
7	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
8	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.5. Landbouw
9	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid
10	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
11	§ 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
12	§ 3.2.6. Alternatieven § 4.7. Overige aspecten
13	§ 3.2.6. Alternatieven § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
14	§ 3.2.2. Maximum snelheid § 3.2.8. Inrichting en inpassing § 4.1. Geluid
15	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
16	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.4. Wegenstructuur hoofdwegennet § 3.2.8. Inrichting en inpassing § 4.7. Overige aspecten
17	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 3.2.4. Wegenstructuur hoofdwegennet § 3.2.7. Aansluiting Urmond § 3.2.8. Inrichting en inpassing
18	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid

	§ 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
19	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
20	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet
21	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet
22	§ 3.2.1. De 5 te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
23	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
24	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.4. Wegenstructuur hoofdwegennet
25	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
26	§ 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
27	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
28	§ 3.2.4. Wegenstructuur hoofdwegennet § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
29	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 4.7. Overige aspecten § 5.1. Participatie en communicatie § 5.3. Waardevermindering, vastgoed en schade
30	§ 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 5.1. Participatie en communicatie
31	§ 3.2.2. Maximum snelheid § 3.2.8. Inrichting en inpassing
32	§ 3.2.4. Wegenstructuur hoofdwegennet § 3.2.5. Asverschuiving oost/west
33	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
34	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
35	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
36	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.5. Asverschuiving oost/west
37	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
38	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid
39	§ 3.1. Nut en noodzaak § 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 3.2.5. Asverschuiving oost/west § 3.2.6. Alternatieven § 4.1. Geluid § 4.5. Landbouw § 4.6. Water § 4.7. Overige aspecten
40	§ 3.1. Nut en noodzaak § 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.7. Overige aspecten
41	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen



42	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.5. Asverschuiving oost/west § 3.2.6. Alternatieven § 3.2.7. Aansluiting Urmond § 4.3. Natuur § 4.7. Overige aspecten
43	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 4.2. Luchtkwaliteit
44	§ 2.1. Waterschap Roer en Overmaas § 4.6. Water
45	§ 4.1. Geluid
46	§ 3.1. Nut en noodzaak § 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
47	§ 3.2.2. Maximum snelheid
48	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
49	§ 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
50	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 5.1. Participatie en communicatie
51	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 4.5. Landbouw
52	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.2. Luchtkwaliteit
53	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.6. Alternatieven § 4.3. Natuur § 4.5. Landbouw
54	§ 3.2.6. Alternatieven § 3.2.7. Aansluiting Urmond § 3.2.8. Inrichting en inpassing § 5.1. Participatie en communicatie § 5.3. Waardevermindering, vastgoed en schade
55	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
56	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
57	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
58	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.7. Overige aspecten
59	§ 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
60	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.7. Aansluiting Urmond
61	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.5. Landbouw
62	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid

	§ 4.2. Luchtkwaliteit § 5.3. Waardevermindering, vastgoed en schade
63	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
64	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
65	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
66	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet
67	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
68	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
69	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet
70	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet
71	§ 3.1. Nut en noodzaak § 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 5.1. Participatie en communicatie
72	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
73	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
74	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.5. Landbouw § 5.2. Spoorlijn
75	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
76	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
77	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
78	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
79	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 5.3. Waardevermindering, vastgoed en schade
80	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
81	§ 3.2.2. Maximum snelheid § 3.2.5. Asverschuiving oost/west § 3.2.8. Inrichting en inpassing § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 4.6. Water § 5.1. Participatie en communicatie
82	§ 3.1. Nut en Noodzaak § 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
83	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
84	§ 3.1. Nut en Noodzaak § 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
85	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.3. Natuur § 5.1. Communicatie en participatie
86	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
87	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen



	§ 3.2.8. Inrichting en inpassing § 4.4. Verkeer
88	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
89	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet
90	§ 1.1. Aanleiding en doel Nota van Antwoord § 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 3.2.8. Inrichting en inpassing
91	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
92	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.7. Overige aspecten
93	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.7. Overige aspecten
94	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.7. Overige aspecten
95	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.7. Overige aspecten
96	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 5.1. Participatie en communicatie
97	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 3.2.4. Wegenstructuur hoofdwegennet § 4.7. Overige aspecten
98	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 4.5. Landbouw § 5.3. Waardevermindering, vastgoed en schade
99	§ 3.1. Nut en Noodzaak § 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.6. Alternatieven § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 5.1. Participatie en communicatie
100	§ 5.1. Gemeente Stein
101	§ 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 3.2.4. Wegenstructuur hoofdwegennet § 3.2.6. Alternatieven § 4.3. Natuur § 4.5. Landbouw
102	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 3.2.8. Inrichting en inpassing § 4.3. Natuur § 5.1. Participatie en communicatie
103	§ 2.4. Gemeente Echt-Susteren § 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 4.5. Landbouw § 4.7. Overige aspecten
104	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen

105	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.8. Inrichting en inpassing § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 4.3. Natuur § 4.5. Landbouw § 4.6. Water § 5.3. Waardevermindering, vastgoed en schade
106	§ 2.3. Sittard-Geleen
107	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
108	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet
109	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 5.1. Participatie en communicatie
110	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
111	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 5.1. Participatie en communicatie
112	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.1. Nut en Noodzaak
113	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
114	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 5.1. Participatie en communicatie
115	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 4.7. Overige aspecten
116	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
117	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet
118	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
119	§ 3.2.5. Asverschuiving oost/west
120	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 4.3. Natuur § 5.3. Waardevermindering, vastgoed en schade
121	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
122	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
123	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
124	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 5.1. Participatie en communicatie
125	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
126	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 4.7. Overige aspecten



127	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
128	Zienswijze niet bijgevoegd
129	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.7. Overige aspecten
130	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
131	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 4.1. Geluid
132	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 4.7. Overige aspecten
133	Zienswijze niet bijgevoegd
134	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid
135	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid
136	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.3. Natuur
137	§ 3.2.2. Maximum snelheid § 4.2. Luchtkwaliteit
138	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
139	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
140	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 5.1. Participatie en communicatie
141	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
142	§ 3.2.5. Asverschuiving oost/west
143	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
144	§ 3.1. Nut en noodzaak § 3.2.2. Maximum snelheid § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 4.4. Verkeer
145	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
146	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.7. Overige aspecten
147	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.7. Aansluiting Urmond § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
148	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
149	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
150	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.7. Overige aspecten § 5.1. Participatie en communicatie
151	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 3.2.4. Wegenstructuur hoofdwegennet § 4.4. Verkeer § 4.5. Landbouw
152	§ 3.1. Nut en noodzaak § 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.7. Overige aspecten
153	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen
154	§ 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
155	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen

	§ 4.4. Verkeer
156	§ 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
157	§ 3.2.2. Maximum snelheid § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
158	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 3.2.2. Maximum snelheid § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 4.5. Landbouw
159	§ 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
160	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
161	§ 4.3. Natuur
162	§ 3.2.2. Maximum snelheid § 3.2.3. Wegenstructuur onderliggend wegennet § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit
163	§ 4.3. Natuur
164	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 5.1. Participatie en communicatie
165	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen § 4.1. Geluid § 4.2. Luchtkwaliteit § 4.5. Landbouw § 5.1. Participatie en communicatie
166	§ 2.4. Gemeente Echt-Susteren
167	H4 Zienswijzen over effecten
168	§ 3.2.1. De vijf te vervallen dwarsverbindingen



7 Vervolg

7.1 Planuitwerkingsfase

Om te komen tot de realisatie van de structurele verbreding van de A2 Het Vonderen – Kerensheide bevindt het project zich op dit moment in de zogenaamde planuitwerkingsfase. In deze fase is gestart met het vervaardigen van een referentieontwerp en het opstellen van een inpassingsvisie. Beide documenten zijn input voor het verder doorlopen van deze planuitwerkingsfase om te komen tot een vastgesteld tracébesluit in 2018.

In het najaar van 2015 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) in concept opgesteld. Hierin is beschreven wat er in het kader van de planuitwerking onderzocht moet worden (het onderzoeksprogramma) en is bedoeld om betrokkenen en geïnteresseerden te informeren en te raadplegen over de gewenste diepgang van het MER.

De 'reikwijdte' geeft aan waar en welke milieueffecten in beeld worden gebracht. Het 'detailniveau' betreft de diepgang en methode van het onderzoek. De NRD is als bijlage bij de Kennisgeving op het MER gepubliceerd en ter inzage gelegd.

De zienswijzen op de kennisgeving zijn in deze Nota van Antwoord behandeld en waar relevant meegenomen bij het opstellen van het MER en (O)TB. Voor het betrekken van buurtraden tijdens de planuitwerkingsfase is door RWS een buurtenplatform opgericht. In onderstaand overzicht is een globale planning voor de vervolgstappen van de planuitwerkingsfase opgenomen.

Periode	Wat
<i>Planuitwerkingsfase</i>	
najaar 2017	Ter inzage legging Ontwerp Tracébesluit (OTB) en Milieueffectrapport (MER).
voorjaar 2018	Vaststellen Tracébesluit (TB) - ondertekening minister
medio 2018	Ter inzage legging Tracébesluit (TB)
<i>Realisatiefase</i>	
2022	Start realisatie
2025	Oplevering verbrede A2 Het Vonderen - Kerensheide

7.2 Vragen over het project

Heeft u vragen of reacties naar aanleiding van dit project, dan kunt u een mail sturen naar: ZN-Vonderen-Kerensheide@rws.nl.