



Inspraakpunt

Verkeer en Waterstaat

1046-
76

Hoofdpijnen uit de inspraak inzake de

**Startnotitie
A2 Grathem - Urmond**



Hoofdpijnen uit de inspraak inzake de

Startnotitie
A2 Grathem - Urmond

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

maart 2000

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding

- 1.1 De Startnotitie A2 Grathem - Urmond
- 1.2 De inspraakreacties
- 1.3 De centrale thema's

2. Verkeer en vervoer

3. Ruimtelijke ordening

—

4. Woon- en leefmilieu

5. Natuur en landschap

6. Probleem- en doelstelling

7. Alternatieven

8. Projectoverstijgende inspraakreacties

1. Inleiding

In het kader van de nota *Samen werken aan bereikbaarheid* (SWAB) hebben gedurende de periode 2 tot en met 30 september 1999 negen startnotities voor de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 ter inzage gelegen. De Startnotitie A2 Grathem - Urmond was één van deze negen startnotities.

1.1 De Startnotitie A2 Grathem - Urmond

De Startnotitie A2 Grathem - Urmond vormt het vertrekpunt voor een studie naar de (effecten van) verschillende alternatieven voor de huidige en toekomstige verkeersproblemen op het weggedeelte A2 Grathem - Urmond. In de Startnotitie zijn de achtergronden en uitgangspunten van de studie op een rij gezet, zijn de onderzoeksvragen beschreven en is aangegeven welke alternatieven als oplossing voor de verkeersproblemen worden onderzocht en welke (milieu-)effecten per oplossing worden bestudeerd.

Gedurende de periode 2 tot en met 30 september 1999 heeft de Startnotitie A2 Grathem - Urmond op verschillende locaties in de betrokken regio ter inzage gelegen. Aan deze terinzagelegging is door middel van een bekendmaking in diverse landelijke en regionale dagbladen en huis-aan-huisbladen ruime bekendheid gegeven. Binnen voornoemde termijn van terinzagelegging is een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de Startnotitie schriftelijk kenbaar te maken.

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft degenen die bij het verdere besluitvormingsproces zijn betrokken regelmatig de tot op enig moment ontvangen inspraakreacties toegezonden. Na het verstrijken van de inspraaktermijn zijn de schriftelijke reacties gebundeld aangeboden aan (onder meer) de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Exemplaren van deze bundel, genaamd *Resultaten van de inspraak inzake de Startnotitie A2 Grathem - Urmond*, zijn bovendien ter inzage gelegd op dezelfde locaties waar de Startnotitie A2 Grathem - Urmond ter inzage heeft gelegen.

In dit hoofdlijnenrapport zijn de belangrijkste aspecten van de zienswijzen met betrekking tot de Startnotitie A2 Grathem - Urmond summier weergegeven. Zoals de naam van dit rapport aangeeft, ligt de nadruk op de hoofdlijnen van de ingebrachte zienswijzen; het rapport heeft niet tot doelstelling een volledig overzicht te geven van alle naar voren gebrachte op- en aanmerkingen. Diegenen die kennis willen nemen van de integrale inspraakreacties, worden verwezen naar voornoemde bundel. Tegelijkertijd met het verschijnen van dit hoofdlijnenrapport is ook een zogeheten *Nota van Commentaar* uitgebracht, waarin de minister van Verkeer en Waterstaat inhoudelijk ingaat op de door insprekers ingebrachte zienswijzen. Beide rapporten zijn als bijlage bij de Richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER) opgenomen.

1.2 De inspraakreacties

In totaal heeft het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat 28 inhoudelijk verschillende schriftelijke inspraakreacties ontvangen. In vergelijking met de overige SWAB Startnotities is het opvallend dat slechts drie individuele insprekers hun zienswijze op de Startnotitie A2 Grathem - Urmond kenbaar hebben gemaakt. Veruit de meeste reacties zijn afkomstig uit de provincie Limburg (20). De overige inspraakreacties zijn afkomstig uit de provincies Noord-Holland (4), Utrecht (3) en Groningen (1).

Onderstaande tabel geeft een nadere specificatie van de oorsprong van de verschillende inspraakreacties weer:

<i>Categorie</i>	<i>Inhoudelijk verschillende schriftelijke inspraakreacties</i>
Individuele insprekers	3
Bedrijfsleven	7
Natuur- en milieuorganisaties	1
Gemeentelijke overheden	10
Andere overheidsinstellingen	4
Politieke partijen	1
Overige belangenorganisaties	2
<i>Totaal</i>	28

1.3 De centrale thema's

Het merendeel van de 28 inhoudelijk verschillende inspraakreacties op de Startnotitie A2 Grathem - Urmond heeft betrekking op het aspect 'verkeer en vervoer'. Hierop aansluitend vormen opmerkingen over ruimtelijke ordening een tweede thema. Een derde thema betreft de effecten van een eventuele capaciteitsuitbreiding van de A2 op het lokale woon- en leefmilieu. Het aspect 'natuur en landschap' vormt een vierde thema. Opmerkingen over de doelstelling vormen een vijfde centrale thema. Voorts stellen insprekers de in de Startnotitie beschreven alternatieven aan de orde en bepleiten insprekers onderzoek te doen naar aanvullende maatregelen met name in de sfeer van de benutting. De onderscheiden thema's zijn als leidraad gebruikt bij het analyseren en het beschrijven van de hoofdlijnen uit de inspraak.

2. Verkeer en Vervoer

Bijna tweederde van de inspraakreacties heeft betrekking op het aspect 'verkeer en vervoer'. Verschillende insprekers stellen zich op het standpunt dat het studiegebied van de Startnotitie moet worden vergroot en dat het onderliggend wegennet onvoldoende in de studie is betrokken. In dit verband dringt een aantal insprekers, waaronder de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Limburg er op aan om bij de verdere planvorming de A76 en in het bijzonder klaverblad Kerensheide te betrekken. Wat betreft het aspect van het onderliggend wegennet merkt onder meer de gemeente Maasbracht op dat de aansluitingen N271 en N273 in de studie moeten worden betrokken. Daarnaast wordt door insprekers aandacht gevraagd voor de provinciale plannen met betrekking tot de N297 die van invloed kunnen zijn op de verkeerssituatie op de A2. Voorts is onder meer de fractie Kernbelangen van de gemeente Maasbracht van mening dat het van groot belang is reeds voor 2010 maatregelen uit te voeren ter oplossing van de verkeersproblematiek. Daarnaast wijzen enkele insprekers op de verschillende recreatieve projecten in gemeenten die effect kunnen hebben op de op de groei van het verkeer.

3. Ruimtelijke ordening

In relatie tot het aspect van de ruimtelijke ordening merken verschillende insprekers onder meer op dat in de vervolgfase rekening moet worden gehouden met het industrieterrein Wessem, het in ontwikkeling zijnde Swentibold en het landschapspark Susteren.

4. Woon- en leefmilieu

Eenzesde van de insprekers vraagt aandacht voor het woon- en leefmilieu. In dit verband dringt de gemeente Born er onder meer op aan om rekening te houden met de effecten van een wegverbreding op het woon- en leefmilieu in het woningbouwgebied tussen de woonkernen Buchten en De Verloren van Thermaatweg. Tevens verzoekt zij het onderzoek naar de externe veiligheid/transport gevaarlijke stoffen eveneens in de naast de A2 gelegen Bornse woonkernen uit te voeren. Hierop aansluitend stelt de gemeente Susteren dat een wegverbreding negatieve consequenties heeft voor het woon- en leefmilieu in Roosteren en Baakhoven.

5. Natuur en landschap

Ruim eenzesde van de insprekers stelt verschillende aspecten met betrekking tot de natuur en het landschap aan de orde. Het Zuiveringschap Limburg is van mening dat onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de vraag hoe afstromend regenwater milieuverantwoord kan worden beheerst. Tevens verzoekt het Zuiveringschap rekening te houden met de ecologische ontwikkeling bij de kruising/verlegging van waterlossingen. Voorts verzoekt de gemeente Sittard de faunapassage ter hoogte van de Bergerweg in de beschouwingen te betrekken. De gemeente Susteren brengt in verband met de te onderzoeken effecten op de natuur onder meer de ontwikkeling van het Landschapspark Susteren onder de aandacht en zij wijst op de noodzaak van een ecologische verbinding onder de A2 nabij Echt/Susteren en de versterking van de aanwezige beekdalen bij de A2 te Susteren. Voor de gemeente Born is het onduidelijk hoe in de planvorming wordt omgegaan met de A2 als barrière tussen de ecologische verbindingzones zoals het Grensmaasproject, Landschapspark de Graven en DSM op de Graetheide. In relatie tot de infrastructurele inpassing van het uiteindelijke alternatief vraagt het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, directie Zuid aandacht voor het verminderen van de oost-westbarrièrewerking door het maximaal realiseren van adequate ecologische verbindingen. Staatsbosbeheer wijst in zijn inspraakreactie onder meer op de noodzaak aandacht te besteden aan lichtverstoring en het effect van verontreinigde stoffen op de natuur. Het Waterschap Roer en Overmaas stelt voor in de vervolgfase van de studie de effectbeschrijving van het milieu kwantitatief uit te voeren en aan te geven welke methoden worden gebruikt.

6. Probleem- en doelstelling

In relatie tot de probleem- en doelstelling van de Startnotitie maken verschillende gemeenten zich zorgen over de mogelijkheid om de (halve) aansluitingen Maasbracht en Wessems op te heffen. Voor de gemeente Thorn is dit vanwege onder meer de negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de kernen Wessems en Thorn onaanvaardbaar. Door de natuurlijke barrière van de Maas verdient het volgens de gemeente Thorn juist aanbeveling de halve aansluitingen te vervangen door volwaardige aansluitingen. De gemeente Maasbracht is eveneens tegen de eventuele opheffing daar het verkeer van en naar het bedrijventerrein Koeweide door de kern van Maasbracht gaat hetgeen extra overlast veroorzaakt. De gemeenten Hunsel en Heythuysen zijn van mening dat de effecten van een eventuele opheffing van de aansluiting Wessems op het verkeer op de Napoleonsweg onvoldoende tot uiting komen en nader onderzocht moeten worden. De gemeente Heel wijst wat betreft de beoogde opheffing van de aansluitingen op het spoedig te realiseren recreatieproject 'Snowcity', het recreatiepark Bosmolenplas en de aanwezigheid van het industrieterrein te Wessems en de Bosmolenplas.

7. Alternatieven

Bijna eenderde van de insprekers gaat in op de in de Startnotitie genoemde alternatieven. Enkele insprekers onderschrijven de opvatting dat een verbetering van het openbaar vervoer geen probleemoplossend alternatief is en vragen zich in dit verband af waarom verbetering van het openbaar vervoer is opgenomen in het combinatiealternatief. Hierop aansluitend spreekt de Limburgse Organisatie van Zelfstandige Ondernemers haar voorkeur uit voor de 2x3 variant gezien de noodzakelijke structurele oplossing van de problematiek. Wat betreft de toeritdosering zoals opgenomen in het benuttingsalternatief merkt de gemeente Echt op dat deze niet strookt met de gemeentelijke ontwikkelingen die er op zijn gericht om de verkeersfunctie van wegen in woonbuurten ondergeschikt te maken aan de woonfunctie. De stichting Milieufederatie Limburg acht het raadzaam de consequenties van een snelheidsbeperking tot 100 km/uur en het instellen van een inhaalverbod voor vrachtwagens te onderzoeken.

8. Projectoverstijgende inspraakreacties

Naast de 28 inhoudelijk verschillende inspraakreacties op de Startnotitie A2 Grathem - Urmond heeft het Inspraakpunt 26 reacties ontvangen, die het specifieke projectniveau overstijgen en in meer algemene zin betrekking hebben op alle negen uitgebrachte startnotities voor de achterlandverbindingen A1, A2 en A4. Bovendien zijn ook met betrekking tot de acht andere startnotities uiteenlopende aantallen specifieke zienswijzen ontvangen die soms ook in meer of mindere mate een algemeen karakter dragen. In onderstaande tabel is weergegeven welke startnotities dit betreft en hoeveel reacties op deze startnotities zijn ingebracht.

<i>Startnotitie</i>	<i>Inhoudelijk verschillende schriftelijke reacties</i>
A1 Eemnes - Barneveld	33
A1 Barneveld - Deventer	32
A1 Deventer - Hengelo	66
A2 Holendrecht - Oudenrijn	34
A2 Oudenrijn - Deil	18
A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven	62
A2 Leenderheide - Budel	43
A2 Grathem - Urmond	28
A4 De Hoek - Prins Clausplein	34
Algemene reacties	26

De 26 algemene, projectoverstijgende zienswijzen hebben hoofdzakelijk betrekking op de doelstelling van de negen startnotities voor de achterlandverbindingen A1, A2 en A4, de verkeer en vervoersaspecten, het woon- en leefmilieu en de natuur.

Doelstelling startnotities achterlandverbindingen A1, A2 en A4

Een grote meerderheid van insprekers onderschrijft de doelstelling van de negen startnotities voor de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 om de congestiekans op deze autosnelwegen terug te dringen tot maximaal 2%. De integrale aanpak van en de besluitvorming over de achterlandverbindingen A1, A2 en A4 oogst bij meerdere insprekers, waaronder Transport en Logistiek Nederland, waardering. Met het oog op een goede doorstroming van het verkeer op de Nederlandse autosnelwegen zijn andere insprekers evenwel van mening dat niet slechts de capaciteitsuitbreiding van de achterlandverbindingen, maar de capaciteitsuitbreiding van alle autosnelwegen in Nederland aandacht verdient. In dit verband behoren ook andere autosnelwegen (zoals de A4-zuid, de A12, de A15, de A16 en de A27) als achterlandverbinding te worden aangemerkt dan wel in een integrale aanpak te worden opgenomen.

Ten aanzien van de (vervolg-)procedure stellen Transport en Logistiek Nederland en de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken zich op het standpunt dat het gezamenlijk opgaan van de negen startnotities niet verdragend mag werken voor reeds eerder gestarte Tracéwetprocedures op de achterlandverbindingen.

De meeste natuur- en milieuorganisaties onder de insprekers achten het uitbrengen van de startnotities voor de achterlandverbindingen daarentegen in strijd met de Perspectievennota Verkeer en Vervoer en het nog vast te stellen Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), waarin een hoge prioriteit zal worden toegekend aan de beïnvloeding van de vraag en aan een betere benutting van de bestaande capaciteit. Aangezien de minister van Verkeer en Waterstaat meerdere malen te kennen heeft gegeven dat Nederland met files moet leren leven, acht Vereniging Milieudefensie het zelfs onwaarschijnlijk dat de congestienorm van 2% nog in het NVVP wordt opgenomen. De Richtlijnen voor de milieueffectrapporten dienen zich daarom te concentreren op een integrale aanpak met aandacht voor flankerend beleid, een breed benuttingsalternatief en een breed kwaliteitsbegrip ten aanzien van eventuele inpassings- en herstelvraagstukken. Door in de Startnotities verbredingsalternatieven op te nemen, lijkt op voorhand ten onrechte te worden afgestevend op een (fysieke) uitbreiding van de wegcapaciteit en daarmee op een groei van het wegverkeer op de achterlandverbindingen. Meerdere insprekers geven in dit verband aan juist een oplossing te zien in het onaantrekkelijk maken van vervoer per auto, door het stimuleren van andere vervoersmodaliteiten (vervoer over water, per spoor, per buisleiding), het verbeteren van openbaar vervoervoorzieningen en het (fiscaal) aantrekkelijker maken dicht bij de werklocatie te gaan wonen. Stichting Natuur en Milieu acht een integrale aanpak van de planstudie van dusdanig belang dat zij haar medewerking aan de verdere planvorming laat afhangen van de mate waarin wordt gekozen voor een integrale aanpak van de procedure voor de milieueffectrapportages. Tenslotte stellen zowel voor- als tegenstanders 'rekeningrijden' aan de orde; de meningen over de vraag of rekeningrijden wel of niet in de planvorming moet worden meegenomen, zijn dan ook verdeeld.

Verkeer en vervoer

Een groot aantal insprekers is van mening dat het bestemmings- en het doorgaande verkeer dat van de achterlandverbindingen gebruik maakt, van elkaar moeten worden gescheiden dan wel beter op elkaar moeten worden aangepast. In dit verband dient evenzeer aandacht uit te gaan naar het onderliggende wegennet. Om de verkeersdoorstroming op de achterlandverbindingen te kunnen garanderen, pleiten verschillende insprekers voor het invoeren van nieuwe verkeersmaatregelen, zoals snelheidsbeperkingen, inhaalverboden en doelgroeprijstroken (onder andere voor vrachtwagens).

Enkele insprekers die eigenaar en/of beheerder zijn van buisleidingen stellen dat het verbeteren van het transport over de weg niet ten koste mag gaan van het transport per buisleiding. Onder meer de NV Nederlandse Gasunie benadrukt dat bij de verdere planvorming rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van ondergrondse transportleidingen.

Woon- en leefmilieu

Ter behoud van het lokale woon- en leefmilieu nabij de achterlandverbindingen stellen verschillende insprekers maatregelen voor die de - veelal momenteel reeds door insprekers ervaren - geluid-, trilling- en stankhinder moeten terugdringen. Insprekers brengen in dit verband onder andere het gebruik van (dubbel) zoab-asfalt, de aanleg van bufferzones, en het verscherpen c.q. daadwerkelijk in acht nemen van geluidsnormen en maximumsnelheden naar voren.

Natuur en landschap

Verschiedende milieuorganisaties wijzen op de nadelige invloeden van de bestaande en eventuele toekomstige infrastructuur op flora en fauna, waarnaar zorgvuldig onderzoek dient te worden verricht. In het bijzonder vragen meerdere insprekers in dit verband aandacht voor de door de wegverlichting veroorzaakte lichthinder.

De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek is van mening dat de archeologie in de Startnotities evenwichtiger moet worden beschreven. Hierbij verdienen niet alleen de archeologische monumenten, maar ook andere gewaardeerde terreinen en archeologische verwachtingen, bijzondere aandacht.

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

maart 2000