



Inspraakpunt

Verkeer en Waterstaat

10413-
76

Hoofddijnen uit de inspraak inzake de

Startnotitie

A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven



Hoofdpijnen uit de inspraak inzake de

Startnotitie

A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding

- 1.1 De Startnotitie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven
- 1.2 De inspraakreacties
- 1.3 De centrale thema's

2. Doelstelling, procedure en planhorizon

3. Verkeer en vervoer

4. Woon- en leefmilieu

5. Natuur en milieu

6. Alternatieven

7. Vervolgprocedure

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 's-Hertogenbosch - Eindhoven was één van deze negen startnotities.

1.1 De Startnotitie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven

De Startnotitie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven vormt het vertrekpunt voor een studie naar de (effecten van) verschillende alternatieven voor de huidige en toekomstige verkeersproblemen op het weggedeelte A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven. 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 's-Hertogenbosch - Eindhoven 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. Voorts is in de bekendmaking melding gemaakt van de mogelijkheid nadere informatie over de inhoud van de Startnotitie te verkrijgen op een tweetal door Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant georganiseerde informatiebijeenkomsten op 7 september 1999 in Boxtel en op 13 september 1999 in Vught. 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 's-Hertogenbosch - Eindhoven*, zijn bovendien ter inzage gelegd op dezelfde locaties waar de Startnotitie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven ter inzage heeft gelegen.

In dit hoofdlijnenrapport zijn de belangrijkste aspecten van de zienswijzen met betrekking tot de Startnotitie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven 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 62 inhoudelijk verschillende schriftelijke inspraakreacties op de Startnotitie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven ontvangen, waarbij het Inspraakpunt de reactie van Stichting Overlast A2 Vught e.o. als actie heeft aangemerkt. Om de zienswijze van deze stichting te ondersteunen, hebben 101 individuele insprekers gebruik gemaakt van een door de Stichting verspreid actieformulier. Veruit de meeste reacties (57 inhoudelijk verschillende reacties en 100 eensluidende reacties) zijn afkomstig uit de provincie Noord-Brabant. De overige inspraakreacties zijn afkomstig uit de provincies Utrecht (3), Groningen (1) en Limburg (1).

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

<i>Categorie</i>	<i>Inhoudelijk verschillende schriftelijke reacties</i>
Individuele insprekers	31
Bedrijfsleven	5
Natuur- en milieuorganisaties	4
Gemeentelijke overheden	7
Provinciale overheden	2
Andere overheidsinstellingen	4
Overige belangenorganisaties	9
Totaal	62

1.3 De centrale thema's

Het merendeel van de 62 inhoudelijk verschillende en de 101 eensluidende inspraakreacties heeft betrekking op de doelstelling, de uitgangspunten en de procedure van de Startnotitie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven en het hier sterk mee samenhangende verkeer en vervoersaspect. Voorts stellen insprekers de te verwachten consequenties van een gereconstrueerde A2 voor het lokale woon- en leefmilieu aan de orde. De in de Startnotitie beschreven alternatieven geven insprekers veelvuldig aanleiding hierover hun mening te ventileren, waarbij insprekers meer dan eens bepleiten onderzoek te verrichten naar eigen (varianten op) alternatieven. Overige thema's hebben hoofdzakelijk betrekking op natuur en landschap en de vervolgprocedure. De onderscheiden thema's zijn als leidraad gebruikt bij het analyseren en het beschrijven van de hoofdlijnen uit de inspraak.

2. Doelstelling, procedure en planhorizon

Doelstelling

De meeste insprekers juichen de in de Startnotitie verwoorde doelstelling de congestiekans op de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven terug te dringen tot maximaal 2% van harte toe. De gemeente 's-Hertogenbosch benadrukt in dit verband dat deze doelstelling wel hard dient te zijn c.q. te zijn gevrijwaard van de in de Startnotitie opgenomen nuancering '...of deze zo dicht mogelijk benadert.'. Verschillende insprekers zijn van mening dat de probleem- en doelstelling zich ten onrechte beperkt tot de verkeersproblemen op de A2 zelf. Aandacht dient tevens uit te gaan naar de gevolgen voor de aansluitende wegen en het onderliggende wegennet. Dit geldt volgens insprekers, waaronder het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, eens te meer daar congestie op de A2 tot gebruik van alternatieve routes leidt. Verkeer dat de A2 verlaat om files te omzeilen en verkeer dat sluiproutes naar het hoofdwegennet kiest omdat de doorstroming van het verkeer daar stagneert, zijn op het onderliggende wegennet mede de veroorzaker van opstoppen, verkeersongevallen en aantasting van het woon- en leefmilieu. Enkele insprekers, waaronder de Brabantse Milieufederatie, zijn evenzeer van oordeel dat de in de Startnotitie verwoorde doelstelling moet worden uitgebreid; behalve het voorkomen van nieuwe schade en aantasting van natuur, landschap en woon- en leefmilieu dienen ook bestaande schade en aantastingen zoveel mogelijk te worden teruggedrongen.

Meerdere insprekers stellen voor het in de Startnotitie aangegeven studiegebied te verbreden. Zo achten sommige insprekers het noodzakelijk de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven mede te bezien in het licht van de ontwikkelingen op andere rijkswegen (A50, A58, N65, N266, A2 rondweg 's-Hertogenbosch en A2/A67 tangenten Eindhoven). Daar in de Trajectnota/MER de resultaten van het onderzoek naar de infrastructuur tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven dienen te zijn neergelegd, stelt de Stichting Overlast A2 Vught e.o. zich op het standpunt dat het studiegebied zich dient uit te strekken tot en met de oostzijde van Eindhoven en dan in rechte lijn naar het noorden.

Dit gebied omvat de mogelijkheden om van 's-Hertogenbosch naar Eindhoven (vice versa) te rijden, terwijl de oostzijde van Eindhoven relevante verbindingen met het achterland biedt.

Procedure en planhorizon

Volgens sommige insprekers gaat de Startnotitie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven ten onrechte voorbij aan de toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat uit 1979, dat de A2 niet verder zou worden verbreed. Andere insprekers stellen vraagtekens bij de in de Startnotitie gehanteerde planhorizon. Aangezien de realisatie van een eventuele reconstructie van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven pas is voorzien na 2010, achten veel insprekers, waaronder de Stichting Overlast A2 Vught e.o., het anno 1999 uitbrengen van de Startnotitie prematuur. Daar het op basis van de Startnotitie uit te voeren onderzoek betrekking heeft op de periode die afloopt voordat eventuele werkzaamheden in uitvoering worden genomen, vindt besluitvorming immers plaats op grond van sterk verouderde gegevens. Verwijzend naar de vorige reconstructie van de A2, waarbij het moment van besluitvorming (1978-1979) en het moment van realisatie (1987-1996) ver uiteen lagen, bepleiten deze insprekers uitstel van het begin van de te doorlopen Tracéwetprocedure. Andere insprekers, waaronder de provincie Noord-Brabant, achten het wenselijk in de studie naar de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven de huidige planhorizon (tot 2010) minimaal te verruimen tot het jaar 2030.

3. Verkeer en vervoer

Prognoses

Meer dan de helft dan de insprekers zet vraagtekens bij de in de Startnotitie gehanteerde prognoses van de verkeersintensiteit op de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven. Op grond van de toename van de verkeersintensiteit in de afgelopen jaren moet volgens insprekers worden uitgegaan van (veel) hogere cijfers. Sommige insprekers, waaronder de Vughtse Verkeersgroep, stellen zich in dit verband op het standpunt dat de trajectstudie dient uit te gaan van de in het verleden gestelde grens aan de toename van de verkeersintensiteit op de A2, te weten een stijging van 35% in 2010 ten opzichte van de verkeersintensiteit in 1986. Andere insprekers achten het hanteren van de 35%-norm anno 1999 irreëel en bepleiten de groeipercenages bij te stellen op basis van reële uitgangspunten. In dit verband dient volgens enkele insprekers meer aandacht uit te gaan naar het toegenomen zwaardere vrachtverkeer.

Onderliggend wegennet, toeritdosering en sluipverkeer

Verschillende insprekers, waaronder aan de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven gelegen gemeenten, achten selectieve afsluiting van op- en afritten en de in de Startnotitie geopperde toeritdosering onacceptabel. Naar het oordeel van de gemeente Vught leiden dergelijke oplossingen ten onrechte tot extra verkeer op het lokale wegennet en tot files op de toevoerwegen naar de A2. Met het oog op de trajectstudie achten insprekers het in dit verband wenselijk de aan de A2 gerelateerde (neven)effecten van sluipverkeer, zowel in omvang als in routing, helder in kaart te brengen. De gemeenten Boxtel, Schijndel en Sint-Oedenrode, dringen er bovendien op aan een aansluiting op de A2 ter hoogte van de Schijndelseweg te Boxtel te onderzoeken. Insprekers denken in dit verband aan een parallelstructuur.

Fietsverkeer

Een aantal insprekers, waaronder de fietsersbond ENFB, acht het noodzakelijk dat meer aandacht uitgaat naar het fietsverkeer op de aan de A2 gelegen parallelwegen. Als gevolg van het gemotoriseerde sluipverkeer zijn deze wegen voor het fietsverkeer momenteel onveilig. Insprekers benadrukken dat de in de Startnotitie opgenomen vermelding dat het bevorderen van fietsverkeer geen bijdrage levert aan het oplossen van het congestieprobleem op de A2 geen afbreuk mag doen aan het recht van de fietser op kwalitatief goede c.q. veilige infrastructuur. Verbeterde fietsvoorzieningen kunnen bovendien op een positieve wijze bijdrage aan de lokale verkeerssituatie en daarmee aan de oplossing van de verkeersproblemen op de A2, zo stellen insprekers, die er aan toevoegen dat ook meer fietsersovergangen over de A2 dienen te worden gerealiseerd.

In tegenstelling tot het vermeldde in de Startnotitie is de Vughtse Verkeersgroep van oordeel dat Rijkswaterstaat in dezen wel degelijk de rol van initiator en financierder op zich dient te nemen. Enkele insprekers, waaronder de gemeenten Boxtel en Vught, achten het wenselijk om behalve een eventuele verbetering van de fietsinfrastructuur ook de mogelijkheden tot verbetering van het openbaar vervoernetwerk nader te bestuderen.

4. Woon- en leefmilieu

Ongeveer de helft van de insprekers spreekt zich expliciet uit over de gevolgen van de capaciteitsvergroting van de A2 op het lokale woon- en leefmilieu. Insprekers merken in dit verband meer dan eens op dat de huidige geluidwerende voorzieningen langs de A2 thans reeds onvoldoende soelaas bieden. Aangezien een toenemende verkeersintensiteit op de A2 leidt tot een tot een verdere toename van geluidhinder, stankhinder en uitstoot van gevaarlijke stoffen, dringen insprekers erop aan veel zorg te besteden aan geluidwerende voorzieningen nabij aan de A2 gelegen woonwijken in Vught, Boxtel, Liempde en Best. Enkele insprekers, waaronder de gemeente Vught, stellen zich op het standpunt dat voordat kan worden gesproken over capaciteitsuitbreiding van de A2 eerst de huidige normen voor het woon- en leefmilieu dienen te worden gerespecteerd.

5. Natuur en landschap

Bijna de helft van de insprekers spreekt haar zorg uit over de landschappelijke inpassing van een eventuele verbreding van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven. Insprekers stellen zich daarbij op het standpunt dat de aantasting van de waarde van landgoederen onaanvaardbaar is. Na (recentelijk) herstel van de eerste verbreding van de A2 stelt Stichting Landgoed Bleijendijk te Vught dat de grote waarde van het landgoed aanleiding dient te zijn alles in het werk te stellen om binnen het benuttingsalternatief te streven naar innovatieve oplossingen. Behalve voor het landgoed Bleijendijk vragen enkele insprekers ook aandacht voor het landgoed Huize Muysen en het aangrenzende Reigerbos te Vught. Het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (directie Zuid) benadrukt dat waar in de Startnotitie wordt gesproken over landschappelijke en ecologische inpassing, dit streven gericht dient te zijn op een kwaliteitsontwikkeling van de totale omgeving en niet slechts op de inpassing zelf.

6. Alternatieven

Slechts een beperkt aantal insprekers spreekt zich expliciet uit over de in de Startnotitie beschreven alternatieven. Deze insprekers trekken de rechtmatigheid en de oplossende waarde van de alternatieven in twijfel, of achten het onwenselijk de trajectstudie te beperken tot de in de Startnotitie genoemde alternatieven.

Alternatieven

Verschillende insprekers stellen vast dat de in de Startnotitie genoemde uitgangspunten voor de selectie van alternatieven een aantal oplossingsrichtingen ten onrechte op voorhand uitsluiten. Deze insprekers achten het niet op zijn plaats een dergelijke beperking reeds in dit stadium van het onderzoek te maken, omdat mogelijk reële alternatieven zo niet aan bod komen. Het op voorhand uitsluiten van een aantal oplossingsrichtingen houdt volgens de gemeente Boxtel bovendien het risico in dat de negatieve gevolgen van een eventuele verbreding van de A2 op het woon- en leefmilieu slechts door aanpassingen van lokale bestemmingsplannen kunnen worden opgevangen. Meerdere insprekers stellen dat in strijd met toezeggingen van de minister van Verkeer en Waterstaat in 1979 de Startnotitie geen alternatief in het vooruitzicht stelt waarbij voor de huidige A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven geen functie voor het doorgaande verkeer is voorzien. Sommige insprekers vragen zich in dit verband af of de A2 wel een achterlandverbinding dient te blijven c.q. ook maar enige capaciteitsvergroting behoeft.

In dit opzicht mag volgens de fietsersbond ENFB het nulalternatief niet slechts dienen als referentiealternatief, maar moet deze als een serieuze optie worden beschouwd; de met een eventuele reconstructie van de A2 gemoeide gelden kunnen in dat geval ten goede komen aan fietsinfrastructuur en openbaar vervoervoorzieningen. Mede met het oog op een mogelijk toekomstig capaciteitstekort op de A2 bepleiten andere insprekers nadrukkelijk aandacht te doen uitgaan naar mogelijkheden verkeersstromen via andere wegen dan de A2 om te leiden. In dit verband adviseert onder meer de Stichting Overlast Vught e.o., onder andere de vroegere optie '40' - die voorziet in een omleiding van het verkeer tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven via Veghel - alsnog in de trajectstudie op te nemen.

Hoogteligging

Enkele insprekers, waaronder de gemeente Vught, zijn van mening dat niet op voorhand mag worden uitgegaan van een fysieke verbreding van de A2 op de huidige hoogte. Uit het oogpunt van bereikbaarheid, het voorkomen van nieuwe en het terugdringen van bestaande verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen achten insprekers het wenselijk ook andere alternatieven in ogenschouw te nemen. De gemeente Vught stelt zich in dit verband op het standpunt dat juist de realisatie van niveauverschillen (verdiepte ondergrondse routing van doorgaande verkeersstromen) doorstroming op de A2 kan garanderen, zonder een zware wissel te trekken op de ruimtelijke inpassing.

7. Vervolgprocedure

Verschillende insprekers wensen nauwkeurig op de hoogte te worden gehouden van de voortgang van de trajectstudie. Daarnaast spreken sommige insprekers, waaronder het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, de wens uit actief bij het opstellen van de Trajectnota/MER A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven te worden betrokken. De gemeente 's-Hertogenbosch verzoekt na te gaan of, en zo ja welke, mogelijkheden er bestaan delen van de uiteindelijke oplossing reeds vóór 2010 uit te voeren.

8. Projectoverstijgende inspraakreacties

Naast de 62 inhoudelijk verschillende en de 101 eensluidende inspraakreacties op de Startnotitie A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven 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 vervoeraspecten, 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 vertragend 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 herstellvraagstukken. 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

Verschillende 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.

—
Inspreekpunt Verkeer en Waterstaat

maart 2000