

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport  
Rijksweg 2 passage Maastricht

27 februari 1996

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

**Advies**

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport Rijksweg 2 passage  
Maastricht / [Commissie voor de milieu-effectrapportage].

- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-967-x

Trefw.: milieu-effectrapportage; tracé/mer-studie/rijksweg;  
passage Maastricht.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat  
t.d.v. Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat  
Postbus 20906  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
IO 209637

uw brief  
d.d. 5 december 1995

ons kenmerk  
U96-113/Vh/bh/744-45

onderwerp  
Advies voor richtlijnen voor het milieu-  
effectrapport Rijksweg 2 passage  
Maastricht

doorkiesnr.  
(030) 234 76 36

Utrecht,  
27 februari 1996

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Rijksweg 2 passage Maastricht.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

In het advies adviseert de Commissie het open plan proces te doorlopen in twee fasen. In een eerste fase worden globale oplossingsrichtingen verkend, leidend tot een afbakening van alternatieven en varianten die in de tweede fase nader uitgewerkt worden. Indien hiertoe bij u behoefte zou bestaan, is de Commissie gaarne bereid om aan het eind van de eerste fase voorliggende milieu-informatie op kwaliteit te beoordelen. De vorm waarin een dergelijke beoordeling zou kunnen gebeuren, kan in een later stadium gezien worden.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

dr. J.T. de Smidt  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Rijksweg 2 passage Maastricht

In afschrift aan: Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport Rijksweg 2 passage  
Maastricht

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over  
Rijksweg 2 passage Maastricht,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-  
effectrapportage; namens deze,

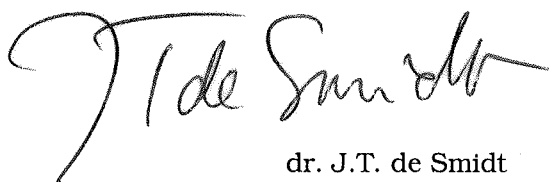
de werkgroep m.e.r. Rijksweg 2 passage Maastricht

de secretaris



drs. R.A.A. Verheem

de voorzitter



dr. J.T. de Smidt

Utrecht, 27 februari 1996

# INHOUDSOPGAVE

|                                                                              | Pagina |
|------------------------------------------------------------------------------|--------|
| <b>Hoofdpunten van het advies</b>                                            | 1      |
| <b>1. Inleiding</b>                                                          | 3      |
| <b>2. Probleemstelling, doel en besluitvorming</b>                           | 4      |
| 2.1 Probleem en doel                                                         | 4      |
| 2.2 Besluitvorming                                                           | 5      |
| <b>3. Alternatieven</b>                                                      | 6      |
| 3.1 Algemeen                                                                 | 6      |
| 3.2 Oplossingsrichtingen                                                     | 7      |
| 3.3 Alternatieven                                                            | 9      |
| 3.3.1 Nulalternatief                                                         | 9      |
| 3.3.2 Nulplusalternatief                                                     | 9      |
| 3.3.3 Traverse Maastricht-alternatief en varianten                           | 9      |
| 3.3.4 Oostelijke omleidingsalternatief en varianten                          | 11     |
| 3.3.5 Koppeling Rijksweg 2/Rijksweg 79                                       | 11     |
| 3.3.6 Meest milieuvriendelijk alternatief                                    | 11     |
| 3.3.7 Geboorde tunnel                                                        | 12     |
| 3.3.8 Mitigerende maatregelen                                                | 12     |
| 3.3.9 Mogelijkheden voor compensatie                                         | 12     |
| <b>4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten</b> | 13     |
| 4.1 Algemeen                                                                 | 13     |
| 4.2 Cultuurhistorie                                                          | 15     |
| 4.3 Geomorfologie, bodem en water (abiotische natuur)                        | 15     |
| 4.4 Natuur (biotisch)                                                        | 16     |
| 4.5 Leefbaarheid                                                             | 17     |
| 4.5.1 Geluid en trillingen                                                   | 17     |
| 4.5.2 Lucht en klimaat                                                       | 19     |
| 4.5.4 Externe veiligheid                                                     | 19     |
| 4.5.5 Stedelijk woon- en leefmilieu                                          | 20     |
| 4.5.6 Landelijk woon- en leefmilieu                                          | 21     |
| <b>5. Vergelijking van alternatieven</b>                                     | 21     |
| <b>6. Leemten in kennis</b>                                                  | 22     |
| <b>7. Evaluatieprogramma</b>                                                 | 22     |
| <b>8. Vorm en presentatie</b>                                                | 22     |
| <b>9. Samenvatting van het MER</b>                                           | 23     |

## **Bijlagen**

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 5 december 1995, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 237 d.d. 6 december 1995
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

## HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

In aansluiting op het door Rijkswaterstaat gewenste 'open plan proces', adviseert de Commissie om het MER in twee fasen op te stellen. Het doel hiervan is het scheppen van maximale helderheid over de keuzen die gemaakt worden en het zoveel mogelijk vereenvoudigen van het MER.

In de eerste fase bestaat behoefte aan een uitwerking van het probleem teneinde de knelpunten duidelijk te krijgen. Hiertoe is meer informatie nodig dan in de startnotitie wordt gegeven over de huidige en te verwachten intensiteiten van de verschillende verkeersstromen ten opzichte van Maastricht en Meerssen: doorgaand verkeer, herkomst- en bestemmingsverkeer en lokaal verkeer. Met deze gegevens kunnen globale oplossingsrichtingen worden getoetst op de mate waarin ze de knelpunten kunnen oplossen, dan wel het ontstaan van nieuwe knelpunten kunnen vermijden. In de tweede fase kunnen perspectiefrijk gebleken oplossingsrichtingen verder worden uitgewerkt tot projectalternatieven en varianten.

Deze werkwijze in twee fasen leidt er mogelijk toe, dat een deel van de in de startnotitie genoemde alternatieven en varianten niet uitgewerkt hoeft te worden als blijkt dat daarmee de gestelde doelen onvoldoende worden bereikt. Dit zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn met een traverse Maastricht-alternatief op één niveau, zonder aanvullende maatregelen.

Naar de mening van de Commissie komt uit de informatie over verkeersintensiteiten in de startnotitie naar voren, dat een intensieve samenwerking van rijk, provincie en gemeenten meer kansen biedt op een kwalitatief hoogwaardige oplossing van de problematiek op de traverse Maastricht. Met name wanneer (verkeers)infrastructurale maatregelen in samenhang met een totaal ruimtelijk concept voor het gebied rondom de traverse Maastricht zouden worden gezien, ontstaat meer ruimte voor het vinden van oplossingen die het stedelijk leefmilieu verbeteren. De Commissie beveelt aan om te onderzoeken in hoeverre een dergelijke integrale aanpak mogelijk is.

Voor het verkrijgen van een voldoende groot maatschappelijk draagvlak voor het voornemen, beveelt de Commissie aan om in het kader van het open plan proces aan het einde van de eerste fase de mogelijkheid te bieden voor inspraak op de nader uit te werken oplossingsrichtingen.

De belangrijkste onderwerpen op het gebied van natuur- en milieu waarover het MER informatie moet verschaffen voor het ontwikkelen en beoordelen van alternatieven, zijn naar de mening van de Commissie

- effecten op de leefbaarheid:
  - de geluidhinder langs Rijksweg 2;
  - de barrièrewerking die zich met name op de traverse Maastricht en in de kern van Meerssen voordoet;
  - emissies van vervuilende stoffen naar de lucht;
  - verkeersonveiligheid op de traverse Maastricht en de (sluip)route door Meerssen;
  - aantasting van het landschap en de stilte door een eventuele oostelijke omleiding.
- effecten op de natuur door een eventuele oostelijke omleiding;
- effecten op historische en prehistorische structuren en objecten door een eventuele oostelijke omleiding.

## 1. INLEIDING

Op grond van de Tracéwet hebben de Ministers van Verkeer & Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening & Milieubeheer een startnotitie ter visie gelegd over de Rijksweg 2-Passage van Maastricht en de mogelijk daarmee samenhangende aanpassing van het knooppunt Rijksweg 2/Rijksweg 79. Daarmee is een trajectstudie gestart, die wordt gecombineerd met milieu-effectrapportage (m.e.r.). Het voornemen richt zich op meerdere alternatieven voor de noord-zuidverbinding Rijksweg 2 ter hoogte van Maastricht. Het tracé van de huidige traverse Maastricht is één van de alternatieven die bestudeerd zal worden.

In deze procedure zijn de Minister van Verkeer & Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening & Milieubeheer bevoegd gezag. De Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat directie Limburg treedt namens de Minister van Verkeer & Waterstaat op als initiatiefnemer. Per brief van 5 december 1995<sup>1]</sup> heeft de Hoofddirectie van de Waterstaat, namens de Minister van Verkeer & Waterstaat, de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid gesteld om een advies voor richtlijnen uit te brengen voor het (in de trajectnota te integreren) milieu-effectrapport (MER). Tevens is de startnotitie ter inzage gelegd en is eenieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijke opmerkingen te leveren over de inhoud van de studie<sup>2]</sup>.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het doel van dit advies is om de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie voor zover mogelijk (gelet op de langere inspraaktermijn die voor dit voornemen aan insprekers geboden is) rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen. Bijlage 4 geeft een overzicht van deze reacties.

---

1 Zie bijlage 1.

2 Zie bijlage 2.



## 2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

### 2.1 Probleem en doel

Beschrijf in een uitgewerkte probleemstelling voor welke knelpunten het voornemen een oplossing moet vinden. De Commissie onderschrijft de knelpunten zoals aangegeven in de startnotitie. De verkeersintensiteiten die leiden tot genoemde knelpunten moeten echter nader uitgewerkt worden om goed sturing te kunnen geven aan alternatieve oplossingsrichtingen. Vooral van belang is het om verkeersintensiteiten uit te splitsen naar verkeer dat:

- doorgaand is ten opzichte van Maastricht of Meerssen;
- een herkomst of bestemming heeft in Maastricht of Meerssen;
- een herkomst én bestemming heeft in Maastricht of Meerssen (het interne of lokale verkeer).

Een kwantificering van deze verkeerssoorten – zowel op de traverse Maastricht als in Meerssen – is noodzakelijk om bij de uitwerking van alternatieven en varianten duidelijk te krijgen voor welke soorten verkeer een alternatief of variant een oplossing biedt (zie verder § 3.2)<sup>3]</sup>.

Maak ten aanzien van de totale verkeersintensiteit op de traverse Maastricht onderscheid tussen de situatie op een normale werkdag, en de situatie in het toeristenseizoen (vakantieverkeer).

De problemen op de traverse Maastricht lijken geconcentreerd op het traject tussen de aansluitingen Europaplein en Geusselt. Naar de mening van de Commissie komt uit de informatie over verkeersintensiteiten in de startnotitie naar voren, dat een intensieve samenwerking van rijk, provincie en gemeenten meer kansen biedt op een kwalitatief hoogwaardige oplossing van de problematiek op de traverse Maastricht.

Vergelijk de tussen 1986<sup>4]</sup> en 1995 werkelijk opgetreden verandering van de verkeersintensiteit in het studiegebied met de streefwaarde van het SVV 2 voor de onderhavige regio.

---

3 Zie ook reactie 41 (bijlage 4).

4 Basisjaar van het SVV 2.

Bereken de toekomstige intensiteit voor de onderscheiden verkeerssoorten op de wegen in het studiegebied voor het peiljaar 2010 (de planhorizon van het SVV2<sup>5</sup>). Verklaar eventuele verschillen tussen de voor 2010 berekende verkeersintensiteit en de streefwaarde van het SVV 2 voor dat jaar en geef de consequenties daarvan aan. Ga hierbij in op de tweevoudige doelstelling uit het SVV2: leefbaarheid en bereikbaarheid.

Leid uit de probleemstelling de doelen af. De Commissie onderschrijft de doelen zoals genoemd in de startnotitie. Stel de genoemde doelen in het MER afzonderlijk aan de orde en maak ze zodanig operationeel, dat ze bruikbaar zijn voor afbakening, beoordeling en op voorkeursvolgorde zetten van alternatieven. Met 'operationaliseren' bedoelt de Commissie in dit verband, dat aangegeven moet worden wat men per verkeerssoort beoogt te bereiken op de traverse Maastricht en in de kern van Meerssen teneinde de gestelde doelen te bereiken.

De Commissie merkt in dit verband op dat de genoemde doelen een tweeledig karakter hebben: het waarborgen van de bereikbaarheid en doorstroming enerzijds, en de verbetering van het woon- en leefmilieu anderzijds. Het gelijktijdig bereiken van de gestelde doelen vereist, dat ze bij de operationalisering in onderlinge samenhang beschouwd worden.

## 2.2 Besluitvorming

Geef een korte behandeling van overheidsbesluiten, zoals vastgelegd in beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, die randvoorwaarden stellen of beperkingen opleggen aan de besluitvorming over de voorgenomen activiteit. Betrek hierbij onder andere de provinciale milieuverordening en het Provinciaal Mobiliteitsplan. Geef aan welke beoordelingscriteria, grens- en streefwaarden het vigerende milieubeleid voorschrijft.

Bij het hanteren van bestaande besluitvorming is een aandachtspunt, dat het vigerende Streekplan Zuid-Limburg niet van recente datum is. Het is daarom mogelijk, dat op dit moment het provinciaal beleid verder ontwikkeld is dan aangegeven in het Streekplan. Ditzelfde geldt mogelijk voor gemeentelijk beleid in de regio. Indien op dit moment reeds de contouren bekend zijn van nieuw, en voor het studiegebied relevant, provinciaal dan wel gemeentelijk beleid, raadt de Commissie aan deze expliciet bij het voornemen te betrekken. Zo niet, dan bestaat het gevaar dat infrastructurele ingrepen in een ruimtelijke context worden geplaatst die – in de tijd gezien – maar een beperkte 'geldigheid' heeft. Dat kan leiden tot effectbeschrijvingen en/of keuzen die aan hetzelfde euvel leiden, hetgeen duurzame tegen ontwikkelingen bestendige oplossingen in de weg kan staan.

Vermeld dat het MER is opgesteld voor een tracébesluit door de ministers van V&W en VROM. Beschrijf volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Geef tot slot de besluiten aan die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

De Ministers van Verkeer & Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening & Milieubeheer en de Directie Limburg van het Directoraat Generaal Rijkswaterstaat hebben aangegeven, dat zij voornemens zijn bij de ontwikkeling van het voornemen een 'open plan proces' te willen volgen. Door het bieden van ruime inspraakmogelijkheden wordt getracht het draagvlak voor de uiteindelijk gekozen oplossing zo groot mogelijk te maken. De Commissie onderschrijft het belang van deze aanpak en vindt dit een positieve ontwikkeling.

### **3. ALTERNATIEVEN**

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

*"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."*

#### **3.1 Algemeen**

Ontwikkel alternatieven met het oog op voorkomen of terugdringen van milieugevolgen. Beschrijf van de alternatieven de onderdelen die van belang zijn voor het voorspellen van milieugevolgen. Het kan zinvol zijn om alternatieven hierbij op te splitsen in deel-, neven- en vervolgactiviteiten. Ga bij de alternatieven expliciet in op mogelijke mitigerende maatregelen.

Werk de te vergelijken alternatieven tot op hetzelfde detailniveau uit om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken. Omdat zowel het traverse Maastricht-alternatief als het omleidingsalternatief door gevoelig gebied voeren, is bij de beschrijvingen een relatief hoog detailniveau nodig. Behalve de tracés zelf, zijn ook de wegprofielen en een inzicht in de hoogteligging, alsmede de situering en hoogten van geluidschermen van belang.

Geef aan of er aan (Europese) hoofdtransportassen minimumeisen qua aantal rijstroken, kruispuntoplossingen en dergelijke gesteld worden of zullen worden, opdat er bij de ontwikkeling van het voornemen en bij de besluitvorming rekening mee gehouden kan worden.

Ga met behulp van een 'robustheidscontrole' na in welke mate een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria, ook indien vooronderstellingen tegen- of meevallen, bijvoorbeeld ten aanzien van de groei van verkeerssoorten (zie ook § 3.3.3)<sup>6]</sup>.

## 3.2 Oplossingsrichtingen

In de startnotitie worden twaalf alternatieven en varianten genoemd die in het MER uitgewerkt zullen worden. Naar de mening van de Commissie is de relatie tussen deze alternatieven en varianten en de probleem- en doelstelling niet duidelijk, onder andere vanwege de niet naar herkomst en bestemming uitgesplitste informatie over de verkeersintensiteiten die oorzaak zijn van de knelpunten. Het is nu al te voorzien, dat sommige van de aangegeven alternatieven en varianten geen oplossing bieden voor zowel de knelpunten in de bereikbaarheid en doorstroming, als in de leefbaarheid<sup>7]</sup>. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de autoweg- of autosnelweg varianten voor de traverse Maastricht. Naar de mening van de Commissie zullen deze zonder aanvullende maatregelen<sup>8]</sup> geen oplossing bieden.

Teneinde tot een nadere afbakening van in het MER te onderzoeken alternatieven en varianten te komen, beveelt de Commissie aan om als eerste fase bij het opstellen van het MER in een 'perspectievenonderzoek' het probleem nader te analyseren en het doel nader te definiëren in verkeersintensiteiten voor de genoemde verkeersstromen, vervolgens globale oplossingsrichtingen te formuleren en deze te toetsen op de mate waarin ze gestelde doelen kunnen behalen. In de tweede fase van het opstellen van het MER kunnen de perspectiefrijke oplossingsrichtingen vervolgens nader uitgewerkt worden tot concrete alternatieven en varianten<sup>9]</sup>.

Een eerste fase van een dergelijk perspectievenonderzoek zou bijvoorbeeld de volgende stappen in kunnen houden:

- 1 *Breng de verkeersstromen in beeld:*  
Beschrijf de huidige en in 2010 te verwachten verkeersintensiteiten voor doorgaand, herkomst- en bestemmings- en lokaal verkeer (zie § 2.1) en stel vast welke verkeerssoorten welke problemen veroorzaken.
- 2 *Formuleer oplossingsrichtingen:*  
Stel vast welke infrastructurele oplossingsrichtingen bestaan. Naar de mening van de Commissie zal een oplossingsrichting altijd bestaan uit het gebruik maken van de huidige traverse Maastricht, in combinatie met aanvullende maatregelen of omleiding voor een deel van het verkeer.

---

6 Zie ook reactie 30 (bijlage 4).

7 Zie ook reacties 18 en 35 (bijlage 4).

8 Zoals een tunnel onder de traverse Maastricht, een verkeerscirculatieplan waarin opgenomen de beïnvloeding van de routekeuze van bijvoorbeeld het herkomst/bestemmingsverkeer, of vervoerwijzekeuzebeïnvloeding.

9 Zie ook reactie 18 (bijlage 4).

Concreet betekent dit dat in ieder geval de volgende oplossingsrichtingen gezien moeten worden:

- a) **benutting van de traverse Maastricht op één niveau:**  
benutting van de huidige traverse Maastricht, gecombineerd met aanvullende maatregelen<sup>10</sup>;
  - b) **benutting van de traverse Maastricht op twee niveaus:**  
benutting van de huidige traverse Maastricht, gecombineerd met de bouw van een tweede niveau onder (tunnel) de traverse Maastricht;
  - c) **oostelijke omleiding:**  
benutting van de huidige traverse Maastricht, gecombineerd met een oostelijke omleiding;
  - d) **combinatie:**  
oplossingsrichting b) of c), gecombineerd met aanvullende maatregelen.
- 3 *Bepaal de effectiviteit van oplossingsrichtingen:*  
Beschrijf in hoeverre oplossingsrichtingen de gestelde doelen – leefmilieu (binnen en buiten de stad), bereikbaarheid en doorstroming – kunnen halen (nu én in de toekomst, met het oog op eventuele te verwachten groei van verkeersstromen);
- 4 *Bepaal de alternatieven en varianten die nader uitgewerkt moeten worden:*  
Werk de meest effectieve oplossingsrichtingen uit in een beperkt aantal alternatieven en varianten, die in het MER nader beschreven zullen worden.

Gelet op het nagestreefde open planproces beveelt de Commissie aan om de resultaten van het perspectievenonderzoek openbaar te maken en belanghebbenden in de gelegenheid te stellen hier op te reageren. Dit verschaft de mogelijkheid om in het MER gemotiveerd aan te geven welke van de in de startnotitie geformuleerde alternatieven niet voor nadere uitwerking in aanmerking komen.

Alhoewel een dergelijke eerste fase, inclusief inspraak, een zeker tijdsbeslag met zich mee zal brengen, is dit naar de mening van de Commissie gerechtvaardigd omdat op deze wijze tot een beperkter aantal alternatieven en varianten gekomen kan worden, dan in de startnotitie aangegeven. Dit bevordert het opstellen van een toegespitst MER, en zal in een latere fase van het opstellen van het MER en het besluitvormingsproces tijdswinst op kunnen leveren.

Bovenstaande opmerkingen<sup>11</sup> hebben vooral betrekking op (verkeers-) infrastructurele maatregelen, omdat het tracébesluit zich vooral daarop richt.

---

10 Zoals een verkeerscirculatieplan gericht op beïnvloeding van de routekeuze van bijvoorbeeld herkomst- en bestemmingsverkeer en/of maatregelen voor het beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze (zie verder § 3.3.3).

11 Evenals de opmerkingen in § 3.3 en verder.



Echter, zoals reeds eerder gesteld, biedt een intensieve samenwerking van rijk, provincie en gemeenten naar de mening van de Commissie meer kansen op een kwalitatief hoogwaardige oplossing van de problematiek op de traverse Maastricht. Met name wanneer (verkeers)infrastructurele maatregelen in samenhang met een totaal ruimtelijk concept voor het gebied rondom de traverse Maastricht zouden worden gezien, ontstaat meer ruimte voor het vinden van oplossingen die het stedelijk leefmilieu verbeteren. De Commissie beveelt aan om te onderzoeken in hoeverre een dergelijke integrale aanpak door meerdere overheden mogelijk is<sup>12</sup>]. Maatregelen in het kader van het tracébesluit kunnen in een dergelijke situatie als één van de onderdelen van een samenhangend pakket aan maatregelen gezien worden.

### 3.3 Alternatieven

#### 3.3.1 **Nulalternatief**

De Commissie onderschrijft, zoals in de startnotitie aangegeven, dat het nulalternatief geen reëel alternatief is, maar de functie heeft van referentiekader. Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling<sup>13</sup>].

#### 3.3.2 **Nulplusalternatief**

De Commissie onderschrijft de uitgangspunten die in de startnotitie worden aangegeven voor het nader uitwerken van een nulplusalternatief.

#### 3.3.3 **Traverse Maastricht-alternatief en varianten**

Omdat een oostelijke omleiding onvermijdelijk grote milieunadelen met zich mee zal brengen<sup>14</sup>], moet naar het oordeel van de Commissie een uiterste inspanning verricht worden om de gestelde doelen te bereiken door oplossingen ter hoogte van de traverse Maastricht<sup>15</sup>].

Daarbij gaat het vooral om de volgende alternatieven:

- *verkeersafwikkeling op één niveau:*  
benutting van de huidige traverse Maastricht op maaiveldniveau, gecombineerd met de opstelling van een verkeerscirculatieplan voor de stad. Dit laatste moet aangeven welke mogelijkheden er zijn om de huidige traverse Maastricht te ontlasten van lokaal en herkomst- en bestemmingsverkeer door gebruikmaking van alternatieve ontsluitingsroutes en beïnvloeding van de vervoerwijzekeuze<sup>16</sup>];

---

12 Zie ook reactie 52 (bijlage 4).

13 Zie hoofdstuk 4 van dit advies.

14 Zie ook vele inspraakreacties (bijlage 4).

15 Zie ook reactie 66 (bijlage 4).

16 Zie ook reactie 66 (bijlage 4).

- *verkeersafwikkeling op twee niveaus:*  
benutting van de huidige traverse Maastricht op maaiveldniveau, gecombineerd met de bouw van een tunnel direct onder het maaiveld voor het doorgaande verkeer en wellicht een deel van het herkomst- en bestemmingsverkeer<sup>17</sup>].

Onderzoek binnen het eerste alternatief (afwikkeling op één niveau) in ieder geval de varianten verdiepte ligging en (bij verdiepte ligging) een open, dan wel gesloten tunnelbak. Deze varianten kunnen een relatief grote invloed hebben op de te verwachten milieu-effecten.

Naar de mening van de Commissie is het niet nodig varianten te bekijken waarin sprake is van een verhoogde ligging, vanwege de te verwachten negatieve effecten op het stedelijk leefmilieu en het ontbreken van duidelijke voordelen op ander vlak.

Bezie bij het alternatief waarbij sprake is van een tunnel onder de huidige traverse Maastricht in ieder geval de volgende varianten:

- de tunnel is alleen bestemd voor doorgaand verkeer en heeft geen aansluitingen voor het lokale verkeer;
- de tunnel heeft wel aansluitingen en is medebestemd voor herkomst- en bestemmings- en/of lokaal verkeer.

Het traverse Maastricht-alternatief en de daarop betrekking hebbende varianten spelen zich af in een ruimtelijke context met geringe ruimtelijke marges<sup>18</sup>]. Dit roept de vraag op hoe groot deze marges zijn voor een eventuele verdere toename van het verkeersaanbod/verdere capaciteitsvergroting van de infrastructuur. De Commissie beveelt daarom aan om een inzicht te geven in de 'robuustheid' van dit alternatief.

Een aandachtspunt bij de traverse Maastricht-alternatieven zijn verder de specifieke problemen van verkeersafwikkeling tijdens de aanleg<sup>19</sup>]. Beschrijf hoe de traverse Maastricht-alternatieven gerealiseerd worden, met name hoe het verkeer (om)geleid wordt tijdens de uitvoering. Besteed hierbij specifiek aandacht aan de afwikkeling van de verschillende te onderscheiden verkeerssoorten.

Ga wat betreft milieu-effecten van opties voor het omleiden van verkeer tijdens de aanleg met name in op leefbaarheidseffecten. Geef aan welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn.

---

17 Overigens komt in een situatie waarin ervoor gekozen zou worden het tracébesluit in samenhang met een nieuwe stedenbouwkundige inrichting van het gebied te bezien, ook de optie van een tweede laag boven de traverse in beeld.

18 De in punt 3.2 genoemde integrale aanpak kan de ruimtelijke marges vergroten.

19 Zie ook reactie 18 (bijlage 4).

### 3.3.4 **Oostelijke omleidingsalternatief en varianten**

Indien bij het opstellen van het MER zou blijken, dat de bestaande problematiek niet ter hoogte van de huidige traverse Maastricht kan worden opgelost, komt het maken van een 'bypass' voor het doorgaande en wellicht een deel van het herkomst- en bestemmingsverkeer in beeld in de vorm van een oostelijke omleiding, op ongeveer maaiveldniveau, zoals in de startnotitie aangegeven.

Ook binnen dit alternatief zullen varianten te onderscheiden zijn. Bezie bij de oostelijke omleiding, naast de auto- en autosnelwegvarianten, de mogelijkheden van verdiepte ligging op kwetsbare tracédelen: ingraving dan wel tunnelbak (zowel met als zonder afdekking<sup>20</sup>)).

Geef bij de omleidingsvarianten in grote lijnen aan voor welk verkeer en hoe de huidige traverse Maastricht heringericht zal worden en welke verkeersintensiteiten hierop verwacht worden.

### 3.3.5 **Koppeling Rijksweg 2/Rijksweg 79**

Over het sluipverkeer door Meerssen wordt in de startnotitie gemeld dat het volledig maken van de aansluiting rijksweg 2/rijksweg 79 dit probleem moet oplossen. Een verkenning van mogelijke milieuvoordelen van onvolledige oplossingsrichtingen wordt niet gegeven. Geef in het MER aan of die er zijn, zou bijvoorbeeld het sluipverkeer opgelost kunnen worden zonder volledig maken van de aansluiting<sup>21</sup>]

Geef voor ieder van de oplossingsrichtingen aan in welke mate deze combineerbaar zijn met alternatieven en varianten voor de passage Maastricht.

### 3.3.6 **Meest milieuvriendelijk alternatief**

Leg uit welke keuzen aan het MMA ten grondslag hebben gelegen. Het meest milieuvriendelijke alternatief moet in ieder geval aan de volgende voorwaarden voldoen:

- het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer;
- het moet uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu;
- het moet gericht zijn op het zo veel mogelijk voorkomen van nadelige milieu-gevolgen, dan wel het behalen van een maximale milieuwinst.

Naar de mening van de Commissie zal, gelet op de belangrijke milieunadelen van een oostelijke omleiding, bij het ontwikkelen van een meest milieuvriendelijk alternatief uitgegaan moeten worden van een alternatief ter hoogte van de huidige traverse Maastricht.

---

20 Zie ook reactie 6 (bijlage 4).

21 Zie ook reactie 21 (bijlage 4).



### 3.3.7 **Geboorde tunnel**

Bezie voor tracédelen (zowel bij de traverse Maastricht als de oostelijke omleiding) de mogelijkheden van een geboorde tunnel. Bij het traverse Maastricht-alternatief gaat het hierbij tenminste om het traject tussen de aansluitingen Europaplein en Geusselt, omdat hier de meeste problemen optreden.

Geef van een geboorde tunnel aan of deze tunnel bestemd is voor alle verkeer, of alleen het doorgaande verkeer. Betrek hierbij de mogelijkheden van aansluitingen voor lokaal verkeer en/of herkomst- en bestemmingsverkeer.

Besteed bij het bespreken van de mogelijkheden van een geboorde tunnel specifiek aandacht aan de huidige technische ontwikkelingen in het boren van tunnels en de termijn waarop deze techniek voor een situatie als in Maastricht operationeel is, opdat bij de besluitvorming met dit gegeven rekening kan worden gehouden.

### 3.3.8 **Mitigerende maatregelen**

Uitgaande van de versnipperings- en verstoringseffecten van een oostelijke omleiding moeten mitigerende maatregelen worden beschreven die dit effect proberen te verzachten. In het bijzonder moet het doorsnijden van natuurgebieden en geplande natuurgebieden aandacht krijgen. Gedacht kan worden aan faunapassages voor zoogdieren, reptielen, amfibieën en vissen. Geef aan voor welke organismen de passages zijn bedoeld. Ook de maatregelen die genomen worden voor het landschappelijk inpassen bij het doorsnijden van het buitengebied moet worden beschreven.

### 3.3.9 **Mogelijkheden voor compensatie**

Uitgaande van de te verwachten negatieve milieu-effecten van de omleidingsalternatieven moeten de mogelijkheden voor compensatie worden aangegeven. Bij compenserende maatregelen kan gedacht worden aan het instellen van nieuwe reservaten en beheersgebieden in het studiegebied of elders in de nabije omgeving. Het zal om gebieden buiten de ecologische hoofdstructuur (EHS) moeten gaan, omdat de realisatie van de EHS als autonome ontwikkeling beschouwd moet worden. Verder kan gedacht worden aan functieverlaging van bestaande wegen in het studiegebied, dan wel aan het geheel opheffen van verbindingen (zowel in Meerssen als op de traverse Maastricht).

## **4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN**

### **4.1 Algemeen**

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied inclusief de autonome ontwikkeling hiervan als referentie voor de beoordeling van de te verwachten milieu-effecten (referentiesituatie). Daarbij wordt onder autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd, maar waarbij wel rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide en lopende ingrepen en ingrepen die als gevolg van reeds vastgelegde besluiten worden voorzien. Geef de mate van waarschijnlijkheid van die ingrepen zo goed mogelijk aan.

Als er onzekerheid bestaat over de uitvoering van ingrepen met ernstige implicaties voor de voorspelling van de autonome milieu-ontwikkeling verdient het aanbeveling om bij het aangeven van de autonome milieugevolgen rekening te houden met onzekerheden, bijvoorbeeld door een gevoeligheidsanalyses.

#### **Studiegebied**

Het studiegebied omvat enerzijds het gebied waarbinnen de mogelijke oplossingsrichtingen worden geprojecteerd (inpassingsgebied) en anderzijds de omgeving daarvan, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden (invloedsgebied). Per milieu-aspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Motiveer de begrenzing van de studiegebieden en geef deze op kaart aan.

In de praktijk worden (wat betreft gebruik van infrastructuur) in het studiegebied vooral de milieu-aspecten geluid en lucht beïnvloed door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een *significante* verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

#### **Referentiejaar**

Voor de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Neem bij voorkeur het jaar 2010, de planhorizon van SVV2. Geef daarnaast aan of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010.

Geef bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu aan of de effecten tijdelijk of permanent zijn, ophefbaar of onomkeerbaar, of ze zich afspelen op korte of op lange termijn, in hoeverre er cumulatie (versterken of uitdoven van effecten) kan optreden en of er sprake is van positieve effecten.

Gebruik bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten in ieder geval het slechtst denkbare scenario (worst case).

Licht de manier waarop de milieu-effecten zijn bepaald toe. Vermeld onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens.

Besteed vooral aandacht aan de effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden.

Besteed ten minste aandacht aan onderstaande milieu-aspecten:

- landschap;
- cultuurhistorie;
- geomorfologie, bodem en water;
- flora, fauna en ecologische relaties;
- geluid en trillingen;
- lucht;
- externe veiligheid;
- woon- en leefmilieu.

Geef voor zover relevant ook aandacht aan de indirecte effecten, zoals effecten van te initiëren veranderingen in ruimtegebruik en grondstoffengebruik (bijvoorbeeld bij gebruik van ophoogzand of grind). Geef ook een indicatie van mogelijke effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden.

Verandering van de milieukwaliteit kan leiden tot een direct waarneembaar verlies van natuur (verdwijnen of afname van soorten, vaak in combinatie van toename van algemene soorten, daardoor afname van de diversiteit), maar ook tot een toename van verstoring in het gebied. Dit laatste leidt tot een geleidelijke degradatie van de natuur, die vaak pas op langere termijn zichtbaar wordt. Geef hierin inzicht.

Voor alle milieu-aspecten geldt dat, met name bij het traverse Maastricht-alternatief, de varianten wellicht grote verschillen in effecten zullen geven gedurende de aanlegfase. Denk bijvoorbeeld aan het verschil tussen een geboorde tunnel en een verdieping c.q. verhoging van het bestaande wegvak. Geef daarom bij ieder van de aspecten inzicht in de verschillen in tijdsduur waarop specifieke tijdelijke effecten kunnen optreden.

Besteed ook aandacht aan de milieu-effecten die kunnen optreden als gevolg van het omleiden van verkeer tijdens de aanlegfase.

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten per milieu-aspect.

## 4.2 Cultuurhistorie

### **Bestaande toestand en autonome ontwikkeling**

Ga bij het beschrijven van prehistorische en historische relictten in het landschap ten oosten van Maastricht in op de aanwezigheid van objecten als:

- archeologische vindplaatsen uit het Paleo- en Neolithicum;
- archeologische vindplaatsen uit de Romeinse tijd;
- oude wegen en parcelering;
- landgoederen, driesen (open ruimten om vee bijeen te drijven) en historische boomgaarden;
- holle wegen, heggen tussen dorpen en akkers, kaden, graften, oude lanen en vloedgraven<sup>22</sup>;
- kastelen, oude boerderijen of landhuizen, schansen en wegkruisen.

### **Milieugevolgen**

Beschrijf de mogelijke aantasting of zelfs verlies van cultuurhistorische relictten als gevolg van de eventuele realisering van een tracé ten oosten van Maastricht<sup>23</sup>].

## 4.3 Geomorfologie, bodem en water (abiotische natuur)

Het aspect geomorfologie, bodem en water omvat de kwaliteit en de opbouw van de bodem en van de grondwater- en oppervlaktewatersystemen.

### **Bestaande toestand en autonome ontwikkeling**

De belangrijkste informatie over de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling betreft:

- aanwezigheid van bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- bodem- en grondwaterkwaliteit;
- grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding.

Beschrijf verder de aanwezigheid van geomorfologisch waardevolle objecten en verschijnselen ten oosten van Maastricht. Het gaat hier om het Maasterrassen-gebied dat aardwetenschappelijk van grote betekenis is. Het gebied vormt de overgang van het plateau van Mergelland via de terrassen naar de Maas. Loodrecht op de terrassen ligt een aantal droogdalen.

### **Milieugevolgen**

Beschrijf de gevolgen van realisering van het oosttracé voor bovengenoemde waarden. Ga in op de gevolgen voor de aardkundige betekenis van de aanwezige overgang van het hoogterras naar het middenteras en van de aanwezige grubben of droogdalen.

---

22 Zie ook reactie 85 (bijlage 4).

23 Zie ook reactie 69 (bijlage 4).

De belangrijkste milieu-effecten zijn verder:

- beïnvloeding en doorsnijding van bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden<sup>24</sup>]. Waar doorsnijding van wingebieden niet te vermijden is, moet het risico van calamiteiten, en de maatregelen die daartegen worden getroffen, worden aangegeven in de vorm van voorzieningen of calamiteitenplannen;
- aantasting van de bodemopbouw, doorsnijding van stagnerende lagen of zeldzame bodemtypen;
- beïnvloeding van bodem- en grondwaterkwaliteit. Houd hierbij rekening met doorsnijding of beïnvloeding verontreinigde locaties nabij het tracé;
- verandering van de grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- beïnvloeding van de oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding.

Ga ten aanzien van bodem en water specifiek in op de mogelijke verdroging van op de plateaurand aanwezige natuurreservaten als het Savelsbos ten zuidoosten van Maastricht en De Dellen ten noordoosten. Deze reservaten ontleen hun betekenis gedeeltelijk aan de aanwezigheid van voldoende vocht. Ook de invloed op vochtvoorziening in de aanwezige grubben moet worden aangegeven.

#### 4.4 Natuur (biotisch)

Hierbij gaat in de eerste plaats om de aanwezige natuur, maar ook om de potentiële natuur.

##### **Bestaande toestand en autonome ontwikkeling**

Voor zover de natuur binnen het studiegebied niet beïnvloed zal worden door het voornemen kan volstaan worden met een vermelding van de essentie. Beschrijf de mogelijk wel te beïnvloeden aspecten zodanig dat daarvan de ernst goed ingeschat kan worden. Besteed aandacht aan:

- voor het studiegebied algemene en kenmerkende plantensoorten en plantengemeenschappen (daar waar relevant mossen, korstmossen en paddestoelen meenemen);
- voor het studiegebied algemene en kenmerkende diersoorten (in ieder geval gewervelden, daar waar relevant ook ongewervelden meenemen);
- de functie van het gebied als voortplantings-, overwinterings-, pleister- of foerageerplaats voor diverse diersoorten, met nadruk op zeldzame en bedreigde soorten en soorten kenmerkend voor bijzondere omstandigheden;
- beschermde soorten en doelsoorten van het natuurbeleid, zoals zoogdieren als hamster en das, broedvogels als kwartel, grauwgors, grote gele kwikstaart en kerkuil, amfibie- en reptielsoorten als kamsalamander, vroedmeesterpad, alpenwatersalamander en hazelworm, alsmede een aantal ongewervelden als de vlindersoort hooibeestje en de wijngaardslak<sup>25</sup>];
- beschermde gebieden en reservaten vanaf de plateaurand tot aan Maastricht; dus ook gebieden als De Dellen en Savelsbos in het kort beschrijven;

---

24 Zie ook reacties 48, 50 en 85 (bijlage 4).

25 Zie ook reacties 11, 21, 41 en 53 (bijlage 4).

- ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid en/of onvervangbaarheid;
- ecologische systemen en relaties: de relaties tussen de verschillende habitats binnen het studiegebied en verbindingen met leefgebieden buiten het studiegebied<sup>26</sup>;
- landschapselementen die deze relaties bevorderen of die barrières opleveren voor deze relaties.

### **Milieugevolgen**

Effecten betreffen:

- doorsnijding, versnippering van ecosystemen en ecologische relaties (met speciaal aandacht voor de ecologische hoofdstructuur (EHS);
- toe- of afname binnen populaties en van soorten.

Ga ten aanzien van de levende natuur verder specifiek in op de bedreiging voor ter hoogte van het geplande oosttracé aanwezige levensgemeenschappen en soorten. Ga tevens in op de indirecte bedreiging van soorten en levensgemeenschappen die in de wat ruimere omgeving aanwezig zijn, zoals verdrogingsgevoelige en versnipperingsgevoelige soorten en levensgemeenschappen. Te denken valt aan:

- plantensoorten van vochtige bossen, waarvan vooral voorjaarsflora van Savelsbos en De Dellen aandacht verdient;
- plantensoorten in de grubben, zoals vochtige weidesoorten en moerassoorten;
- soorten die het gebied thans als foerageergebied gebruiken;
- door het gebied migrerende soorten.

## **4.5 Leefbaarheid**

### **4.5.1 Geluid en trillingen**

#### **Bestaande toestand en autonome ontwikkeling**

Geef een korte beschrijving van de volgende karakteristieken:

- de huidige en te verwachten autonome ontwikkeling van de geluidbelasting als gevolg van de relevante bronnen (weg-, rail-, vlieg- en scheepvaartverkeer, industrie, gemotoriseerde recreatie et cetera) waaronder expliciet aangegeven geluidsaneringssituaties;
- het aantal gehinderden, uit te drukken met behulp van het aantal gehinderden volgens dosis-effectrelaties van VROM, vanaf 45 dB(A) (in aantallen). De resultaten worden gepresenteerd als geluidbelasting op een bepaalde plaats. Er worden uit deze geluidbelasting lijnen geconstrueerd, die punten waarop een gelijk geluidniveau heerst, met elkaar verbinden ( $L_{Aeq}$  en  $L_{etm}$ ; stapgrootte 5 dB(A)). Deze dB(A)-contouren worden onder andere gebruikt om oppervlakten en aantallen mensen te bepalen die aan een bepaalde range van geluidniveaus worden blootgesteld. Hierbij dient een toetsing aan de grenswaarden van de wet Geluidhinder plaats te vinden;

---

26 Zie ook reactie 34 (bijlage 4).

- het aanduiden van bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, bejaardenoorden, woon- en milieubeschermingsgebieden);
- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het huidige verkeer of andere relevante bronnen.

### **Milieugevolgen**

De belangrijke te verwachten effecten met betrekking tot geluidhinder zijn:

- aantal gehinderden en het met geluid belaste oppervlak door middel van contouren;
- aantasting van milieubeschermingsgebieden [in ha > 40 dB(A) dag/nacht/etmaal];
- de toename van geluid in stiltegebieden ten opzichte van het achtergrondniveau (ongeacht het aantal decibel);
- trillingshinder (aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van een weg of railverbinding, met schatting van het schaderisico).
- geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase (heien, transport voor aan- en afvoer van materiaal, tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

Betrek voor zover zinvol en methodisch mogelijk tevens cumulatieve effecten in de beoordeling. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld.

### **Methoden en aandachtspunten bij de beschrijvingen**

Indien de gegevens duidelijk verschillen voor verschillende dagen van de week, respectievelijk perioden van het jaar is het nodig die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting te vermelden. Te denken valt aan de vakantieperiode met veel toeristisch verkeer.

Voer de berekeningen uit overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï (Standaard Rekenmethode I/II) van de Wet geluidhinder.

Beschrijf voor zover relevant de geluidbelasting in  $L_{Aeq}$ -waarden voor de dag- (07 – 19 uur), de avond- (19 – 23 uur) en de nachtperiode (23 – 07 uur) afzonderlijk, alsmede in  $L_{etm}$ -waarden, een en ander overeenkomstig de desbetreffende voorschriften bij de Wet geluidhinder.

Voor de berekening van geluidafschermende voorzieningen mag aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder worden toegepast (**inrichtingskeuze**). Bereken in ieder geval de situatie zonder toepassing van artikel 103. Houd bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en akoestisch ruimtebeslag (dus de **tracékeuze**) geen rekening met aftrek ingevolge artikel 103.

**Lucht en klimaat****Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen**

Beschrijf, voor zover beïnvloedt door het voornemen, de:

- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: CO, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof. Het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de bestaande wegen;
- huidige en te verwachten emissies van broeikasgassen (CO<sub>2</sub>), verzurende stoffen (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en vluchtige organische stoffen) en vermestende stoffen (stikstofhoudende stoffen: NO<sub>x</sub>);
- aanwezigheid van stank en kans op smogvorming (fotochemische luchtverontreiniging, vorming ozon en aldehyden).

Zet een en ander af tegen de huidige en toekomstige normen in de betreffende AMvB's.

**Milieugevolgen**

Beschrijf voor de gebruiksfase:

- concentratieveranderingen van genoemde stoffen op leefniveau;
- de totale emissies van stoffen die klimaatverandering, verzuring en vermetting veroorzaken, met een globale omschrijving van de verdere milieugevolgen;
- gevolgen van geuremissies en de kans op smogvorming.

Besteed in geval van verdiepte of ondergrondse tracés afzonderlijke aandacht aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Houd daarbij rekening met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen.

Geef bij de voorspellingen aan of rekening wordt gehouden met de te verwachten ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.

**Externe veiligheid**

Het aspect externe veiligheid omvat de risico's voor de omgeving van calamiteiten bij transport op daartoe door de overheid aangewezen routes waarbij gevaarlijke stoffen (kunnen) vrijkomen. Met name bestaat dit risico op de traverse Maastricht en in de kern van Meerssen.

**Bestaande toestand en autonome ontwikkeling**

Geef een korte beschrijving van de situatie ten aanzien van de externe veiligheid:

- individuele risicocontouren op de wegvakken voor de grenswaarde 10<sup>-6</sup> en streefwaarde 10<sup>-8</sup> nader specificeren in een afstand aan weerskanten van de weg (risicocontour door RWS/DWW);
- indicatie groepsrisico (indien beschikbaar).



### **Milieugevolgen**

Bepaal de volgende externe veiligheidseffecten:

- verandering van de individuele risico-contourafstanden voor grenswaarde  $10^{-6}$  en streefwaarde  $10^{-8}$ ;
- toename/afname veiligheid op aangewezen routes voor waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd;
- risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via het oppervlaktewater.

#### 4.5.4

### **Stedelijk woon- en leefmilieu**

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieu-aspecten [(geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid, barrièrewerking, visuele hinder, gedwongen vertrek (sloop van huizen)] op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners. Besteed aandacht aan zowel negatieve als positieve effecten van het voornemen.

### **Bestaande toestand en autonome ontwikkeling**

Geef een beschrijving van:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied;
  - visuele samenhangen in het gebied: zichtlijnen, de zichtbaarheid van markante punten en identiteitsbepalende objecten;
  - functionele samenhangen: belangrijke bestemmingen (onderwijs-, winkel- en openbare voorzieningen) en hun verzorgingsgebied; routes van en naar deze bestemmingen; de positie van woongebieden in relatie tot het centraal stedelijke gebied (oriëntatie, mate van isolement of inklemming).
- de algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- aantallen verkeersslachtoffers;
- gezondheidseffecten van lawaai en luchtverontreiniging (ook op bijzondere bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (onder andere woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten.

### **Milieugevolgen**

Beschrijf de gevolgen voor de:

- barrièrewerking (of veranderingen hierin)<sup>27</sup>):
  - visueel: ruimtelijke beleving, oriëntatie, herkenbaarheid;
  - functioneel:
    - de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen; de kwaliteit van routes - lengte, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, fijnmazigheid;
    - de invloed op het grondgebruik: gevolgen voor de continuïteit van bestaand grondgebruik; invloed op bestaand of gepland grondgebruik.
- mate van gedwongen vertrek als gevolg van de sloop van woningen;
- verkeersveiligheid: aantal en aard van de potentiële conflictpunten in de route;

---

27 Zie ook reactie 40 (bijlage 4).

- gezondheidsrisico's.

#### 4.5.5

#### **Landelijk woon- en leefmilieu**

Ga bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkelingen ten oosten van Maastricht in op de visueel-ruimtelijke aspecten. Belangrijke onderdelen bij de beschrijving van het landschapsbeeld zijn de mate van openheid van het Maasterrassengebied, de rand van het hoogterras, de droge dalen alsmede een aantal elementen als hoogstamboomgaarden, die visueel vaak hoog gewaardeerd worden.

Ga bij de beschrijving van de gevolgen van realisering van met name een oostelijke omleiding in op de aantasting van bovengenoemde landschapsvisuele waarden.

## **5.**

### **VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN**

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

Motiveer de keuze van de alternatieven, evenals de selectie van een eventueel voorkeursalternatief. Bij de motivering gaat in het MER vooral de aandacht uit naar de milieuargumenten. Geef bij ieder van de alternatieven en varianten aan in hoeverre doelen gehaald worden (ten aanzien van leefmilieu, bereikbaarheid en doorstroming).

Vergelijk de milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven onderling en met de referentiesituatie. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van de alternatieven en varianten verschillen.

Betrek bij de vergelijking de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

De Commissie adviseert om bij de vergelijking van de alternatieven de financiële aspecten van de alternatieven te betrekken om de realiteitswaarde van de alternatieven beter te kunnen beoordelen. Dit is in het kader van de milieu-effectrapportage echter niet verplicht.

## 6. LEEMTEN IN KENNIS

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Noem de leemten in kennis en informatie, die van belang zijn voor een goede oordeelsvorming. Het doel van deze beschrijving is om een indicatie te krijgen van de volledigheid van de informatie voor de besluitvorming.

Beschrijf:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre dit de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloedt.

Informatie die voor de besluitvorming essentieel is, kan niet onder leemten in kennis worden opgenomen, maar moet in het MER worden verstrekt.

## 7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

*"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."*

Het bevoegd gezag moet bij de besluitvorming een evaluatieprogramma opstellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet tot een dergelijk evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma.

## 8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderling vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Voor de overige presentatie beveelt de Commissie het volgende aan:

- het MER beknopt te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- (eventueel) kaartmateriaal (zo mogelijk) te voorzien van een leesbare ondergrond met de gebruikte topografische namen en een duidelijke legenda; een aandachtspunt hierbij is dat gebruik wordt gemaakt van zo actueel mogelijk kaartmateriaal.

## 9. **SAMENVATTING VAN HET MER**

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Geef daarbij de belangrijkste zaken weer, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming<sup>28]</sup>, inclusief de belangrijkste waarden van het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit;
- het resultaat van de vergelijking van de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm).

---

28 Zie de hoofdpunten van dit advies op bladzijde 1.

## BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen  
voor het milieu-effectrapport  
Rijksweg 2 passage Maastricht

(bijlagen 1 t/m 4)

afgec.

32

## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 5 december 1995 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

Aan  
de Voorzitter van de commissie  
voor de milieu-effectrapportage  
ir. P. van Duursen  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

|                                                                                                                                |                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  Commissie voor de<br>milieu-effectrapportage |                  |
| gekomen:                                                                                                                       | 15-8 DEC. 1995   |
| nummer:                                                                                                                        | 1710-95          |
| onder:                                                                                                                         | 744-1+2+3 (D.K.) |
| kopie naar:                                                                                                                    | Sc/Pw/Bib        |

Contactpersoon  
mr. C. Zuidema

Doorkiesnummer  
070-3519056

Datum  
5 december 1995

Bijlage(n)  
10 - 7 DEC. 1995

Ons kenmerk  
IO 209637

Uw kenmerk  
-

Onderwerp  
Adviesaanvraag richtlijnen m.e.r.  
Rijksweg 2-Passage Maastricht

Geachte heer van Duursen,

Overeenkomstig de wet Milieubeheer, hoofdstuk milieu-effectrapportage (m.e.r.) en de algemene maatregel van bestuur inzake de werkingssfeer m.e.r., zal milieu-effectrapportage worden toegepast ten behoeve van de besluitvorming over rijksweg 2-Passage Maastricht.

In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapport, die zal uitmonden in de richtlijnen, zal de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat namens mij als gevoegd gezag optreden. Indien U over het project nadere informatie wenst, kunt U zich wenden tot de heer mr. C. Zuidema, telefonisch bereikbaar onder nummer 070 - 351 90 56, ter Hoofddirectie van de Waterstaat. Ik verzoek U binnen de termijn van artikel 7.14 van de WM, Uw advies toe te zenden aan voornoemde Directeur-Generaal.

De ter inzage legging is van 11 december 1995 tot 30 januari 1996.  
Te Uwer informatie voeg ik hierbij 10 exemplaren van de startnotitie.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,  
namens deze,  
Hoofd Afdeling Infrastructuur Ontwikkeling

ir. M. Buis

Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Johan de Wittlaan 3

Telefoon 070-3518080  
Telefax 070-3518335

Bereikbaar met tramlijn 7 (station cs), tramlijn 8 (station hs), buslijn 4 (station cs) en buslijn 88 (vanaf Oegstgeest)

## BIJLAGE 2

### Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 237 d.d. 6 december 1995

VW

#### Bekendmaking trajectstudie rijksweg 2 passage Maastricht

27 november 1995/Nr. DLB 95/23947

*Bekendmaking Tracéwet en Wet Milieubeheer inzake trajectstudie en milieu-effectrapportage (MER) rijksweg 2 passage Maastricht, verbinding binnen het Nederlandse Hoofdwegen-net ter hoogte van Maastricht.*

De Minister van Verkeer en Waterstaat maakt op grond van artikel 3 van de Tracéwet en artikel 7.13 van de Wet Milieubeheer bekend dat een studie zal worden uitgevoerd naar de verbinding binnen het Nederlandse Hoofdwegen-net ter hoogte van Maastricht.

##### Trajectstudie

In de trajectstudie Rijksweg 2-passage Maastricht wordt de noodzaak van verbetering van de bestaande verbinding via de zogenaamde traverse door Maastricht onderzocht en worden verschillende alternatieven daarvoor uitgewerkt, die een oplossing kunnen vormen voor de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen rondom Maastricht en de verwerking van het doorgaande verkeer.

Het gaat bij deze studie om een verbindingsschakel in de Rijksweg 2, globaal gesproken tussen Airport Maastricht-Aachen en Gronsveld. In het kader van deze studie zal tevens een milieu-effectrapportage plaatsvinden. Daarbij worden de gevolgen onderzocht die de voorgestelde alternatieven voor het milieu hebben.

De trajectstudie en de milieu-effectrap-

portage leveren een geïntegreerd rapport op, genaamd de trajectnota/MER Rijksweg 2-passage Maastricht. Deze nota moet de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de mogelijkheid geven een weloverwogen besluit te nemen.

##### Startnotitie

De trajectstudie zal worden uitgevoerd door de directie Limburg van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat. Doelstelling van het onderzoek en een voorstel voor de alternatieven zijn uitgewerkt in een informatieve notitie, de Startnotitie genoemd.

In deze Startnotitie is beschreven welke alternatieven voor de verdere uitwerking vooraanmerking komen. De alternatieven hebben verschillende gevolgen voor de aspecten leefbaarheid, bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid enz. De Startnotitie geeft aan welke aspecten in het onderzoek worden betrokken. Daarbij ligt het accent op de gevolgen voor het milieu.

##### Tervisielegging

Van 11 december 1995 tot 30 januari 1996 kunt u de Startnotitie tijdens kantooruren inzien op de volgende plaatsen:

- De gemeentehuizen van de navolgende gemeenten:
  - Eijsden,
  - Maastricht,
  - Margraten,
  - Meerssen en Valkenburg a/d Geul,

en voorts bij:

- het kantoor van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Limburg, François de Veyestraat 6 te Maastricht,
- het Provinciehuis, Limburglaan 10 te Maastricht.

Tevens is de Startnotitie tijdens openingsuren in te zien bij: de openbare bibliotheek van Maastricht, Concordiastraat 1 te Maastricht. Indien bovenstaande tijden en plaatsen u onvoldoende mogelijkheid bieden om de Startnotitie in te zien kunt u contact opnemen met het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Limburg (043-3294248) of het projectbureau MER van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat (0475-335606).

##### Bestellen Startnotitie en informatiebulletin 1

De Startnotitie is te verkrijgen op de ondervermelde informatiebijeenkomst. De Startnotitie is ook telefonisch te bestellen bij het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat op bovenvermelde nummers.

Het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat heeft een folder uitgebracht waarin een korte samenvatting van de Startnotitie en informatie over de procedure en inspraakmogelijkheden zijn weergegeven. Deze folder is eveneens verkrijgbaar bij het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat. De folder zal ook op de informatie-bijeenkomst worden uitgereikt.

##### Informatie-avond

Tijdens de informatie-avond zal de Startnotitie en de verdere inspraakprocedure worden toegelicht.

Deze avond wordt gehouden: op woensdag 13 december 1995 in Trefcentrum Wittevrouwenveld, Edisonstraat 4 te Maastricht (telefoon: 043-3621176). De avond begint om 20.00 uur; de zaal is open om 19.30 uur.

##### Reacties

De Minister van Verkeer en Waterstaat stelt een ieder in de gelegenheid wensend op het gebied van de inhoud van de trajectnota en het milieu-effectrapport kenbaar te maken. Dit dient schriftelijk te gebeuren.

Uw opmerking over de gewenste inhoud van de trajectnota en het milieu-effectrapport kunt u tot uiterlijk 30 januari 1996 richten aan: De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat, afdeling HW-IO, postbus 20906, 2500 EX Den Haag.

##### Informatie

Als u nog vragen heeft kunt u contact opnemen met het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Limburg, telefoonnummers 043-3294248 of 0475-335606. Beide nummers zijn bereikbaar tijdens kantooruren.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze,  
de Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat,  
G. Blom.*

## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat, Directie Limburg

**Bevoegde Instanties:** Minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, namens dezen De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat

**Besluit:** Tracébesluit

**Categorie Besluit m.e.r.:** 1.1.

**Activiteit:** Tracé/m.e.r.-studie naar de Rijksweg 2-Passage van Maastricht en ten gevolge daarvan de mogelijk daarmee samenhangende aanpassing van het knooppunt Rijksweg 2/Rijksweg 79. De studie richt zich op meerdere alternatieven in de noord-zuidverbinding Rijksweg 2 ter hoogte van Maastricht. Het tracé van de huidige traverse is één van de alternatieven die bestudeerd zal worden. De knelpunten die aanleiding geven tot de activiteit zijn de leefbaarheid in Maastricht en Meerssen, de bereikbaarheid van de regio Maastricht en de doorstroming op Rijksweg 2 (onder andere in Europees verband).

**Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 6 december 1995

richtlijnenadvies uitgebracht op: 27 februari 1996

**Bijzonderheden:** De Commissie adviseert om het MER in twee fasen op te stellen om maximale helderheid te scheppen over de keuzen die gemaakt worden en het zoveel mogelijk vereenvoudigen van het MER. Eerste fase: uitwerking van het probleem teneinde de knelpunten duidelijk te krijgen, met name op basis van meer informatie over de huidige en te verwachten intensiteiten van de verschillende verkeersstromen ten opzichte van Maastricht en Meerssen. Met deze gegevens kunnen globale oplossingsrichtingen worden getoetst op de mate waarin ze de knelpunten kunnen oplossen, dan wel het ontstaan van nieuwe knelpunten kunnen vermijden. Tweede fase: verdere uitwerking perspectiefrijk gebleken oplossingsrichtingen tot projectalternatieven en varianten. Deze werkwijze in twee fasen leidt er mogelijk toe, dat een deel van de in de startnotitie genoemde alternatieven en varianten niet uitgewerkt hoeft te worden als blijkt dat daarmee de gestelde doelen onvoldoende worden bereikt. Dit zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn met een traverse-alternatief op één laag, zonder aanvullende maatregelen.

Naar de mening van de Commissie komt uit de informatie over verkeersintensiteiten in de startnotitie naar voren, dat een werkelijke oplossing van de problematiek op de traverse slechts mogelijk zal zijn door een intensieve samenwerking van rijk, provincie en gemeenten. Met name wanneer (verkeers)infrastructurale maatregelen in samenhang met een nieuwe stedenbouwkundige inrichting van het gebied rondom de traverse zouden worden gezien, ontstaat meer ruimte voor het vinden van oplossingen die het stedelijk leefmilieu verbeteren. De Commissie beveelt aan om te onderzoeken in hoeverre een dergelijke integrale aanpak mogelijk is. Voor het verkrijgen van een voldoende groot maatschappelijk draagvlak voor het voornemen, beveelt de Commissie aan om in het kader van het open plan proces aan het einde van de eerste fase de mogelijkheid te bieden voor inspraak op de nader uit te werken oplossingsrichtingen.



**Samenstelling van de werkgroep:**

ir. J.A.M. van Dijk  
ing. J.P.V.M. de Graaf  
ir. J.R. Groenhuijse  
drs. S.R.J. Jansen  
dr. J.T. de Smidt, Voorzitter

**Secretaris van de werkgroep:** drs. R.A.A. Verheem

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

| nr. | datum  | persoon of instantie                                                                          | plaats     | datum van<br>ontvangst<br>Cie. m.e.r. |
|-----|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------|---------------------------------------|
| 1.  | 951226 | A. Hokke                                                                                      | Maastricht | 960109                                |
| 2.  | 960103 | Ministerie van Economische Zaken<br>Rijksconsulentschap Limburg                               | Maastricht | 960109                                |
| 3.  | 951211 | B. Stroom                                                                                     | Eckelrade  | 960109                                |
| 4.  | 951220 | P. Jansen                                                                                     | Maastricht | 960109                                |
| 5.  | 951224 | dr. G. Swaen                                                                                  | Maastricht | 960109                                |
| 6.  | 951231 | J. Janssen                                                                                    | Maastricht | 960109                                |
| 7.  | 951220 | H. Braeken                                                                                    | Maastricht | 960112                                |
| 8.  | 960108 | I. Dekema                                                                                     | Maastricht | 960112                                |
| 9.  | 960107 | L. Schrijnemaekers                                                                            | Gronsveld  | 960112                                |
| 10. | 960125 | 15 gelijkluidende inspraakreacties,<br>bewoners Oude Molenweg                                 | Maastricht | 960112                                |
| 11. | 960115 | Edens/Creuwels                                                                                | Maastricht | 960116                                |
| 12. | 960115 | Waterschap Roer en Overmaas                                                                   | Sittard    | 960116                                |
| 13. | 960111 | L. Peters                                                                                     | Maastricht | 960119                                |
| 14. | 960113 | Stichting Vleermuisonderzoek                                                                  | Wageningen | 960119                                |
| 15. | 960108 | H.L.P. Poels                                                                                  | Maastricht | 960119                                |
| 16. | 960117 | NS Railinfrabeheer BV, Regio Zuid                                                             | Eindhoven  | 960119                                |
| 17. | 960117 | P. Verbeek                                                                                    | Maastricht | 960119                                |
| 18. | 960117 | Burgemeester en wethouders van<br>Maastricht                                                  | Maastricht | 960123                                |
| 19. | 960117 | Burgemeester en wethouders van<br>Meerssen                                                    | Meerssen   | 960123                                |
| 20. | 960122 | Milieudefensie Meerssen                                                                       | Meerssen   | 960125                                |
| 21. | 960122 | Stichting Dassenwerkgroep en Zoog-<br>dierenwerkgroep natuurhistorisch<br>genootschap Limburg | Margraten  | 960125                                |
| 22. | 960122 | ir. Z.J. Swider                                                                               | Maastricht | 960125                                |
| 23. | 960109 | C. Boer                                                                                       | Maastricht | 960131                                |

| <b>nr.</b> | <b>datum</b> | <b>persoon of instantie</b>                                                         | <b>plaats</b>     | <b>datum van<br/>ontvangst<br/>Cie. m.e.r.</b> |
|------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------------------------------------|
| 24.        | 960129       | Landelijke Vereniging Monumenten<br>Bescherming Heemschut                           | Maastricht        | 960131                                         |
| 25.        | 960126       | J.H.T.M. Simons                                                                     | Maastricht        | 960131                                         |
| 26.        | 960123       | H. Wijts                                                                            | Maastricht        | 960131                                         |
| 27.        | 960123       | J.M.H. Rousch                                                                       | Gronsveld         | 960131                                         |
| 28.        | 960124       | Shell Nederland Verkoopmaat-<br>schappij B.V.                                       | Rotterdam         | 960202                                         |
| 29.        | 960122       | J. Janssen                                                                          | Maastricht        | 960202                                         |
| 30.        | 960124       | Kamer van Koophandel van Zuid-<br>Limburg                                           | Maastricht        | 960202                                         |
| 31.        | 960123       | Dhr. en mevr. N. Priem, dhr. en<br>mevr. C. Vogten en dhr. en mevr. H.<br>v.d. Leur | Maastricht        | 960206                                         |
| 32.        | 960125       | P.L. Peters                                                                         | Maastricht        | 960202                                         |
| 33.        | 960126       | L.J.L.F. Bastings en E.J.M. Bastings-<br>Huijnen                                    | Maastricht        | 960202                                         |
| 34.        | 960124       | Vereniging Das & Boom                                                               | Beek-<br>Ubbergen | 960202                                         |
| 35.        | 960125       | Stichting Milieufederatie Limburg                                                   | Sittard           | 960202                                         |
| 36.        | 960125       | Maastrichtse Expositie & Congres<br>Centrum                                         | Maastricht        | 960202                                         |
| 37.        | 960124       | Samenwerkende Industrierreinen<br>Maastricht                                        | Maastricht        | 960202                                         |
| 38.        | 960126       | L.J. van Nieuwenhuyzen                                                              | Maastricht        | 960202                                         |
| 39.        | 9601..       | 57 gelijkkluidende inspraakreacties,<br>L. Bastings en A. Skomorow                  | Maastricht        | 960202                                         |
| 40.        | 960126       | Woningstichting Maasvallei<br>Maastricht                                            | Maastricht        | 960202                                         |
| 41.        | 960125       | Vereniging "Geen Oost-Tracé voor de<br>A2                                           | Maastricht        | 960202                                         |
| 42.        | 960125       | W.J.L. Bosch-Sthijns                                                                | Cadier en Keer    | 960202                                         |
| 43.        | 960122       | IVN Vereniging voor Natuur- en<br>Milieu educatie Afdeling Meerssen                 | Bunde             | 960202                                         |
| 44.        | 960125       | J. Kerkhoffs                                                                        | Maastricht        | 960202                                         |

| <b>nr.</b> | <b>datum</b> | <b>persoon of instantie</b>                                            | <b>plaats</b> | <b>datum van<br/>ontvangst<br/>Cie. m.e.r.</b> |
|------------|--------------|------------------------------------------------------------------------|---------------|------------------------------------------------|
| 45.        | 960126       | Hotel-restaurant "In den Hoof"                                         | Maastricht    | 960202                                         |
| 46.        | 960126       | Actiegroep "verontruste bewoners<br>Heer (Oost)"                       | Maastricht    | 960202                                         |
| 47.        | 960129       | D66 Statenfractie Limburg en D66<br>Gemeenteraadsfractie Maastricht    | Maastricht    | 960202                                         |
| 48.        | 960126       | Nutsbedrijven                                                          | Maastricht    | 960202                                         |
| 49.        | 960131       | 16 gelijkkluidende inspraakreacties<br>Protest tegen oosttracé voor A2 | Maastricht    | 960202                                         |
| 50.        | 960130       | NV. Waterleidingmaatschappij Lim-<br>burg                              | Maastricht    | 960202                                         |
| 51.        | 960128       | G.J. van der Vusse                                                     | Maastricht    | 960202                                         |
| 52.        | 960126       | Wyckerveldflat                                                         | Maastricht    | 960206                                         |
| 53.        | 960129       | Jeanne d'Arc College                                                   | Maastricht    | 960206                                         |
| 54.        | 960126       | Stichting Milieucentrum Maastricht                                     | Maastricht    | 960206                                         |
| 55.        | 960129       | Nederland Distributieland                                              | Den Haag      | 960206                                         |
| 56.        | 960129       | Kamer van Koophandel en<br>Fabrieken Amsterdam - Haarlem               | Maastricht    | 960206                                         |
| 57.        | 960126       | Stichting RK Bejaardenvoorziening                                      | Maastricht    | 960206                                         |
| 58.        | 960130       | GroenLinks Maastricht                                                  | Maastricht    | 960206                                         |
| 59.        | 960129       | Fractie van GroenLinks in Provincia-<br>le Staten van Limburg          | Maastricht    | 960206                                         |
| 60.        | 960126       | NV Nederlandse GASUNIE                                                 | Groningen     | 960206                                         |
| 61.        | 960129       | Fam. J. Merken                                                         | Maastricht    | 960206                                         |
| 62.        | 969126       | Actiecomité Amby-Oost                                                  | Maastricht    | 960206                                         |
| 63.        | 960122       | Buurtplatform Amby                                                     | Maastricht    | 960602                                         |
| 64.        | 960126       | A.C. Lit                                                               | Hulsberg      | 960602                                         |
| 65.        | 960123       | Mertens VOF                                                            | Maastricht    | 960206                                         |
| 66.        | 960129       | Ministerie van Landbouw, Natuurbe-<br>heer en Visserij                 | Eindhoven     | 960206                                         |
| 67.        | 960129       | Burgemeester en Wethouders van<br>Margraten                            | Margraten     | 960206                                         |
| 68.        | 960129       | Guido Stevens                                                          | Maastricht    | 960206                                         |

| <b>nr.</b> | <b>datum</b> | <b>persoon of instantie</b>                                       | <b>plaats</b>    | <b>datum van<br/>ontvangst<br/>Cie. m.e.r.</b> |
|------------|--------------|-------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------------------------------|
| 69.        | 960129       | Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek                 | Amersfoort       | 960206                                         |
| 70.        | 960129       | Federatie samenwerkingsverband ondernemersverenigingen Maastricht | Berg en Terblijt | 960206                                         |
| 71.        | 960129       | Thuis & Partners                                                  | Heerlen          | 960206                                         |
| 72.        | 960128       | Fietsers bond enfb                                                | Maastricht       | 960206                                         |
| 73.        | 960127       | Buurtbelangen Nazareth                                            | Maastricht       | 960206                                         |
| 74.        | 960129       | Actiegroep "Verontruste Bewoners Noten-, Reykenborg (de Heeg)"    | Maastricht       | 960206                                         |
| 75.        | 960126       | N.W. Dassen                                                       | Gronsveld        | 960206                                         |
| 76.        | 960127       | J.M.F.A. Gielen-Drehmanns                                         | Maastricht       | 960206                                         |
| 77.        | 960126       | A. Rijkhoek                                                       | Gulpen           | 960206                                         |
| 78.        | 960126       | A.R.M. Weitmann                                                   | Maastricht       | 960206                                         |
| 79.        | 960129       | DHV Zuid-Nederland                                                | Maastricht       | 960206                                         |
| 80.        | 960127       | H. Pomerantz                                                      | Gronsveld        | 960206                                         |
| 81.        | 960125       | L.H.P. Sledsens                                                   | Maastricht       | 960206                                         |
| 82.        | 960129       | H.H. Op den Camp                                                  | Maastricht       | 960206                                         |
| 83.        | 960128       | Stichting Jeugdzorg St. Joseph en Stichting Don Bosco             | Cadier & Keer    | 960206                                         |
| 84.        | 960130       | Gerard Peters                                                     | Maastricht       | 960206                                         |
| 85.        | 960123       | Gedeputeerde Staten van Limburg                                   | Maastricht       | 960206                                         |
| 86.        | 960202       | Mbc ontwikkeling bv                                               | Simpelveld       | 960206                                         |