

744-2
(2e)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Limburg



STARTNOTITIE

Rijksweg 2 **Passage Maastricht** tracé/mer-studie



(2e ex)

P 744 - 02

INHOUDSOPGAVE:

1.	INLEIDING	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Achtergrond van de studie.....	3
1.3	Plaats van de startnotitie.....	4
1.4	Leeswijzer	4
2.	AANLEIDING, PROBLEEMSTELLING EN DOEL	5
2.1	Aanleiding	5
2.1.1	Procedure	5
2.1.2	Maatregelen en verkeersontwikkeling.....	5
2.1.3	Koppeling	6
2.1.4	Afbakening project	6
2.1.5	Euregionaal kader	6
2.2	Probleemstelling	6
2.2.1	Leefbaarheid in Maastricht en Meerssen..	6
2.2.2	Bereikbaarheid van de regio Maastricht ...	7
2.2.3	Doorstroming op Rijksweg 2.....	7
2.3	Doel	7
3.	STUDIEGEBIED.....	8
3.1	Begrenzing	8
3.2	Verkeer en vervoer	8
3.2.1	Algemeen	8
3.2.2	Locale verkeersontwikkeling	8
3.2.3	Bereikbaarheid	8
3.2.4	Doorstroming	8
3.2.5	Koppeling Rijksweg 2/Rijksweg 79	8
3.3	Ecologie en landschap.....	9
3.4	Woon- en leefmilieu	9
3.4.1	Algemeen	9
3.4.2	Geluid.....	10
3.4.3	Lucht.....	10
3.4.4	Verkeersveiligheid.....	10
3.4.5	Externe veiligheid	10
3.5	Economie.....	10
3.6	Ruimtelijke structuur.....	10
3.6.1	Nationaal beleid.....	10
3.6.2	Euregionaal beleid	11
3.6.3	Provinciaal beleid.....	11
3.6.4	Gemeentelijk beleid	11
4.	ALTERNATIEVEN	12
4.1	Algemeen	12
4.2	Nul-alternatief	12
4.3	Nulplus-alternatief.....	12
4.4	Traverse.....	13
4.5	Oostelijke omleiding	14
4.6	Meest Milieuvriendelijk Alternatief.....	14
4.7	Boortunnel.....	14
5.	TE ONDERZOEKEN EFFECTEN	15
5.1	Verkeer en vervoer	15
5.2	Ecologie en landschap.....	15
5.3	Bodem en geomorfologie	15
5.4	Oppervlaktewater en grondwater.....	15
5.5	Woon- en leefmilieu:	
	lucht, geluid, barrièrewerking, veiligheid.	15
5.6	Economie.....	16
5.7	Ruimtelijke structuur.....	16
5.8	Kosten	16
5.9	Vergelijking van alternatieven.....	16
6.	PROCEDURE EN BESLUITEN	17
6.1	Procedure	17
6.2	Genomen en te nemen besluiten	18
	Bijlage 1 Verklarende woordenlijst	20
	Bijlage 2 Literatuur.....	22
	Bijlage 3 Kaartbijlage	

STARTNOTITIE

Rijksweg 2

Passage Maastricht

tracé/mer-studie

1 INLEIDING

1. Algemeen

Deze startnotitie is de schriftelijke mededeling van de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat in de directie Limburg aan de Minister van Verkeer en Waterstaat van het voornemen om op korte termijn te starten met een tracé/mer-studie naar de Rijksweg 2-Passage van Maastricht en ten gevolge daarvan de mogelijk daarmee samenhangende aanpassing van het knooppunt Rijksweg 2/Rijksweg 79. Het gaat hier om een studie waarin de tracé-studie en de milieu-effectrapportage zullen worden opgenomen. De naam 'Rijksweg 2-Passage Maastricht' is gekozen omdat de studie zich in feite richt op meerdere alternatieven in de noord-zuidverbinding Rijksweg 2 ter hoogte van Maastricht en betreft dus het passeren van de stad Maastricht. Het tracé van de huidige traverse is één van de alternatieven die bestudeerd zal worden.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer deel e (SVV2) is aangegeven dat de passage door de Rijksweg 2 van Maastricht via de traverse omgebouwd zal worden tot autosnelweg ten behoeve van de verbetering van de bereikbaarheid en het woon- en leefmilieu. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1995-1999 is de Rijksweg 2 Maasbracht - Maastricht-Zuid als studieproject opgenomen. De studie naar de Rijksweg 2-Passage Maastricht is als een afzonderlijk deel van dat studieproject te beschouwen.

Het onderhavige studieproject kent globaal de volgende begrenzing (zie bijbehorende kaart). Het gebied wordt in het noorden begrensd door de nieuwe aansluiting Rijksweg 2 bij Maastricht-Aachen Airport en in het zuiden door de lijn ten zuiden van de kern van Gronsveld; daarmee omvat de studie ook de huidige stadstraverse. In het westen wordt het gebied begrensd door de Kruisberg, de kern Bunde, het Julianakanaal en de Maas. De oostelijke begrenzing wordt gevormd door het vliegveld en de bovenrand van het hoogterras (plateau van Margraten).

N.B. De traverse Rijksweg 2 tussen Geusselt en Europaplein heeft in de huidige situatie de benaming N2. In deze startnotitie wordt voor de duidelijkheid consequent de benaming Rijksweg 2 gehanteerd.

Voor deze studie zal de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat directie Limburg optreden als Initiatiefnemer.

Het adres van de Initiatiefnemer is:

*Rijkswaterstaat directie Limburg
Postbus 25
6200 MA Maastricht*

De startnotitie is de eerste stap in de tracé/mer-procedure volgens de Tracéwet en de Wet Milieubeheer.

Naar aanleiding van deze startnotitie kan iedereen bij het Bevoegd Gezag opmerkingen maken. Voor de beslissing over deze verbinding is de minister van Verkeer en Waterstaat (VenW), samen met de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) het bevoegde gezag. Schriftelijke reacties naar aanleiding van deze startnotitie kunnen onder vermelding van 'MER Rijksweg 2-Passage Maastricht' worden gezonden aan de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat. Deze is aangewezen om in deze fase van de procedure als intermediair voor de minister op te treden. De termijn waarbinnen gereageerd dient te worden (inspraak) wordt bij de tervisielegging van de startnotitie in de desbetreffende openbare bekendmakingen in regionale en landelijke dagbladen en in de Staatscourant aangegeven. Het adres luidt:

*De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX Den Haag*

onder vermelding van: MER Rijksweg 2-Passage Maastricht

Om eenieder inzicht te verschaffen in de inhoud van de startnotitie en in de verdere procedure wordt er een informatiebijeenkomst gehouden. De plaats en het tijdstip van die bijeenkomst wordt aangegeven in de bekendmakingen waarin het verschijnen van de startnotitie wordt gepubliceerd. De schriftelijke bedenkingen, opmerkingen en suggesties in het kader van de inspraak worden, voor zover relevant, verwerkt in de door genoemde ministers vast te stellen richtlijnen ten behoeve van de te verrichten mer-studie.

1.2 Achtergrond van de studie

Bij besluit van 13 januari 1982 heeft de toenmalige Minister van VenW het tracé van de Rijksweg 2 in Maastricht vastgesteld via een ligging beneden maaiveld ter plaatse van de bestaande stadstraverse. Dit besluit is noch procedureel qua vastlegging in een bestemmingsplan, noch financieel, noch daadwerkelijk geëffectueerd.

Een uitspraak van de Europese Commissie in 1992 heeft tot gevolg dat er een milieu-effectrapport in het kader van een bestemmingsplan moet worden opgesteld, indien een tracébesluit dat zonder MER tot stand is gekomen nog planologisch moet worden ingepast. Deze uitspraak betekent voor het tracébesluit van 1982 dat alsnog een mer-procedure noodzakelijk is. Daar het tracébesluit van 1982 betrekking had op de Rijksweg 2 (stadstraverse) Maastricht is nu het initiatief genomen om een tracé/mer-procedure te starten voor de Rijksweg 2-Passage Maastricht. Vanwege de ruimtelijke samenhang wordt tevens de koppeling Rijksweg 2/Rijksweg 79 in de tracé/mer-studie meegenomen. Deze startnotie vormt het startpunt van die tracé/mer-procedure.

1.3 Plaats van de startnotitie

De aanleg/aanpassing van een hoofdweg dient de procedure volgens de Tracéwet te volgen. Ingevolge de Wet Milieubeheer en het daarop gebaseerde Besluit milieu-effectrapportage is het uitvoeren van een milieu-effectrapportage voor een dergelijke tracévaststelling verplicht. Deze startnotitie is de eerste stap in de tracé/mer-procedure.

De startnotitie is een openbaar stuk. Op grond van de startnotitie, de reacties daarop, de adviezen van de wettelijke adviseurs¹ en het advies voor de richtlijnen, uitgebracht door de Commissie voor de Milieu-effectrapportage, stelt de minister de richtlijnen vast waaraan de mer-studie moet voldoen.

De trajectnota/MER, die de resultaten van de tracé/mer-studie weergeeft, bevat de gegevens voor het besluitvormingsproces. In de studie worden de problemen in het studiegebied geïnventariseerd en geanalyseerd. Een besluit over infrastructuur vereist dat de noodzaak van nieuwe of aanpassing van bestaande infrastructuur wordt aangetoond. Als oplossingsrichtingen worden naast de tracé-alternatieven ook een nul-alternatief, een verbeteringsalternatief (waarin tevens de mogelijkheden van het openbaar vervoer worden onderzocht) en een meest-milieuvriendelijk alternatief betrokken.

De mobiliteitseffecten van de alternatieven en de effecten op het onderliggende wegennet worden aangegeven. In de nota wordt een groot aantal aspecten behandeld. Zo wordt het volume van het toekomstig verkeer en vervoer geraamd op basis van een prognose van de vervoervraag en de verwerkingscapaciteit van de vervoernetten.

Bij de beschrijving van de voor- en nadelen van aanpassingen aan de bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur zullen de effecten geïnventariseerd worden met betrekking tot de volgende aspecten:

- verkeer en vervoer;
- bodem en geomorfologie;
- oppervlakte- en grondwater;
- woon- en leefmilieu;
- ecologie en landschap;
- economie;
- ruimtelijke structuur.

Tijdens de studie worden lokale en regionale overheden geconsulteerd. Na het gereedkomen van de trajectnota/MER zendt de minister van VenW de nota aan het secretariaat van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI)², die de nota ter inzage legt door tussenkomst van de betrokken (gemeente)besturen. In die periode kan iedereen inspreken en kunnen ook de wettelijke adviseurs advies aan de minister uitbrengen. De minister van VenW zendt de nota ter informatie aan de voorzitters van beide Kamers der Staten-Generaal met het verzoek deze op de griffie ter inzage te leggen voor de leden.

Het OVI zelf komt na een bespreking van mogelijkheden, bezwaren, wensen en suggesties tot een terugmelding over de maatschappelijke gevoelens zoals die binnen het orgaan leven en zendt deze, tezamen met een overzicht van de binnengekomen reacties, aan de minister van VenW. De Commissie voor de milieu-effectrapportage verricht de inhoudelijke toetsing van het milieu-effectrapport aan de richtlijnen en geeft een oordeel of het MER voldoende informatie biedt voor de besluitvorming.

De minister van VenW neemt in overleg met de minister van VROM vervolgens een beslissing over het tracé dat de voorkeur heeft. Dit voorkeurstracé wordt vervolgens uitgewerkt tot een ontwerp-tracébesluit op een schaal van ten minste 1:2.500. Het ontwerp-tracébesluit is de basis voor het uiteindelijke tracébesluit.

Aan beide Kamers der Staten-Generaal en diegenen die een reactie hebben ingezonden wordt de beslissing onder toezending van de stukken schriftelijk medegedeeld.

1.4 Leeswijzer

De startnotitie is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de aanleiding, de probleemstelling en het doel van de tracé/mer-studie aangegeven. In hoofdstuk 3 wordt de begrenzing van het studiegebied aangegeven. Daarnaast wordt in dat hoofdstuk een beknopte beschrijving gegeven van de huidige toestand van het studiegebied voor de onderwerpen verkeer en vervoer, ecologie en landschap, woon- en leefmilieu, economie en ruimtelijke structuur. De in de tracé/mer-studie te onderzoeken alternatieven (oplossingsrichtingen) worden in hoofdstuk 4 beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op de effecten die in de tracé/mer-studie zullen worden onderzocht. In hoofdstuk 6 wordt tenslotte aangegeven welke besluiten naar aanleiding van de tracé/mer-studie moeten worden genomen en welke procedure daarvoor moet worden doorlopen.

¹ De wettelijke adviseurs zijn de Regionale Inspectie van de Volksgezondheid en de Milieuhygiëne in de provincie Limburg en de Directeur Landbouw Natuurbeheer en Visserij regio Zuid.

² Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur is één van de overlegorganen die de Minister van Verkeer en Waterstaat van advies dient. Daarnaast kan op verzoek van de Minister van VenW, na overleg met de Minister van VROM het secretariaat van de overlegorganen worden ingeschakeld voor de inspraak.

2. AANLEIDING, PROBLEEMSTELLING EN DOEL

2.1 Aanleiding

2.1.1 Procedure

De toenmalige minister van VenW heeft het tracé van de rijksweg Rijksweg 2/E25 (voorheen E9) in Maastricht bij besluit van 13 januari 1982 vastgesteld, waarbij werd uitgegaan van een verdiepte ligging ter plaatse van de bestaande traverse. Dit besluit is genomen overeenkomstig het advies van de Raad van de Waterstaat, d.d. 11 november 1981, en het daarbij behorende rapport van de Commissie van Overleg voor de Wegen, d.d. 23 september 1981. Er lagen 5 varianten voor, waarbij de hoofdvarianten een keuze mogelijk maakten tussen het bestaande tracé en een omlegging ten oosten van Maastricht. De uitwerking van het vastgestelde tracé werd overgelaten aan de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat in samenspraak met de gemeente Maastricht. Daarbij is gewezen op de toen geldende bepalingen en normen op het gebied van geluidhinder en de budgettaire beperkingen die een totale realisering vooralsnog in de weg stonden. Door de in de inleiding genoemde uitspraak van de Europese Commissie dient voor uitvoering van het tracé-

besluit van 1982 in ieder geval een MER te worden opgesteld. Daarover heeft de minister van VenW bij brief HW/R116437 van 6 maart 1992 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal medegedeeld dat zulks ook geldt voor de Rijksweg 2 (stadstraverse) Maastricht. Bij haar brief van 3 september 1993 heeft de minister van VenW aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal medegedeeld het verkeersknelpunt Rijksweg 2 Maastricht als studieproject op te nemen in het eerstvolgend MIT, hetgeen gebeurd is in het MIT 1994 - 1998. Daarin wordt als studieproject Maasbracht - Maastricht genoemd. Volgens de Tracéwet is het tracébesluit van 1982 als vervallen te beschouwen, omdat de uitvoering van het besluit niet is gestart binnen tien jaar na de eerste opneming in het uitvoeringsprogramma (het toenmalige Meerjarenprogramma Personenvervoer); een nieuwe tracé/mer-procedure is derhalve noodzakelijk.

2.1.2 Maatregelen en verkeersontwikkeling

Na het tracébesluit van 1982 is in 1984 het initiatief genomen om de leefbaarheid langs de stadstraverse te verbeteren door middel van het zogenaamde milieubouwplan (geluidwerende muren). Aangezien de verkeersafwikkeling over de huidige stadstraverse en daarmee de bereikbaarheid van Maastricht jaarlijks slechter zijn geworden, is er in 1991 een werkgroep ingesteld om tijdelijke maatregelen te ontwikkelen om de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid te verbeteren. De realisatie van de tijdelijke



maatregelen zou een proceduretijd (bestemmingsplanwijziging) in beslag nemen die niet veel korter zou zijn dan de tijd nodig voor een tracé/mer-procedure. Om die reden is in overleg met de gemeente Maastricht en de provincie Limburg besloten om een tracé/mer-studie te starten.

2.1.3 Koppeling

Vóór de uitspraak van de Europese Commissie in 1992 was het volledig maken van de aansluiting Rijksweg 2/Rijksweg 79, gelegen juist ten noorden van de Geusselt, zijnde het begin van de huidige stadstraverse, reeds aandachtspunt in de regio. De koppeling van de Rijksweg 2/Rijksweg 79 heeft tot doel een structuur te ontwerpen waarover het verkeer zich zowel in de richtingen noord-zuid, noord-oost als oost-noord, zuid-noord en zuid-oost als oost-zuid (dus de betreffende richtingen) kan afwikkelen zonder gebruik te maken van het lokale wegennet. De huidige situatie leidt nu tot leefbaarheidsproblemen doordat het verkeer van en naar de Rijksweg 79 met herkomst of bestemming Rijksweg 2 ten noorden van Kruisdonk zich via de kernen Meerssen en Amby afwikkelt. Bovendien leidt de onvolledige aansluiting Rijksweg 2/Rijksweg 79 tot bereikbaarheidsproblemen bij de zuidelijke toegang van het bedrijventerrein Beatrixhaven in Maastricht.

2.1.4 Afbakening project

In het MIT 1996 - 2000 is de Rijksweg 2-Passage Maastricht als studieproject opgenomen. In de tracé/mer-studie zal ook de koppeling Rijksweg 2/Rijksweg 79 worden meegenomen. Bij een volledige koppeling van de Rijksweg 2/Rijksweg 79 zullen de toe- en afrit Rijksweg 2 'Meerssen - Bunde - Valkenburg - Beatrixhaven' worden betrokken. Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven is deze aansluiting op het hoofdwegennet van wezenlijk belang. Dientengevolge zal de ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven bij de koppeling en derhalve bij de studie moeten worden betrokken. Op gemeentelijk niveau zal de ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein Beatrixhaven worden meegenomen in de studie; de besluitvorming is, voor zover relevant, voorbehouden aan de gemeente Maastricht.

2.1.5 Euregionaal kader

Het oplossen van het huidige knelpunt ter hoogte van Maastricht wordt eveneens aanbevolen door het Europees Parlement in de resolutie van 22 april 1994 over het vervoerbeleid in de Euregio Maas-Rijn. Deze Europese aandacht kan mogelijk leiden tot subsidiëring van onderdelen van de studie en wellicht ook van de uitvoering.

2.2 Probleemstelling

De probleemstelling is zowel gebaseerd op de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek als op de doorstromingsproblemen. Door de hoge verkeersintensiteit (54.500 mvt/etmaal) op de huidige stadstraverse Rijksweg 2 en het ontbreken van een volledige koppeling van Rijksweg 2/Rijksweg 79 staan de bereikbaarheid van Maastricht en de leefbaarheid in Maastricht en Meerssen onder druk. Door de verwachte toename van de verkeersintensiteiten zullen de bereikbaarheid van Maastricht, de leefbaarheid in Maastricht en Meerssen en de kwaliteit van de doorstroming op de Rijksweg 2 een niveau bereiken dat als problematisch zal worden ervaren. Deze problemen zullen in de tracé/mer studie in beeld worden gebracht.

2.2.1 Leefbaarheid in Maastricht en Meerssen

Op dit moment veroorzaakt het verkeer op de traverse Rijksweg 2 door Maastricht de nodige problemen ten aanzien van het stedelijk woon- en leefmilieu; niet alleen door de barrièrewerking die van de traverse uitgaat, maar ook op het gebied van de geluidhinder, luchtkwaliteit en de externe veiligheid. De grote verkeersstromen zorgen voor een hoge geluidsbelasting voor de omwonenden van de weg. Een verdere toename van het verkeer zal een sterkere inbreuk doen op het stedelijk woon- en leefmilieu. In de gemeente Meerssen is het aandeel van het doorgaande verkeer in oost-west-richting hoog (ca. 40%). Door de omvang van het verkeer zijn er problemen ten aanzien van de leefbaarheid in de vorm van verkeersonveiligheid, slechte oversteekbaarheid en een hoge geluids- en luchtemissie.



President Rooseveltlaan woonstraat

2.2.2 Bereikbaarheid van de regio Maastricht

De traverse Rijksweg 2 door Maastricht wordt een steeds zwaarder knelpunt in het net van hoofdtransportassen en daardoor komt de bereikbaarheid van het stedelijk knooppunt Maastricht in gevaar. Dit heeft negatieve gevolgen van de economische ontwikkeling zowel op (inter)-nationaal/euregionaal niveau als op regionaal/stadsgewestelijk niveau. Het lokale verkeer op de traverse vormt een belemmering van de bereikbaarheid van de stad en de regio.

2.2.3 Doorstroming op Rijksweg 2

De traverse Rijksweg 2 door Maastricht is een schakel in een netwerk van hoofdtransportassen. Momenteel is op de traverse reeds sprake van een congestiekans van meer dan 15%. Hierdoor voldoet de Rijksweg 2 ter hoogte van Maastricht niet aan de kwaliteitseisen voor verkeersafwikkeling (congestiekansnorm van 5% voor hoofdtransportassen); de traverse vormt een bottle-neck in de hoofdtransportas Rijksweg 2 als onderdeel van de E25, zijnde de Europese wegverbinding Amsterdam - Genua. Door de verwachte toename van het autoverkeer zal de overschrijding van de normintensiteit op de traverse nog toenemen.

2.3 Doel

Het doel van de tracé/mer-studie is het het aandragen van oplossingsrichtingen voor:

- de verbetering van het woon- en leefmilieu van het door de stadstraverse doorsneden deel van Maastricht en de kern van Meerssen;
- de verbetering van de bereikbaarheid van het stedelijk knooppunt Maastricht;
- het verbeteren van de verkeersveiligheidssituatie;
- de doorstromingsproblematiek waarbij de congestiekansnorm van 5% niet wordt overschreden.

Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen wordt rekening gehouden met:

- het zoveel mogelijk voorkomen van aantasting en verstoring van waardevolle gebieden voor natuur en landschap en het tegengaan van versnippering van het buitengebied;
- het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen om negatieve effecten op bodem, water, flora, fauna en vegetatie te beperken.

In deze startnotitie wordt een visie gegeven op de problematiek, de mogelijke oplossingsrichtingen en de effecten van die oplossingsrichtingen. Met het verschijnen van de startnotitie wordt de tracé/mer-procedure in gang gezet.

In het beleid zoals geformuleerd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2) en de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) wordt een groot gewicht toegekend aan de bereikbaarheid van de economische centra en de leefbaarheid van Nederland. De noodzaak tot mobiliteitsbeheersing, geleiding van de mobiliteit en het verbeteren van alternatieven voor de auto vormen belangrijke aspecten van dat beleid. Bereikbaarheid houdt in dat de afstand van en naar de belangrijkste economische en bestuurlijke centra in Nederland tegen een aanvaardbare hoeveelheid tijd, geld en moeite moet kunnen worden overbrugd. Het behouden en versterken van de transport- en distributiefunctie van Nederland is één van de belangrijkste doelen van het regeringsbeleid. Dit beleid houdt in dat ook moet worden onderzocht of en hoe de discontinuïteit in de hoofdtransportas Amsterdam-Maastricht-België (A2/E25) ter hoogte van Maastricht dient te worden opgeheven.

Er wordt in het SVV2 tevens een groot gewicht toegekend aan de leefbaarheid. De bestaande traverse heeft een barrièrewerking en een zeer negatieve invloed op het woon- en leefmilieu van de omwonenden. Daarnaast is er sprake van de problematiek van het doorgaande verkeer door het centrum van Meerssen als gevolg van het ontbreken van een volledige aansluiting van de Rijksweg 2/Rijksweg 79. Deze beleidsrichtingen ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid worden voor de Rijksweg 2-Passage Maastricht uitgewerkt in een tracé/mer-studie.

In het SVV2 wordt een duurzame samenleving benadrukt. Dit beleidsaccent resulteert in een terughoudend beleid ten aanzien van aanleg van nieuwe en uitbreiding van bestaande weginfrastructuur. De hoofddoelstelling van het SVV2 is namelijk het realiseren van een verkeers- en vervoersysteem dat milieuproblemen niet afwentelt op toekomstige generaties. Een besluit over infrastructuur vereist dat, mede in het licht van een milieu-effect-rapportage, de noodzaak van nieuwe of aanpassing van bestaande infrastructuur moet worden aangetoond, waarbij andere mogelijke alternatieven (mobiliteitsreductie, andere vervoerwijzen) dienen te worden onderzocht.

3. STUDIEGEBIED

3.1 Begrenzing

Bij het vaststellen van de begrenzing van het studiegebied is het van belang onderscheid te maken tussen twee benaderingen van het begrip begrenzing, te weten het inpassingsgebied en het invloedsgebied.

Het inpassingsgebied is het gebied waarbinnen de mogelijke oplossingsrichtingen in de vorm van infrastructuur-alternatieven worden geprojecteerd.

Het inpassingsgebied kent de volgende begrenzing (zie bijbehorende kaart):

- noordzijde: de nieuwe aansluiting bij de luchthaven Maastricht Aachen Airport;
- westzijde: de Kruisberg en Bunde, het Julianakanaal ten zuiden van Bunde tot de de Maas en de Maas tot aan de Observant
- oostzijde: de bovenrand van het hoogterras (plateau van Margraten)
- zuidzijde: Maas ter hoogte van de Observant ten zuiden van Gronsvelt richting Sint Geertruid.

Het invloedsgebied is het gebied waar de effecten van de alternatieven merkbaar zijn. De omvang van dat gebied kan bij diverse effecten verschillen en zal per effect moeten worden vastgesteld.

3.2 Verkeer en vervoer

3.2.1 Algemeen

Het verkeer op de Rijksweg 2 ter hoogte van het telpunt tussen Kruisdonk en de Geusselt is in de periode 1986 - 1993 met ruim 40% toegenomen van 38.600 motorvoertuigen/etmaal tot 54.500 motorvoertuigen/etmaal. Een groot gedeelte van het verkeer op de traverse kent een herkomst en/of bestemming in Maastricht. Het aandeel van het totale doorgaande verkeer (noord-zuid, zuid-noord) bedraagt bijna 20%; ruim 18% van het personenautoverkeer en 34% van het vrachtverkeer is doorgaand verkeer. Het vrachtverkeer heeft een aandeel van 10% in het totale verkeer. Een aanzienlijk deel van het verkeer op de traverse heeft een locale/regionale herkomst en/of bestemming.

3.2.2 Locale verkeersontwikkeling

De Rijksweg 2 vormt in toenemende mate een barrière in de oost-westrelaties binnen de stad. Doordat op gezette tijden congestie op de Rijksweg 2 optreedt worden andere routes in Maastricht gebruikt door autoverkeer dat de Rijksweg 2 mijdt. Met name de Meerssenerweg en de route door de kernen van Amby, Scharn en Heer worden met name in de spits belast door het verkeer dat de Rijksweg 2 mijdt. Maatregelen die op gemeentelijk niveau genomen worden in het kader van de concentratie van het verkeer op hoofdroutes hebben vaak slechts gedeelte-

lijk effect. De leefbaarheid langs deze 'alternatieve' routes wordt door het verkeer negatief beïnvloed. De verkeersbelasting op de huidige traverse belemmert een efficiënte afwikkeling van het verkeer op het stedelijke wegennet. Voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer levert met name de kruising van de Scharnerweg met de Rijksweg 2 oponthoud op. De problemen voor het autoverkeer concentreren zich op de Viaductweg en de aantakking daarvan op de Rijksweg 2 bij de Geusselt.

3.2.3 Bereikbaarheid

Het verkeer op de traverse Rijksweg 2 is tussen 1986 en 1993 met ruim 40% gegroeid; op het telpunt ten noorden van de Geusselt werden in 1993 gemiddeld ruim 54.500 motorvoertuigen per etmaal geteld, de intensiteit op het telpunt tussen de Geusselt en de Scharnerweg bedroeg bijna 37.000 motorvoertuigen per etmaal. Volgens de waargenomen groei van de verkeersintensiteiten en prognoses zal het verkeer op de huidige traverse Rijksweg 2 tussen 1993 en 2010 met ruim 39% groeien. De bereikbaarheid van het stedelijk knooppunt Maastricht komt daardoor in de knel. Ook de bereikbaarheid van delen van Maastricht komt door deze ontwikkeling onder druk te staan, omdat de Rijksweg 2 ook een functie vervult voor de afwikkeling en verdeling van het herkomst- en bestemmingsverkeer.

3.2.4 Doorstroming

De traverse Rijksweg 2 is, in zijn huidige vorm, een bottleneck in de E25. In het Europees wegennet vormt de passage ter hoogte van Maastricht een discontinuïteit door de aanwezigheid van een viertal verkeersregelinstanties ten behoeve van afslaand, invoegend en kruisend verkeer. Hierdoor bedraagt de congestiekans ter hoogte van Maastricht meer dan 15%.

De kwaliteitsnorm voor de verkeersafwikkeling op hoofdtransportassen wordt daarmee met ruim 10 procentpunten overschreden. Gegeven de prognoses zal de congestie ter hoogte van Maastricht toenemen en zal de afwikkeling van het verkeer op de hoofdtransportas Rijksweg 2 steeds meer in negatieve zin gaan afwijken van de in het SVV2 geformuleerde normen. Uit tellingen blijkt dat het vakantieverkeer, gelet op de tijdsduur en intensiteit, niet de kern van het doorstromingsprobleem vormt, hoewel dit visueel anders wordt ervaren.

3.2.5 Koppeling Rijksweg 2/Rijksweg 79

De onvolledige aansluiting van de Rijksweg 2/Rijksweg 79 is de oorzaak van het grote aandeel doorgaand verkeer in de kern van Meerssen. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein Beatrixhaven vanuit de richting Rijksweg 79 (het oosten) en vanuit de Rijksweg 2 (het zuiden) behoeft verbetering. In de huidige situatie wordt het terrein voor het verkeer uit die richtingen ontsloten via de Viaductweg en de Willem Alexanderweg te Maastricht.

3.3 Ecologie en landschap

Ten noorden van Maastricht wordt het landschap gekenmerkt door een landgoederenzône tussen Maastricht enerzijds en de kernen Bunde, Meerssen en Rothem anderzijds. Het landschap aan de oostzijde van Maastricht wordt in hoge mate bepaald door het reliëf. Het betreft een terrassengebied van de rivier de Maas, dat landschappelijk en natuurwetenschappelijk van hoge waarde is. Het stedelijk deel van het studiegebied ligt voornamelijk op het midden terras. Bij de beleving van het landschap speelt de aanwezigheid van de rand van het hoogterras een belangrijke rol.

Haaks op de Maasterrassen zijn een aantal droogdalen of grubben aanwezig. Samen met de aanwezige (hoogstam-) fruitboomgaarden en andere landschapselementen vormen deze de visuele belevingswaarde van het landschap.

Het gebied is voor de waterhuishouding van groot belang. In het gebied liggen diverse wingebieden voor drinkwater; vrijwel het gehele gebied is aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied. De aanwezige grubben vormen mede de drager van de ecologische waarden in het gebied.

Het gebied heeft een relatief grote cultuurhistorische waarde vanwege de aanwezigheid van cultuurhistorische objecten en de duidelijk herkenbare samenhang daartussen. Het nationale landschapsbeleid voor het niet stedelijke deel van het inpassingsgebied is gericht op het behoud en de versterking van de landschappelijke kwaliteit.

3.4 Woon- en leefmilieu

3.4.1 Algemeen

Het tracé van de Rijksweg 2 door Maastricht op maaiveldniveau tast het stedelijk milieu in de omgeving daarvan aan. Er gaat een grote barrièrewerking van uit; met name in de zone tussen het spoor en de Rijksweg 2 heeft daarvoor een aantal woonbuurten een zekere geïsoleerde ligging. Het direct aan de Rijksweg 2 gelegen woonmilieu wordt in hoge mate beïnvloed door de aanwezigheid van deze weg.

Het stedelijk woon- en leefmilieu van Maastricht wordt over het algemeen hoog gewaardeerd. Een kwalitatief hoogwaardige stedenbouwkundige vormgeving is een belangrijk beleidsstreven van de gemeente Maastricht. In dit kader is met name de vormgeving van de oostelijke stadsrand van belang. De overgang tussen stad en landschap is zonder barrières vormgegeven en vormt een van de kenmerken van het woon- en leefmilieu in Maastricht-Oost.

Door het ontbreken van een volledige aansluiting Rijksweg 2/Rijksweg 79 wordt de kern van Meerssen door het doorgaande verkeer extra belast voor wat betreft verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit en oversteekbaarheid.

Aantasting van het woon- en leefmilieu uit zich enerzijds in een aantal subjectieve zaken (zoals het functioneren van stad en stadsdelen, barrièrewerking en dergelijke). Anderzijds gaat het om de meetbare milieu-aspecten geluid, lucht en (externe) veiligheid.



Maastricht, Molenweg

3.4.2 Geluid

Op diverse plaatsen langs de huidige traverse van de Rijksweg 2 door Maastricht wordt de wettelijke norm ten aanzien van geluidhinder thans overschreden. De geluidschermen langs de Rijksweg 2 hebben voornamelijk een functie voor de woningen gelegen op de begane grond, voor de bovenwoningen zijn aan de woningen zelf geluidwerende voorzieningen getroffen. Bij reconstructie zal de geluidsbelasting tot binnen de wettelijke toegestane normen gereduceerd moeten worden.

3.4.3 Lucht

De lokale luchtkwaliteit langs de huidige traverse Rijksweg 2 door Maastricht wordt voornamelijk bepaald door het verkeer op deze weg. Uit berekeningen, die door de gemeente zijn uitgevoerd, blijkt dat langs bepaalde weggedeelten de momenteel geldende, tijdelijk verhoogde, grenswaarden voor stikstofdioxide en benzeen worden overschreden. Bij gelijkblijvende emissies zal in 2000 tevens de dan verlaagde grenswaarde voor koolmonoxide worden overschreden.

3.4.4 Verkeersveiligheid

Ten aanzien van de terugdringing van de verkeersonveiligheid is de doelstelling in SVV2 dat het aantal verkeersdoden in 2010 50% lager moet zijn dan in 1986.

Het aantal gewonden moet in 2010 40% lager zijn dan in 1986. Omdat de Rijksweg 2 deel uitmaakt van het hoofdwegenet dient gestreefd te worden naar het behalen van de verkeersveiligheidsnormen die gelden voor autosnelwegen. Op en in de directe nabijheid van de stadstraverse is sprake van een vijftal zogenaamde 'black spots' (dit zijn kruispunten of wegvakken met een relatief hoog aantal letselongevallen per jaar).

In Meerssen zijn de meest verkeersonveilige kruispunten en wegvakken gelegen op de routes voor het doorgaande verkeer door Meerssen (Bunderstraat - Beekstraat, Maastrichterweg en Stationsstraat). Met name de kruispunten en wegvakken ter hoogte van de toe- en afritten van de Rijksweg 2 zijn verkeersonveilig te noemen.

3.4.5 Externe veiligheid

Het transport van gevaarlijke stoffen over de weg brengt voor de woningen langs de huidige traverse een hoger risico met zich mee dan het veiligheids risiconiveau dat nog aanvaardbaar wordt geacht.

3.5 Economie

De positiebepaling van Maastricht is (mede) geënt op de ligging in het netwerk van hoofdtransportassen tussen diverse economische zwaartepunten in noordwest Europa. Dit is vormgegeven in het ontwikkelingsperspectief MHAL. Het perspectief is gericht op het versterken van de economische positie van het gebied, de bestuurlijke

samenhang en vergroting van de kwaliteit van ruimte en milieu. Kernthema's zijn het goederen- en personenvervoer, de bedrijfstreinen en de stedelijke ontwikkeling.

Het oplossen van het knelpunt van de traverse Rijksweg 2 door Maastricht is benoemd als een strategisch project op infrastructureel gebied dat voorwaarden moet scheppen voor de economische positieversterking van de gehele (Eu)regio in zijn algemeenheid en van het stedelijk knooppunt Maastricht in het bijzonder. De ligging en bereikbaarheid van de belangrijkste werkgelegenheidslocaties, alsmede de uitstraling en segmentering daarvan zijn in belangrijke mate afgeleid van de totale ruimtelijke opzet van Maastricht en het bestaande tracé van de Rijksweg 2. De economische ontwikkeling van de gemeente Maastricht is gericht op internationalisering. (Eu)regionale bedrijfstreinen, ontwikkeling van internationale logistieke functies, ontwikkeling van internationaal georiënteerde dienstverlening en internationaal hoogwaardige industrie vragen om een Euregioaal vervoersysteem. De Rijksweg 2 speelt een wezenlijke rol om aan die ontwikkelingsrichting nader gestalte te geven.

3.6 Ruimtelijke structuur

3.6.1 Nationaal beleid

Het landelijk beleid is gericht op een bundeling van de verstedelijking. Deze bundeling komt onder andere in de aanwijzing van stedelijk knooppunten tot uitdrukking. In de VINEX wordt Maastricht/Heerlen aangeduid als euregio-naal stedelijk knooppunt. De beide stadsgewesten maken deel uit van het stedelijk complex Maastricht - Heerlen - Aken - Luik - Hasselt - Genk waarin grensoverschrijdende relatiernetwerken algemeen voorkomen.

Het ontwikkelingsperspectief voor het gebied Maastricht/Heerlen - Aken - Luik is gericht op:

- het aangeven van de ontwikkelingsmogelijkheden van het stedelijk knooppunt Maastricht/Heerlen, mede in relatie tot Aken en Luik;
- de versterking van de functionele samenhang tussen Maastricht, Heerlen en Sittard/Geleen;
- afstemming van de infrastructuur over de grens;
- verbetering van de toeristisch-recreatieve voorzieningen;
- verbetering van de milieukwaliteit van het landelijk gebied via een geïntegreerd gebiedsgericht ruimtelijk en milieubeleid;
- de benutting van de ontwikkelingskansen van de luchthaven Maastricht (inmiddels Maastricht Aachen Airport), als de oost-westbaan wordt aangelegd.

3.6.2 Euregionaal beleid

In het kader van de MHAL is een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief opgesteld. Daarin is het principe gekozen van het model van een stedelijk landschapspark gericht op het handhaven van de huidige gedifferentieerde hoogwaardige kwaliteit van ruimte en milieu en een selectieve en duurzame ontwikkeling van maatschappelijke en economische processen. De essentie van het model van het stedelijk landschapspark stoelt op externe positieversterking, interne structuurverbetering en kwaliteitsverhoging. Voor de structuurverbetering is de oplossing van knelpunten in de bereikbaarheid van belang. De Stuurgroep MHAL acht de verbetering van de stadstraverses Maastricht en Luik in de noordzuid-hoofdverbinding E25 van essentiële betekenis.

3.6.3 Provinciaal beleid

De ruimtelijke ontwikkeling binnen het streekplangebied Zuid-Limburg (1987) is gericht op het benutten van economische potenties, het verantwoord omgaan met ruimte, milieukwaliteit, energie en grondstoffen, het respecteren en ondersteunen van ecologische hoedanigheden en in stand houden van een gezond, veilig en aangenaam leefmilieu. Het onderscheid tussen stedelijke en landelijke gebieden is daarbij van groot belang. Het beleid voor de stedelijke gebieden is gericht op concentratie van bevolking en activiteiten en de daarmee verbonden bebouwing in het stedelijk gebied. Voor het stedelijk gebied van Maastricht ligt het zwaartepunt van de ontwikkeling in het zuid-oostelijk deel van de stad; Heer-zuid, de Heeg en Randwyck.

Het Streekplan Zuid-Limburg stelt ten aanzien van de open ruimte in het Maasdalhellingsgebied het volgende: "In oostelijke richting vormt de huidige begrenzing van de stedelijke bebouwing de grens van het stedelijk gebied. Door de nadruk op het bestaande stedelijk gebied en de ruimtelijke mogelijkheden die hierbinnen nog aanwezig zijn, is er geen aanleiding om voor stedelijke doeleinden beslag te leggen op de open ruimte van het Maasdalhellingsgebied anders dan in de vorm van enkele opvallingen en afrondingen".

3.6.4 Gemeentelijk beleid

Het ruimtelijk beleid van de gemeente Maastricht is gericht op het versterken van stedelijke kwaliteiten op basis van een compacte verstedelijking. Herstructurering en verdichting van het bestaande stedelijk gebied zijn daarbij belangrijke thema's. De situering van werkgelegenheids- en woningbouwlocaties, de verkeersstructuur en het aanwijzen van recreatieve en open (buiten)gebieden is uitdrukkelijk geënt op het tracébesluit van 1982 om de traverse Rijksweg 2 door Maastricht uit te voeren als tunnel ter plaatse van het huidige tracé.

In de Structuurvisie Maastricht 1990 - 2000 is het ruimtelijk beleid van Maastricht vastgelegd. Het ruimtelijk ont-

wikkelingsconcept is gebaseerd op het thema: 'Maastricht als compacte stad in een weids landschap'. Belangrijk onderdeel van dit concept is het behoud van het open, landschappelijk waardevolle buitengebied (terrassenlandschap) ten oosten van de Molenweg; de Molenweg vormt derhalve de harde grens van het stedelijk gebied. Inmiddels is de conserverende bestemming van de landschappelijke waarden in een bestemmingsplan vastgelegd. Voorts is aangegeven dat het gebied rond het bestaande tracé van de Rijksweg 2 in studie zal worden genomen om de ontwikkelingsmogelijkheden na ondertunneling in beeld brengen.

De gemeente Meerssen hanteert de volgende ontwikkelingsvisie ten aanzien van de kern Meerssen: een duurzame, leefbare, vitale hoofdkern van de gemeente, waarin de overlast (lawaaï, stank, onveiligheid) door het verkeer is teruggedrongen, de automobiliteit qua groei wordt beperkt, een duurzaam en gezond vestigingsklimaat voor ondernemers wordt gecreëerd, de woonfunctie wordt versterkt door de uitbreiding van het woonareaal en verbetering van het woonmilieu, een versterking en verrijking van de cultuurhistorische structuur wordt bereikt, een concentratie van winkelvoorzieningen, dienstverlening en openbare en culturele instellingen wordt gerealiseerd, alsmede verbetering van de bereikbaarheid van en het parkeren in het centrum wordt nagestreefd. Het weren van doorgaand verkeer door het centrum van de kern Meerssen draagt bij aan die doelstellingen. De gemeente Meerssen vindt dat voor een duurzame oplossing van de problematiek van het doorgaande verkeer de verknoping van Rijksweg 2/Rijksweg 79 noodzakelijk is.

4. ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

In de trajectnota zal een aantal alternatieven worden onderzocht. Een alternatief is een samenstel van maatregelen dat op een bepaalde wijze is uitgewerkt en zich daardoor onderscheidt van andere denkbare mogelijkheden waarmee het gestelde doel wordt bereikt. De maatregelen staan in relatie met de aangegeven doelstellingen en de gesignaleerde problemen. Binnen een alternatief zijn mogelijkere wijzen nog varianten te onderscheiden. Een variant is een differentiatie binnen een alternatief. In deze startnotitie worden zes alternatieven en negen varianten voorgesteld.

De hoofddoelstelling is gericht op het verbeteren van de leefbaarheid in en de bereikbaarheid van het studiegebied alsmede het verbeteren van de doorstroming op de Rijksweg 2. Uitgangspunt is dat wordt gezocht naar oplossingen die op de aard en de schaal van de problemen zijn toegesneden. Bij elk alternatief wordt in de studie aangegeven hoe de nadelige gevolgen voor het natuurlijk milieu kunnen worden voorkomen, dan wel kunnen worden beperkt. Een complicerende factor bij de ontwikkeling van alternatieven is het feit dat in één project twee problemen opgelost dienen te worden (Rijksweg 2-Passage Maastricht en de volledige koppeling Rijksweg 2/Rijksweg 79) die vanwege de ruimtelijke situering echter een duidelijke onderlinge relatie hebben. De complexiteit is gelegen in het feit dat een bepaalde oplossingsrichting voor het ene probleem bepalend is voor (de uitvoeringsmogelijkheden van) de oplossingsrichting voor het andere probleem.

Bij tracé-alternatieven wordt uitgegaan van de aanpassing of aanleg van een weg op een bestaand of nieuw tracé. Er staan voor de passage van Maastricht door de Rijksweg 2 voorlopig twee tracémogelijkheden ter beschikking; een aanpassing van de infrastructuur op het bestaande tracé en een oostelijke omleiding (in weerwil van provinciaal en gemeentelijk planologisch beleid). Bij de oostelijke omleiding is het in principe mogelijk om de weg op maaiveld of verdiept aan te leggen. Voor de koppeling van de Rijksweg 2/Rijksweg 79 kan worden gekozen uit een tweetal uitvoeringen, afhankelijk van de tracékeuze voor de passage van Maastricht.

De tracé-alternatieven kunnen worden onderscheiden naar een autosnelweg-variant en een autoweg-variant. Binnen die onderverdeling zijn een aantal uitvoeringsvarianten te onderscheiden, waarbij al dan niet rekening wordt gehouden met de op termijn mogelijke verbreding van de Rijksweg 2 van 2x2 naar 2x3 rijstroken vanaf het knooppunt Kerensheide in zuidelijke richting.

Bij het realiseren van de koppeling Rijksweg 2/Rijksweg 79 ter hoogte van het knooppunt Kruisdonk kan de afrit 'Meerssen - Bunde - Valkenburg - Beatrixhaven' en de toerit bij Meerssen komen te vervallen. Daardoor dient dan de zuidelijke vliegveldweg parallel aan de Rijksweg 2 te worden verbreed.

Als alternatieven worden in beschouwing genomen:

- nul-alternatief (referentie-alternatief);
- nulplus-alternatief;
- traverse;
- oostelijke omleiding;
- meest milieuvriendelijk alternatief (MMA);
- boortunnel (afhankelijk van de momenteel sterk vorderende technische ontwikkelingen op het gebied van tunnelbouw wordt in de studiefase bekeken of een boortunnel als reëel alternatief is te beschouwen).

4.2 Nul-alternatief

Bij het nul-alternatief zullen geen maatregelen worden getroffen om de problemen zoals omschreven in de probleemstelling op te lossen of te verminderen. Het nul-alternatief (referentie-alternatief) geeft een beschrijving van de situatie die in het prognosejaar 2010 ontstaat als gevolg van vigerend beleid. De bestaande infrastructuursituatie blijft in dit alternatief gehandhaafd. Als vigerend beleid voor het verkeer en vervoer wordt uitgegaan van de zogenaamde basisvariant van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer met aangescherpt brandstofpakket (Scenario II).

4.3 Nulplus-alternatief

Een nul-plusalternatief gaat uit van de bestaande situatie waarbij, naast de reeds in uitvoering zijnde en de procedureel vastgelegde werken, extra verbeteringen worden aangebracht aan de bestaande weginfrastructuur (rijbaanverbreding) om de grootste knelpunten in de verbinding op te heffen. Concreet moet hierbij gedacht worden aan benuttings- en doorstromingsmaatregelen en maatregelen ter beïnvloeding van de vervoerwijzekeuze.

Qua infrastructuur komt het nulplus-alternatief neer op het traverse-tracé variant 5 (zie variant Traverse 5). Dit alternatief is ook gericht op het zoeken van een oplossing die met name is gericht op een aanzienlijk substitutie van het locale en regionale autoverkeer door openbaar vervoer (hiermee wordt een extra inspanning gevraagd ten opzichte van de geleiding van mobiliteit zoals die reeds volgens SVV2 wordt gewenst). Daarvoor dienen op structuurniveau aanvullende maatregelen te worden ontwikkeld met betrekking tot het openbaar vervoer voor het stadsregionale niveau. Dit vraagt om een initiatief op provinciaal dan wel gemeentelijk niveau.

4.4 Traverse

Het eerste tracé-alternatief is gebaseerd op de passage van Maastricht via het huidige traverse-tracé. Het traverse-tracé kent zes varianten: de eerste drie varianten zijn gebaseerd op uitvoering als autosnelweg, de laatste drie varianten gaan uit van een uitvoering als autoweg.

Traverse 1

Autosnelweg op traverse-tracé met verdiepte ligging

Bij deze variant wordt een autosnelweg in een tunnel gerealiseerd (al dan niet gesloten) op het tracé van de huidige traverse tussen de aansluitingen Geusselt en Europaplein.

Traverse 2

Autosnelweg op traverse-tracé met ligging op maaiveld

Deze variant is gebaseerd op autosnelweg op het tracé van de huidige traverse met ligging op maaiveld tussen de aansluitingen Geusselt en Europaplein.

Traverse 3

Autosnelweg op traverse-tracé met ligging boven maaiveld

Deze variant gaat uit van een autosnelweg op het tracé van de huidige traverse met verhoogde ligging tussen de aansluitingen Geusselt en Europaplein.

Traverse 4

Autoweg op traverse-tracé met verdiepte ligging

Bij deze variant wordt een autoweg in een tunnel gerealiseerd (al dan niet gesloten) op het tracé van de huidige traverse tussen de aansluitingen Geusselt en Europaplein.

Traverse 5

Autoweg op traverse-tracé met ligging op maaiveld

Deze variant is gebaseerd op een autoweg op het huidige traverse tracé met ligging op maaiveld tussen de aansluitingen Geusselt en Europaplein.

Traverse 6

Autoweg op traverse-tracé met ligging boven maaiveld

Deze variant gaat uit van een autoweg met verhoogde ligging op het tracé van de huidige traverse tussen de aansluitingen Geusselt en Europaplein.



Maastricht, Europaplein

4.5 Oostelijke omleiding

Het tweede tracé-alternatief gaat uit van een passage van Maastricht langs de oostzijde van de stad. De oostelijke omleiding kent drie varianten: het gaat daarbij om twee autosnelwegvarianten en één autowegvariant.

Oost 1

Autosnelweg via een oostelijke omleiding

Deze variant gaat uit van een autosnelweg met het volgende tracé ten oosten van Maastricht. De Rijksweg 2 wordt tussen het spoorwegviaduct en het viaduct over de Meerssenweg afgebogen in oostelijke richting en vervolgens teruggebogen in zuidelijke richting. Vandaar loopt het tracé nagenoeg parallel aan de Molenweg en Oude Molenweg. Ten noorden van Gronsveld wordt teruggebogen naar de bestaande Rijksweg 2 om ten westen van Gronsveld het bestaande tracé te volgen.

Oost 2

Autosnelweg via een oostelijke omleiding

Bij de tweede autosnelweg-variant wordt de Rijksweg 2, noordelijk ten opzichte van de omleidingsvariant Oost 1, afgebogen in oostelijke richting tussen de brug over de Geul en het spoorwegviaduct. Na het bereiken van de steilrand van het hoogplateau wordt het tracé teruggebogen in zuidelijke richting. Vanaf hier ligt het tracé nagenoeg parallel aan de Molenweg en Oude Molenweg om ten zuiden van de Heeg af te buigen naar de bestaande Rijksweg 2.

Oost 3

Autoweg via een oostelijke omleiding

Bij de autoweg via een oostelijke omleiding wordt de Rijksweg 2 vanaf het knooppunt Rijksweg 2/Rijksweg 79 afgebogen in oostelijke richting. Vervolgens wordt afgebogen in zuidelijk richting, nagenoeg parallel aan de Molenweg en Oude Molenweg. Ten Zuiden van de Heeg sluit het tracé aan op de bestaande Rijksweg 2. Daarmee valt het autowegtracé binnen de marges die door de autosnelwegvarianten Oost 1 en Oost 2 worden gevormd. Bij de uitvoering als autoweg worden alle aansluitingen in principe gelijkvloers uitgevoerd.

N.B. Uit bovenstaande beschrijving van de omleidingsvarianten blijkt dat het middengedeelte van de drie varianten identiek is. De varianten Oost 1 of Oost 2 zijn voor het noordelijke en zuidelijke deel onderling uitwisselbaar.

Bij de uitvoering als autosnelweg zijn alle aansluitingen ongelijkvloers. Daarbij dient het aantal aansluitingen beperkt te blijven tot de belangrijkste aansluitende wegen van het onderliggend wegennet. De effecten van deze aansluitingen op het onderliggend wegennet worden in de studie aangegeven. Door de volledige koppeling Rijksweg 2/Rijksweg 79 komen de afrit 'Meerssen, Bunde, Valkenburg, Beatrixhaven' en de toerit naar de Rijksweg 2 bij Meerssen mogelijk te vervallen.

De keuze voor het bestaande tracé of de oostelijke

omleiding is bepalend voor de wijze waarop de koppeling tussen Rijksweg 2/Rijksweg 79 tot stand kan worden gebracht en op welke wijze de ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven gerealiseerd kan worden.

4.6 Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief is het alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. Bij de uitwerking van het meest milieuvriendelijk alternatief wordt gepoogd een alternatief te ontwikkelen dat met in achtneming van het beleid ten aanzien van milieu en natuur tegemoet komt aan het voor de verbinding gestelde doel. Bij de ontwikkeling van het meest milieuvriendelijk alternatief zal enerzijds rekening moeten worden gehouden met het minimaliseren van negatieve effecten op woon- en leefmilieu en anderzijds de effecten op het natuurlijk milieu.

4.7 Boortunnel

De technische ontwikkelingen op het gebied van tunnelbouw bieden wellicht op termijn mogelijkheden om mede het alternatief boortunnel in beschouwing te nemen. Afhankelijk van die ontwikkelingen wordt in de studiefase bekeken of een boortunnel als reëel alternatief is te beschouwen.

5. TE ONDERZOEKEN EFFECTEN

Effecten op milieu en andere aspecten zullen in diverse fasen van het project optreden. Zo kunnen sommige effecten alleen tijdens de aanleg optreden en andere alleen na de ingebruikname van de weg. Per effect zal worden aangegeven wat de gevolgen zijn en in welke fase deze te verwachten zijn. Naast deze effecten kunnen ook secundaire effecten optreden, dat wil zeggen dat deze effecten niet direct door de aanleg en het gebruik van het object in de nabije omgeving optreden, maar elders. Te denken valt hierbij aan grondstofwinning en de beïnvloeding van verkeersstromen ten gevolge van economische ontwikkeling in de buurt van het project.

5.1 Verkeer en vervoer

De studie is er mede op gericht om een oplossing te bieden voor een verkeers- en vervoerkundig probleem. Derhalve zullen de alternatieven op de volgende effecten getoetst worden:

- doorstroming
- mobiliteitsontwikkeling
- verkeersafwikkeling
- verkeersveiligheid
- concurrentiepositie openbaar vervoer

Ten gevolge van de aanleg van eventuele nieuwe infrastructuur kan het mogelijk zijn dat de functie van bestaande wegen verandert.

5.2 Ecologie en landschap

Door de aanleg van nieuwe weginfrastructuur kunnen ecologische relaties worden verbroken. Maatregelen om deze effecten van nieuwe infrastructuur te minimaliseren worden in de studie betrokken. De weg zelf heeft een zodanig ruimtebeslag en uitstraling dat dit ten koste van natuurwaarden kan gaan.

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur is het mogelijk de doorsnijding van gebieden die van belang zijn voor fauna op te vangen door de aanleg van voorzieningen (tunnels, landschapselementen). Nieuwe infrastructuur is zichtbaar in het landschap, hetgeen kan leiden tot aantasting van visueel landschappelijke en cultuurhistorische belevingswaarden. In de vorm van compensatieplan dient inzichtelijk te worden gemaakt op welke wijze die aantasting kan worden gecompenseerd. De in het gebied voorkomende archeologische waarden kunnen worden aangetast door de aanleg van infrastructuur.

5.3 Bodem en geomorfologie

Ten gevolge van aanleg van de nieuwe infrastructuur wordt de aanwezige bodemopbouw en geomorfologie verstoord. Tijdens de aanleg en het gebruik van de nieuwe

infrastructuur treedt er zetting van de bodem op en kan er verontreiniging van de bodem optreden. Ter voorkoming hiervan zullen beschermende maatregelen getroffen worden om verontreiniging te voorkomen. Bestaande bodemverontreinigingen worden voorafgaand aan de aanleg geïnventariseerd en gesaneerd.

5.4 Oppervlaktewater en grondwater

Afhankelijk van de wijze van uitvoering van uitvoering moet het grondwaterpeil tijdens de uitvoering van de werken ten behoeve van de nieuwe infrastructuur mogelijk tijdelijk verlaagd worden voor het uitvoeren van diverse werkzaamheden. Door permanente drooglegging van weglichamen kunnen grondwaterstandsverlagingen optreden. Ook grondwaterstromingen kunnen worden verstoord. Zowel tijdens de aanleg als tijdens het gebruik kunnen verontreinigingen van grond- en oppervlaktewater optreden. Ter voorkoming hiervan worden beschermende maatregelen getroffen. Voor de realisatie van het project kan het nodig zijn waterlopen te verleggen of te verruimen.

5.5 Woon- en leefmilieu: lucht, geluid, barrièrewerking, veiligheid

De invloed van een drukke verkeersweg op het woon- en leefklimaat van de mens is groot. Zowel ten aanzien van luchtkwaliteit, geluid als externe veiligheid treden er negatieve effecten op.

Luchtverontreiniging en geluidhinder worden grotendeels veroorzaakt door de totale verkeersstroom. Voor de hoogte van het externe veiligheidsrisico is het vervoer van gevaarlijke stoffen bepalend. Ook de verkeersveiligheid in de woonomgeving is een belangrijk aspect bij de waardering van het woon- en leefklimaat. De aanwezigheid van een weg of de aanleg van een nieuwe weg hebben bovendien in meer of mindere mate een barrièrewerking doordat verschillende stadsdelen of stad met omringend landschap van elkaar gescheiden worden.

Hinder ten gevolge van luchtverontreiniging, veroorzaakt door het verkeer, zal bij een toename van het verkeer toenemen. Bij een verlegging van het tracé zal deels sprake zijn van een verplaatsing van de belasting van het woon- en leefmilieu. De geluidsbelasting langs het bestaande tracé zal moeten afnemen. De gevoeligheid voor geluid is niet alleen van toepassing op woongebieden maar ook op recreatie- en natuurgebieden. Ter beperking van de geluidsbelasting zullen op diverse plaatsen geluidwerende voorzieningen worden aangelegd.

De aanwezigheid van een weg of de aanleg van een nieuwe weg hebben in meer of minder mate een barrièrewerking. Het vervoer van gevaarlijke stoffen geeft kans op ongelukken met grote gevolgen. Deze gevolgen kunnen worden verkleind wanneer die stoffen niet meer door bebouwde kommen vervoerd worden.

5.6 Economie

Door een verbetering van bestaande infrastructuur dan wel aanleg van nieuwe infrastructuur wordt de bereikbaarheid en de doorstroming vergroot en wordt het vestigingsklimaat voor bedrijvigheid in zijn algemeenheid en als afgeleide daarvan de werkgelegenheid verbeterd.

5.7 Ruimtelijke structuur

Alle gebieden in Nederland hebben op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau een ruimtelijke functie toebedeeld gekregen. De verbetering van de infrastructuur kan zowel positief als een negatief effect op de toegekende functie hebben. Het ruimtebeslag als gevolg van de realisering van een nieuw infrastructureel project kan op een bepaalde plaats andere toegekende functies belemmeren. Daarentegen kan de verbetering van de infrastructuur het ruimtelijk functioneren van diverse gebieden verbeteren.

5.8 Kosten

Het aanpassen en/of aanleggen van infrastructuur brengt kosten met zich mee. Per alternatief dienen de kosten van aanleg, beheer en onderhoud en de kosten voor het uitvoeren van het compensatieplan aangegeven te worden.

5.9 Vergelijking van alternatieven

Wanneer de effecten voor deze thema's zijn bepaald is een zeer groot aantal gegevens bekend. Het zal niet mogelijk zijn om deze snel te overzien. Om de grote hoeveelheid gegevens beter toegankelijk te maken zullen ze worden gegroepeerd, waarbij soortverwante effecten zo mogelijk worden bijeengevoegd tot één thema. Met behulp van beleidsevaluatiemethoden worden de alternatieven met elkaar vergeleken. Er wordt naar gestreefd om in de rapportage van de studie tot een overzichtelijke presentatie van alle relevante thema's en alternatieven met varianten te komen.



Terrasrand Plateau van Margraten

6. PROCEDURE EN BESLUITEN

De voorgenomen activiteit waarvoor van de minister van VenW in overeenstemming met de minister van VROM een besluit wordt gevraagd is de vaststelling van een tracé voor de passage van de Rijksweg 2 ter hoogte van Maastricht en de koppeling van de Rijksweg 2 en de Rijksweg 79 bij het knooppunt Kruisdonk. De Rijksweg 2, ten zuiden van het knooppunt Kerensheide, staat in het SVV2 indicatief aangegeven als hoofdtransportas. De beslissing over de aanleg of uitbreiding van bestaande hoofdinfrastructuur wordt ingevolge de Tracéwet genomen door de minister van VenW in samenspraak met de minister van VROM. De beslissing over de wijze van ontsluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven is voorbehouden aan de gemeente Maastricht. De procedure rond de besluitvorming is er op gericht dat het Bevoegd Gezag (de ministers van VenW en VROM) het besluit kan nemen op basis van zorgvuldige afweging van de ingreep en van de voor- en nadelen van de alternatieve oplossingen. Inspraak en advisering spelen daarbij een belangrijke rol. Voor die zorgvuldige afweging is een Tracéwetprocedure vereist. De mer-procedure maakt onderdeel uit van deze Tracéwetprocedure. De op te stellen Trajectnota is dus inclusief MER. Hieronder is het verloop van die tracé/mer-procedure aangegeven.

6.1 Procedure

De procedure die voor het vaststellen van een tracé doorlopen moet worden is de tracé/mer-procedure. Deze procedure is gebaseerd op twee wetten: de Tracéwet en de Wet Milieubeheer. De volgens beide wetten voorgeschreven procedures zijn onderling afgestemd en worden geïntegreerd doorlopen. De algemene procedure bestaat uit vijf fasen: het beleidsvoornemen, de trajectnota, het ontwerp-tracébesluit, het tracébesluit en de uitvoering van het project.

Globaal ziet de procedure er als volgt uit:

Fase 1, het beleidsvoornemen

Startnotitie

De algemene procedure begint met de bekendmaking van het voornemen van de minister een bepaald probleem op het gebied van verkeer en vervoer op te lossen. Dit beleidsvoornemen heeft de vorm van een startnotitie. Deze startnotitie vormt tevens het formeel wettelijke begin van de procedure voor de milieu-effectrapportage (mer).

Inspraak

Na de tervisielegging van de startnotitie is eenieder in de gelegenheid om binnen vier weken zijn zienswijze op het beleidsvoornemen naar voren te brengen. Aan de hand van de startnotitie, de inspraakreacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Commissie mer stelt de minister van VenW in overleg met de minister van VROM

de richtlijnen vast. De trajectnota/MER moet aan die richtlijnen voldoen.

Fase 2, de trajectnota

Het opstellen van de trajectnota/MER

In de tweede fase worden de trajectnota en het milieu-effectrapport opgesteld. De wet bepaalt dat beide studies gelijktijdig en in onderlinge samenhang worden voorbereid. Voor het milieu-effectrapport gelden de bepalingen van de Wet Milieubeheer.

De trajectnota bevat een beschrijving van alle voor uitvoering vatbare mogelijkheden om het verkeers- en vervoerprobleem op te lossen. De mogelijke tracés worden weergegeven op één of meer kaarten met een schaalniveau van ten minste 1:10.000. In de fase van de trajectnota hebben de aangegeven tracés nog een marge van 100 meter links en rechts, en 2 meter naar boven en beneden. De trajectnota is beschrijvend van aard. De minister maakt de trajectnota/MER bekend.

Inspraak

Na bekendmaking van de trajectnota/MER worden er hoorzittingen gehouden en staat de mogelijkheid voor eenieder open om gedurende acht weken bedenkingen in te brengen.

In deze periode kunnen ook de wettelijke adviseurs hun adviezen uitbrengen. Voor de besturen in de regio beslaat deze periode vier maanden.

Het secretariaat van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur verzorgt de inspraak, bundelt de inspraakreacties en stelt de resultaten daarvan ter beschikking aan de Commissie mer en het Bevoegd Gezag.

Na de hoorzittingen toetst de Commissie mer het rapport inhoudelijk op de milieu-aspecten en brengt hierover een advies uit.

Fase 3, het ontwerp tracébesluit

Het ontwerp tracébesluit

Naar aanleiding van gegevens uit de trajectnota/MER, de inspraak en de adviezen selecteren de ministers van VenW en VROM in overeenstemming het alternatief en het bijpassende tracé dat naar hun mening de voorkeur geniet. Dit voorkeurstracé wordt uitgewerkt tot een ontwerp-tracébesluit. Het ontwerp-tracébesluit heeft al het detailniveau van het uiteindelijk tracébesluit. Dit betekent dat het ontwerp-tracébesluit bij het aangeven van het gekozen tracé gebruik maakt van kaarten met een schaal van ten minste 1:2.500. De marges die in de fase van de trajectnota nog bestonden zijn nu niet meer aanwezig.

Na vaststelling van het ontwerp-tracébesluit wordt het ter inzage gelegd.

Inspraak

Na de tervisielegging van het ontwerp-tracébesluit kunnen belanghebbenden binnen 4 weken hun zienswijze over het gekozen tracé schriftelijk of mondeling naar voren brengen. Voor besturen in de regio beslaat deze periode

12 weken. De besturen dienen aan te geven of zij bereid zijn planologische medewerking te verlenen.

Fase 4, het tracébesluit

De vaststelling van het tracébesluit

Binnen 5 maanden na de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit nemen de ministers van VenW en VROM het definitieve besluit; het tracébesluit. De gemeenten en de provincie zijn gehouden dit tracébesluit in bestemmingsplannen en het streekplan op te nemen.

Inspraak

Belanghebbenden kunnen binnen zes weken bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep instellen tegen het tracébesluit. Het beroep heeft echter geen schorsende werking.

Fase 5, de uitvoering van het project

Nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden, is de laatste fase van het proces aangebroken: de realisering van het project.

Inspraak

In het kader van het bestemmingsplan is geen inspraak meer mogelijk ten aanzien van keuzes die in het tracébesluit zijn gemaakt.

6.2 Genomen en te nemen besluiten

Besluiten

Genomen besluiten

Reeds genomen besluiten in het kader van de Rijksweg 2-Passage Maastricht zijn:

- Tracé-vaststelling Rijksweg 2 Maastricht 1982. Dit besluit is ten gevolge van de ontwikkelingen in de desbetreffende wet- en regelgeving in feite komen te vervallen. Eventuele intrekking van het besluit zal plaatsvinden in het kader van de besluitvorming aan de hand van de thans op te starten trajectnota/MER.

Te nemen besluiten zijn:

- De tracévaststelling voor de Rijksweg 2-Passage Maastricht en de verknoping Rijksweg 2/Rijksweg 79
- Het vastgestelde tracé zal in betreffende streek- en bestemmingsplannen moeten worden vastgelegd door respectievelijk Provinciale Staten en de betrokken gemeenteraden.

Juridisch- en beleidskader

Eerder genomen besluiten, wetgevings- en beleidsdocumenten op rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau, die invloed kunnen hebben op de te nemen besluiten of beïnvloed worden door het de te nemen besluiten zijn:

Op rijksniveau

Besluiten en beleidsdocumenten waarin de verbinding indicatief en limitatief is opgenomen:

- Tweede structuurschema Verkeer en Vervoer, 1990
- Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening, 1990

Besluiten, wetgevings- en beleidsdocumenten die voor de studie relevant zijn:

- Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1996 - 2000
- Structuurschema Groene Ruimte, 1993
- Nationaal Milieubeleidsplan 2, 1993
- Ruimte voor Regio's, 1995
- Derde Nota Waterhuishouding, 1990
- Natuurbeleidsplan, 1990
- Nota Landschap, 1992
- Structuurnota Landbouw, 1990
- Structuurschema Landinrichting, 1984
- Structuurschema Openluchtrecreatie, 1985
- Wetgeving op het gebied van natuur- en landschapsbescherming, landinrichting, waterbeheer, ontgrondingen, milieu en ruimtelijke ordening

Op provinciaal niveau

- Streekplan Zuid-Limburg (1987) en uitwerkingsplannen
- Provinciale beleidsnota's en verordeningen op het gebied van verkeer en vervoer, natuur- en landschapsbescherming, milieu, ontgrondingen, waterbeheer, grondwaterbescherming.

Op gemeentelijk niveau

- De voor het inpassingsgebied vigerende bestemmingsplannen
- gemeentelijke structuurplannen/-visies

tijd	procedurestappen	Adres	termijnen
11 december 1995	publicatie startnotitie		
14 december 1995	openbare toelichting op de startnotitie		
30 januari 1996	ERRATUM Op pagina 19 van de Startnotitie Rijksweg 2-Passage Maastricht is aangegeven dat de openbare toelichting op 14 december plaatsvindt. Aangezien op die dag geen zaalruimte beschikbaar was, vindt de bedoelde openbare toelichting op de startnotitie plaats op 13 december 1995. Tijdens deze informatiebijeenkomst zal Rijkswaterstaat de Startnotitie en de verdere inspraakprocedure toelichten. Deze bijeenkomst wordt gehouden: op woensdag 13 december 1995 in Trefcentrum Wittevrouwenveld Edisonstraat 4 te Maastricht De informatiebijeenkomst begint om 20.00 uur. De zaal is open om 19.30 uur.	Gevoegd Gezag /a Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Postbus 20906 2500 EX Den Haag	7 weken
februari 1996			
april 1996			3 maanden
mei 1996			
december 1997			
1998			
		Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat /a secretariaat inspraak Rijksweg 2-passage Maastricht neuterdijk 6 2500 EN Den Haag	8 weken
			4 maanden
		Gevoegd Gezag /a Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Postbus 20906 2500 EX Den Haag	4 weken
			12 weken

Bijlage 1 VERKLARENDE WOORDENLIJST

alternatief

samenstel van maatregelen dat op een bepaalde wijze is uitgewerkt en zich daardoor onderscheidt van andere denkbare mogelijkheden waarmee het gestelde doel wordt bereikt

archeologie

oudheidkunde

autosnelweg

weg met gescheiden hoofdrijbanen, waarvan iedere rijbaan tenminste 2 rijstroken heeft, ongelijkvloerse kruispunten en aansluitingen waarop motorvoertuigen worden toegelaten die een snelheid van tenminste 80 km/u kunnen/mogen bereiken

autoweg

weg waarop uitsluitend motorvoertuigen worden toegelaten die een snelheid van tenminste 40 km/u kunnen/mogen bereiken

In principe bestaat een autoweg uit 1 hoofdrijbaan met 2 rijstroken, gelijkvloerse aansluitingen en ongelijkvloerse kruispunten.

Bevoegd Gezag

de competente overheid tot welker bevoegdheid behoort een besluit te nemen over de activiteit van de initiatiefnemer, in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat

Commissie voor de milieu-effectrapportage

commissie van deskundigen die de minister adviseert omtrent de inhoud van een MER. De commissie als geheel bestaat uit circa 180 onafhankelijke deskundigen. Per MER wordt een werkgroep samengesteld

compensatieplan

plan waarin een complex van maatregelen en voorzieningen wordt voorgesteld dat de negatieve effecten van een ingreep op landschaps- en natuurwaarden zo veel mogelijk compenseert

congestiekans

de kans voor het dagelijks verkeer om met vertraging geconfronteerd te worden; voor hoofdverbindingen en hoofdtransportassen wordt een norm van 5% aangehouden, voor achterlandverbindingen wordt een norm van 2% gehanteerd

doorgaand verkeer

verkeer dat geen herkomst en eindbestemming heeft binnen het studiegebied

ecologie

leer van de betrekkingen tussen dieren en planten en de omgeving waarin zij leven

enkelbaansweg

weg waarvan de belangrijkste verkeersbaan is bestemd voor snelverkeer in één of beide rijrichtingen en waarop eventueel ook langzaam verkeer wordt toegelaten

euregionalisatie

opgaan in Europese samenhang (bij grensregio's)

geografie

aardrijkskunde

geomorfologie

verklarende beschrijving van de vormen van de aardoppervlakte in verband met de wijze van ontstaan

hoofdtransportas

weg, spoorweg of waterweg die een belangrijke verbinding vormt tussen steden, landsdelen en/of landen

hoofdverbinding

autosnelweg die deel uitmaakt van het hoofdwegennet

infrastructuur

de verzameling van alle wegen met alles wat daartoe behoort

initiatiefnemer

degene die een activiteit wil ondernemen, in dit geval de Hoofdingenieur-Directeur van de directie Limburg van Rijkswaterstaat

mer

onderzoek naar de effecten van een beleidsvoornemen op het milieu (procedure)

MER

rapport waarin de resultaten van de milieu-effectrapportage zijn weergegeven

MIT

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport

mitigerende maatregelen

verzachtende maatregelen

occupatie

bezetting en gebruik van een gebied

Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur

een overlegorgaan dat de Minister van Verkeer en Waterstaat adviseert

planologie

ruimteplanning

trajectnota/MER

nota die dient als basis voor de besluitvorming door het Bevoegd Gezag. In dit document zijn ook vereisten vanuit de mer-procedure opgenomen

richtlijnen

Nederlandse eisen waaraan de studie moet voldoen; deze hebben betrekking op de te beschrijven alternatieven, de beschrijving van het milieu dat mogelijk wordt beïnvloed en de te hanteren methoden en technieken voor het voorspellen en beoordelen van milieu-effecten

startnotitie

document dat een globale beschrijving geeft van de aard en de omvang van de te verrichten projectstudie voor een mer-plichtig project

Structuurschema Verkeer en Vervoer

nota over het lange-termijn rijksbeleid voor verkeer en vervoer

tracé

situering van het verloop van (een voorgenomen of ontworpen) weg in het terrein

tracébesluit

een door de minister te nemen besluit ter vaststelling van een tracé van een rijksweg volgens de procedure bedoeld in de Tracéwet

tracé/mer-studie

onderzoek naar aanpassing van de infrastructuur en de consequenties daarvan, waarbij de volgende activiteiten worden verricht:

- uitvoeren van een probleemanalyse en inventarisatie
- ontwikkelen van alternatieve oplossingen
- bepalen van de effecten
- vergelijken van de alternatieven

De mer-richtlijnen bepalen welke aspecten in ieder geval moeten worden beschouwd

variant

differentiatie binnen een alternatief

veiligheids risico-contour

de kans om in een jaar te overlijden binnen de aangegeven contour door een zeker effect, bij aanname van permanente aanwezigheid ter plaatse en blootstelling gedurende een aangenomen tijd en aangenomen omstandigheden wanneer het effect zich manifesteert (10^{-6} betekent een kans van 1 op de miljoen).

verkeersintensiteit

aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert

vervoerregio

regionaal orgaan waarin overheden participeren op basis van de Wet Gemeenschappelijke regelingen inzake taken op het gebied van verkeer en vervoer

vigerend

rechtsgeldig

VINEX

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra

wettelijke adviseurs

de in de Wet milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs inzake mer-plichtige activiteiten; de groep wettelijke adviseurs bestaat uit de inspecteur milieuhygiëne, de directeur landbouw, natuur en openluchtrecreatie in de provincie en adviseurs in het kader van de besluitvormingsprocedure

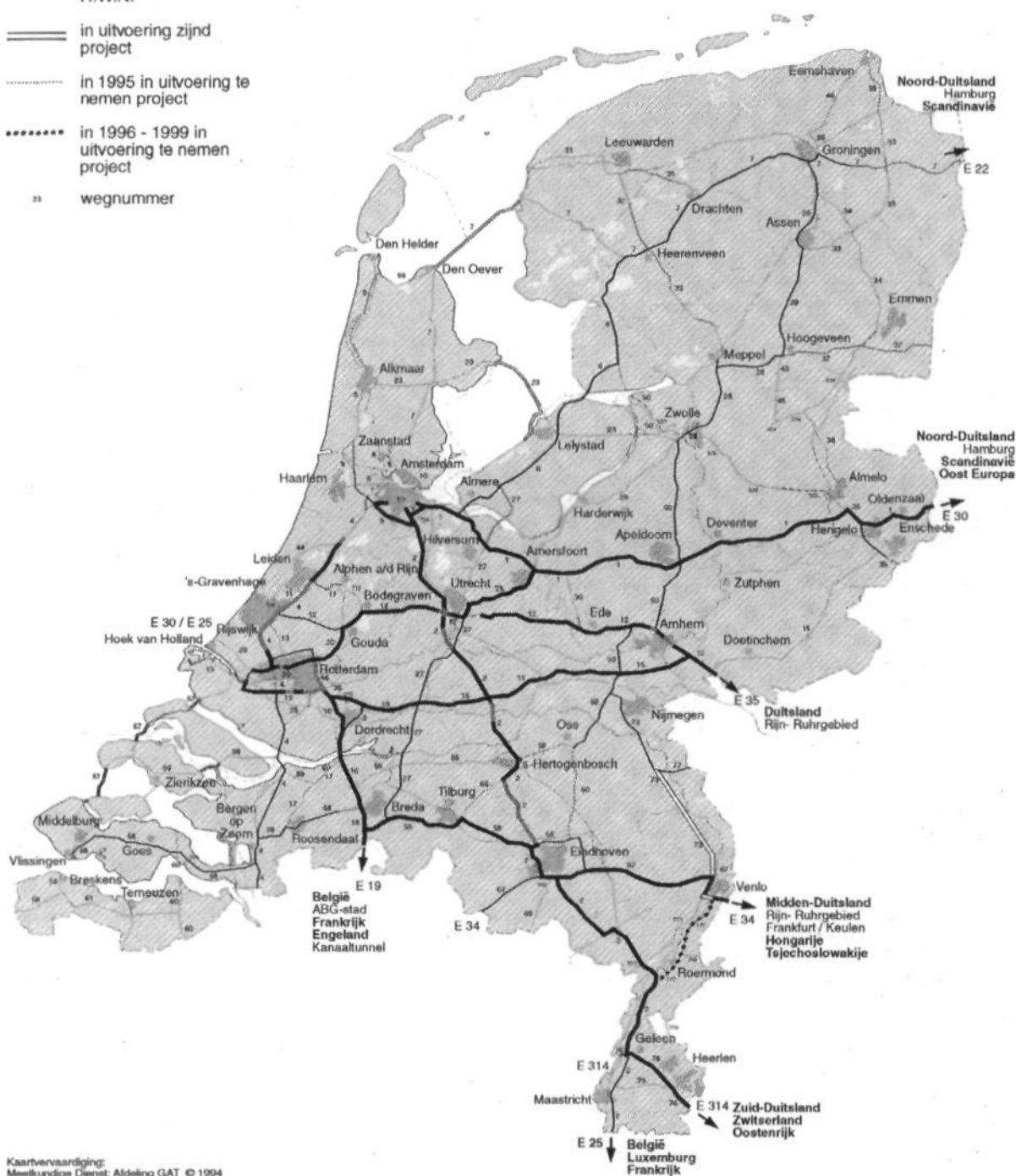
Bijlage 2 Literatuur

(geen beleidsstukken van rijks-, provinciaal of gemeentelijk niveau)

1. Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief Ontwerp, MHAL 1993
2. Eén regio, één visie Ruimtelijke structuurvisie voor Zuid-Limburg, KvK Zuid-Limburg 1995
3. Eindrapport tijdelijke maatregelen Rijksweg 2-traverse Maastricht, Rijkswaterstaat directie Limburg, 1993
4. Concept rapportage koppeling Rijksweg 2/Rijksweg 79, Rijkswaterstaat directie Limburg 1993
5. A2 traverse Maastricht; het dilemma, Rijkswaterstaat directie Limburg 1991
6. Koppeling Rijksweg 2/Rijksweg 79 ter hoogte van Meerssen, basisdocument, Provincie Limburg 1993
7. Plan van Aanpak Rijksweg 2-Passage Maastricht (concept), Rijkswaterstaat directie Limburg 1995
8. Jaarrapport 1993, Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 1994
9. Kwaliteit verkeersafwikkeling 1991 - 1992, Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 1994
10. Van A-nummer tot Zweepmast, Standaardbegrippen voor wegontwerp, wegbeheer en verkeer, C.R.O.W., 1995

UITVOERINGSPROJECTEN HOOFDWEGEN M.I.T. 1995 - 1999 (Basis SVV - II, deel e)

- achterlandverbinding
- hoofdtransportas
- overige verbinding H.W.N.
- ==== in uitvoering zijnd project
- in 1995 in uitvoering te nemen project
- in 1996 - 1999 in uitvoering te nemen project
- 25 wegnummer



Legenda

-  nieuwe aansluiting
Maastricht-Aachen Airport
-  oostelijk omleiding
met alternatieven
-  grens studiegebied

0 200m 400m 600m 800m 1km

