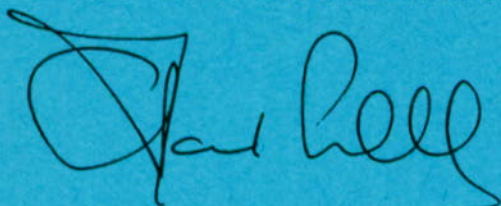


RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE TEN BEHOEVE VAN
DE TRAJECTSTUDIE RIJKSWEG 2, PASSAGE MAASTRICHT

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig
artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jan Kees', with a large, stylized initial 'J'.

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieubeheer overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. J. Kees', with a large, stylized initial 'A'.

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	2
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	3
2.1 Probleem en doel	3
2.2 Besluitvorming	4
3. Alternatieven	5
3.1 Algemeen	5
3.2 Oplossingsrichtingen	5
3.3 Alternatieven	7
3.3.1 Nulalternatief	7
3.3.2 Nulplusalternatief	7
3.3.3 Traverse Maastricht-alternatief en varianten	7
3.3.4 Oostelijke omleidingsalternatief en varianten	8
3.3.5 Koppeling Rijksweg 2/Rijksweg 79	8
3.3.6 Meest milieuvriendelijk alternatief	8
3.3.7 Geboorde tunnel	9
3.3.8 Mitigerende maatregelen	9
3.3.9 Mogelijkheden voor compensatie	9
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	10
4.1 Algemeen	10
4.2 Cultuurhistorie	11
4.3 Geomorfologie, bodem en water (abiotische natuur)	12
4.4 Natuur (biotisch)	12
4.5 Leefbaarheid	13
4.5.1. Geluid en trillingen	13
4.5.2. Lucht	14
4.5.3. Externe veiligheid	15
4.5.4. Stedelijk woon- en leefmilieu	16
4.5.5. Landelijk woon- en leefmilieu	16
5. Vergelijking van alternatieven	17
6. Leemten in kennis	17
7. Evaluatieprogramma	17
8. Vorm en presentatie	18
9. Samenvatting van het MER	18

Bijlage

1. Lijst van inspraakreacties en adviezen alsmede het daarop van de zijde van het Bevoegd Gezag gegeven commentaar.

1. Inleiding

De A2 voert thans gelijkvloers door de bebouwde kom van Maastricht hetgeen problemen veroorzaakt op het gebied van het leefmilieu en de verkeersafwikkeling. Om deze problemen te inventariseren en mogelijke oplossingsrichtingen uit te werken, is op grond van de Tracéwet een startnotitie ter visie gelegd over de 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.

Gelet op de problematiek en vanuit de wens om maximale helderheid te verschaffen over de keuzen die gemaakt worden verdient het de voorkeur deze MER in twee fasen op te stellen.

De eerste fase bestaat uit 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 het traverse-alternatief op maaiveld niveau, zonder aanvullende maatregelen. Voor het verkrijgen van een voldoende groot maatschappelijk draagvlak voor het voornemen, is het denkbaar aan het einde van de eerste fase de mogelijkheid te bieden voor inspraak op de nader uit te werken oplossingsrichtingen.

Uit de verkeerscijfers in de startnotitie komt 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)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. Bij de totstandkoming van de trajectnota/MER moet worden gezien in hoeverre een dergelijke integrale aanpak mogelijk en wenselijk is.

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.

Bijlage 1 geeft een overzicht van de reacties en adviezen die zijn binnen gekomen tijdens de terinzageliggig van de startnotitie alsmede het daarop van de zijde van het bevoegd gezag gegeven commentaar.

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. Aangesloten kan worden bij de in de startnotitie beschreven knelpunten. 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 inzicht in de oorzaken van de problemen te krijgen en 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).

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. Uit de verkeerscijfers in de startnotitie komt 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 en 1995 werkelijk opgetreden verandering van de verkeersintensiteit in het studiegebied met de streefwaarde van het SVV 2 voor de onderhavige regio.

Bereken de toekomstige intensiteit voor de onderscheiden verkeerssoorten op de wegen in het studiegebied voor het peiljaar 2010 (de planhorizon van het SVV2). 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 SVV-2: leefbaarheid en bereikbaarheid.

Leid uit de probleemstelling de doelen af. De doelen zoals genoemd in de startnotitie worden onderschreven. 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' wordt bedoeld 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.

Opgemerkt wordt 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 wordt aangeraden deze 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.

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

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 'robuustheidscontrole' 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).

3.2 Oplossingsrichtingen

In de startnotitie worden twaalf alternatieven en varianten genoemd die in het MER uitgewerkt zullen worden. De relatie tussen deze alternatieven en varianten en de probleem- en doelstelling is niet altijd 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. Aangegeven moet worden welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om deze een oplossing te laten zijn.

Teneinde tot een nadere afbakening van in het MER te onderzoeken alternatieven en varianten te komen, wordt aanbevolen 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.

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. Waarschijnlijk 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.

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;
- 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 open planproces zullen de resultaten van het perspectievenonderzoek openbaar worden gemaakt en belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld 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, danwel voorstellen voor nog niet geformuleerde alternatieven alsnog op te nemen.

Een dergelijke eerste fase, inclusief inspraak, kan leiden tot een beperkter aantal alternatieven en varianten dan in de startnotitie is aangegeven. Dit bevordert het opstellen van een toegespitst MER, en zal in een latere fase van het opstellen van het MER en het besluitvormingsproces tijdwinst op kunnen leveren.

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

Echter, zoals reeds eerder gesteld, biedt een intensieve samenwerking van rijk, provincie en gemeenten 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. Aanbevolen wordt om te onderzoeken in hoeverre een dergelijke integrale aanpak door meerdere overheden mogelijk is. 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

Zoals in de startnotitie is aangegeven lijkt het nulalternatief geen reëel alternatief maar heeft het de functie van referentiekader. Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling.

3.3.2 Nulplusalternatief

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

3.3.3 Traverse Maastricht-alternatief en varianten

Omdat een oostelijke omleiding onvermijdelijk grote milieunadelen met zich mee zal brengen, moet een uiterste inspanning verricht worden om de gestelde doelen te bereiken door oplossingen ter hoogte van de traverse Maastricht.

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;
- *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 en een verkeerscirculatieplan voor de stad.

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.

Het is 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 andere voordelen.

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. Dit roept de vraag op hoe groot deze marges zijn voor een eventuele verdere toename van het verkeersaanbod/verdere capaciteitsvergroting van de infrastructuur. Daarom wordt aanbevolen 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. 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.

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 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).

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/riksweg 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 en of bijvoorbeeld het probleem van het sluipverkeer opgelost kan worden zonder volledig maken van de aansluiting?

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 milieugevolgen, dan wel het behalen van een maximale milieuwinst.

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

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 gevoeligheidsanalyse.

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 percelering;
- 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;
- kastelen, oude boerderijen of landhuizen, schansen en wegwijken.

Milieugevolgen

Beschrijf de mogelijke aantasting of zelfs verlies van cultuurhistorische relictten als gevolg van de eventuele realisering van een tracé ten oosten van Maastricht.

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 Maasterrassengebied 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 grubbten of droogdalen.

De belangrijkste milieu-effecten zijn verder:

- beïnvloeding en doorsnijding van bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden. 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 van 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 ontlelen hun betekenis gedeeltelijk aan de aanwezigheid van voldoende vocht. Ook de invloed op vochtvoorziening in de aanwezige grubbten 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;
- beschermde gebieden en reservaten vanaf de plateaurand tot aan Maastricht; dus ook gebieden als De Dellen en Savelsbos in het kort beschrijven;
- 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;
- 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 moerasssoorten;
- soorten die het gebied thans als foerageergebied gebruiken;
- door het gebied migrerende soorten.

4.5 Leefbaarheid

4.5.1 Geluiden trillingen

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Een korte beschrijving van de volgende karakteristieken:

- de huidige en te verwachten autonome ontwikkeling van de geluidbelasting als gevolg van de relevante bronnen (weg- en railverkeer, industrie) in het studiegebied; inclusief de cumulatie daarvan;
- locatie en omvang van bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (woongebieden, ziekenhuizen, scholen, bejaardenoorden, kloosters, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden);
- het aantal bestaande saneringswoningen langs de wegen waar een significante verandering op kan treden in de verkeersintensiteit;
- het aantal gehinderden en ernstig gehinderden (dosis-effect-relaties);
- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolge van het huidige verkeer of andere relevante bronnen, dan wel een korte uiteenzetting waarom dit niet aanwezig en niet te verwachten is.

De basisgegevens van het aspect geluid voor de effectanalyse betreffen in ieder geval:

- kaart met geluidniveau's in buitengebied (inclusief contouren rondom de niet-omgevingseisen geluidbronnen);
- kaart met locatie en begrenzing van (potentiële) stiltegebieden en specifieke geluidgevoelige bestemmingen (inclusief woonbebouwing);
- gegevens per wegvak van de alternatieven voor de berekeningen van:
 - * verkeersintensiteit (in uurgemiddelden) voor gehele etmaal;
 - * verkeerssamenstelling (in % licht, middelzwaar en zwaar verkeer);
 - * rijsnelheden;
 - * verhardingssoort;
 - * locatie, hoogte en lengte geluidafschermende voorzieningen.

Milieugevolgen

De effecten met betrekking tot geluidshinder die kwantitatief bepaald worden zijn:

- * akoestisch ruimtebeslag relatief stille gebieden in het buitengebied (in ha. groter dan het bestaande referentieniveau geluid, indien dit lager is dan 50 dB(A));
- * het akoestisch invloedsgebied groter dan 50 dB(A));
- * het aantal geluidbelaste woningen (aantallen in gebieden met een belasting van meer dan 5 dB(A), per categorie van 5 dB(A);
- * het aantal gehinderden en ernstig gehinderden volgens de dosis-effect-relaties van VROM, vanaf 45 dB(A) in aantallen;
- * aantasting stiltegebied in ha. vanaf 40 dB(A);
- * trillingshinder (aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen ca. 50 m. van de weg met inschatting van het schaderisico;
- * aanlegfase-effecten geluid en trillingen.

De effectvoorspelling dient met behulp van de Nederlandse Standaard Reken- en Meetmethode II te worden verricht. Deze dient als basis voor de bepaling van de rangorde van de alternatieven op geluideffecten. Hierbij mag de aftrek volgens artikel 103 Wet geluidshinder niet worden toegepast. Tevens dient te worden vastgesteld of en hoe deze rangorde verandert als de geluideffecten volgens de Duitse rekenmethode (Richtlinien für den Lärmschutz an Strassen, RSL-90 (1990)') worden bepaald. Alleen daar waar belangrijke verschillen optreden, dienen de hiervoor verantwoordelijke modelonderdelen en berekeningsstappen te worden geïdentificeerd.

Indien in de aanlegfase geluid- en trillingseffecten van betekenis te verwachten zijn dient hierop tenminste kwalitatief ingegaan te worden. Voorbeelden hiervan zijn hei-activiteiten, intrillen en trekken van damwanden, transportactiviteiten voor de aan- en afvoer van materiaal, tijdelijke verandering van de verkeerscirculatie op aansluitend wegennet door omleidingen en stremmingen. Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief worden beschreven. Extra aandacht dient wordt gegeven aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

4.5.2 Lucht

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Een korte beschrijving van de volgende karakteristieken zal worden verschaft:

- huidige luchtkwaliteit aan de hand van de volgende parameters: CO, NO-2, SO-2, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet) en fijn stof. Het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied als de verhoging daarvan nabij de bestaande wegen;

- aangegeven wordt waar de huidige normstelling (beschikbare ontwerp grens- en richtwaarde) worden overschreden en wat de verhouding is tot de achtergrondconcentraties;
- huidige emissies van CO-2, verzurende stoffen (SO-2, NOx, VOS en vermestende stoffen (N-stoffen: NOx);
- relevantie, aanwezigheid of kans op smogvorming, stankhinder of stofhinder.

Berekeningen zullen worden gemaakt voor zowel de bestaande situatie als het referentiejaar van de autonome ontwikkeling. Rekening wordt gehouden met de te verwachten ontwikkeling in emissie factoren van het wagenpark en de achtergrond-concentraties.

Milieugevolgen

Beschreven moet worden in de gebruiksfase:

- relevante veranderingen in de concentratie van genoemde stoffen op leefniveau (bijvoorbeeld aantal blootgesteld binnen de NO_x-grenswaardecontour);
- verandering van de luchtkwaliteit (concentratie op korte afstand van de weg) langs het wegennetwerk;
- verandering van de totale emissies (uitstoot in kg/jaar) van milieuschadelijk verkeer op het verkeerskundige beschouwde wegennetwerk;
- de verandering van de luchtkwaliteit langs het wegennetwerk per stof gezondheidsschade en schade aan de natuur, gewassen en monumenten. omgevingsanalyse genoemde stoffen. De luchtkwaliteit ter plaatse vermeerderd met de immissiebijdrage van het verkeer;
- in geval van verdiepte of ondergrondse traces dient speciale aandacht te worden besteed aan (geluid)afschermende voorzieningen;
- in geval congestie te verwachten is dient extra aandacht te worden besteed aan de effecten voor de luchtkwaliteit. In eerste instantie in kwalitatieve zin.

4.5.3 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^{-6} en streefwaarde 10^{-8} 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):
- 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;
- 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 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.

Geadviseerd wordt 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.

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.

Inspiraakreacties naar aanleiding van de startnotitie Rijksweg 2 passage Maastricht

nr.	persoon of instantie	inhoud reactie	verwerking in de richtlijnen
1	A.A.M. Hokke, Maastricht-Amby	* verwacht overlast door het oosttracé en aantasting van het leefmilieu in geval van het oosttracé	* effecten op het woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
2	Rijkiconsulentschap EZ, Maastricht	* vraagt vooral aandacht voor het MMA bij de traversevariant * wenst dat economische aspecten even grondig in de afweging worden meegenomen als milieu-aspecten * vraagt aandacht voor de verkeersafwikkeling gedurende de bouwwerkzaamheden	* MMA is volwaardig alternatief in studie (§ 4.6) * richtlijnen hebben betrekking op MER-gedeelte van studie, niet op economie. Ondanks dat zal er aan het economisch aspect aandacht worden besteed in de studie * uitvoerbaarheid en tijdelijke verkeersmaatregelen worden meegenomen in studie
3	B.J.A. Stroom, Eckelrade	* verzoekt bij de oostelijke omleiding een tunnelvariant mee te nemen	* het parallel opgestarte open planproces biedt mogelijkheden voor aandragen nieuwe alternatieven en varianten * een (boor)tunnel-oplossing wordt in de studie meegenomen
4	P. Jansen, Maastricht	* verzoekt meerdere varianten mee te nemen dan in de startnotitie zijn opgenomen	* het open planproces biedt mogelijkheden voor aandragen nieuwe alternatieven en varianten

5	Dr. G.M.H. Swaen, Maastricht	* betrokkene verzoekt dat de oostelijke varianten niet verder in de studie worden meegenomen vanwege de te grote effecten op de omgeving	* effecten op het woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
6	J. Janssen, Maastricht	* verzoekt om vroegtijdige financiële reservering in het MIT * tunnelvariant bij de oostelijke omleiding	* de aanlegkosten zijn in deze fase niet aan de orde. Reservering is pas zinvol in de fase van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) * een (boor)tunnel-oplossing wordt in de studie meegenomen
7	H.J.G. Braeken, Maastricht-Amby	* bezwaar tegen oostelijk tracé vanwege persoonlijk woongenot en geluids-/stankoverlast	* bezwaren zijn in deze fase niet aan de orde * effecten op het woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
8	I.J. Dekema, Maastricht	* vraagt grondige aandacht voor het communicatietraject i.k.v. draagvlak	* tijdens de info-avond op 13 december 1995 is reeds aangekondigd dat parallel een open planproces zal worden toegepast gericht op het genereren van oplossings ideeën en het creëren van draagvlak

9	L. Schrijnemaekers, Gronsveld	* verzoekt oostelijke varianten niet meer in studie nemen danwel een lage prioriteit te geven * hoge prioriteit aan traversevariant 1	* effecten op woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
10	A. Zwigt, Maastricht	* bezwaar tegen de oostelijk omleiding vanwege vermindering persoonlijk woongenot	* effecten op het woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * studie geeft totaalinzicht en niet in de persoonlijke sfeer * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
11	I.A.M. Edens J.H. Creuwels, Maastricht	* bezwaar tegen het oosttracé vanwege landschappelijke en ecologische waarden * verzoekt om voldoende aandacht voor de effecten op flora en fauna	* ook de effecten op flora en fauna dienen beschreven (§ 5.2) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.

12	Waterschap Roer en Overmaas, Sittard	* instemming met de inhoud van de startnotitie * verzoekt om voldoende aandacht voor effecten op hydrologische en ecohydrologische situatie	* ook de effecten op de waterhuishouding dienen beschreven (§ 5.4)
13	Ing. L. Peters, Maastricht	* vanwege landschaps- en natuur-aantasting is oostelijke omleiding niet acceptabel * voorkeur voor traversevariant 1	* effecten op natuur, landschap en ecologie worden beschreven (§ 5.2) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
14	Vleermuiswerkgroep Nederland, Wageningen	* verzoekt om gedegen aandacht voor leefgebied vleermuizen * Stichting Vleermuisbureau kan inventarisatie leveren	* diersoorten worden geïnventariseerd (§ 5.2) * maken graag gebruik van de inventarisatie
15	Ir. H.L.P. Poels, Maastricht	* bezwaar tegen de oostelijke omleiding vanwege gering verkeer dat ervan gebruik zal maken, landschappelijke en natuurwaarde aandacht voor bijdrage aan oplossing door langzaam verkeer, ov en carpool * uitwerking van de nulplus-alternatief	* effecten op natuur, landschap en ecologie worden beschreven (§ 5.2) * effecten op verkeer en vervoer worden beschreven (§ 5.1) * nulplus-alternatief wordt in studie meegenomen (§ 4.3) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.

16	F.M. Menten, Maastricht	* bezwaar tegen de oostelijk omleiding vanwege vermindering persoonlijk woongenot	* effecten op het woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
17	NS Railinfrabeheer, Eindhoven	* wenst overleg indien consequenties voor spoorinfrastructuur	* dit overleg wordt ingepast in het plan van aanpak
18	P.H.M. Verbeek, Maastricht	* bezwaar tegen oosttracé * geeft suggesties voor technische oplossingen traverse	* het parallel opgestarte open planproces biedt de mogelijkheid voor het aandragen van alternatieven en varianten * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.

19	College van B&W Gemeente Maastricht, Maastricht	* instemming met start trace/mer-procedure * huidig ruimtelijk beleid gemeente Maastricht is gerelateerd aan beslissing 1982 * wenst aandacht voor de financiële reservering t.b.v. uitvoering verzoekt om tussentijds beslismoment t.b.v. verdere gedetailleerde uitwerking * onderzoek naar functie A2 in internationaal verband meenemen in studie * studie inzake traversetracé mag niet alleen betrekking hebben op de aangegeven lijn in de startnotitie * onderzoek moet ook betrekking hebben op technische combinatiemogelijkheden voor traverse * aandacht in effectbeschrijving voor geluidhinder, ecosystemen en het gevolg van de ingrepen voor het economisch functioneren van bestaande en geprojecteerde economische functies * aandacht voor de tijdelijke verkeersafwikkeling gedurende (om)bouw	* aanlegkosten zijn in deze fase niet aan de orde. Reservering is pas zinvol in de fase van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) * gemeente participeert in de Technische Klankbordgroep (TKG) en de Bestuurlijke Klankbordgroep (BKG) en wordt over beslisdocumenten en -momenten geïnformeerd in de studie wordt de A2 in Euregionaal beleid aangegeven (§ 3.6.2) * studie heeft betrekking op het studiegebied genoemd in de Startnotitie * effecten op woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * uitvoerbaarheid en tijdelijke verkeersmaatregelen worden meegenomen in de studie * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
----	---	--	---

20	Gemeente Meerssen, Meerssen	* verzoekt om aandacht voor de gevolgen voor de op- en afritten en de mogelijke verbreding van de Vliegveldweg * aspect luchtverontreiniging in studie meenemen * aandacht voor leefbaarheid in Rothem bij oostelijke variant en koppeling A2/A79 * gemeente geeft aantal tekstuele aanpassingen op startnotitie	* gevolgen voor de toe- en afritten in Meerssen worden in de studie meegenomen (§ 3.4.1) de Vliegveld wordt binnenkort door RWS overgedragen aan de gemeente Meerssen * effecten op de luchtverontreiniging wordt in de beschrijving van het woon- en leefmilieu meegenomen (§ 5.5) * tekstuele aanpassingen worden ter kennisgeving aangenomen * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
21	P. van Dongen, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16.
22	C.M.P. Fischer, Maastricht	* bezwaar tegen oosttracé vanwege waardevermindering eigen woning	* studie geeft totaalinzicht en niet in de persoonlijke sfeer
23	Milieudefensie Meerssen, Meerssen	* volledige aandacht richten op traverse vanwege duurzaam karakter	* de studie zelf zal gericht zijn op het beleidsuitgangspunt duurzaamheid
24	J. Hoen, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16

25	Stichting Dassenwerkgroep Limburg, Margraten	* aan oostrand Maastricht voorkomen van grootste levensvatbare kernpopulaties van de hamster dassenburchten aan oostzijde Maastricht liggen in noord-zuid migratieroute van Limburgse dassenpopulatie * adviseert oost-tracé langs Oude Molenweg vanwege zeldzame waarden buitengebied * verbindingsweg kern Meerssen en vliegveld doorkruist ecologische verbingszone	* diersoorten, zoals hamster en dassen, worden geïnventariseerd (§ 5.2) * effecten op natuur en landschap en op woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.2, 5.5) * precieze situering volgt uit de studie
26	Ir. Z.J. Swider, Maastricht	* biedt stedenbouwkundig ontwerp aan voor stadstraverse en koppeling A2/A79	* het parallel opgestarte open planproces biedt de mogelijkheid voor het aandragen van alternatieven en varianten
27	N. Thewissen, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16
28	P.H.G. Willems, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16
29	F. Menten, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16
30	M.H.H. Obdeijn, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16
31	W.G. Beenen, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16
32	H.G.J. Ritzen, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16

33	C. Boer, Maartensdijk	* voorkeursuitwerking tunnelvariant traverse	* (boor)tunnelvarianten worden in de studie meegenomen
34	Land. Vereniging Monumentenbescherming Heemschut, Amsterdam	* besluit van 1982 (traverse met tunnel) handhaven	* Europese en Nederlandse wet- en regelgeving verplichten tot een Tracé/MER-procedure (§ 2.1.1)
35	J.H.T.M. Simons, Maastricht	* bezwaar tegen oostelijke variant vanwege doorkruising boomteeltbedrijf	* effecten op versnippering van land- en tuinbouwgebieden wordt beschreven (§ 5.7) doch in dit stadium niet op individuele basis
36	H. Wijts, Maastricht	* voorkeursuitwerking ondertunneling traverse	* (boor)tunnelvarianten worden in de studie meegenomen
37	M.E. van der Ree, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16
38	J.M.H. Rousch, Gronsveld	* verzoekt om richtlijnen m.b.t. verkeersoverlast lokale wegen * verzoekt onderzoek naar zuidelijke verplaatsing aansluiting A2 bij Gronsveld	* effecten op woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * mogelijkheid tot verplaatsing van aansluiting wordt in de studie meegenomen
39	Shell Nederland Verkoopmaatschappij BV, Rotterdam	* verzoekt bij ontwerp voldoende ruimte te scheppen tussen tracé en tankstation	* indien relevant zal de situering van het bedoelde tankstation worden meegenomen in het Ontwerp Tracé Besluit (OTB)
40	Th. H. Pasmans, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16
41	J. Janssen, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16

42	Kamer van Koophandel Zuid-Limburg, Maastricht	*	stemt in met inhoud Startnotitie	*	wordt met kennisgeving aangenomen
43	N. Priem, Maastricht	*	bezwaar tegen oosttracé vanwege geluidsoverlast en vermindering persoonlijk woongenot	* effecten op woon- en leefmilieu en geluid worden beschreven (§ 5.5) * studie geeft totaalinzicht en niet in de persoonlijke sfeer * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.	
43	C. Vogten, Maastricht	*	zie reactie N. Priem	*	zie reactie N. Priem
43	H. v.d. Luer, Maastricht	*	zie reactie N. Priem	*	zie reactie N. Priem
44	P.L. Peters, Maastricht	*	verzoekt voorkeursuitwerking boortunnel gelegen oostelijk van traverse volgens eigen idee	*	Het parallel opgestarte open planproces biedt de mogelijkheid voor het aandragen van alternatieven en varianten
45	L.J.L.F. Bastings, Maastricht	*	bezwaar tegen oosttracé vanwege vermindering persoonlijk woongenot en ligging in waterwingebied	* effecten op woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * effecten op grond- en oppervlaktewater worden beschreven (§ 5.4) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.	

46	Vereniging Das en Boom, Beek-Ubbergen	* opnemen nationale en internationale richtlijnen en verdragen in op te stellen richtlijnen voor Tracénota/MER	* de hier bedoelde richtlijnen hebben betrekking op flora en fauna: effecten op flora en fauna worden in de studie meegenomen (§ 5.2)
47	D.H. Veldhoen, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16
48	Stichting Milieufederatie Limburg, Sittard	* vanwege ontbreken nieuwe ontwikkelingen vasthouden aan tracévoordeur 1982	* Europese en Nederlandse wet- en regelgeving verplichten tot een Tracé/MER-procedure (§ 2.1.1)
49	MECC, Maastricht	* verzoekt om spoedige besluitvorming rond verbetering A2	* wordt voor kennisgeving aangenomen
50	Samenwerkende Industrieterreinen Maastricht, Maastricht	* verzoekt opname in studie van ontsluitingen Beatrixhaven en bedrijventerrein Maastricht/Eysden * verzoekt verlenen functie achterlandverbinding van A2 * oosttracé niet opportuun	* ontsluiting Beatrixhaven is opgenomen in studie (§ 2.1.4) * bij de studie wordt uitgegaan van vigerende plannen per medio februari 1996 * functie van A2 is ter competentie van de Tweede Kamer * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
51	Ir. L.J. van Nieuwenhuysen, Maastricht	* zie reactie 44	* zie reactie 44

52	L. Bastings/ A. Skomorowski en 57 anderen, Maastricht	*	verzoekt grondig onderzoek naar ondertunneling traverse	*	ondertunneling van de traverse is opgenomen als alternatief in de studie (§ 4.4)
53	Woningstichting Maasvallei, Maastricht	*	bezwaar tegen oostelijke omleiding vanwege overlast van ± 1100 woningen in beheer van stichting oostelijk omleiding in strijd met doelstellingen "voorkomen aantasting en verstoring waardevolle gebieden"	*	effecten op woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5)
		*		*	effecten op natuur, landschap en ecologie worden beschreven (§ 5.2)
		*		*	in de studie wordt uitgegaan van vigerende plannen per medio februari 1996 waarbij wordt aangegeven wat de positieve en negatieve effecten zijn als gevolg van de ingreep
		*	oostelijke omleiding heeft ingrijpende gevolgen voor leefbaarheid oostelijk Maastricht oostelijk tracé zorgt voor verminderde aantrekkingskracht woningenpotentieel	*	de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
		*	oostelijk tracé geprojecteerd op plek woningbouw		

54	Vereniging "Geen Oosttracé voor de A2", Maastricht	* verzoekt opnemen boortunnelvariant zowel voor traverse als oost-tracé * verzoekt opnemen mogelijk west-tracé * verzoekt afzonderlijk alternatief voor koppeling A2-A79 * aandacht voor verhoogd verkeersaanbod door spin-off uitbreiding Maastricht-Aachen-Airport * aandacht voor aanwezigheid beschermde diersoorten bij te onderzoeken effecten * verzoekt effectonderzoek waterhuishouding, ecologie, landschap en woon- en leefmilieu ontbreken van aanduiding * afwegingsmethodiek alternatieven in beeld brengen beperkingen en schade toerisme en recreatie bij oost-tracé * verzoekt om integrale financiële vertaling optredende kosten	* (boor)tunnel-varianten worden meegenomen in de studie (§ 4.7) * mogelijkheden van koppeling A2/A79 worden meegenomen in de studie * effecten op natuur, landschap en ecologie worden beschreven (§ 5.2) * effecten op woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * recreatie wordt meegenomen onder het onderdeel woon- en leefmilieu (§ 5.5) * toerisme is een economisch aspect (§ 5.6) * effecten op bodem en geomorfologie en oppervlakte- en grondwater worden beschreven (§ 5.3, 5.4) * aanlegkosten zijn in deze fase niet aan de orde * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
----	--	---	--

55	W.J.L. Bosch-Sthijns, Cadier en Keer	* bezwaar tegen oostelijk omleiding vanwege - beperkte oplossing verkeersprobleem; - onherstelbare schade aan open gebied; - verlies inkomsten toeristenbranche; - aantasting grondwaterwingsgebied; - verlies landelijk karakter Cadier en Keer; - rekening houden met overwegingen besluit 1982	* effecten op verkeer en vervoer worden beschreven in de studie (§ 5.1) * effecten op natuur, landschap en ecologie worden beschreven (§ 5.2) * recreatie wordt meegenomen onder het onderdeel woon- en leefmilieu (§ 5.5) * toerisme is een economisch aspect (§ 5.6) * effecten op de waterhuishouding wordt meegenomen in de studie (§ 5.4) * Europese en Nederlandse wet- en regelgeving verplichten tot een Tracé/MER-procedure (§ 2.1.1) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
56	adres onbekend	adres onbekend	adres onbekend
57	IVN-afdeling Meeressen, Bunde	* zie reactie 23	* zie reactie 23
58	W.H. Leiner, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16
59	R. Amelink, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16
60	J.K. Huppertz. Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16

61	J. Kerkhoffs, Maastricht	* bezwaar tegen oostelijk tracé vanwege aantasting natuurgebied, geluidsoverlast en vermindering persoonlijk woongenot	* effecten op natuur, landschap en ecologie worden beschreven (§ 5.2) * effecten op woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
62	Actiegroep "Verontruste Bewoners Heer (Oost)" en 67 anderen, Maastricht	* zie reactie 55	* Europese en Nederlandse wet- en regelgeving verplichten tot een Tracé/MER-procedure (§ 2.1.1) * effecten op woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * effecten op natuur, landschap en ecologie worden beschreven (§ 5.2) * effecten op bodem en geomorfologie en grond- en oppervlaktewater worden beschreven (§ 5.3, 5.4)
63	Hotel-restaurant In Den Hoof, Maastricht	* bezwaar tegen oostelijke omleiding vanwege gering oplossend vermogen en geluidsoverlast voor hotel	* effecten op woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * overigens wordt ook aandacht besteed aan economisch effecten (§ 5.6) * studie geeft totaalinzicht en niet in de persoonlijke sfeer * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.

64	adres onbekend	adres onbekend	adres onbekend
65	D66, Stein	* verzoekt overweging van een alternatief stadstracé vanwege overlast tijdens bouw op en rond traverse	* uitvoerbaarheid en tijdelijke verkeersmaatregelen zijn onderdeel van de studie
66	Nutsbedrijven Maastricht, Maastricht	* aandacht voor doorsnijding grondwaterbeschermingsgebied 2 pompstations	* effecten op grond- en oppervlaktewater worden beschreven (§ 5.4) * overleg wordt ingepast in het plan van aanpak
67	A. Lapre, Maastricht	adres onbekend	adres onbekend
68	NV Waterleidingsmij Limburg, Maastricht	* verzoekt oost-tracé niet in studie te nemen vanwege verontreinigingsgevaar aanwezige waterwingebieden en verhoging luchtverontreiniging * verzoekt prioritaire aandacht voor gevolgen drinkwatervoorziening	* effecten op grond- en oppervlaktewater worden beschreven (§ 5.4) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
69	G.J. van der Vusse, Maastricht	* bezwaar tegen oosttracé vanwege vermindering persoonlijk woongenot	* effecten op woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.

70	Vereniging Van Eigenaren (VVE) Wijkerveldflat, Maastricht	* verzoekt uitbreiding van het studiegebied en opnemen Euregionaal alternatief * verzoekt hanteren uitgangspunt van minimalisering overlast * bezwaar tegen nul- en nul-plusalternatief vanwege gering positief effect op leefbaarheid	* bezwaren zijn in deze fase niet aan de orde * Europese en Nederlandse wet- en regelgeving verplichten tot een Tracé/MER-procedure (§ 2.1.1) * het parallel opgestarte open planproces biedt de mogelijkheid voor het aandragen van alternatieven en varianten
71	Jeanne d'Arc College, Maastricht	* pleit voor onaangetast laten van natuurgebied ten oosten van Maastricht * verzoekt om aandacht voor de uitbreid aanwezig fauna * voorkeur voor traversevariant	* effecten op natuur, landschap en ecologie worden beschreven (§ 5.2) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
72	Stichting Milieucentrum, Maastricht en Omstreken, Maastricht	* verzoekt om effectmeting externe veiligheid voor zowel individueel als groepsrisico * ontmoediging personenautogebruik op A2 bij varianten	* effecten op woon- en leefmilieu, waaronder externe veiligheid worden beschreven (§ 5.5) * ontmoedigings-beleid autogebruik is een landelijk actiepunt en kan niet gekoppeld worden aan een ontbrekende schakel in het hoofdwegennet

73	B. Franssen, Maastricht	* bezwaar tegen oost-tracé vanwege aantasting schaarse natuurgebieden * voorkeur verbetering stadstraverse t.b.v. bevordering doorstroming en leefmilieu	* effecten op natuur, landschap en ecologie worden beschreven (§ 5.2) * effecten op verkeer en vervoer worden in de studie meegenomen (§ 5.1) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
74	Nederland Distributieland, Den Haag	* stemmen in met de start van de studie	* wordt ter kennisgeving aangenomen (zie 42 en 75)
75	Kamers van Koophandel voor: - Amsterdam en Haarlem - Utrecht en omstreken - Zuid-West Gelderland - Noordoost-Brabant - Zuidoost-Brabant - Noord- en Midden Limburg - Zuid-Limburg Chambre de Commerce et d'Industrie de Liege	* stemmen in met inhoud startnotitie en start studie	* wordt ter kennisgeving aangenomen (zie 42 en 74)

76	Y.M.F. Hovens, Maastricht	* bezwaar tegen oost-tracé vanwege nadelige gevolgen eigen bedrijf (paardenstalling) en de barrierewerking door het oost-tracé bij bezoek aan natuurgebied	* effecten op woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * effecten op natuur, landschap en ecologie worden beschreven (§ 5.2) * economische effecten worden beschreven (§ 5.6) doch niet op individuele basis * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
77	M. Wissekerke, Maastricht	* zie reactie 73	* zie reactie 73
78	V. Sonnen/ E. Disch, Maastricht	* zie reactie 73	* zie reactie 73
79	E. Thiele, Maastricht	* zie reactie 73	* zie reactie 73
80	Stichting R.K. Bejaardenvoorzieningen "Amby", Maastricht	* bezwaar tegen oost-tracé vanwege: - aantasting leefbaarheid en woonkwaliteit verzorgingshuis - aantasting landelijk karakter rondom verzorgingshuis - fysieke barriere tussen verzorgingshuis en natuur - geluids- en stankoverlast - in aanbouw zijnde aanleunwoningen	* de effecten op het woon- en leefmilieu en barrierewerking worden beschreven (§ 5.5) * effecten op natuur, landschap en ecologie worden beschreven (§ 5.2) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.

81	Groenlinks Maastricht, Maastricht	* bezwaar tegen oost-tracé vanwege gering oplossend vermogen	* bezwaren zijn in deze fase van de studie niet aan de orde * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
82	Fractie Groenlinks Provinciale Staten Limburg, Maastricht	* bezwaar tegen oost-tracé * financiële belangen mogen niet de overhand hebben * oost-tracé geeft gevaar van verleggen bebouwingsgrens gemeente Maastricht ten nadele van natuur en landschap	* afweging van de alternatieven vindt plaats door het Bevoegd Gezag aan de hand van de effecten zoals beschreven in de Tracénota/MER * de bebouwings-grens van de gemeente is in dit kader niet de competentie van de Initiatiefnemer en het Bevoegd Gezag * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
83	Gasunie, Groningen	* bij vaststellen richtlijnen belangen van Gasunie meenemen	* overleg wordt ingepast in het plan van aanpak
84	H. Remme, Maastricht	* zie reactie 73	* zie reactie 73
85	adres onbekend	adres onbekend	adres onbekend
86	adres onbekend	adres onbekend	adres onbekend
87	adres onbekend	adres onbekend	adres onbekend

88	W.J.L. Bosch-Sthijns en 9 anderen, Cadier en Keer	* zie reactie 55	* zie reactie 55
89	Actiecomité Amby- Oost en 16 anderen, Maastricht	* argumenten besluit 1982 handhaven * koppeling A2/A79 meenemen in studie * per alternatief verkeer differentiëren naar herkomst/bestemming en soort verkeer en aandeel vervoer * gevaarlijke stoffen * in MMA en nulplus-alternatief * opnemen mogelijkheden voor openbaar vervoer * aandacht voor effecten op grondwater * aandacht voor negatieve milieu-effecten * aandacht voor duurzaamheid en behoud/herstel natuurlijk milieu * in studie meenemen effecten op woonmilieu onwonenden * opnemen kosten van project * aandacht voor kostenpost a.g.v. schadeclaims huiseigenaren oostzijde	* Europese en Nederlandse wet- en regelgeving verplichten tot een Tracé/MER-procedure (§ 2.1.1) * effecten op verkeer en vervoer worden in de studie meegenomen (§ 5.1) * effecten op de waterhuishouding worden in de studie meegenomen (§ 5.4) * effecten op natuur en landschap evenals flora en fauna worden in de studie meegenomen (§ 5.2) * de studie zelf zal gericht zijn op het beleidsuitgangspunt duurzaamheid * effecten op het woon- en leefmilieu worden meegenomen (§ 5.5) * de aanlegkosten zijn in deze fase niet aan de orde. Reserveringen is pas zinvol in de fase van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.

90	Buurtplatform Amby- Werkgroep A2, Maastricht	* verzoekt om tussentijdse terugkoppeling resultaten met betrokkenen * afzonderlijke aandacht voor koppeling A2/A79 * alternatieven westelijke- omleiding en ondertunneling parallel aan spoorlijn * meenemen boortunnel in studie * inzicht in financiering * inzicht in niet effectuering van het besluit in 1982 * cumulatie door geluids- en stankoverlast door Maastricht-Aachen Airport en zware industrieën in omgeving meenemen * nadere omschrijving gewichttoekenning effecten * aandacht voor effecten woon- en leefmilieu	* door het parallel opgestarte open planproces wordt intensieve communicatie met betrokkenen en omwonenden gerealiseerd en kunnen alternatieven worden aangedragen * mogelijkheden van koppeling A2/A79 worden in de studie meegenomen * (boor)tunnel-variant is opgenomen in de studie (§ 4.7) * aanlegkosten zijn in de fase niet aan de orde * door destijds geldende bepalingen en normen op het gebied van geluidhinder en de budgettaire beperkingen heeft realisatie niet plaatsgevonden. Europese en Nederlandse wet- en regelgeving verplichten tot een Tracé/MER-procedure (§ 2.1.1) * effecten op het woon- en leefmilieu, waaronder geluid, worden in de studie meegenomen (§ 5.5) * afweging van de alternatieven vindt plaats door het Bevoegd Gezag aan de hand van de effecten zoals beschreven in de Tracénota/MER	* het parallel opgestarte open planproces biedt mogelijkheden tot het aandragen van alternatieven en varianten * bezwaren zijn in de fase niet aan de orde * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
91	A.C. Lit, Hulsberg	* geeft suggestie voor alternatieve variant door Maasbedding	* het parallel opgestarte open planproces biedt mogelijkheden tot het aandragen van alternatieven en varianten	* het parallel opgestarte open planproces biedt mogelijkheden tot het aandragen van alternatieven en varianten
92	Mertens VOF, Maastricht-Amby	* bezwaren tegen de oostelijke variant	* bezwaren zijn in de fase niet aan de orde * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.	* het parallel opgestarte open planproces biedt mogelijkheden tot het aandragen van alternatieven en varianten

93	Ministerie LNV, Den Haag	* vraagt aandacht voor beleid opgenomen in Structuurschema Groene Ruimte * aandacht voor mogelijkheden openbaar vervoer voor lokaal verkeer op traverse * aandacht behoud natuurwaarden boortunnel als volwaardig alternatief * effecten op landschapecologie en verbindingen natuureenheden en verbetering ecologische infrastructuur meenemen * effecten op natuurgebieden in omgeving ingreep meenemen * meenemen gemeentelijke ruimtelijke consequenties bij oostelijke omleiding	* beleid uit het SGR wordt meegenomen in de beschrijving van het nationaal beleid (§ 3.6.1) * de mogelijkheden voor het openbaar vervoer worden bekeken in het nulplus-alternatief * effecten op natuur- en milieu, waaronder ecologie en natuurwaarden, worden meegenomen (§ 5.2) * mogelijkheden van een (boor)tunnel zijn opgenomen in de studie (§ 4.7) * de toekomstige gemeentelijke ruimtelijke ontwikkeling is in dit kader niet de competentie van de Initiatiefnemer en het Bevoegd Gezag	
94	B&W Gemeente Margraten, Margraten	* verzoekt reservering financiële middelen voor realisatie in MIT * aandacht voor geluidwerende voorzieningen langs oost-tracé * verzoekt aansluiting N278 op oostelijke variant * aandacht voor tijdelijke verkeersmaatregelen tijdens bouw	* de aanlegkosten zijn in deze fase niet aan de orde. Reservering is pas zinvol in de fase van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) * mitigerende en compenserende maatregelen maken onderdeel uit van de studie * situering van aansluiting worden in de studie meegenomen * uitvoerbaarheid en tijdelijke verkeersmaatregelen worden meegenomen in de studie	

95	G.A.J. Stevens, Maastricht	* aandacht voor bedrijfsactiviteiten met bereikbaarheidsproblemen en gegenereerde arbeidsplaatsen na aanleg infrastructuur * aandacht voor negatieve werkgelegenheidseffecten t.g.v. landschapsaanastating * verzoekt meenemen aansluiting Beatrixhaven * aandacht voor vervoer van gevaarlijke stoffen en ongevalsrisico's * verzoekt inzicht in uitgangspunten verkeersprognoses en verkeersbelasting op wegvakken en knooppunten * aandacht voor Belgisch beleid inzake noord-zuidverbinding * aangeven wat reden is van opnemen oostelijke variant ondanks besluit 1982 * verzoekt inzicht in projectkosten	* economische effecten worden beschreven (§ 5.6) doch niet op individuele basis * de ontsluiting van de Beatrixhaven op de A2 vormt onderdeel van de studie. De aansluiting van de Beatrixhaven op deze ontsluiting is de verantwoordelijkheid van de gemeente Maastricht * effecten op het woon- en leefmilieu, waaronder externe veiligheid, worden beschreven (§ 5.5) * effecten op verkeer en vervoer worden beschreven (§ 5.1) a.h.v. een nieuw regionaal verkeers- en vervoersmodel dat gekoppeld wordt aan het verkeersmodel van de gemeente Maastricht * in de studie wordt aandacht besteed aan het Euregionaal kader * de aanlegkosten zijn in dit stadium niet aan de orde
96	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort	* aandacht voor archeologische belangen * wenst aanvullend archeologische inventarisatie	* de effecten op natuur en landschap, waaronder cultuurhistorische beleving, worden beschreven (§ 5.2)

97	Federatie Samenwerkingsverband Ondernemersverenigingen Maastricht, Berg en Terblijt	* stemt in met de Startnotitie * in beeld brengen effecten lokale verkeersstromen * effecten op economische activiteiten	* effecten op verkeer en vervoer worden beschreven (§ 5.1) a.h.v. een nieuw regionaal verkeersmodel dat gekoppeld wordt aan het verkeersmodel van de gemeente Maastricht * economische effecten worden beschreven (§ 5.6) doch niet op individuele basis
98	Thuis en Partners Advocaten en Procureurs, Heerlen	* aandacht voor akoestische effecten * aandacht voor effecten op ecosystemen en zeldzame landschappen	* effecten op woon- en leefmilieu, waaronder geluidshinder, worden beschreven (§ 5.5) * effecten op ecologie en landschap worden beschreven (§ 5.2)
99	Fietzersbond enfb, Maastricht	* oostelijke varianten niet meenemen * opstellen van een uitvoeringsmer	* een uitvoeringsmer is op dit moment niet aan de orde en is ter competentie van het Bevoegd Gezag na afronding van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt. *
100	Buurtbelangen NAZARETH, Maastricht	* voorkeur voor oostelijke varianten * voorkeur voor ondertunneling * traverse * wenst inzicht in de kosten	* aanlegkosten zijn in dit stadium niet aan de orde * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
101	Actiegroep "Verontruste Bewoners Noten-, Reykenborg", Maastricht	* zie reactie 55	* zie reactie 55

102	A. Mertens, Maastricht	* zie reactie 73	* zie reactie 73
103	N.W. Dassen, Gronsveld	* oostelijke varianten niet meenemen van wege aantasting woon- en leefmilieu	* effecten op woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
104	J.M.F.A. Gielen-Drehmans, Maastricht	* voorkeur voor oostelijke varianten	* wordt ter kennisgeving aangenomen * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
105	A. Rijkhoek, Gulpen	* verzoekt meenemen van vigerende plannen in studie * aandacht voor strategische ontwikkelingen op lange termijn * aandacht voor reductie autoverkeer ten voordele van openbaar vervoer, langzaam verkeer, carpool, telewerken * aandacht voor gelijkwaardigheid in verantwoordelijkheid tussen de nationale en lokale wegbeheerders	* bij de studie wordt uitgegaan van de vigerende plannen per medio februari waarbij wordt aangegeven wat de positieve en negatieve effecten zijn als gevolg van de ingreep * het huidige Rijksbeleid loopt tot het jaar 2010. De inhoud hiervan zal in de studie worden meegenomen * ontmoedigings-beleid autogebruik is een landelijk actiepunt en kan niet gekoppeld worden aan een ontbrekende schakel in het hoofdwegennet * het Bevoegd Gezag is slechts bevoegd uitspraken te doen en beslissingen te nemen over het eigen wegennet. Ditzelfde geldt voor de gemeente

106	D66 Statenfractie Limburg en D66 Gemeenteraadsfractie Maastricht, Stein	* geeft nieuw alternatief voor stadstraverse (boor)tunnelconcept	* het parallel opgestarte open planproces biedt mogelijkheden voor het aandragen van nieuwe alternatieven en varianten
107	A.R.M. Weitmann, Maastricht	* bezwaar tegen oosttracé vanwege aantasting milieu en doorkruisen eigendom	* bezwaren zijn in dit stadium niet aan de orde effecten op ecologie en landsschap worden beschreven (§ 5.2) * economische effecten worden beschreven (§ 5.6), doch niet op individuele basis * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofddrichingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
108	DHV Zuid-Nederland, Maastricht	* biedt oplossing voor de uitvoering	* het parallel opgestarte open planproces biedt mogelijkheden voor het aandragen van nieuwe alternatieven, varianten en uitvoeringsmethoden
109	H. Pomerantz, Gronsveld	* bezwaar tegen oosttracé vanwege aantasting woon- en leefmilieu	* effecten op het woon- en leefmilieu worden beschreven (§ 5.5) * de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofddrichingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
110	L.H.P. Sledsens, Maastricht	* zie reactie 16	* zie reactie 16

111	H.H. Op den Camp, Maastricht	*	aandacht voor geluidsoverlast bij kunstwerken	*	effecten op het woon- en leefmilieu, waaronder geluidshinder, worden beschreven (§ 5.5)
112	Stichting Jeugdzorg St. Joseph en Stichting Don Bosco, Cadier en Keer	*	bezwaren tegen oost-tracé vanwege aantasting milieu	*	bezwaren zijn in dit stadium niet aan de orde
		*	aandacht voor effecten gebied, stank, flora, fauna en water	*	effecten op het woon- en leefmilieu, waaronder stankhinder, worden beschreven (§ 5.5)
		*		*	effecten op ecologie en landschap, waaronder flora en fauna, worden beschreven (§ 5.2)
		*		*	effecten op de waterhuishouding worden beschreven (§ 5.4)
		*		*	de studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie dienen de hoofdrichtingen te worden beoordeeld op effectiviteit (zie paragraaf 3.2) waarna inspraak en meningsvorming plaatsvindt en de meest kansrijke alternatieven nader worden uitgewerkt.
113	, Maastricht	*	zie reactie 73	*	zie reactie 73

114	Gedeputeerde Staten Provincie Limburg, Maastricht	* verzoekt uitbreiding traverse tot koppeling A2/A79 en aansluiting A2/Gronsveld * pleit voor snelle oplossing * meenemen van effecten op waardevolle landschapselementen als graften en holle wegen (beschermd in Provinciale milieuverordening) * meenemen effecten doorsnijding waterwin- en grondwaterbeschermings-gebieden (uitgangspunten Provinciaal grondwater-beschermingsbeleid)	* de koppeling A2/A79 is integraal onderdeel alternatieven en varianten
-----	---	--	---

115	IVN Vereniging voor natuur- en milieu-educatie afdeling Maastricht, Maastricht	* verzoekt uitvoering van besluit 1982	* Europese en Nederlandse wet- en regelgeving verplichten tot een Tracé/MER-procedure (§ 2.1.1)
116	adres onbekend	adres onbekend	adres onbekend
117	adres onbekend	adres onbekend	adres onbekend
118	adres onbekend	adres onbekend	adres onbekend
119	adres onbekend	adres onbekend	adres onbekend
120	adres onbekend	adres onbekend	adres onbekend

