
Startnotitie A2-passage Maastricht

Rijkswaterstaat directie Limburg
juni 2004

Rijkswaterstaat directie Limburg

De initiatiefnemer van deze startnotitie is Rijkswaterstaat directie Limburg.

Bezoekersadres

Avenue Ceramique 125, 6211 KV Maastricht

Correspondentieadres

Postbus 25, 6200 MA Maastricht

Projectbureau A2-project Maastricht

Deze startnotitie is namens Rijkswaterstaat directie Limburg opgesteld door het Projectbureau A2-project Maastricht. Het projectbureau is een samenwerkingsverband van de gemeente Maastricht, de gemeente Meerssen, de Provincie Limburg en Rijkswaterstaat directie Limburg.

Bezoekersadres

Jekerstraat 45, 6211 NS Maastricht

Correspondentieadres

Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Voor extra exemplaren van deze startnotitie kunt u contact opnemen met het projectbureau.

fotografie en illustraties

Rijkswaterstaat directie Limburg

Inhoudsopgave

Voorwoord

1	Nieuwe start voor het A2-project Maastricht	1
1.1	Inleiding	1
1.2	Probleemstelling A2-project Maastricht	1
1.3	Doelstelling A2-project Maastricht	3
1.4	Oplossingsrichtingen	3
1.5	Te volgen procedures	3
1.6	Publiek private samenwerking	5
1.7	Buurtverkenning	6
1.8	Betrokken partijen	6
1.9	Financiën	6
2	A2-passage Maastricht	7
2.1	Doel startnotitie	7
2.2	Probleemstelling	7
2.3	Doelstelling	8
2.4	Inspraak	8
3	Voorgeschiedenis	11
4	Beleidskader	13
4.1	Rijksbeleid	13
4.2	Provinciaal beleid	15
4.3	Gemeentelijk beleid	15
5	Alternatieven	17
5.1	Meerdere alternatieven in Trajectnota/MER	17
5.2	Plan- en studiegebied	17
5.3	Wettelijk verplichte alternatieven	18
5.4	Beschouwing overige alternatieven	19
5.5	Samenhang A2-passage en verknoping A2 / A79	22
6	Te verwachten effecten	23
6.1	Aanpak effectbeschrijving	23
6.2	Te verwachten effecten	24
6.2.1	Verkeer en economie	24
6.2.2	Woon- en leefomgeving	25
6.2.3	Natuur en landschap	28
6.2.4	Bodem en waterhuishouding	28
7	Procedure en planning	31
7.1	Toelichting tracéwetprocedure	31
7.1.1	Tracéwet en afstemming met anderen regelingen	31
7.1.2	Tracéwetprocedure	31
7.2	Planning	34

Figuren

1	Topografische kaart Maastricht en omgeving	2
2	Projectonderdelen verkenning A2-project Maastricht	4
3	Plangebied en indicatie studiegebied A2-passage Maastricht	18
4	Globale weergave van mogelijke alternatieven voor de A2-passage	20
5	Samenhang A2-passage en verknoping A2 / A79	22

Begrippenlijst

35

Voorwoord

Deze startnotitie markeert de herstart van de planvorming voor het tracéwetplichtige onderdeel van het integrale A2-project Maastricht. Het tracéwetplichtige onderdeel betreft de A2-passage door Maastricht.

De publicatie van deze startnotitie is tegelijk een impuls voor de dialoog met bewoners, belangengroeperingen, overheden en het bedrijfsleven.

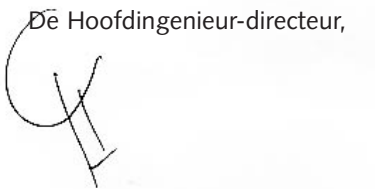
De lange voorgeschiedenis van het A2-project Maastricht heeft ertoe geleid dat wij ons er nu samen met de gemeente Maastricht, de gemeente Meerssen en de provincie Limburg sterk voor maken om snelheid te betrachten. Dit komt tot uiting in de in januari 2003 getekende Bestuursovereenkomst. In de Bestuursovereenkomst zijn afspraken gemaakt: Er is maximaal 360 miljoen euro beschikbaar gesteld, en het project moet in 2011 zijn afgerond. De start van de uitvoering is gepland in 2007.

Om het project tot een succes te maken is een gezamenlijke inspanning van alle betrokken overheden nodig en zullen wij vroegtijdig met de markt samen gaan werken in een zogenaamde publiek private samenwerking. De publiek-rechtelijke en privaatrechtelijke procedures worden dusdanig met elkaar vervlochten dat sprake is van een vernieuwende aanpak. Een enorme uitdaging voor de projectorganisatie om dit in goede banen te leiden!

Deze startnotitie richt zich op de vraag welke informatie straks in de Trajectnota/MER op tafel moet komen. In de Trajectnota/MER zullen verschillende alternatieven voor de oplossing van het probleem worden gepresenteerd, met daarbij per alternatief een beschrijving van de (milieu)effecten. De inspraak op deze startnotitie moet zich richten op de vraag welke informatie in de Trajectnota/MER boven tafel moet komen, dus welke alternatieven en welke effecten onderzocht moeten worden. Ik nodig u bij deze uit ideeën of wensen hierover kenbaar te maken.

Wat u vindt van de plannen als zodanig komt bij de inspraak op de Trajectnota/MER aan de orde. Die inspraak is gepland in 2006.

De Hoofdingenieur-directeur,



ir. F.M. Post

Inspraakreacties kunt u tot en met 28 juni 2004 indienen bij:

Inspraakpunt A2-project Maastricht
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

U kunt uw reactie ook indienen via de website www.inspraakvenw.nl.



Startnotitie A2-passage Maastricht

1 Nieuwe start voor het A2-Project Maastricht

Dit hoofdstuk gaat over het totale A2-project Maastricht. Dit project bestaat uit meerdere afzonderlijke onderdelen. Een van die onderdelen is het voornemen de A2-passage door Maastricht om te bouwen tot autosnelweg. Dit voornemen is tracéwetplichtig en vormt de aanleiding voor de publicatie van deze startnotitie.

In dit inleidende hoofdstuk worden eerst de contouren van het integrale A2-project geschetst. Daarna wordt in het overige deel van deze startnotitie specifiek ingegaan op de A2-passage; het gedeelte dat nu open staat voor inspraak.

De publicatie van deze startnotitie markeert een nieuwe start omdat in 1995 is al eerder een startnotitie is uitgebracht. De voorgeschiedenis van het project wordt verder toegelicht in hoofdstuk 3.

1.1 Inleiding

Deze startnotitie is de aankondiging van Rijkswaterstaat directie Limburg van het voornemen de huidige Rijksweg 2, oftewel de A2-passage door Maastricht, om te bouwen tot autosnelweg. De A2-passage Maastricht is globaal gelegen tussen de verkeersknooppunten De Geusselt en het Europaplein.

Dit voornemen is een onderdeel van het integrale A2-project Maastricht, dat tot doel heeft de doorstroming op de A2, de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving van Maastricht en directe omgeving te verbeteren. Een overzichtskaart is opgenomen in figuur 1.

1.2 Probleemstelling A2-project Maastricht

Rond de A2 -passage door Maastricht (gemeente Maastricht) en in de kernen Amby (gemeente Maastricht), Bunde, Rothem en Meerssen (gemeente Meerssen) is een meervoudige problematiek ten aanzien van de doorstroming op de A2 en de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving ontstaan. De problematiek vindt zijn oorsprong in de toenemende verkeersdruk, die naar verwachting in de toekomst steeds groter zal worden.





Figuur 1 Topografische kaart Maastricht en omgeving

1.3 Doelstelling A2-project Maastricht

Op 15 januari 2003 is een Bestuursovereenkomst tussen alle betrokken partijen getekend, te weten de gemeente Maastricht, de gemeente Meerssen, de provincie Limburg en de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De integrale doelstelling van het A2-project Maastricht zoals vastgelegd in de Bestuursovereenkomst (zie hoofdstuk 3) is het realiseren van een integraal en duurzaam pakket van maatregelen op het gebied van infrastructuur en gebiedsontwikkeling, gericht op:

- het garanderen van de doorstroming op de A2 door Maastricht;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van Maastricht en directe omgeving;
- het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving van Maastricht en directe omgeving.

1.4 Oplossingsrichtingen

Verkenning Maastricht raakt de weg kwijt II

In een verkennend onderzoek genaamd Maastricht raakt de weg kwijt II (2002) is een mogelijke oplossing voor de integrale A2 problematiek in Maastricht gepresenteerd. De projectonderdelen van deze integrale oplossing zijn (zie figuur 2):

A2-passage Maastricht

- ombouw van de A2-passage Maastricht (Rijksweg N2) tot autosnelweg voor het doorgaande verkeer op het huidige tracé tussen de Geusselt en het Europaplein, onder het maaiveld (tunnel), en daarmee vanuit verkeerskundig perspectief rechtstreeks samenhangend het realiseren van een volledige verknoping A2 / A79 ter hoogte van Rothem;

Overige onderdelen

- aanleg van een stadsboulevard tussen de Geusselt en het Europaplein voor het lokale verkeer (noord-zuid en oost-west) op het huidige tracé van de A2-passage bij voorkeur op maaiveldniveau;
- opwaarderen van de Viaductweg in Maastricht;
- aanleg van een nieuwe directe wegverbinding tussen de A2 (vanaf de verkoping A2 / A79) en de Beatrixhaven;
- afsluiting afrit Bunde en opwaardering Vliegveldweg
- gebiedsontwikkeling in de vorm van vastgoedontwikkeling rondom de A2-passage (kantoren en woningen).

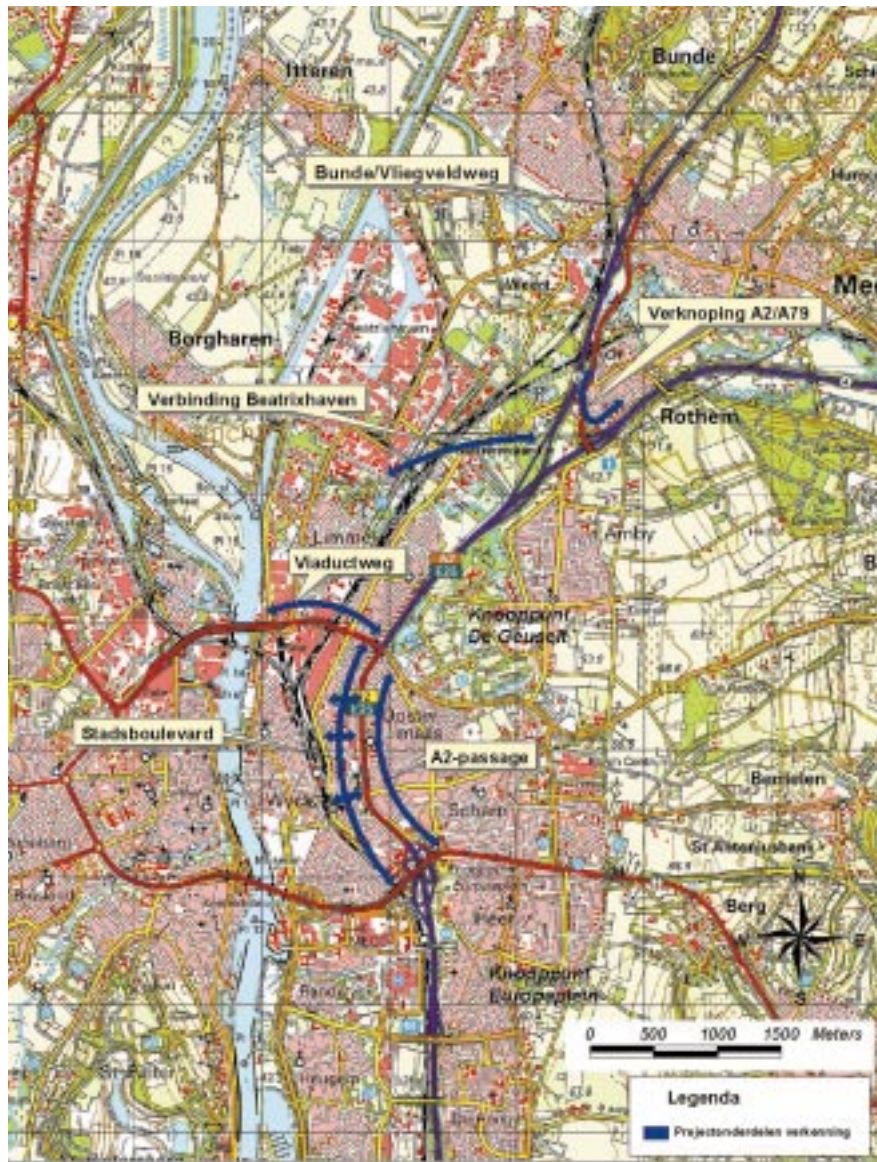
De oplossing uit de verkenning bestaat dus uit infrastructurele maatregelen in combinatie met gebiedsontwikkeling (vastgoedontwikkeling). De opbrengsten uit de gebiedsontwikkeling worden gebruikt om de infrastructurele maatregelen van het A2-project mede mee te financieren. Binnen welke randvoorwaarden de gebiedsontwikkeling bij voorkeur zal plaatsvinden wordt beschreven in de het 'Discussiestuk Randvoorwaarden en Uitgangspunten A2-project Maastricht' van de gemeente Maastricht, dat naar verwachting in het najaar van 2004 zal worden gepubliceerd. Ook op die nota is dan inspraak mogelijk.

Ook andere oplossingen (alternatieven) zijn mogelijk

In de verkenning is aangegeven dat met bovengenoemde projectonderdelen de doelstelling van het A2-project Maastricht te realiseren is. Maar in het kader van de tracéwetprocedure kunnen ook nog andere en wellicht betere oplossingsrichtingen naar voren komen, bijvoorbeeld naar aanleiding van inspraakreacties of door de inbreng van de marktpartijen.

1.5 Te volgen procedures

Voor de ombouw van de A2-passage, en daarmee samenhangend de verknoping van de A2/A79 (zie paragraaf 5.5), moet de procedure van de Tracéwet worden gevolgd, waarvoor de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer samen het bevoegd gezag vormen. Omdat deze activiteit tracéwetplichtig is, is deze activiteit ook m.e.r.-plichtig, hetgeen inhoudt dat voor dit projectonderdeel de geïntegreerde *tracé/m.e.r.*-procedure doorlopen moet worden. De publicatie en ter inzage legging van deze startnotitie is de formele start van die procedure. De te volgen procedure voor de ombouw van de A2-passage Maastricht wordt nader toegelicht in hoofdstuk 7.



Figuur 2 Projectonderdelen verkennings A2-project Maastricht

De overige projectonderdelen zijn niet tracéwetplichtig. Deze onderdelen volgen de *procedure voor de bestemmingsplanwijziging* volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening, waarvoor de verschillende bestuursorganen van de gemeenten Maastricht en Meerssen het bevoegd gezag vormen.

De procedure voor de overige projectonderdelen start met de publicatie van het 'Discussiestuk Randvoorwaarden en Uitgangspunten A2-project Maastricht', dat naar verwachting in het najaar van 2004 zal worden gepubliceerd. Op deze manier kan voor de overige projectonderdelen rekening gehouden worden met de uitkomst van de inspraak op deze startnotitie.

Gezamenlijke besluitvorming door meerdere bevoegde instanties

Vanwege de *onderlinge relaties* tussen met name de infrastructurele maatregelen van het A2-project is er sprake van een integraal project, en worden alle projectonderdelen telkens integraal en in samenhang met elkaar beschouwd en onderzocht. Maar vanwege de hierboven genoemde *procedurele scheiding van bevoegdheden* worden ook telkens de afzonderlijke maatregelen in beeld gebracht, zodat de afzonderlijke bevoegde instanties de besluiten waarvoor zij bevoegd zijn goed onderbouwd kunnen nemen.

Zo wordt in de Trajectnota/MER apart ingegaan op van één van de projectonderdelen, namelijk de effecten van de ombouw van de A2-passage. Dit is wettelijk verplicht, omdat dit gedeelte onder de Tracéwet en dus onder de bevoegdheid van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer valt. De overige projectonderdelen vallen onder de bevoegdheid van de verschillende bestuursorganen van gemeenten Maastricht en Meerssen. Door ook de integrale effecten van het totale A2-project in beeld te brengen (in een aparte nota) wordt gezamenlijke besluitvorming en afstemming van de besluitvorming tussen de verschillende bevoegde instanties mogelijk. Gezamenlijke besluitvorming is noodzakelijk vanwege de eerder genoemde onlosmakelijke verbondenheid van de verschillende projectonderdelen in de afzonderlijke alternatieven. Dit betekent uiteindelijk dat de verschillende bevoegde instanties weliswaar voor afzonderlijke onderdelen verantwoordelijk zijn, maar bij de besluitvorming - binnen de wettelijke kaders - wel rekening kunnen houden met de verschillende belangen. Om dit mogelijk te maken worden de procedures van de Tracéwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening daar waar mogelijk parallel geschakeld. Uiteindelijk kan vanzelfsprekend maar één alternatief worden uitgevoerd.

1.6 Publiek private samenwerking

In de verkenning Maastricht raakt de weg kwijt II wordt geadviseerd om marktpartijen al vroegtijdig te betrekken bij de planfase van het A2-project Maastricht. Het projectbureau A2-project Maastricht heeft hier in 2003 nader onderzoek naar gedaan, hetgeen heeft geresulteerd in het besluit om kort na het verschijnen van deze startnotitie een aanbestedingsprocedure te starten. De belangrijkste meerwaarde die een vroegtijdige inschakeling van de markt heeft is dat verwacht mag worden dat de markt met innovaties komt die leiden tot zeer gunstige prijs/kwaliteitsverhoudingen. Als de overheid het plan maakt en pas daarna de markt inschakelt is de ruimte voor innovaties vanuit de markt geringer. Bovendien heeft een vroegtijdige aanbesteding ook het voordeel van een vroegtijdige garantie op kosten en opbrengsten door de markt. De markt wordt gevraagd integrale alternatieven te ontwikkelen (bestaande uit zowel de infrastructuur als de gebiedsontwikkeling), waarmee de projectdoelstellingen van het A2-project volledig gerealiseerd worden, die passen binnen het door de overheid op te stellen Programma van Eisen en die passen binnen het taakstellend budget. Het is de bedoeling de reële alternatieven van de markt in de Trajectnota/MER op te nemen en dus ter inzage te leggen (zie hoofdstuk 7). Vervolgens wordt - mede op basis van de inspraakreacties op de Trajectnota/MER - een keuze gemaakt uit de alternatieven (standpunt).

1.7 Buurtverkenning

Er wordt gestreefd naar een breed gedragen oplossing voor de A2-problematiek. Daarom is voorafgaand aan de publicatie van deze startnotitie een buurtverkenningssessie gehouden, voorafgaand aan de officiële inspraak. Ook tijdens het vervolgproces zullen de omwonenden telkens geïnformeerd worden, zodat zij net als ieder ander, indien zij dat wensen, op de reguliere wijze kunnen inspreken.

Tijdens de buurtverkenning werd door omwonenden met name aandacht gevraagd voor het zoveel mogelijk beperken van de overlast tijdens de bouwwerkzaamheden, de mogelijke sloop van de flatgebouwen langs de traverse en de inpassing van de nieuwe ontsluitingsweg voor de Beatrixhaven. Niet alleen maakt men zich zorgen over mogelijke trillingen en een verminderde bereikbaarheid, maar ook over mogelijke overlast tijdens de bouw van verkeer dat gebruik zou gaan maken van alternatieve routes. Zaken die uit het buurtoverleg naar voren zijn gekomen zijn voorzover relevant verwerkt in deze startnotitie (bijvoorbeeld onderzoek naar hinder tijdens de bouw).

1.8 Betrokken partijen

Initiatiefnemer startnotitie

- de Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg te Maastricht is initiatiefnemer voor de ombouw van de A2-passage en de verknoping van de A2 / A79 (zie paragraaf 5.5.) waarvoor de tracéwetprocedure doorlopen wordt, en in welk kader deze startnotitie gepubliceerd is.

Bevoegd gezag ombouw A2-passage

- de Minister van Verkeer en Waterstaat is samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd gezag in het kader van de Tracéwet;

Bevoegd gezag overige projectonderdelen

- de verschillende bestuursorganen van de gemeente Maastricht zijn bevoegd gezag voor de planontwikkeling en de daaruit voortvloeiende bestemmingsplanwijziging(en) voor de gebiedsontwikkeling en voor hun gedeelte van de infrastructuur;
- de verschillende bestuursorganen van de gemeente Meerssen zijn bevoegd gezag voor de planontwikkeling en de daaruit voortvloeiende bestemmingsplanwijziging(en) voor hun gedeelte van de infrastructuur.

Projectorganisatie A2-project Maastricht

De betrokken partijen - te weten de gemeente Maastricht, de gemeente Meerssen, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat directie Limburg - hebben zich verenigd in de projectorganisatie A2-project Maastricht.

De projectorganisatie voert de voorbereidende werkzaamheden uit (planontwikkeling) die nodig zijn om het A2-project te realiseren.

1.9 Financiën

Ten aanzien van de financiën is in de Bestuursovereenkomst (zie hoofdstuk 3) een taakstellend budget voor het A2-project Maastricht van 360 miljoen euro voor de uitvoering van het project beschikbaar gesteld. Door de regio is een bijdrage toegezegd van 68 miljoen euro (45,6 miljoen euro door de gemeente Maastricht en de gemeente Meerssen en 22,7 miljoen euro door de provincie Limburg). De rijksbijdrage in de totale projectkosten bedraagt maximaal 292 miljoen euro (prijspeil 2003). Dit taakstellend bedrag zal beschikbaar komen in de periode 2007-2011.

2 A2-passage Maastricht

Dit hoofdstuk gaat nader in op de probleemstelling, de doelstellingen en de mogelijkheden tot inspraak op de A2-passage Maastricht.



2.1 Doel startnotitie

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1 is deze startnotitie de aankondiging van Rijkswaterstaat directie Limburg van het voornemen de A2-passage door Maastricht om te bouwen tot autosnelweg.

Het doel van deze startnotitie is om zodanig inzicht te geven in dit plan dat een ieder hier gedurende de inspraakperiode een reactie op kan geven. Met de inspraakreacties wordt dan zoveel mogelijk rekening gehouden in de verdere voorbereiding van het project. Dit is van belang in het kader van een zorgvuldige besluitvorming, waarbij alle betrokken belangen afgewogen worden.

2.2 Probleemstelling

De steeds verder toenemende verkeersdruk heeft tot gevolg dat de doorstroming op de A2-passage en de bereikbaarheid van Maastricht steeds slechter wordt, en dat daarmee samenhangend de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A2-passage steeds verder afneemt. Hieronder worden deze aspecten toegelicht:

Doorstroming op de A2-passage

De A2-passage is de noord-zuid rijksweg tussen de Geusselt en het Europaplein, en is onderdeel van een hoofdtransportas¹. Doordat een regionaal verbindend wegennet in noord-zuid richting in de regio Maastricht ontbreekt maakt zowel het doorgaande verkeer (regionaal en internationaal) als het lokale verkeer (verkeer met herkomst en/of bestemming Maastricht) gebruik van de A2-passage. Omdat regionaal en lokaal verkeer de A2-passage kruist zijn een aantal verkeersregelinstanties aangelegd. Fietzers, voetgangers en lokaal autoverkeer moeten hier gelijkvloers de internationale doorgaande route kruisen.

¹ E25 (Hoek van Holland - Palermo)

Uit vergelijkend onderzoek met Nederlandse steden blijkt dat Maastricht wat bereikbaarheid betreft een van de slechtste scores heeft. Het grootste knelpunt hierbij is de A2-passage door Maastricht. De slechte doorstroming heeft negatieve gevolgen voor de economische ontwikkeling van de regio.

Bereikbaarheid Maastricht

Door de slechte doorstroming op de A2-passage wordt Maastricht steeds slechter bereikbaar. Deze slechte doorstroming veroorzaakt sluisverkeer op met name de Meerssenerweg en door de kernen Rothem, Amby, Scharn en Heer (zie figuur 1). De slechte bereikbaarheid staat een volwaardige stedelijke ontwikkeling in de weg.

Kwaliteit van de leefomgeving rondom de A2-passage

Door de toenemende verkeersdruk op de A2-passage is in de directe nabijheid van de A2-passage sprake van:

- steeds meer geluidsoverlast;
- een steeds slechter wordende luchtkwaliteit;
- een steeds verdere toename van de barrièrewerking oftewel een afname van de oversteekbaarheid van de A2-passage;
- een steeds verdere afname van de verkeersveiligheid.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid geldt dat de A2-passage landelijk gezien op de negende plaats staat van de lijst van meest verkeersonveilige trajecten op het autosnelwegennet. Dit doordat verschillende verkeerssoorten elkaar op de A2-passage kruisen.

2.3 Doelstelling

De doelstellingen van de ombouw van de A2-passage tot autosnelweg zijn:

- het garanderen van de doorstroming op de A2 door Maastricht;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van Maastricht;
- het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A2-passage.

De doelstellingen zullen in de Trajectnota/MER nader geconcretiseerd worden.

2.4 Inspraak

Inspraak op ombouw van de A2-passage tot autosnelweg

Nu is inspraak mogelijk op het tracéwetplichtige onderdeel van het A2-project Maastricht, namelijk het voornemen de A2-passage om te bouwen tot autosnelweg en de daarmee samenhangende verknoping van de A2/A79 ter hoogte van Rothem. Dit is het gedeelte waar deze startnotitie specifiek betrekking op heeft.

Ten aanzien van de mogelijkheid tot inspraak geldt het volgende: Na publicatie van deze startnotitie ligt de startnotitie vier weken ter inzage. Gedurende deze periode kan een ieder wensen kenbaar maken ten aanzien van welke alternatieven en effecten voor de A2-passage onderzocht en gepresenteerd moeten worden in de Trajectnota/MER. Belangrijk daarbij is dat het in dit stadium nog niet draait om de vraag welk besluit het bevoegd gezag moet nemen, maar om de vraag welke informatie in de Trajectnota/MER gepresenteerd moet worden om tot een zorgvuldig afgewogen besluit te kunnen komen.

Bij het opstellen van de richtlijnen voor de Trajectnota/MER door het bevoegd gezag (zie stap 3, hoofdstuk 7) wordt rekening gehouden met de inspraakreacties en de adviezen van de Commissie voor de milieueffectrapportage en de overige wettelijke adviseurs.

De startnotitie ligt vier weken ter inzage, van 1 juni tot en met 28 juni 2004. Gedurende deze periode kan een ieder schriftelijk reageren. Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan uiterlijk 28 juni 2004 naar:

Inspraakpunt A2-project Maastricht
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

U kunt ook per e-mail inspreken, mail uw reactie uiterlijk 28 juni 2004 aan het Inspraakpunt A2-project Maastricht via de website:
www.inspraakvenw.nl

Alle inspraakreacties worden uiteindelijk tezamen met de Trajectnota/MER ter inzage gelegd. Als u dat wenst kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw gegevens.

3 Voorgeschiedenis A2-passage Maastricht

In dit hoofdstuk is het project in een historisch perspectief geplaatst. De inzichten die hierdoor zijn ontstaan vormen de basis voor de huidige aanpak van het project.

Eerdere tracéwetprocedure voor doorstroming op A2.

Op 13 januari 1982 is door de Minister van Verkeer en Waterstaat een besluit genomen voor het oplossen van de doorstromingsproblematiek op de A2 passage te Maastricht. Het betrof een oplossing op het huidige tracé, maar dan met een ligging beneden het maaiveld, oftewel een tunnel in combinatie met een bovenliggende stadsboulevard. Een uitspraak van de Europese commissie in 1992 had tot gevolg dat aanvullend op het besluit van de Minister een m.e.r.-procedure doorlopen moest worden voordat tot uitvoering kon worden overgegaan. Deze procedure is vervolgens opgestart door de publicatie van een startnotitie in 1995. De startnotitie heeft ter inzage gelegen en in april 1996 zijn de richtlijnen voor de Trajectnota/MER door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld. Vervolgens is het onderzoek stilgelegd vanwege herprioritering binnen het Meerjaren Infrastructuur en Transportprogramma (MIT).

Verkenning Maastricht raakt de weg kwijt II (1999 - 2002) door regio.

Op verzoek van de regio is het project wel opgenomen in de PPS-tabel van het MIT, categorie 3a. Dit houdt in dat het project in principe alleen nog voor verdere uitwerking in aanmerking kwam in de vorm van Publiek Private Samenwerking (PPS). De gemeenten Maastricht en Meerssen en de Provincie Limburg hebben vervolgens een verkennend onderzoek laten verrichten naar een duurzame oplossing voor de problematiek rondom de A2-passage Maastricht. Er werd daarbij niet alleen gekeken naar de doorstromingsproblematiek op de A2, maar ook naar de verbetering van de bereikbaarheid van Maastricht en de regio en de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de omliggende wijken. De verkenning heeft geresulteerd in het rapport Maastricht raakt de weg kwijt II (juli 2002). Uit het rapport volgt dat door infrastructurele maatregelen en gebiedsontwikkeling met elkaar te koppelen in een PPS, het mogelijk is een integrale en financieel haalbare oplossing te realiseren. Het betrekken van de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, de koppeling met gebiedsontwikkeling en de publiek-private samenwerking waren nieuwe elementen.

In de verkenning zijn voorgaande onderzoeken opgenomen en/of verwerkt. Voor een overzicht hiervan wordt dan ook verwezen naar het rapport Maastricht raakt de Weg kwijt II, te vinden op www.maastricht.nl.

Bestuursovereenkomst 2003.

Op basis van de verkenning is op 15 januari 2003 een Bestuursovereenkomst door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de regio (gemeenten Maastricht en Meerssen en de provincie Limburg) ondertekend, op grond waarvan geld beschikbaar is gesteld en de planvorming nu ter hand genomen wordt. Als referentie geldt daarbij de oplossingsrichting c.q. het ambitieniveau zoals beschreven in de verkenning.



4 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het relevante beleidskader samengevat, ingedeeld naar rijks- provinciaal en gemeentelijk beleid. Het beleidskader is van belang omdat het richting geeft aan de mogelijke oplossingen voor de problematiek ten aanzien van de A2-passagie. Voor alle oplossingen voor de A2-problematiek is het verkeers- en vervoersbeleid van belang. Maar ook andere thema's spelen een rol, zoals economie en ruimtelijke ordening

4.1 Rijksbeleid

Mobiliteit:

Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, ontwerp-Nota Mobiliteit

Voor het huidige nationale mobiliteitsbeleid is het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) uit 1994 de formele basis. In het structuurschema is aangegeven dat de A2-passagie door Maastricht ten behoeve van de verbetering van de bereikbaarheid en het woon- en leefmilieu omgebouwd zal worden tot een autosnelweg. Naar verwachting zal in 2004 de Nota Mobiliteit van kracht worden, waarmee het nu vigerende beleid uit het SVVII komt te vervallen. De Nota Mobiliteit zal de nationale visie op het verkeer- en vervoersbeleid tot 2020 weergeven. Volgens het nieuwe beleid zal mobiliteit beschouwd worden als een voorwaarde voor maatschappelijke participatie en economische ontwikkeling en moeten hoofdwegen voldoende capaciteit hebben om het verkeer te accommoderen. Er wordt nadrukkelijk aandacht geschonken aan de relatie tussen het autosnelwegennet en het onderliggende wegennet. In stedelijke gebieden is een gezamenlijke aanpak van verkeers- knelpunten door rijk, provincie en gemeenten noodzakelijk.

Ruimtelijk beleid:

Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra(VINEX), ontwerp-Nota Ruimte

Voor het nationaal ruimtelijk beleid is momenteel de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra(VINEX) van kracht. Er wordt gewerkt aan aanpassing van het beleid. Dit zal vorm krijgen in de Nota Ruimte die naar verwachting in 2004 van kracht zal worden. In de ontwerp-Nota Ruimte wordt onder andere ingegaan op de ruimtelijke facetten van het mobiliteitsbeleid uit de ontwerp-Nota Mobiliteit en is de verstedelijkingsopgave gedefinieerd.



Uitgangspunt van de ontwerp-Nota Ruimte is dat de investeringen in de verkeers- en vervoersinfrastructuur volgens de ontwerp-Nota Mobiliteit en de verstedelijkingsopgave zowel in beleid als in uitvoering op elkaar afgestemd worden.

Milieu:

woon- en leefomgeving

Woon- en leefmilieu is een veelomvattend beleidsterrein waarvoor in verschillende beleidsplannen doelstellingen zijn geformuleerd. De doelen hebben onder andere betrekking op een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. Hierbij behoren bijvoorbeeld de afname van het aantal geluidsgehinderden, het handhaven en bevorderen van de (externe) veiligheid en het verminderen van de barrièrewerking. Ook het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen vormt een belangrijke doelstelling. Daaronder valt bijvoorbeeld het terugdringen van de lokale luchtvervuiling. Een aantal aspecten is vastgelegd in wet- en regelgeving. Voor geluid worden kaders gesteld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het Besluit luchtkwaliteit 2001 zijn voor verschillende luchtverontreinigende stoffen normen vastgesteld. Voor externe veiligheid is vooral de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van belang. In deze nota heeft de vertaling van de veiligheid naar de ruimtelijke inrichting rond transportassen vorm gekregen. Aangegeven is aan welke risiconormen moet worden voldaan bij transport van gevaarlijke stoffen. Voor de vertaling van het beleid uit genoemde nota naar de praktijk, is er de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen. Voor de veiligheid in een tunnel is de Beleidsnota Tunnelveiligheid van belang.

Vaak spelen bij het beleid op het gebied van woon- en leefmilieu ook de regionale en lokale omstandigheden en de specifieke situatie een rol. Per situatie verschilt het belang dat wordt gehecht aan bepaalde aspecten. In de de Trajectnota/MER zal een overzicht worden opgenomen van de relevante milieubeleidsplannen op dit gebied.

Natuur en landschap

Beleid en regelgeving voor natuur en landschap zijn voor een belangrijk deel gebaseerd op nationale en internationale richtlijnen en wetten die de natuur beschermen. Zo zijn er de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Deze richtlijnen zijn inmiddels grotendeels opgenomen in Nederlandse wetten. De bescherming van dier- en plantensoorten is geregeld in de Flora- en Faunawet. De bescherming van de leefgebieden van dieren en planten is nu nog niet goed geregeld. Daarom is de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit op dit moment bezig de Natuurbeschermingswet zo te veranderen dat de Europese regels voor de bescherming van gebieden ook in Nederland in de wet zullen zijn opgenomen. Ten aanzien van de natuur is het vigerende nationaal beleid vastgelegd in de nota 'Natuur voor mensen, mensen voor natuur' (2000) en het Structuurschema Groene Ruimte (1995). Onderdelen uit het Structuurschema Groene Ruimte zullen in de Nota Ruimte (zie hiervoor) worden geïntegreerd.

Bodem, grond- en oppervlaktewater

Voor bodem, grond- en oppervlaktewater is het nationale beleid erop gericht verontreinigingen te voorkomen en verontreiniging als gevolg van diffuse bronnen terug te dringen. Voor dit project kan, gezien het mogelijke grootschalig grondverzet, de bodemkwaliteit een wezenlijke rol spelen. In dit verband dient rekening te worden gehouden met de diverse regelingen in het kader van de Wet Bodembescherming en de beleidsvoornemens dienaangaande, zoals die zijn aangekondigd in de Beleidsbrief Bodem d.d. 24 december 2003². Sinds 2001 wordt gebruik gemaakt van de Watertoets om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen op de waterhuishoudkundige effecten. De verplichting hiertoe is in 2003 opgenomen in het Besluit op de ruimtelijke ordening.

*Economie:**Nota Ruimtelijk Economisch Beleid*

In de Nota Ruimtelijk Economisch Beleid wordt Zuidoost Nederland - waartoe de stadsregio Maastricht wordt gerekend - beschouwd als de belangrijkste industriële groeiregio van Nederland. Daarbinnen heeft de A2-zone zich sterk ontwikkeld tot een belangrijke nationale kennisdiensten-as. Dit betekent dat de A2 voor zowel het goederenvervoer als het zakelijke verkeer een belangrijke functie vervult.

Archeologie

Voor wat betreft de bescherming van eventueel in het gebied aanwezige archeologische waarden is het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Valletta) van toepassing.

4.2 Provinciaal beleid

Al het voor dit project relevante provinciale beleid is geïntegreerd in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL, juni 2001).

Ten aanzien van *verkeer en vervoer* streeft het POL naar een verdere modernisering/uitbreiding van de grensoverschrijdende verkeers- en vervoersinfrastructuur. Het A2-project Maastricht is vermeld als een van de meest prioritaire projecten op het gebied van nieuwe infrastructuur binnen de Provincie Limburg. Dit vanwege de rol die het stedelijke gebied Maastricht heden ten dage en in de toekomst dient te vervullen op het gebied van economie (in de ruimste zin des woord) en cultuur. Deze motorfunctie voor Zuid-Limburg blijft niet beperkt tot binnen de landsgrenzen maar strekt zich ook uit over Belgisch Limburg.

Ten aanzien van de *bedrijventerreinen strategie* zijn de sleutelwoorden in het POL knooppunt- en netwerkvorming, clustervorming, multimodaliteit en schaalvergroting in samenhang met concentratie. Voor het bedrijventerrein Beatrixhaven - een zogenaamd modern gemengd bedrijventerrein - wordt in het POL gesteld dat de ontsluiting van dit terrein extra aandacht verdient. De ontsluiting vindt nu plaats over het onderliggend wegennet, terwijl het POL uitgaat van ontsluiting van een dergelijk bedrijventerrein direct via een autosnelweg of indirect via het regionale hoofdwegennet.

Ten aanzien van het *landelijk gebied* wordt in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL, juni 2001) uitgegaan van het in stand houden van een vitaal landelijk gebied waarbij gestreefd wordt naar beheersing en zelfs terugdringing van de versterking.

4.3 Gemeentelijk beleid

Het beleid van de gemeente Maastricht ten aanzien van de ontwikkelingsplanologie is opgenomen in het Structuurplan Maastricht 2005 en het Natuur- en Milieuplan (NMP). Ten aanzien van het verkeers- en vervoersbeleid is het Raamplan Mobiliteitsbeheersing het beleidskader. Uitgangspunt is een geïntegreerde benadering tussen het beleidsterrein ruimtelijke ordening, het natuur- en milieubeleid en het economisch en sociaal-maatschappelijk beleid. Vanuit die geïntegreerde benadering is de zone langs de huidige A2-passage een duurzame ontwikkelingslocatie. Accenten daarin worden gevormd door de omgeving van de knooppunten De Geusselt, het Europaplein en de stationsomgeving.

² TK 2003-2004, 28663 en 28 199 nr. 13."

De algemene beleidskaders van de gemeente Maastricht zijn doorvertaald naar het A2-project. In programmatisch opzicht via de nota "Stedelijke Programmering"; in ruimtelijk opzicht via de nota "Context van de A2". Beide nota's vormen de inhoudelijke basis voor het 'Discussiestuk Randvoorwaarden en Uitgangspunten A2-project Maastricht' van de gemeente Maastricht, dat naar verwachting in het najaar van 2004 zal worden gepubliceerd.

Gelijktijdig met de planvoorbereiding van het A2-project Maastricht zal de gemeente Maastricht in overleg met de regionale partners een planstudie verrichten ten aanzien van het MIT-project Maaskruisend Verkeer. In dat project gaat het met name om het verbeteren van de relaties tussen Maastricht-Oost en Maastricht-West voor het autoverkeer, het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Vanwege de inhoudelijke relaties met het A2-project zullen de projecten zorgvuldig op elkaar worden afgestemd.

Het economisch beleid van de gemeente Maastricht is gericht op verandering en versterking van de bestaande economische structuur. Als gevolg daarvan zal de commerciële en niet-commerciële dienstverlening ook in de komende jaren toenemen. De industriële sector zal naar verwachting veel werkgelegenheid verliezen, maar levert nog steeds een hoge bijdrage aan het economisch product. Vanwege de structuurverandering en het gunstige Europees georiënteerde ondernemersklimaat zal de centrumfunctie van Maastricht voor een grotere (grensoverschrijdende) regio aan belang winnen. Een goede bereikbaarheid van de stad is voorwaarde voor deze groei.



5 Alternatieven

In dit hoofdstuk worden het plangebied en het studiegebied afgebakend, en wordt een beeld geschetst van de alternatieven die naar verwachting in de Trajectnota/MER opgenomen zullen worden.

5.1 Meerdere alternatieven in Trajectnota/MER

Meerdere alternatieven mogelijk

In de Trajectnota/MER moeten alle redelijke alternatieven onderzocht worden. In dit hoofdstuk wordt een voorstel gedaan ten aanzien van de te onderzoeken alternatieven in de Trajectnota/MER. Op basis van de inspraakreacties en de richtlijnen kan dit nog aangevuld worden. Door marktpartijen aangeboden reële alternatieven zullen in de Trajectnota/MER opgenomen worden (zie paragraaf 1.6). Ook vanuit de kant van de Rijkswaterstaat directie Limburg, de gemeente Maastricht en/of de gemeente Meerssen kunnen - bijvoorbeeld op basis van inspraakreacties - alternatieven worden ontwikkeld en opgenomen in de Trajectnota/MER (zie paragraaf 5.3).

Elk te onderzoeken alternatief moet de projectdoelstellingen realiseren en moet passen binnen het taakstellend budget zoals overeengekomen in de Bestuurs-overeenkomst.

In dit hoofdstuk wordt nu al zo goed mogelijk een beeld geschetst van de mogelijkheden voor de A2-passage die op grond van de huidige kennis en inzichten naar verwachting juist wel of juist niet in de Trajectnota/MER zullen worden opgenomen.

5.2 Plan- en studiegebied

In figuur 3 is het plangebied van de A2-passage Maastricht weergegeven. Het plangebied is het gebied waarbinnen alternatieven ontwikkeld mogen worden, oftewel het gebied waarbinnen maatregelen getroffen mogen worden. Er is bij de begrenzing van het plangebied uitgegaan van de ombouw van de A2-passage tot autosnelweg op het huidige tracé van de A2-passage. In paragraaf 5.4 wordt aannemelijk gemaakt dat dit op basis van de huidige inzichten een realistische keuze is. Maar het is niet uitgesloten dat de begrenzing van het plangebied nog aangepast zal worden. Dit zal het geval zijn als andere alternatieven met een ander tracé voor de A2-passage in de Trajectnota/MER worden opgenomen.

Het studiegebied (zie figuur 3) is gedefinieerd als het gebied waarbinnen de effecten van een bepaald alternatief zich voordoen. De grootte van het studiegebied kan dus variëren per alternatief, maar ook per effect, omdat niet alle effecten zich over hetzelfde gebied uitstrekken. Hier wordt bij de effect-beschrijving in de Trajectnota/MER rekening mee gehouden. Op basis van de huidige inzichten en een inschatting van de effecten is het studiegebied in figuur 3 indicatief aangegeven.

Ook voor de indicatie van het studiegebied geldt dat is uitgegaan van de aanleg van een autosnelweg op het huidige tracé van de A2-passage, maar dat het - conform het hierboven gestelde over het plangebied- niet uitgesloten is dat dit nog zal wijzigen.



Figuur 3 Plangebied en indicatie studiegebied A2-passage Maastricht

5.3 Wettelijk verplichte alternatieven

Autonome ontwikkeling (referentiesituatie)

In de Trajectnota/MER wordt een beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling oftewel de referentiesituatie opgenomen. Dit is wettelijk verplicht. Het betreft in feite de situatie waarin het A2-project niet zal worden uitgevoerd en waarin de A2-passage dus in haar huidige vorm gehandhaafd blijft. De autonome ontwikkeling betreft alleen de veranderingen die zullen optreden als gevolg van nu reeds vastgestelde plannen en beleid tot aan het prognosejaar 2025 (zie paragraaf 6.1). De autonome ontwikkeling vormt de referentiesituatie voor de effectbeschrijving en -beoordeling in de Trajectnota/MER. De referentiesituatie maakt duidelijk wat de aard en omvang van de problematiek is indien nieuwe maatregelen achterwege blijven. De referentiesituatie vormt tevens de basis waarmee de andere alternatieven vergeleken worden. Voor de effectbeschrijving van de andere alternatieven

vormt de referentiesituatie zodoende een ijkpunt, waardoor de belangrijkste overeenkomsten en verschillen tussen de alternatieven helder in beeld komen.

Meest milieuvriendelijk alternatief

In de Trajectnota/MER wordt eveneens een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) opgenomen. Ook dit alternatief is wettelijk verplicht. Het MMA is een alternatief waarin de projectdoelstellingen worden bereikt en de nadruk ligt op het voorkomen of het tot een minimum beperken van negatieve milieueffecten. De wettelijke verplichting om een MMA te presenteren geldt alleen voor de ombouw van de A2-passage. Daarom wordt voor de A2-passage een MMA gepresenteerd in de Trajectnota/MER.

Er zijn verschillende strategieën om te komen tot een MMA. In dit project wordt ervoor gekozen om het MMA achteraf te kiezen uit de alternatieven die in de Trajectnota/MER worden opgenomen, op basis van de in die nota beschreven (milieu-)effecten.

Er worden duidelijke impulsen ingebouwd om milieuvriendelijk ontwerpen te stimuleren. Er moet dan vooral gedacht worden aan het minimaliseren van de volgende aspecten: schade aan de omgeving, overlast, hinder tijdens de bouw, luchtverontreiniging, geluidsoverlast, versnippering en aantasting van leefgebieden van flora en fauna. Voor het alternatief waarvoor het projectonderdeel A2-passage het beste scoort op deze aspecten zal aan dat projectonderdeel het predikaat meest milieuvriendelijk alternatief toegekend worden.

5.4 Beschouwing overige alternatieven

De hieronder genoemde alternatieven zijn globaal weergegeven in figuur 4.

Openbaar Vervoer-alternatief

Het idee achter OV-alternatieven is dat door het aanbieden van een goed stelsel van openbaar vervoer de automobilist de overstap maakt van auto naar het openbaar vervoer, waardoor de verkeersdruk zou afnemen. Uit diverse trajectstudies waarin OV-alternatieven zijn onderzocht is gebleken dat dit effect te gering is in vergelijking met de totale hoeveelheid autoverkeer. De vermindering van het verkeer is hoogstens enkele procenten. Bovendien bestaat het doorgaande verkeer op de A2-passage voor een substantieel deel uit vrachtverkeer (>20%). Dit is de reden waarom een dergelijk alternatief niet wordt opgenomen in de Trajectnota/MER.

Oostelijke omleiding voor de nieuwe autosnelweg

In dit alternatief wordt uitgegaan van een passage van Maastricht langs de oostzijde van de stad, zoveel mogelijk in aansluiting op de bestaande bebouwingsgrens. De Rijksweg 2 wordt dan vanaf de Kruisberg afgebogen in oostelijke richting en na de kruising met het spoor, de Meerssenerweg en de A79 vervolgens teruggebogen in zuidelijke richting. Vandaar loopt het autosnelwegtracé nagenoeg parallel aan de Molenweg en de Oude Molenweg. Ten noorden van Gronsveld wordt teruggebogen naar de bestaande Rijksweg 2. Volgens de huidige kennis en inzichten zal met deze variant de doorstroming op de A2 wel gegarandeerd zal zijn, maar zal de bereikbaarheid van Maastricht niet daadwerkelijk verbeteren. Dit laatste komt doordat nog steeds een groot deel van het verkeer gebruik zal blijven maken van de huidige A2-passage. Gezien de verkeersprognoses zal daar dan nog steeds sprake zijn van een slechte doorstroming en dus ook van een slechte bereikbaarheid van de stad Maastricht. Daarmee samenhangend is deze variant voor de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A2-passage niet afdoende. Het oostelijk tracé biedt dus naar verwachting geen afdoende oplossing voor het



Figuur 4 Globale weergave van mogelijke alternatieven voor de A2-passage

probleem, en wordt daarom niet als realistisch alternatief beschouwd. Ook liggen in dit gebied twee hamsterkernleefgebieden en ligt er een grondwaterbeschermingsgebied en een waterwingebied. Ten aanzien van het landelijk gebied wordt in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL, juni 2001) uitgegaan van het in stand houden van een vitaal landelijk gebied waarbij gestreefd wordt naar beheersing en zelfs terugdringing van de versterking.

Boortunnel op huidig tracé

Voor een boortunnel als mogelijke oplossing voor de A2 problematiek is de afgelopen twee jaar veel maatschappelijke belangstelling ontstaan, met name vanuit bewoners van de wijken en appartementen rondom de A2 passage. In perspublicaties is aandacht gevraagd voor een geheel nieuw concept voor een boortunnel die allerlei nadelen van de traditionele, gegraven tunnel zou ondervangen. De idee is gelanceerd om alle rijbanen in plaats van twee tunnels in één grote buis boven elkaar te brengen. Voordelen van zo'n boortunnel die genoemd zijn ten opzichte van een conventionele tunnel:

- een meer efficiënte en goedkopere bouwmethode:
- geen sloop van appartementen;
- tijdens het boren zou het verkeer bovengronds normaal doorgang kunnen vinden zodat geen verkeersoverlast tijdens de bouw zou optreden.

In de studies en afwegingen van de vier publieke partijen over de A2 zijn de volgende voor- en nadelen van een boortunnel in de Maastrichtse situatie in beeld gebracht:

De voordelen van een boortunnel zijn:

- Geen bouw hinder ter plaatse van het geboorde deel. Wel bouw hinder voor de langere toeritten (ca. 700 meter aan beide zijden).
- Geen/minder hinder grondwaterstroming

De nadelen van een boortunnel zijn:

- Doordat een minimale deklaag (van ca. de diameter van de boorbuis) boven de tunnel nodig is, liggen boortunnels dieper onder de grond. Hierdoor zijn zeer lange toeritten nodig (ca. 700 meter) en zal in de Maastrichtse situatie in het mergel geboord moeten worden;
- Graven onder de bebouwing is niet wenselijk gezien de risico's van zetting van de bovenliggende grond en vervolgens risico's van scheurvorming in gebouwen.
- Door de diepe ligging van de boortunnel is het lastig zo niet onmogelijk om aansluitingen te maken bij de aansluitingen Geusselt en het Europaplein
- Daarnaast is een dergelijke boortunnel, door zijn diepe ligging en de lange toeritten naar verwachting kostbaar en niet passend binnen het taakstellend budget.

Het ontbreken van aansluitingen ter hoogte van de Geusselt en het Europaplein naar en van de boortunnel zou ertoe leiden dat in de Maastrichtse situatie een aanzienlijk deel van het lokale en regionale verkeer en al het gevaarlijke stoffenvervoer bovengronds zal blijven rijden. Geconcludeerd kan worden dat een boortunnel daarmee geen oplossing biedt voor het bereikbaarheidsprobleem en niet tot voldoende verbetering leidt van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A2-passage.

Een boortunnel is alleen een reëel alternatief als het marktpartijen lukt om voor de bovengenoemde problemen acceptabele oplossingen te vinden die binnen het taakstellend budget uitgevoerd kunnen worden.

Conventionele tunnel op huidig tracé

Uit voorgaande studies (met als meest recente studie Maastricht raakt de weg kwijt II) volgt dat naar verwachting ieder reëel alternatief voor de nieuwe autosnelweg zal liggen in of nabij het huidige tracé van de A2-passage, maar dan beneden maaiveld. Het betreft dan de ombouw van de autoweg tussen de Geusselt en het Europaplein tot een conventionele tunnel met een bovenliggende stadsboulevard. Ten aanzien van de tunnel geldt dat nog geen detailonderzoek gedaan is naar de lengte, hoogte en diepte die tunnel zal moeten hebben en op welke wijze de tunnel aangesloten kan worden op het onderliggende wegennet. Voor het ontwerp van de tunnel zijn dus verschillende mogelijkheden.

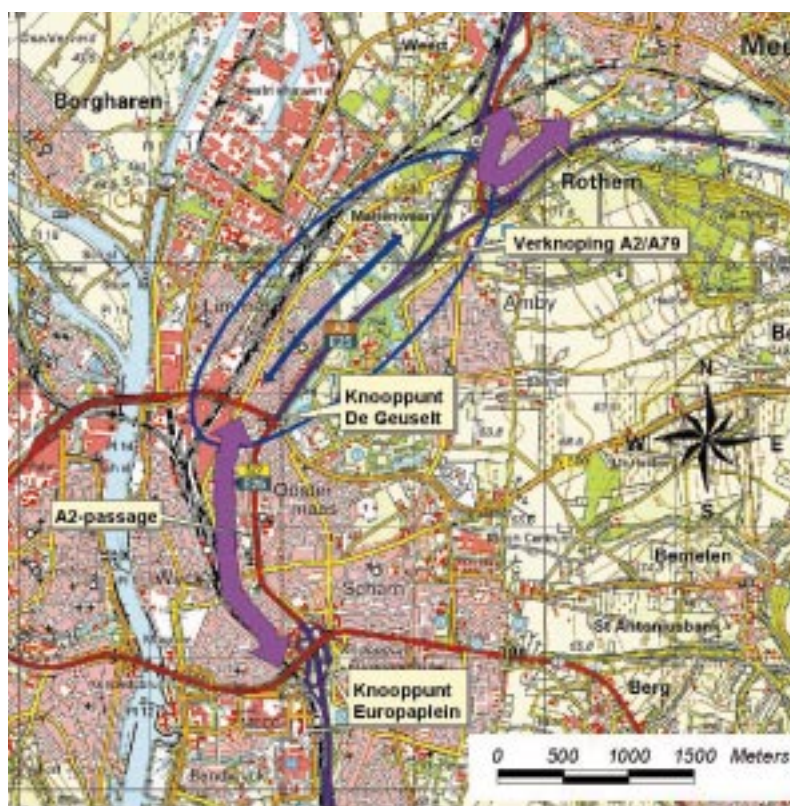
Voordelen van een tunnelalternatief zijn de positieve effecten op de directe leefomgeving wat betreft geluid, luchtkwaliteit en oversteekbaarheid als de tunnel klaar is. Ook levert een tunnel beneden maaiveld extra ruimte boven de

grond op om het lokale verkeer te scheiden van het regionale en doorgaande verkeer. Dit komt de doorstroming en de verkeersveiligheid ten goede. Aandachtspunt bij een tunnelalternatief is de situatie aan de tunnelmonden. Daar concentreert zich de 'vuile' lucht uit de tunnel en daaraan zal in de Trajectnota/MER en bij het afwegen van de varianten expliciet aandacht moeten worden besteed. Een ander belangrijk aandachtspunt is de tunnelveiligheid. Andere nadelen van een gegraven tunnel kunnen zijn de hinder en het ruimtebeslag tijdens de bouw.

Ondanks de verwachting dat de uiteindelijke oplossing voor de A2-passage zal bestaan uit de aanleg van een conventionele tunnel op het huidige tracé is het niet uitgesloten is dat ook andere manieren zullen worden aangedragen waarmee eveneens wordt voldaan aan de realisatie van de doelstellingen van het project.

5.5 Samenhang A2-passage en verknoping A2 / A79

Vanwege de verkeerstechnische samenhang is het nodig om indien de A2-passage wordt omgebouwd tot autosnelweg ook de verknoping A2 / A79 aan te passen (zie figuur 5). Daarom valt ook de verknoping onder de Tracéwet.



Figuur 5 Samenhang A2-passage/verknoping A2/A79

6 Te verwachten effecten

In dit hoofdstuk zijn de thema's opgesomd waarop effecten verwacht worden als gevolg van de ombouw van de A2-passage Maastricht tot autosnelweg. Deze effecten zullen in de Trajectnota/MER voor de verschillende alternatieven beschreven worden. Doel van de effectbeschrijving in de Trajectnota/MER is een volledig beeld te geven van alle voor de besluitvorming relevante effecten, zodat een weloverwogen keuze uit de alternatieven gemaakt kan worden.

6.1 Aanpak effectbeschrijving

Algemeen

Om een keuze uit een van de alternatieven te kunnen maken worden de (milieu)effecten van de verschillende alternatieven in beeld gebracht. Dit gebeurt in de Trajectnota/MER (zie hoofdstuk 7 voor een toelichting op de procedure).

De effecten van de verschillende alternatieven zullen in reikwijdte verschillen. Sommige effecten, zoals geluidhinder, manifesteren zich vooral binnen directe omgeving aan weerszijden van de weg. Andere effecten hebben invloed op een groter gebied. Tijdens de studie wordt per type effect bepaald hoe groot het studiegebied voor elk effect moet zijn. De effecten in de Trajectnota/MER worden getoetst aan wettelijke normen en beleid. Voor elk alternatief wordt onderzocht welke effecten er optreden in het prognosejaar 2025. De volgende paragraaf beschrijft een voorstel voor de aspecten die Rijkswaterstaat in het onderzoek mee wil nemen.

Bij de beoordeling van de effecten in de Trajectnota/MER zal per effect rekening gehouden worden met de periode waarin de effecten zich voordoen (bijvoorbeeld alleen tijdens de uitvoering, of juist alleen daarna) en de eventuele tijdelijkheid of omkeerbaarheid van de effecten.

Effectbeschrijving in drie delen

De effectbeschrijving voor het totale A2-project Maastricht zal uit drie onderdelen bestaan:

- afzonderlijke effectbeschrijving van de ombouw A2-passage Maastricht en de verknoping A2/A79 (in de Trajectnota/MER);
- afzonderlijke effectbeschrijving van de overige projectonderdelen tezamen (in een aparte gemeentelijke nota, wordt niet in de Trajectnota/MER opgenomen);
- integrale effectbeschrijving van het totale A2-project (in een aparte nota, wordt niet in de Trajectnota/MER opgenomen).

Gezien de vereisten vanuit de wetgeving wordt alleen de afzonderlijke effectbeschrijving van de ombouw van de A2-passage Maastricht en de verknoping A2/A79 in de Trajectnota/MER opgenomen.

6.2 Te verwachten effecten

6.2.1 Verkeer en economie

<i>Verkeer</i>	
parameter	- reistijd - voertuigverliesuren - intensiteit-capaciteits verhouding - relatie autosnelwegennet en onderliggend wegennet
methode	- verkeersmodel

De reistijd is een maat voor de doorstroming op de autosnelweg en de omliggende autowegen. De voertuigverliesuren en de intensiteit-capaciteits verhouding (I/C-verhouding) zijn beide maten voor de doorstroming op de autosnelweg, de omliggende autowegen en het onderliggende wegennet. De relatie tussen het autosnelwegennet en het onderliggende wegennet wordt eveneens in beeld gebracht. Daarbij wordt gekeken naar de afwikkeling van het doorgaande verkeer, het regionale verkeer en het lokale verkeer. De genoemde parameters worden bepaald met een verkeersmodel. Het is mogelijk dat uit nieuw beleid (zie hoofdstuk 4) zal voortvloeien dat andere of aanvullende parameters in beeld gebracht moeten worden. Dit zal dan naar verwachting in de richtlijnen vermeld worden en op die manier doorwerken in de Trajectnota/MER.

<i>Verkeersveiligheid</i>	
parameter	- aantal slachtoffers - risicocijfer
methode	- analytische berekening op basis van het berekend risicocijfer en intensiteit-capaciteits verhouding uit het verkeersmodel/deskundigenoordeel



De verkeersveiligheid zal op basis van het risicocijfer en de intensiteit-capaciteits verhouding uit het verkeersmodel in beeld gebracht worden. Dit wordt gedaan op basis van een analyse van vergelijkbare situaties met de bijbehorende ongevalkarakteristieken. Daar waar geen vergelijkbare situaties zijn wordt een deskundigenoordeel gegeven.

<i>Economie</i>	
parameter	- directe economische effecten (reistijdwaardering) - indirecte economische effecten (werkgelegenheid en regionaal product)
methode	- voor directe economische effecten: verkeersmodel in combinatie met model voor bepaling reistijdwaardering - indirecte economische effecten: economisch model

Door realisatie van de projectdoelstellingen wordt de bereikbaarheid en de doorstroming van het verkeer verbeterd hetgeen de zogenaamde reistijdwaardering ten goede komt. Als afgeleide hiervan verbetert ook het regionale vestigingsklimaat voor bedrijven. Hierdoor kunnen bestaande bedrijven beter functioneren en nemen de kansen toe, dat zich nieuwe bedrijven vestigen in de regio Maastricht. Dit leidt op regionaal niveau tot een toename van de werkgelegenheid en het regionale inkomen (indirecte economische effecten). Deze directe en indirecte economische effecten worden in de Trajectnota/MER in beeld gebracht.

De directe economische effecten worden berekend met behulp van zogenaamde reistijdwaarderingen. De reistijdwinsten als gevolg van het project worden daarbij in geld uitgedrukt, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar de verschillende soorten verkeer (vrachtverkeer, zakelijk personenverkeer, woonwerkverkeer en overig personenverkeer).

De indirecte economische effecten worden berekend met behulp van een economisch model dat verbanden legt tussen de verbetering van de infrastructuur en de economische ontwikkeling, uitgedrukt in werkgelegenheid en regionaal product.

6.2.2 Woon- en leefomgeving

<i>Geluid</i>	
parameter	- geluidbelasting
methode	- computerberekeningen van geluidscontouren op basis van gegevens uit het verkeersmodel

Voor geluid wordt met behulp van akoestische berekeningen het akoestisch ruimtebeslag getoond. Aan de hand van de contourenkaart zal het aantal geluidsbelaste woningen en de belasting op andere geluidsgevoelige bestemmingen worden bepaald. Tevens zal het aantal gehinderden als gevolg van cumulatie van geluid in kaart worden gebracht, alsmede de geluidbelasting voor geluidsgevoelige terreinen (bijvoorbeeld recreatie- en natuurgebieden). Mogelijke geluidsbeperkende maatregelen worden onderzocht.

<i>Lucht</i>	
parameter	- gehalten en gebieden van voorkomen van stikstofdioxide (NO ₂) gehalten en gebieden van voorkomen van fijn stof
methode	- analytische berekeningen op basis van een luchtmodel

Langs een autosnelweg wordt de luchtkwaliteit - naast de achtergrondconcentratie als gevolg van uitstoot door andere bronnen - beïnvloed door de uitlaatgassen afkomstig van het auto- en vrachtverkeer. In de Trajectnota/MER worden veranderingen van de luchtkwaliteit als gevolg van de verschillende alternatieven in ieder geval beschreven en beoordeeld op basis van de gehalten en de gebieden van voorkomen van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof. Hierbij wordt specifieke aandacht geschonken aan de effecten rondom de eventuele tunnel in- en uitgangen en rondom ventilatie-openingen. Mogelijke voorzieningen die de luchtkwaliteit kunnen verbeteren worden onderzocht. Gelet op de bepalingen van het Besluit Luchtkwaliteit en de daaraan ten grondslag liggende (Europese) regelgeving, worden ten aanzien van de luchtkwaliteit niet alleen de effecten voor het prognosejaar 2025 beschreven, maar ook de effecten direct na de openstelling (2011).

<i>Barrièrewerking A2 passage Maastricht</i>	
parameter	- oversteekbaarheid
methode	- analyse op basis van verkeersmodel en kwalitatieve analyse van de aard van de oversteken

Het verminderen van de barrièrewerking van de A2 passage levert een bijdrage aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Oversteekbaarheid is een graadmeter voor de barrièrewerking. Berekeningen voor de barrièrewerking worden uitgevoerd op basis van het verkeersmodel, aangevuld met een analyse van de oversteken.

<i>Vervoer gevaarlijke stoffen</i>	
parameter	- externe en interne veiligheid (integraal, inclusief tunnelveiligheid)
methode	- analyse op basis van ongevalsscenario's

Externe veiligheid wordt beoordeeld aan de hand van het risico dat omwonenden hebben als gevolg van een ongeval veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen op de door de overheid aangewezen routes. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het individuele externe risico, en het externe groepsrisico. Het individuele risico wordt bepaald door de plaatsgebonden kans op overlijden per jaar door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. Het groepsrisico wordt bepaald als de cumulatieve kans per jaar dat tenminste een aantal omwonenden langs een weg slachtoffer worden van een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen over de weg.

Interne veiligheid is het risico voor de weggebruiker zelf. Om het risico te kunnen kwantificeren wordt onderscheid gemaakt tussen de verwachtingswaarde intern risico en het intern groepsrisico. De verwachtingswaarde intern

risico is het gemiddeld aantal dodelijke slachtoffers of gewonden onder de weggebruikers per jaar voor een bepaalde locatie. Het intern groepsrisico is de cumulatieve kans per jaar dat ten minste een aantal weggebruikers gelijktijdig slachtoffer wordt van een ongeval. Deze aspecten spelen in geval van een tunnelalternatief een belangrijkere rol dan bij een weg op maaiveld. Bij een tunnelalternatief dient dan ook expliciet aandacht te worden besteed aan de mogelijkheden voor hulpdiensten en de zelfredzaamheid van de weggebruikers. De risico-effecten van alternatieve routing van onder meer LPG zullen worden opgenomen.

<i>Trillingen</i>	
parameter	- trillingshinder
methode	- berekening trillingscontouren

Verkeer kan trillingshinder in omliggende (nieuwe of bestaande) woningen en andere trillingsgevoelige gebouwen tot gevolg hebben. De trillingshinder wordt in beeld gebracht door middel van het berekenen van trillingscontouren.

<i>Hinder tijdens de bouw</i>	
parameter	- geluid - verkeersaspecten (veiligheid en bereikbaarheid)
methode	- combinatie van eerder genoemde methoden en berekening - trillingscontouren.

In de Trajectnota/MER zal aangegeven worden welke (milieu)effecten op zullen treden als gevolg van bijvoorbeeld de wegverleggingen tijdens de bouw. Hier is tijdens de buurtverkenning uitdrukkelijk om gevraagd (zie paragraaf 1.7).

<i>Zetting</i>	
parameter	- risico op scheurvorming in gebouwen
methode	- analytische berekeningen op grond van grondmechanisch gegevens in combinatie met gegevens uit het grondwatermodel

Zetting van de bodem kan optreden als gevolg van veranderingen in de grondwaterhuishouding. De mate van zetting hangt af van de bodemgesteldheid en de aard en mate van veranderingen in de grondwaterhuishouding. Zetting kan leiden tot een risico op scheurvorming in gebouwen.

Ruimtelijke kwaliteit en ruimtegebruik

parameter	- kwaliteit van functies wonen en werken
methode	- kwalitatieve beschrijvingen

De effecten op de kwaliteit van de functies wonen en werken en ruimtegebruik worden in beeld gebracht. Daarbij wordt onder andere aandacht besteed aan bestaande bebouwing, bedrijventerreinen, landbouwgebieden, recreatiegebieden en geprojecteerde woningbouwlocaties. Ook wordt hierbij inzicht gegeven of mogelijk bestaande bebouwing geamoveerd moet worden.

6.2.3. Natuur en landschap*Natuur*

parameter	- vernietiging en verstoring van leefgebieden van flora en/of fauna, verdroging van verdroginggevoelige natuurgebieden, verontreiniging en versnippering van bestaande natuur
methode	- interpretaties op basis van veldinventarisatie huidige natuurwaarden en grondwatermodellering, o.a. op basis van de natuurdoelsoortenbenadering

In de Trajectnota/MER worden de effecten op de bestaande natuur in beeld gebracht. Relevante aspecten op basis van de natuur wet- en regelgeving zijn bijvoorbeeld: vernietiging van leefgebieden van flora en/of fauna, verdroging van verdrogingsgevoelige natuurgebieden en verontreiniging en versnippering van bestaande natuur.

Landschap

parameter	- landschap, cultuurhistorie, archeologie, geomorfologie, landschappelijke inpassing
methode	- kwalitatieve beschrijving op basis van deskundigenoordeel

In de Trajectnota/MER wordt aan de hand van een inventarisatie van landschap, cultuurhistorie, archeologie en geomorfologie verkend waar bijzondere of waardevolle objecten en gebieden liggen. De effecten hierop worden in kaart gebracht. Daarnaast is de landschappelijke inpassing een belangrijk aandachtspunt.

6.2.4. Bodem en waterhuishouding*Bodem*

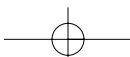
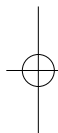
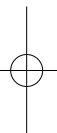
parameter	mate van bodemverontreiniging, effecten op bodemgesteldheid
methode	analytische berekeningen

De mate waarin bodemverontreiniging zal optreden hangt af van bepaalde aspecten van het wegontwerp. De verschillen op dit punt worden in de Trajectnota/MER in beeld gebracht.

Waterhuishouding

parameter	<ul style="list-style-type: none">- effecten op grondwaterbeschermingsgebieden (kwalitatief en kwantitatief)- effecten op grondwaterwingebieden (kwalitatief en kwantitatief)- effecten op omgeving
methode	<ul style="list-style-type: none">- tijdsafhankelijke grondwatermodellering (computersimulatie) en transfer/ruis-analyse van grondwaterstandsmetingen

Op basis van een tijdsafhankelijk computersimulatiemodel worden de effecten op grond- en oppervlaktewater berekend. Hieruit worden de effecten op grondwaterbeschermingsgebieden, grondwaterwingebieden en andere omgevingsaspecten zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin bepaald. Hiervoor wordt tevens de methode van de transfer/ruis-analyse van grondwaterstandsmetingen ingezet.



7 Procedure en planning

Dit hoofdstuk bevat een toelichting op de procedures die doorlopen moeten worden om de infrastructurele maatregelen uit te kunnen voeren. Voor de ombouw van de traverse van autoweg naar autosnelweg (rijksinfrastructuur) moet de Tracéwet-procedure doorlopen worden. Deze procedure bestaat uit 11 stappen. In paragraaf 7.1 worden deze stappen kort toegelicht en wordt de afstemming van de Tracéwet met anderen regelingen toegelicht. Tot slot wordt in paragraaf 7.2 een overzicht gegeven van de planning van de belangrijkste mijlpalen van het project.

7.1 Toelichting tracéwetprocedure

7.1.1 Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. De tracéwetprocedure heeft als doel het bevorderen van een zorgvuldige besluitvorming. Daartoe is in de wet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen en betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies worden gevraagd aan deskundigen.

In de Tracéwet zijn drie regelingen op elkaar afgestemd:

1. De regeling voor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) uit de Wet milieubeheer;
2. De planologische regeling uit de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
3. De vaststelling van de hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder.

De Minister van Verkeer en Waterstaat is samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verantwoordelijk voor het uiteindelijk te nemen tracébesluit. Beide Ministers vertolken in de procedure de rol van bevoegd gezag. Provincies, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken voorzover het project raakvlakken heeft met hun belangen.

7.1.2 Tracéwetprocedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen volgens de Tracéwet. Deze stappen zijn op pagina 33 schematisch weergegeven.

Stap 1: Startnotitie

Een startnotitie wordt namens de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer opgesteld door de initiatiefnemer. De initiatiefnemer voor deze startnotitie is Rijkswaterstaat directie Limburg.

Stap 2: Inspraak/advies

De startnotitie wordt gedurende vier weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan iedereen schriftelijk inspraakreacties indienen (zie paragraaf 1.9 voor termijn en adres). De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen omtrent de alternatieven en effecten die onderzocht moeten worden. De vraag welk besluit de Ministers zouden moeten nemen komt bij stap 5 aan de orde. De inspraakreacties worden gebundeld en met de Trajectnota/MER ter inzage gelegd (stap 5).

Stap 3: Richtlijnen voor de Trajectnota/MER

De inspraakreacties worden overhandigd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze Commissie van onafhankelijke (milieu)deskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota/MER'. Het bevoegd gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van de Trajectnota/MER van start gaan.

Stap 4: Trajectnota/MER

De directie Limburg van Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota/MER. De richtlijnen uit stap 3 zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in de Trajectnota/MER zijn:

1. Een beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling;
2. Een beschrijving van de mogelijke oplossingen (alternatieven) waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden;
3. Een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

Stap 5: Inspraak, advies en toetsing

De Trajectnota/MER ligt acht weken ter inzage. Gedurende deze periode kan iedereen inspraakreacties indienen. Inspreken kan zowel schriftelijk als mondeling tijdens een hoorzitting, die eventueel wordt gecombineerd met een eveneens te organiseren informatiebijeenkomst. De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

1. Is de milieu-informatie in de Trajectnota/MER correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren?
2. Welke van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur?

In dit stadium wordt tevens overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, provincies en waterschappen.

Tijdens deze periode wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage nogmaals ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in de Trajectnota/MER op juistheid en volledigheid. De Commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De Commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies. In haar advies betreft zij de ingediende inspraakreacties en de wettelijke adviezen.

Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) een Rapport van bevindingen uit aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het OVI is een overlegplatform waarin verschillende maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen vertegenwoordigd zijn en waarin de beleidsvoornemens van de Minister van Verkeer en Waterstaat beoordeeld worden.

Stap 6: Standpunt

Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vast welk alternatief de voorkeur verdient. Deze voorkeur wordt vastgelegd in het Standpunt. Op het Standpunt zelf is geen inspraak mogelijk.

Stap 7: Ontwerp-Tracébesluit

Het gekozen voorkeursalternatief wordt verder in detail uitgewerkt in een ontwerp-Tracébesluit.

Het Ontwerp-Tracébesluit beschrijft de ligging van het gekozen trace en geeft in detail aan tot welke aanpassingen in de omgeving de aanleg van het gekozen alternatief zal leiden. Ook maatregelen op het gebied van geluid-

hinder, inpassing in de omgeving en eventueel natuurcompensatie worden in het Ontwerp-Tracébesluit beschreven. Met het verschijnen van het Ontwerp-Tracébesluit is duidelijk wat de gevolgen voor de omgeving zijn wanneer het project volgens het OntwerpTracébesluit wordt uitgevoerd.

Stap 8: Inspraak/advies

Het ontwerp-Tracébesluit ligt acht weken ter inzage. Aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen wordt gevraagd hun oordeel over het ontwerp-Tracébesluit te geven. Iedereen kan in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling inspreken.

Stap 9: Tracébesluit

Na afweging van alle binnengekomen reacties stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het definitieve tracébesluit vast. Tegen dit besluit is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (alleen voor belanghebbenden).

Stap 10: Planologische inpassing en vergunningen

Het tracébesluit geldt voor zover nodig ingevolge artikel 15 lid 6 van de Tracéwet als vrijstelling van het geldende bestemmingsplan. Toch moeten betrokken gemeenten binnen één jaar na het onherroepelijk worden van het tracébesluit, overeenkomstig dat besluit bestemmingsplannen vast stellen dan wel herzien.

Na het genomen tracébesluit zullen de vergunningen worden aangevraagd die voor de uitvoering van het besluit nodig zijn. Ook tegen deze vergunningen is beroep mogelijk bij de bestuursrechter. Het gekozen tracé kan dan echter niet meer ter discussie worden gesteld.

Stap 11: Realisatie en evaluatie

Als het tracébesluit is genomen, de benodigde vergunningen verleend zijn en de benodigde gronden in bezit zijn, kan met de realisatie van het werk worden gestart. Na uitvoering moet het bevoegd gezag de feitelijk optredende milieugevolgen van het genomen besluit vergelijken met de in de Trajectnota/MER voorspelde effecten. Hiertoe is tijdens stap 7, dus bij het tracébesluit, een evaluatieprogramma opgesteld. Daarin zijn de 'leemten in kennis' die in de Trajectnota/MER zijn geconstateerd betrokken. In het evaluatieprogramma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden.

FASE	STAP
Startnotitiefase	Startnotitie
	Inspraak/advies
	Richtlijnen
Trajectnota/MER-fase	Trajectnota/MER
	Inspraak/advies
	Standpunt
(Ontwerp)Tracébesluit-fase	Ontwerp-Tracébesluit
	Inspraak
	Tracébesluit
	Beroep
Vervolfase	Beroep
	Technische en procedurele uitwerking, Vergunningen aanvragen
	Realisatie
	Evaluatie

7.2 Planning

Op basis van de huidige inzichten is de planning van de belangrijkste mijlpalen van de A2-passage Maastricht als volgt:

- | | |
|---|------|
| - Publicatie en inspraak startnotitie | 2004 |
| - Publicatie en inspraak Trajectnota/MER | 2006 |
| - Standpunt | 2006 |
| - Publicatie en inspraak ontwerp-Tracébesluit | 2007 |
| - Publicatie Tracébesluit | 2007 |
| - Vroegst mogelijke start uitvoering A2-passage | 2007 |
| - Project gereed | 2011 |

Begrippenlijst

Archeologie	Wetenschap van (oude) historie die zich baseert op bodemvondsten en opgravingen.
Barrièrewerking	Doorsnijding van bebouwing, landschappen en natuur door wegen.
Bereikbaarheid	Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.
Commissie voor de milieueffectrapportage	Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. Zij adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit en volledigheid van het rapport.
Cultuurhistorie	Wetenschap die zich bezighoudt met het ontstaan van het cultuurlandschap en met de relictten die naar de bewoningsgeschiedenis verwijzen.
dB(A)	Maat voor het geluiddrukkniveau waarbij een (frequentieafhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.
Externe veiligheid	Het risico dat mensen rond de weg lopen door het vervoer van (gevaarlijke) stoffen over die weg.
Fauna	Alle diersoorten.
Flora	Alle plantensoorten.
Geluidsbelasting	De waarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats (afkomstig van bepaalde geluidsbronnen).
Geomorfologie	Wetenschap die zich bezighoudt met het ontstaan van het abiotische deel van het landschap.
I/C- verhouding	Verhouding tussen intensiteit (hoeveelheid auto's) en capaciteit van een weg (maximaal aantal auto's) uitgedrukt in een percentage.
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.
Interne veiligheid	Veiligheid voor weggebruikers.
Kwalitatief	In woorden onderbouwd.
Kwantitatief	Met cijfers onderbouwd.
MER; Milieueffectrapport	rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van mogelijke oplossingen zijn geïnventariseerd.
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen.
NOx	Stikstofoxiden, betrokken bij onder meer verzuring.
Onderliggend wegennet	Alle niet rijkswegen.
Reistijd	Maat voor de doorstroming op de autosnelweg en de omliggende autowegen.
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein.
Versnippering	Milieuthema gericht op de effecten van doorsnijdingen van de (natuurlijke) ruimte.
Verstoring	Milieuthema gericht op de effecten van verstoring van ecosystemen.