

# A2 passage Maastricht

**Advies over aanvullende richtlijnen voor het  
milieueffectrapport**

9 september 2004 / rapportnummer 744-133





## commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
DPG/WV/u.04.01251

uw brief  
1 juni 2004

ons kenmerk  
744-134/vB/fw

onderwerp  
Advies over aanvullende richtlijnen voor  
het MER A2 passage Maastricht

doorkiesnummer  
(030) 234 76 51

Utrecht,  
9 september 2004

Geachte mevrouw,

Met bovengenoemde brief stelde u (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies uit te brengen in het kader van A2 passage Maastricht.

Overeenkomstig uw verzoek bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag nadere informatie over het vervolg van dit project krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. H.G. Ouwerkerk  
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
A2 passage Maastricht

cc: Ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl



## Advies over aanvullende richtlijnen voor het milieueffectrapport A2 passage Maastricht

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over de A2 passage Maastricht,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

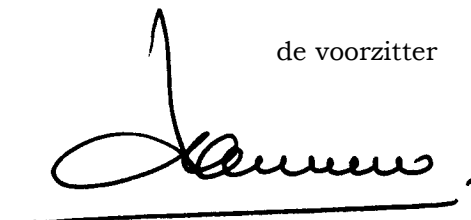
de werkgroep m.e.r.  
A2 passage Maastricht,

de secretaris

*N.v. Buren*

dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 9 september 2004



## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
1.1 Algemeen .....	1
1.2 M.e.r. en het planproces .....	1
<b>2. HOOFDPUNTEN.....</b>	<b>3</b>
<b>3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING.....</b>	<b>4</b>
3.1 Probleemstelling en doel.....	4
3.2 Beleidskader en besluiten.....	4
<b>4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN .....</b>	<b>4</b>
4.1 Selectie van alternatieven .....	4
4.2 Stap 1.....	5
4.2.1 Algemeen .....	5
4.2.2 Duurzaamheid alternatieven .....	6
4.3 Stap 2.....	6
4.3.1 Optimalisaties tunnelalternatief.....	6
4.3.2 Meest milieuvriendelijk alternatief .....	6
<b>5. BESTAANDE SITUATIE, AUTONOME ONTWIKKELING EN EFFECTEN ..</b>	<b>6</b>
5.1 Verkeer en economie .....	6
5.1.1 Verkeer.....	7
5.1.2 Verkeersveiligheid .....	7
5.1.3 Tunnelveiligheid .....	7
5.2 Woon- en leefomgeving.....	7
5.2.1 Geluid en trillingen .....	7
5.2.2 Luchtkwaliteit .....	8
5.2.3 Barrièrewerking .....	9
5.2.4 Vervoer gevaarlijke stoffen/ Externe veiligheid .....	9
5.2.5 Trillingen en hinder tijdens bouw .....	9
5.2.6 Zetting.....	9
5.2.7 Ruimtegebruik en kwaliteit leefomgeving .....	9
5.3 Natuur en landschap .....	10
5.4 Bodem en waterhuishouding.....	10
<b>6. OVERIGE HOOFDSTUKKEN VAN HET MER .....</b>	<b>11</b>
<b>7. VORM EN PRESENTATIE.....</b>	<b>11</b>

## **BIJLAGEN**

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 1 juni 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 1a. Brief van het bevoegd gezag d.d. 6 september 2004 waarin de advies-termijn van de Commissie wordt verlengd.
2. Kennisgeving in de Staatscourant nr. 101 d.d. 1 juni 2004
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Gebiedsbescherming en soortenbescherming



# 1. INLEIDING

## 1.1 Algemeen

Rijkswaterstaat, directie Limburg heeft het voornemen de huidige Rijksweg 2 door Maastricht, oftewel de A2-passage, om te bouwen tot autosnelweg. De A2-passage Maastricht is globaal gelegen tussen de verkeersknooppunten De Geusselt en het Europaplein. De verknoping van de A2 en de A79 maakt eveneens deel uit van het voorgenomen project. Voor een tracébesluit over dit voornemen dient milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden doorlopen. Bevoegde instanties zijn de ministeries van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Voor dit project is in 1995 m.e.r. ingezet. Toen is er ook een startnotitie opgesteld en is een advies voor richtlijnen uitgebracht, tevens zijn de richtlijnen vastgesteld. Het huidige advies heeft gebruik gemaakt van de eerder vastgestelde richtlijnen.

Bij brief van 1 juni 2004<sup>1</sup> is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant<sup>2</sup>.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als ‘de Commissie’<sup>3</sup>. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

Via bevoegd gezag heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven<sup>4</sup>.

## 1.2 M.e.r. en het planproces

In dit advies adviseert de Commissie om een m.e.r. proces in twee stappen uit te voeren. In de eerste stap worden alternatieve tracés getoetst of zij een oplossing kunnen bieden voor de verkeerskundige problemen. Alternatieven die geen oplossing bieden behoeven niet meer in de tweede stap te worden uitgewerkt. Vervolgens is het mogelijk zonodig een verdere trechtering te maken op basis van externe effecten m.b.t. leefbaarheid, externe veiligheid, beschermingsformules van Vogel-, Habitatrichtlijn en het Structuurschema Groene Ruimte en haalbaarheid. Op basis van de eindresultaten van de eerste stap zal gemotiveerd aangegeven worden welke verkeerskundig zinvolle alternatieven verder worden uitgewerkt in stap 2. De Commissie biedt de mogelijkheid

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1 en 1a.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie voor de samenstelling van deze werkgroep bijlage 3.

<sup>4</sup> Zie voor een overzicht van deze reacties bijlage 4.

aan om na de eerste fase een tussentijds toetsingsadvies uit te brengen, waarbij zij de trechtering op inhoudelijke kwaliteit beoordeelt.

Omdat de trechtering doorgaans het meest controversieel is en de meeste publieke discussie geeft, adviseert de Commissie om op stap 1 inspraak mogelijk te maken. Dit zou kunnen worden gecombineerd met de inspraak op de Nota randvoorwaarden en uitgangspunten van de gemeente Maastricht.

Stap 2 zal de overgebleven alternatieven dan verder moeten uitwerken en vergelijken op hun effecten.

Het bevoegd gezag heeft aangegeven dat de marktpartijen de alternatieven zullen gaan uitwerken. Het bevoegd gezag zal hiervoor een programma van eisen opstellen, mede op basis van het advies voor richtlijnen. Belangrijk hierbij is dat na binnenkomst van de verschillende alternatieven zal worden getoetst of een van de marktpartijen een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) heeft ontworpen. Is dit niet het geval dan zal de initiatiefnemer zelf alsnog het mma moeten ontwikkelen.

## 2. HOOFDPUNTEN

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

### **Onderbouwing verkeersgegevens**

Gegevens over het gebruik van de A2-passage als doorgaande verbinding versus gebruik als lokale weg dienen in het MER te worden gegeven. De stelling dat er veel lokaal verkeer op de A2-passage zit, zal onderbouwd moeten worden. Dit is essentieel omdat de selectie van alternatieven/varianten op deze stelling is gebaseerd.

### **Robuustheid oplossing**

De robuustheid van de gekozen oplossing voor mogelijke toekomstige afwijkingen van de prognoses.

### **Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)**

Indien uit de verkeersgegevens blijkt dat een geboorde tunnel redelijkerwijs oplossing kan bieden voor de problemen dient dit alternatief als mma te worden uitgewerkt. Immers deze tunnel zal minder effecten hebben op de hydrologie en de leefbaarheid boven en naast het tracé.

Indien blijkt dat een geboorde tunnel significant te weinig verkeer verwerkt dan een gegraven tunnel dan adviseert de Commissie na te gaan of een tunnel met maximale lengte<sup>5</sup> in combinatie met overkluizing een mma kan zijn.

Bij het mma dient met name aandacht te worden besteed aan de effecten op (grond)waterstromen en bodem en de tunnelmondenproblematiek.

### **Aanlegfase**

De ernst van de tijdelijke negatieve effecten (waarbij geluid en trillingen de belangrijkste aspecten zijn) ten opzichte van de blijvende milieuwinst.

### **Tunnelveiligheid**

In de Tracé/m.e.r.-procedure zullen ondergrondse inpassingen van de A2 een centrale plaats innemen. Gelet op de lengte van de traverse (circa twee kilometer) en gelet op vergelijkbare projecten (A2 Leidsche Rijn, A10 Zuidas) moet tunnelveiligheid een prominente plaats innemen in de discussie en bij de afweging tussen de alternatieven.

### **Samenvatting**

De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

---

<sup>5</sup> Zodanig dat er geen grenswaarden worden overschreden.

### **3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING**

#### 3.1 Probleemstelling en doel

Het verdient de voorkeur om de probleem- en doelstelling ten aanzien van de leefomgeving te verbreden tot heel Maastricht-Oost, voor zover deze een relatie heeft met dit initiatief. Nu is ze slechts van toepassing op de omgeving van de huidige traverse.

In het MER moet duidelijk worden aangegeven wat het feitelijke probleem is, c.q. welke de feitelijke problemen zijn ten aanzien van leefbaarheid<sup>6</sup>, veiligheid en bereikbaarheid. Hierbij dient in kwantitatieve zin te worden ingegaan op de aard van de problemen en de doelen die hiervoor gesteld worden:

- herkomst/bestemmingrelaties: oriëntaties en de vertaling ervan in intensiteiten (pieken en gemiddeld) op verschillende delen van het wegennet voor zover relevant<sup>7</sup>;
- hoeveel mensen ervaren thans barrièrewerking;
- hoeveel mensen en oppervlak worden blootgesteld aan overschrijding van grenswaarden t.a.v. geluid en NO<sub>2</sub> en fijn stof en externe veiligheid;
- wat is de aard<sup>8</sup>/omvang van de ongevallen en op welke locaties vinden deze plaats (is er sprake van 'black spots');
- op welke locaties wordt de weg-/kruispuntcapaciteit overschreden en in welke mate.

De omschrijving van de doelstelling dient uitgeschreven te worden tot een niveau dat richtinggevend is bij het ontwikkelen van alternatieven door derden.

#### 3.2 Beleidskader en besluiten

Hiervoor kan de startnotitie worden gevolgd.

### **4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN**

#### 4.1 Selectie van alternatieven

De Commissie adviseert het MER uit te werken via twee stappen. In de eerste stap wordt een serie verkeerskundige alternatieven op hun vervoers- en verkeerskundige effecten beoordeeld (met name beschikbare capaciteit, lokaal versus doorgaand verkeer, intensiteit/capaciteit verhouding op onderscheiden delen van het wegennet, verkeersveiligheid en gevolgen voor modal split).

---

<sup>6</sup> Zie ook inspraakreacties nr. 26, 27 en 31 (bijlage 4) die wijzen op mogelijke leefbaarheidsproblemen in de wijken Nazareth en Limmel.

<sup>7</sup> Verschillende insprekers trekken de bewering in twijfel dat het grootste deel van het verkeer op de A2 lokaal verkeer is en slechts klein deel doorgaand. Zij doen dit als bewoner of gebruiker van het gebied en baseren zich op hun eigen (dagelijkse) waarneming. Het gegeven dat het lokale verkeer in de meerderheid is wordt als belangrijk argument gebruikt om potentiële alternatieven meer of minder relevant te vinden. De startnotitie biedt echter geen inzicht in de daadwerkelijke verhoudingen tussen de verkeersstromen en verwijst ook niet naar onderzoek waar een kwantitatief beeld wordt geschetst van de actuele en toekomstige verkeerssituatie. Derhalve is deze onderbouwing essentieel voor het gebruik of wegschrijven van bepaalde alternatieven.

<sup>8</sup> Zie ook inspraakreactie nr. 20 (bijlage 4) die vraagt om niet alleen het aantal dodelijke slachtoffers, maar ook om het potentieel aantal gewonden te berekenen.

Voorts kunnen ze worden getoetst op de externe effecten m.b.t. leefbaarheid, externe veiligheid, beschermingsformules van Vogel-, Habitatrictlijn en het Structuurschema Groene Ruimte en haalbaarheid.

Deze afweging heeft met name betrekking op de vraag of de autosnelweg A2 dóór Maastricht wordt aangelegd of daar omhéén, en op de vraag of de capaciteit bovengronds of ondergronds gezocht wordt.

Stap 2 bestaat - na een onderbouwde keuze van stap 1 - uit het beschrijven en beoordelen van de overgebleven alternatieven. Wanneer de keuze op een bepaalde ondergrondse variant valt, dan worden alle relevant aanlegwijzen meegenomen inclusief de eventuele tracé-aanpassingen die nodig zijn om zo'n ondergrondse aanlegwijze mogelijk te maken.

## 4.2 Stap 1

### 4.2.1 Algemeen

Het MER zal, beter dan de startnotitie, moeten toelichten waarom alternatieven niet worden uitgewerkt. Eerst zal een duidelijke verkeersanalyse (zie ook § 3.1 en § 5.1.1) moeten worden uitgevoerd, voordat de in de startnotitie weggeschreven alternatieven worden afgevoerd<sup>9</sup>. Het betreft met name het oostelijke alternatief<sup>10</sup>, de geboorde tunnel<sup>11</sup> en het alternatief dat uitgaat van ongelijkvloerse kruisingen<sup>12</sup>. De Commissie adviseert hierbij ook een geboorde tunnel die als dubbeldekstunnel met ondergrondse aansluiting op de Kennedybrug wordt uitgevoerd uit te werken. Immers op dit moment blijkt dat er verschillende visies zijn op het gebied van de geboorde tunnel (Horvat<sup>13</sup> versus Witteveen & Bos<sup>14</sup>). Een duidelijke verkeersanalyse<sup>15</sup> moet hierop een antwoord kunnen geven. Technische details kunnen mogelijk in een latere fase door de marktpartijen worden opgelost.

Tevens adviseert de Commissie om de in de inspraak genoemde oplossingsrichtingen (met name de oostelijke en westelijke varianten) nader te bestuderen. Voor alle oplossingsrichtingen dient te worden aangegeven in hoeverre ze op (middel)lange termijn tot daadwerkelijk oplossing van de gesignaleerde problemen leiden<sup>16</sup>.

Voor het oostelijke alternatief moet duidelijk worden aangegeven wat de I/C-verhoudingen zijn ten opzichte van het nulalternatief en de andere alternatieven op alle belangrijke hoofdwegen (incl. weg naar bedrijventerrein Beatrixhaven, Viaductweg, Terblijterweg, Europaplein, Kennedybrug, enz.).

Met name voor het alternatief A2-passage met een tunnel moet worden aangegeven welk deel van het autoverkeer (uitgesplitst naar vrachtauto's en personenauto's) door de tunnel zal gaan en welk deel gebruik zal maken van de boulevard. Duidelijk moet worden aangegeven welke infrastructuur in de tunnel alsmede op de aansluitende knooppunten nodig is om aanvaardbare I/C-verhoudingen te verkrijgen.

---

<sup>9</sup> Zie inspraakreacties nr. 22, 26, 27 en 28 (bijlage 4).

<sup>10</sup> Zie inspraakreacties nr. 22, 29, 34, 39 en 42 (bijlage 4).

<sup>11</sup> Zie inspraakreacties nr. 12, 14, 24, 30 en 44 (bijlage 4).

<sup>12</sup> Zie inspraakreacties nr. 3, 6 en 15 (bijlage 4).

<sup>13</sup> Second opinion overwegingen voor het boren van de Tunnel Traverse A2 Maastricht, 27 april 2004 van Horvat & Partners

<sup>14</sup> A2 Traversetunnel Maastricht, haalbaarheidsstudie naar een geboorde tunnel met gestapelde rijdekken, 20 juni 2003, Ir. J.S. de Leeuw, Raadgevende ingenieurs, Witteveen & Bos/TU Delft en inspraakreactie nr. 21 (bijlage 4).

<sup>15</sup> Zie ook inspraakreacties nr. 22, 24, 26 en 43 (bijlage 4) die kanttekeningen plaatsen bij de verkeersanalyse.

<sup>16</sup> Zie inspraakreacties nr. 2, 5, 7, 11, 13, 18, 22, 25, 32, 35, 38, 40, 47 en 49 (bijlage 4) die nieuwe alternatieven benoemen en vaak aangeven de huidige oplossingen niet duurzaam te vinden.

Tevens moet worden aangegeven of de knooppuntsafstanden bij de tunnel overeenstemmen met de richtlijnen voor rijkswegen.

#### **4.2.2 Duurzaamheid alternatieven**

Op basis van de effecten van de alternatieven (zie hoofdstuk 5) kan gesignaleerd worden welke problemen nog blijven bestaan dan wel op termijn ontstaan. Een belangrijk probleem is dat al het Maasoverschrijdende verkeer uit het hele stedelijk gebied van Maastricht gedwongen wordt gebruik te maken van een nauw om de binnenstad sluitende ruit. De vraag die opkomt is “op welke termijn is een bredere (semi)ruit nodig omdat de maximumcapaciteit van de huidige ring bereikt is?” Komt die noodzaak aan de orde dan zou een langere tunnel een duidelijke logica krijgen.

De Commissie adviseert daarom inzichtelijk te maken welke knelpunten op met name de oeververbindingen en de hoofdonthutingswegen worden verwacht en wat de effecten van deze knelpunten zijn.

### 4.3 Stap 2

#### **4.3.1 Optimalisaties tunnelalternatief**

De Commissie adviseert in het programma van eisen een aantal mogelijke optimalisaties voor het tunnelalternatief op te nemen. Daarbij denkt zij met name aan optimalisaties ten aanzien van luchtkwaliteit<sup>17</sup>, capaciteit, veiligheid en grondwaterstromen.

#### **4.3.2 Meest milieuvriendelijk alternatief**

Indien uit de verkeersgegevens blijkt dat een geboorde tunnel redelijkerwijs een oplossing kan bieden voor de problemen dient dit alternatief als mma te worden uitgewerkt. Immers deze tunnel zal minder effecten hebben op de hydrologie en de leefbaarheid boven en naast het tracé dan een gegraven tunnel. Indien blijkt dat een geboorde tunnel significant te weinig verkeer verwerkt dan adviseert de Commissie na te gaan of een tunnel met maximale lengte<sup>18</sup> in combinatie met overkluizing een mma kan zijn.

Bij het mma dient met name aandacht te worden besteed aan de effecten op waterstromen en bodem en tunnelmondenproblematiek.

## **5. BESTAANDE SITUATIE, AUTONOME ONTWIKKELING EN EFFECTEN**

### 5.1 Verkeer en economie

Voor het aspect economie kan de startnotitie worden gevolgd.

---

<sup>17</sup> Zie ook inspraakreactie nr. 26. Reacties nr. 28, 29, en 42 wijzen op het zuidwaarts verleggen van de uitmonding, nr. 36 wijst op het verleggen richting Kennedybrug (bijlage 4).

<sup>18</sup> Zodanig dat er geen grenswaarden worden overschreden.

### 5.1.1 Verkeer

Zie ook § 3.1 en § 4.2.1.

- Inzicht moet worden gegeven in de verhouding tussen etmaalintensiteiten en de beschikbare capaciteit op alle wegen van het hoofdwegennet inclusief alle belangrijke wegen in Maastricht (onderliggend wegennet)<sup>19</sup>.
- Inzicht moet worden gegeven in de verdeling tussen vrachtautoverkeer en personenautoverkeer op de wegen van het HWN, alsmede tussen verkeer met een doorgaand karakter en verkeer met een herkomst en/of bestemming binnen delen van Maastricht.
- Speciale aandacht vraagt de routing van gevaarlijke stoffen: zijn er omleidingsroutes beschikbaar en wat zijn daarvan de risico's ten opzichte van de tunnelpassage?
- Hoe los je de problemen op die ontstaan bij incidenten en onderhoud (immers dit is de enige toegang)? Wat is de filekans bij incidenten?

### 5.1.2 Verkeersveiligheid

Geef aan of en zo ja waar black spots bestaan en geef per alternatief aan welke bijdrage het alternatief levert aan het oplossen hiervan.

### 5.1.3 Tunnelveiligheid

In de Tracé/m.e.r.-procedure zullen verdiepte, ondergrondse inpassingen van de A2 een centrale plaats innemen. Gelet op de lengte van de traverse (circa twee kilometer) en gelet op vergelijkbare projecten (A2 Leidsche Rijn, A10 Zuidas) moet tunnelveiligheid een prominente plaats innemen in de discussie over en de afweging van de alternatieven<sup>20</sup>. In het hoofdstuk 'Te verwachten alternatieven, 6.2 van de startnotitie' wordt alleen onder het kopje 'Vervoer gevaarlijke stoffen' gerept over zaken als interne en externe veiligheid. Een groot deel van de risico's in tunnels wordt veroorzaakt door ander verkeer dan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zo is 'gewone vrachtwagenbrand' een veel waarschijnlijker scenario dan de roemruchte 'BLEVE'<sup>21</sup>. Mede in het licht van de beleidsvorming op het terrein van tunnelveiligheid is het wenselijk dat dit vraagstuk behandeld wordt.

Met name wordt aandacht gevraagd voor: interactie tussen de verschillende vervoerswijzen en de omgeving; toetsing aan veiligheidsdoelen en -eisen Kaderwet tunnelveiligheid; sociale veiligheid en verantwoordelijkheid voor restrictie's.

## 5.2 Woon- en leefomgeving

### 5.2.1 Geluid en trillingen

Het MER moet aangeven welke maatregelen volgens eerder onderzoek nodig zijn voor sanering van de geluidssituatie (gebaseerd op de huidige situatie). Deze informatie moet worden vergeleken met de maatregelen die eventueel nodig zijn na uitvoering van elk der alternatieven/varianten. Zo wordt duide-

---

<sup>19</sup> Zie ook inspraakreactie nr. 16 die wijst op de variant wel/niet afsluiten afrit Bunde. Reacties nr. 8, 10, 12, 27, 31 en 42 (bijlage 4) wijzen op de mogelijkheid van sluipverkeer.

<sup>20</sup> Zie ook inspraakreactie nr. 20 (bijlage 4).

<sup>21</sup> Boiling Liquid and Expanding Vapour Explosion.

lijk welke bijdrage een alternatief/variant levert in bestrijding van geluidhinder.

Geef aan wat de bijdrage op de geluidbelasting is op de gevels van eventuele geluidsgevoelige bestemmingen nabij de tunnelmonden ten gevolge van de geluidemissie vanuit de tunnelmonden<sup>22</sup>.

Geef aan in welke mate de eventuele amovering van de bestaande woningen langs de A2-passage leidt tot een verslechtering van de akoestische situatie voor de erachter gelegen woningen<sup>23</sup>.

In tegenstelling tot hetgeen er in de startnotitie is omschreven behoeven geen trillingcontouren ten gevolge van verkeer berekend te worden. Enerzijds is dit ook met zeer omvangrijke modelberekeningen onnauwkeurig vanwege het grote aantal parameters<sup>24</sup>, anderzijds zullen de trillingen ten gevolge van verkeer nauwelijks relevant zijn indien het wegdek glad is en oneffenheden (zoals roosters bij hemelwaterafvoeren) worden geminimaliseerd.

### 5.2.2 Luchtkwaliteit

In het MER dienen de huidige (zie ook § 3.1) en de toekomstige concentraties voor NO<sub>2</sub> en fijn stof (PM<sub>10</sub>) te worden weergegeven en de verandering van deze stoffenconcentraties als gevolg van wijziging van verkeersintensiteiten. Geef op kaart aan:

- waar de jaargemiddelde grenswaarden van 40 µg/m<sup>3</sup> (voor fijn stof en NO<sub>2</sub>) worden overschreden;
- waar de jaargemiddelde concentratie van 30 µg/m<sup>3</sup> (voor fijn stof) wordt overschreden<sup>25</sup>;
- waar de hoogste waarden (voor NO<sub>2</sub> en fijn stof) voorkomen en hoe hoog die zijn;
- hoeveel woningen en welke gevoelige bestemmingen (voor fijn stof), dan wel hoeveel bebouwd gebied (voor NO<sub>2</sub>) zich in het gebied bevinden waar van overschrijding sprake is<sup>26</sup>.

Geef bij het voorgaande aan hoeveel van de totale concentratie, achtergrondconcentratie betreft en wat de bijdrage van de A2 is.

Geadviseerd wordt in het MER in algemene zin de relatie tussen fijn stof en gezondheid te beschrijven.

Op grond van recente jurisprudentie gelden de grenswaarden ten aanzien van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> niet alleen ter plaatse van woningen en andere gevoelige bestemmingen maar voor de buitenlucht in het algemeen<sup>27</sup>. Dit impliceert dat met name bij de tunnelmonden, daar waar de emissie vanuit de tunnel ge-

---

<sup>22</sup> Volgens het "Meet- en rekenvoorschrift wegverkeerslawaai 2002" behoeft de geluidemissie vanuit tunnelmonden niet in rekening gebracht te worden, echter mede gezien de inspraakreacties (nr. 28, 29, bijlage 4) is inzicht in de geluidsbijdrage wenselijk.

<sup>23</sup> Zie inspraakreactie nr. 10 (bijlage 4).

<sup>24</sup> De trillingniveaus in gebouwen zijn afhankelijk van trillingbron, bodemeigenschappen, de wijze van funderen van het gebouw, vloeropbouw e.d., kortom de trillingniveaus zijn per gebouw en zelfs binnen één gebouw verschillend hetgeen contourberekeningen niet zinvol maakt.

<sup>25</sup> De waarde van 30 µg/m<sup>3</sup> als jaargemiddelde geldt als indicator voor het optreden van een concentratie van 50 die maximaal 35 maal per jaar mag worden overschreden.

<sup>26</sup> De Commissie wijst er op dat het Besluit Luchtkwaliteit normen stelt ter bescherming van de kwaliteit van de buitenlucht in zijn algemeenheid. Zolang niet aannemelijk is gemaakt dat de luchtkwaliteitsnormen van het Besluit Luchtkwaliteit in acht worden genomen, moeten zoveel mogelijk maatregelen genomen worden om de luchtkwaliteit te verbeteren (zie Uitspraak 200308160/1, 12 mei 2004 van de Raad van State inzake A1 traject Hoevelaken – Barneveld).

<sup>27</sup> Zie ook voetnoot 27.



schiedt, al snel grenswaarden worden overschreden, ook al zou daar geen bebouwing zijn of komen. Nabij tunnelmonden is sowieso sprake van een complexe verspreiding van stoffen. Misschien is een windtunnelonderzoek nodig om betrouwbare uitspraken over de verspreiding van stoffen te doen<sup>28</sup>.

### **5.2.3 Barrièrewerking**

Naast hetgeen in de startnotitie wordt genoemd dient ook te worden ingegaan op mogelijk nieuwe barrières die ontstaan. De noordelijke inrit van de tunnel vanaf de Viaductweg zou zo'n barrière kunnen worden<sup>29</sup>.

### **5.2.4 Vervoer gevaarlijke stoffen/ Externe veiligheid**

Het genoemde criterium of effect 'Vervoer gevaarlijke stoffen' kan beter worden ondergebracht in een onderdeel over externe veiligheid.

Het MER dient inzichtelijk te maken wat de consequenties zijn van het wel of niet toelaten van gevaarlijke stoffen door de tunnel: CAT. 1, CAT. 0 ten aanzien van de omgeving.

### **5.2.5 Trillingen en hinder tijdens bouw**

Er dient inzicht verschaft te worden (vanuit ervaringen elders) in de mogelijke hinder ten gevolge van trillingen tijdens de bouw te beperken of te voorkomen en de mogelijkheden om trillingarm te bouwen te onderzoeken (bijvoorbeeld schroefpalen in plaats van conventionele heipalen, indrukken van damwandprofielen in plaats van intrillen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van de opgedane ervaringen elders. Het berekenen van trillingcontouren is ook hier niet zinvol. Naast hinder dient ook inzicht te worden verschaft in de mogelijkheden om schade aan gebouwen te voorkomen (daarbij geldt dat mensen gevoeliger zijn voor trillingen dan gebouwen).

Tevens moet in aanvulling op de startnotitie worden beschreven hoe het verkeer, inclusief de hulpdiensten wordt verwerkt tijdens de bouw en welke problemen in die periode (hoe lang duurt de bouw?) worden voorzien<sup>30</sup>.

### **5.2.6 Zetting**

Naast veranderingen in de waterhuishouding, zoals vermeld in de startnotitie, kunnen ook trillingen leiden tot zettingen. Richtlijnen ten aanzien van toelaatbare trillingniveaus om zettingen te voorkomen zijn voorhanden (Richtlijn A uit 2002 van de Stichting Bouwresearch). Met name ten gevolge van de aanleg tijdens heien en intrillen van damwanden kunnen relevante trillingen ontstaan.

### **5.2.7 Ruimtegebruik en kwaliteit leefomgeving**

Wanneer een oostelijke omleiding meegenomen wordt en wanneer die oostelijke omleiding woningbouwlocaties onmogelijk maakt dan moet een dergelijk gegeven inzichtelijk worden gemaakt. Ook de eventuele effecten op de kwaliteit van deze leefomgeving moet dan worden meegenomen, op een vergelijkbare wijze als bij de omgeving van de huidige traverse.

<sup>28</sup> Zie ook inspraakreactie nr. 8 (bijlage 4) die ingaat op de tunnelmondenproblematiek.

<sup>29</sup> Zie inspraakreactie nr. 11 die wijst op mogelijk nieuwe knelpunten. Reacties nr. 29 en 42 wijzen op het verdwijnen van voetgangersoversteekplaatsen (bijlage 4).

<sup>30</sup> Zie ook inspraakreactie nr. 32 die wijst op verkeersoverlast en bereikbaarheid hulpdiensten tijdens bouwperiode en reactie nr. 28 die wijst op barrièrewerking tijdens de bouw (bijlage 4).

### 5.3 Natuur en landschap

Afhankelijk van de keuze van de oplossingsrichting is dit aspect meer of minder relevant. In het geval dat het huidige tracé wordt gekozen is natuur minder relevant en dient met name rekening te worden gehouden met mogelijke procedures in kader van de Flora- en faunawet. Voor de verknoping van de A2 en de A79 dient de werkwijze zoals hieronder beschreven bij *soortenbescherming* te worden gevolgd.

Indien andere oplossingsrichtingen als reële alternatieven worden uitgewerkt kan soorten- en gebiedsinformatie relevant zijn. In die gevallen dient men uit te gaan van het onderstaande:

#### *Gebiedsbescherming*

Wanneer de kans bestaat op significante aantasting/externe werking van gebieden met een beschermde status dienen de relevante beschermingsformules te worden doorlopen.

In **bijlage 5A** zijn de richtlijnen voor de gebiedsbeschrijving nader uitgewerkt.

Daarnaast dient in het MER aangegeven te worden of de ingrepen kunnen resulteren in onomkeerbare effecten waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden van flora en fauna in nieuwe natuurgebieden verloren gaan. Hierbij gaat het zowel om gebieden vallend binnen de bruto EHS of om potenties van ecologische verbindingzones.

#### *Soortenbescherming*

Op grond van de Flora- en faunawet (art. 3 en 4) zijn bijna alle gewervelde diersoorten en een groot aantal plantensoorten in het studiegebied beschermd. Ga voor ieder alternatief na of deze zal leiden tot in de Flora- en faunawet genoemde verboden gedragingen. Indien dat het geval is, zal een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. Voor het ontheffingsverzoek dient een inventarisatie van de ruimtelijke verspreiding van alle in het gebied voorkomende soorten te worden gemaakt. In het MER kan worden volstaan met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten<sup>31</sup> (of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten)/kwalificerende en prioritaire soorten<sup>32</sup> (**zie ook bijlage 5B**).

### 5.4 Bodem en waterhuishouding

Naast de ecologische effecten, zoals vermeld in de startnotitie dient het MER de relatie inzichtelijk te maken tussen de diepteligging van de tunnel en de verstoring van grondwaterstromen en geohydrologische processen<sup>33</sup>.

---

<sup>31</sup> In het Handboek Natuurdoeltypen, LNV 2001 staan alle doelsoorten. **Bijlage 5B** geeft aan hoe de gevolgen kunnen worden beschreven.

<sup>32</sup> Kwalificerende soorten en prioritaire soorten alleen in het geval van Vogel- en Habitatgebieden.

<sup>33</sup> Zie ook inspraakreactie nr. 12 die aangeeft dat in de huidige situatie reeds problemen zijn met natte/vochtige kelders en nr. 28 die aandacht voor dit punt vraagt (bijlage 4).

## **6. OVERIGE HOOFDSTUKKEN VAN HET MER**

Voor de onderdelen “vergelijking van alternatieven”, “leemten in milieu-informatie” en “samenvatting van het MER” heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

## **7. VORM EN PRESENTATIE**

In het MER dient recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda te worden gebruikt. Op minstens één kaart moeten alle topografische namen goed leesbaar zijn weergegeven die in het MER worden gebruikt. Het kaartmateriaal waarop de tracés worden weergegeven moet een zodanige schaal hebben dat zij voldoende informatief zijn, maar dat e.e.a. ook na-/opgemeten kan worden. De relatie tussen de regio, studiegebied en activiteit moet duidelijk zijn. Voor de landschappelijke aspecten adviseert de Commissie gebruik te maken van visualisaties.



## BIJLAGEN

bij het advies over de aanvullende richtlijnen voor het  
milieueffectrapport A2 passage Maastricht

(bijlagen 1 t/m 5)



## BIJLAGE 1


### Brief van het bevoegd gezag d.d. 1 juni 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

De voorzitter van de Commissie voor de Milieu-  
Effectrapportage,  
T.a.v. Ir. N.G. Ketting  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	3 JUNI 2004
nummer	
dossier	711-056-057 b
kopie naar :	vB/bro

Contactpersoon  
drs. L.E.M. Hendrix  
Datum  
1 juni 2004  
Ons kenmerk  
DGP/WV/u.04.01251  
Onderwerp  
Startnotie A2 Passage Maastricht

Doorkiesnummer  
070 - 3516238  
Bijlage(n)  
div.  
Uw kenmerk  
-

Geachte heer Ketting,

Hierbij doe ik u overeenkomstig de Wet Milieubeheer en de Tracéwet de startnotie A2: Passage-Maastricht toekomen. Ik verzoek u mij advies uit te brengen binnen 9 weken na publicatie.

Ik verzoek u uw advies toe te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Personenvervoer  
Mw. Drs. L.E.M. Hendrix  
Medewerker Beleidsgroep Wegen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze  
DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER

  
mr.M.J. Olman

Directoraat-Generaal Personenvervoer  
Wegen en Verkeersveiligheid  
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6

Telefoon : 070 - 351 6554  
Fax : 070 - 351 6007  
Internet : www.minvenw.nl

## BIJLAGE 1a

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 6 september 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld tot uitstel om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Commissie voor de Milieueffectrapportage  
t.a.v. de heer ir. N.G. Ketting  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

Contactpersoon  
drs. L.E.M. Hendrix  
Datum  
6 september 2004  
Oms kenmerk  
DGP/WV/U.04.03355  
Onderwerp  
Uitstel Advies A2 Maastricht

Doorkiesnummer  
070-3516238  
Bijlage(n)  
-  
Uw kenmerk  
-

Geachte heer Ketting,

Gezamenlijk zijn we tot de conclusie gekomen dat het wegens omstandigheden niet mogelijk was het richtlijnenadvies voor de A2 Maastricht binnen de gestelde termijn uit te brengen. Daarom verleen ik u hierbij uitstel voor het uitbrengen van het richtlijnenadvies tot uiterlijk vrijdag 10 september 2004.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze  
DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER

  
mr. M.J. Olman

Directoraat-Generaal Personenvervoer  
Wegen en Verkeersveiligheid  
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6

Telefoon : 070 - 351 6554  
Fax 070-3517726  
E-mail [lieke.hendrix@dgp.minvenw.nl](mailto:lieke.hendrix@dgp.minvenw.nl)  
Internet : [www.minvenw.nl](http://www.minvenw.nl)

Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS



## BIJLAGE 2

### Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 101 d.d. 1 juni 2004

DINSDAG 1 JUNI 2004

MINISTERIES

STAATSCOURANT NR. 101

VW



# Inspraak A2-passage Maastricht

Gedurende de periode 1 juni tot en met 28 juni 2004 ligt de Startnotitie A2-passage Maastricht ter inzage. Voor dit project is de procedure van de Tracéwet van toepassing. Op grond van deze wet kunt u tot en met 28 juni 2004 uw mening op de inhoud van de Startnotitie kenbaar maken.

#### Achtergrond A2-project Maastricht

Rond de A2-passage door Maastricht en in de kernen Ambly, Bunde, Rothen en Meerssen is een meervoudige problematiek ten aanzien van de doorstroming op de A2 en de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving ontstaan. Het rijk, de provincie Limburg en de gemeenten Maastricht en Meerssen hebben een bestuursovereenkomst gesloten en een gezamenlijke projectorganisatie opgericht om voor het A2-project één totaalplan te bieden. Het A2-project bestaat uit meerdere onderdelen, te weten rijksinfrastructuur, gemeentelijke infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Het A2-project heeft tot doel de doorstroming op de A2, de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving van Maastricht en directe omgeving te verbeteren.

#### De Procedure

De betrokken overheden hebben afgesproken de verschillende wettelijke procedures voor de verschillende projectonderdelen zoveel mogelijk parallel te doorlopen. Dit om de uitvoering van het project zo spoedig mogelijk te kunnen uitvoeren. Het is de bedoeling dat de definitieve besluitvorming in 2006 plaatsvindt en dat in 2007 de daadwerkelijke uitvoering start.

#### De Startnotitie A2-passage Maastricht

De Startnotitie is de aankondiging van Rijkswaterstaat directie Limburg van het voornemen de huidige Rijksweg 2 door Maastricht om te bouwen tot autosnelweg. Dit voornemen is een onderdeel van het integrale A2-project Maastricht. De doelstelling van dit projectonderdeel is het garanderen van de doorstroming op de A2 door Maastricht, het verbeteren van de bereikbaarheid van Maastricht en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A2-passage.

In de Startnotitie leest u precies wat het voornemen inhoudt, wat er onderzocht gaat worden en wat de achtergronden en uitgangspunten hiervan zijn. In de notitie worden meerdere alternatieven beschreven en wordt uitgelegd welke (milieu)effecten zullen worden onderzocht. Het onderzoek naar alternatieven en de effecten daarvan wordt gepresenteerd in de Trajectnota/MER. Op basis van de resultaten van dat onderzoek kiezen de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in een later stadium de oplossing. Inspraak op de Startnotitie gaat om de vraag wat volgens u moet worden onderzocht om zicht te krijgen op de beste oplossing van het bestaande probleem.

#### Waar kunt u de Startnotitie inzien?

De Startnotitie A2-passage Maastricht kunt u van 1 juni tot en met 28 juni 2004 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- het gemeenteloket Maastricht in Maastricht-Randwijk;
- het gemeentehuis van de gemeente Meerssen;
- de hoofdvestigingen van de in bovengenoemde gemeenten gevestigde openbare bibliotheken;
- het Gouvernement van de provincie Limburg in Maastricht;

- de Afdeling Voorlichting Rijkswaterstaat, directie Limburg in Maastricht;  
- de bibliotheken van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag.

#### Hoe kunt u inspreken?

U kunt schriftelijk inspreken op de Startnotitie A2-passage Maastricht. Uw reactie kunt u uiterlijk 28 juni 2004 sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
A2-passage Maastricht  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag

Behalve per post kunt u ook reageren via internet: [www.inspraakveww.nl](http://www.inspraakveww.nl).

U kunt ons verzoeken uw persoonlijke gegevens niet openbaar te maken.

#### Informatiemarkt

Om u zo goed mogelijk te informeren wordt op 10 juni 2004 in het projectgebied een informatiemarkt georganiseerd. Medewerkers van de projectorganisatie staan dan klaar om uw vragen te beantwoorden. Tijdstip en locatie worden binnenkort in de lokale media bekendgemaakt.

#### Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze onafhankelijke commissie adviseert beide Ministers over de inhoudelijke opzet van het onderzoek. Op basis van dit advies en de inspraakreacties stellen de Ministers vervolgens de richtlijnen vast. Deze richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van de Trajectnota/MER A2-passage Maastricht. Op deze Trajectnota/MER kunt u te zijner tijd opnieuw inspreken.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het Inspraakpunt ontvangen reacties inzien op de locaties waar de Startnotitie nu ter inzage ligt.

#### Meer informatie

Voor meer informatie over de Startnotitie en extra exemplaren kunt u contact opnemen met de Projectorganisatie A2 Maastricht, Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht, telefoon 043 351 6301.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 9600.



**Inspraakpunt**

Verkeer en Waterstaat

## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat Directie Limburg

**Bevoegd gezag:** Ministerie van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) en Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM)

**Besluit:** Vaststellen tracébesluit

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C01.1, C01.4

**Activiteit:** Het ombouwen van de huidige Rijksweg 2 door Maastricht, oftewel de A2-passage, tot autosnelweg. De verknoping van de A2 en de A79 maakt eveneens deel uit van het voorgenomen project.

**Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 6 december 1995

richtlijnenadvies uitgebracht: 27 februari 1996

richtlijnen vastgesteld: 20 mei 1996

kennisgeving aanvullende richtlijnen: 1 juni 2004

aanvullende richtlijnen uitgebracht: 9 september 2004

**Bijzonderheden:** De Commissie adviseert de ontwikkeling van alternatieven in twee stappen uit te voeren. Het huidige advies gaat met name in op de het belang van de onderbouwing van de verkeersgegevens. Dit is essentieel omdat de selectie van alternatieven/varianten hierop gebaseerd moet zijn. Tevens wijst de Commissie op het belang van een duurzame oplossing. Verder worden in het advies als essentiële punten aangemerkt: het meest milieuvriendelijk alternatief, de effecten van de aanlegfase, het aspect tunnelveiligheid en een publieksvriendelijke samenvatting.

**Samenstelling van de werkgroep:**

ir J.A.M. van Dijk (richtlijnen)

ing. J.P.V.M. de Graaf (richtlijnen)

ir. J.R. Groenhuijse (richtlijnen)

dr.ir F.D. van der Hoeven (aanvullende richtlijnen)

ir. J.A. Huizer (aanvullende richtlijnen)

drs. S.R.J. Jansen

H.H. Janssen (aanvullende richtlijnen)

ir. K. Nije (aanvullende richtlijnen)

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

**Secretaris van de werkgroep:** dr. N.W.M. van Buren.

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20040603	R. de Pagter	Maastricht	20040621
2.	20040522	A.M. Nolet Muskens	Cadier en Keer	20040621
3.	20040601	vertrouwelijk		20040621
4.	20040601	S.A.G.M. Vroemen	Meerssen	20040621
5.	20040519	H. Frossen	Maastricht	20040621
6.	20040603	H. Hermans	Bocholtz	20040621
7.	20040608	J.H.G. Bronckers	Rijckholt	20040621
8.	20040612	vertrouwelijk		20040621
9.	20040611	A.M. Dresens	Maastricht	20040621
10.	20040614	Familie Speelmans-Wesche en Familie Heynen-Bouverie, bewoners Meerssenerweg	Maastricht	20040621
11.	20040613	F. Hoevenagel	Maastricht	20040621
12.		Fam. Bloemen	Maastricht	20040623
13.	20040618	A.H.M.J. Mathijssen	Nuth	20040623
14.	20040616	Th. Wijngaard	Maastricht	20040623
15.		A. Jacobs		20040623
16.	20040617	Wim Lousberg	Bunde	20040623
17.	20040622	Nederlandse Gasunie	Groningen	20040623
18.	20040622	P.J.M. Derks	Maastricht	20040629
19.	20040622	Esther van Proumeren	Maastricht	20040629
20.	20040624	Regionale Brandweer	Margraten	20040629
21.	20040624	Witteveen en Bos	Deventer	20040629
22.	20040623	Ing. N. Pleumeekers	Maastricht	20040629
23.	20040625	Irene Gemser	Maastricht	20040629
24.	20040623	J.L.H.M. Adelmeijer	Maastricht	20040629
25.	20040624 20040705	J.V. Jamin	Maastricht	20040629 20040709
26.	20040624	Gezamenlijke A2-buurtkaders	Maastricht	20040629
27.	20040616	Buurtbelangen Nazareth	Maastricht	20040629
28.		HHARP	Maastricht	20040629
29.		anoniem		20040629
30.		Wittevrouwenveld-Actief	Maastricht	20040629
31.	20040622	Stichting Buurtraad Limmel	Maastricht	20040629
32.	20040624	Buurtplatform Amby	Maastricht	20040629
33.	20040624	Transport en Logistiek Nederland	Venlo	20040629
34.	20040624	A.N. Mudde	Maastricht	20040629
35.	20040624	anoniem		20040629
36.	20040625	M.A.E.M. Heijnen	Spaubeek	20040629
37.	20040625	Smeets & Geelen Tankstations	Maastricht	20040629
38.	20040625	anoniem		20040629
39.	20040625	H.M.M. Frissen	Maastricht	20040629
40.	20040623	H.V.J. Vliegen	Maastricht	20040629
41.	20040627	anoniem		20040629
42.		A. Janssen, mede namens 200 mede-insprekers	Maastricht	20040629

<b>nr.</b>	<b>datum</b>	<b>persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>	<b>datum van ontvangst Cie. m.e.r.</b>
43.	20040624	M.M. Adelmeijer-Andriessen	Maastricht	20040629
44.	20040622	Armand Poolmans	Maastricht	20040629
45.	20040623	Wiegerd M. van de Sandt	Maastricht	20040629
46.	20040625	Frank Verhart	Bemelen	20040629
47.	20040622	N.E. Ludwiczak	Nuth	20040701
48.	20040627	Fietsersbond afdeling Maastricht	Maastricht	20040701
49.	20040628	Fiscaal Juridisch Adviesbureau VvE Managementbureau Admini- stratiekantoor	Maastricht	20040701
50.	20040628	I.M.G. Everaarts	Maastricht	20040701

## BIJLAGE 5A

### Gebiedsbescherming op grond van Habitatrictlijn en Vogelrichtlijn<sup>34</sup>

Indien er sprake is van externe werking dan dient informatie voor de volgende stappen in het MER te worden opgenomen.

1. Op grond van welke natuurlijke habitats (bijlage 1 van de Habitatrictlijn), welke beschermde soorten (bijlage 2 Habitatrictlijn) of welke vanwege de Vogelrichtlijn beschermde soorten heeft het gebied zich gekwalificeerd als speciale beschermingszone?
2. Welke significante gevolgen met betrekking tot deze habitats en/of soorten kunnen er optreden ten gevolge van de voorgenomen activiteit afzonderlijk of in samenhang met andere plannen of projecten (cumulatie)?

### Passende beoordeling Habitatrictlijn/Vogelrichtlijngebied

3. Indien er sprake kan zijn van significante gevolgen, dan dient er een passende beoordeling uitgevoerd te worden door het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag *kan* ervoor kiezen de passende beoordeling in het MER uit te voeren. Daarbij komen de volgende aspecten aan bod:
  - zijn er alternatieve oplossingen (met inbegrip van mitigerende maatregelen), waardoor er geen significante gevolgen voor het beschermde gebied optreden?
  - zijn er dwingende redenen van groot openbaar<sup>35</sup> belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
  - indien het project toch in of nabij een beschermd gebied moet plaatsvinden en mitigerende maatregelen onvoldoende oplossing zal bieden voor de mogelijke significante gevolgen, welke compenserende maatregelen zullen dan getroffen worden om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

### Eisen aan compensatie op grond van de Habitatrictlijn en Vogelrichtlijn

1. Geen netto verlies aan waarden wat betreft areaal en kwaliteit (kwantitatieve en kwalitatieve eisen). *Dat wil dus zeggen dat de staat van instandhouding van soorten die binnen de kwaliteitsdefinitie vallen na compensatie gelijk dient te zijn aan de situatie voor de ingreep;*
2. Compensatie dient nabij het getroffen gebied plaats te vinden (*of binnen het ecologische netwerk van de soort*) onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat (nabijheidbeginsel);
3. De algehele samenhang van Natura 2000 dient gewaarborgd te worden (instandhoudingdoelstelling): daarom kan er nooit financieel worden gecompenseerd.
4. Zowel feitelijk, financieel als bestuurlijk: compensatie tijdig regelen. *Omdat gedurende de ingreep de kans op overleven vermindert, dient de compensatie voor de ingreep plaats te vinden.*

---

<sup>34</sup> Voor een korte toelichting: [www.minlnv.nl/natura2000](http://www.minlnv.nl/natura2000). Voor de gehele tekst en bijlagen zie: [www.europa.eu.int/comm/environment/nature/legis.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/nature/legis.htm)

<sup>35</sup> Dwingende reden van groot openbaar belang (art. 6 Habitatrictlijn) met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. Maar in geval van prioritair habitats of prioritair soorten zijn de argumenten beperkt tot die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid, of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten dan wel, na advies van de Europese Commissie, andere dwingende redenen van groot openbaar belang.

Het beginsel dat compensatie nabij het verloren gebied moet worden gerealiseerd **kan** ruimer worden ingevuld. Compensatie moet daar worden gerealiseerd waar het optimaal bijdraagt aan het instandhouden van (een) populatie(s). Het merendeel van de populaties van diersoorten in Nederland leeft in een netwerk van grotere en kleinere gebieden die met elkaar zijn verbonden in een zogenaamde netwerkpopulatie. Dit betekent dat uitbreiding van een klein gebied of verbetering van de ecologische verbindingen tussen de gebieden wel eens meer kan bijdragen aan het doel van compensatie dan uitbreiding van een groter gebied. In het MER kunnen dus meer locatiealternatieven voor compensatie in beschouwing worden genomen.

### **Aanvullende informatie voor een passende beoordeling op grond van de Vogelrichtlijn (VR)**

#### *Algemeen*

De aangewezen VR-gebieden en aanwijzingsbesluiten zijn te vinden op de website van het Ministerie van LNV: [www.minlnv.nl/thema/groen/natuur](http://www.minlnv.nl/thema/groen/natuur). De kaarten (bijlage 2) geven een landelijk overzicht maar zijn niet bruikbaar voor de precieze begrenzing. Deze is wel digitaal beschikbaar (shape-files) bij het Expertisecentrum LNV (0318-822500). VR-gebieden zijn aangewezen op grond van twee hoofdgroepen. *Broedvogels*: het landelijk belang voor soorten die genoemd zijn in Bijlage I van de Vogelrichtlijn (vijf beste broedgebieden gerangschikt naar procentueel aandeel in de landelijke populatiegrootte). *Waternvogels*: trekkende watervogels wanneer zich tenminste 1% van de biogeografische populatie in een gebied ophoudt. Artikel 4, lid 4 verplicht tot het nemen van passende maatregelen ter voorkoming van verslechtering van de leefgebieden van de soorten waarvoor een VR-gebied is aangewezen, de 'kwalificerende soorten'<sup>36</sup>. Per VR-gebied zijn voor de vaststelling van de begrenzing daarnaast ook gegevens van 'begrenzingsoorten' meegewogen<sup>37</sup>. In hoeverre deze onder hetzelfde beschermingsregime vallen is onderwerp van interdepartementale discussie.

#### *Milieugevolgen*

Voor elke kwalificerende soort en begrenzingssoort moet worden aangegeven:

- verandering in het aantal paren en/of individuen;
- verandering in het oppervlakte leefgebied, wanneer relevant aangeven per functie (broeden, foerageren, slapen);
- in hoeverre sprake is van *significante gevolgen* tijdens en na de ingreep.

*Let op de kwalificerende soorten zijn niet altijd doelsoorten! Maar dienen dus wel in de effectbeschrijving te worden opgenomen.*

Het wel of niet optreden van significante gevolgen is dé cruciale discussie bij de beoordeling van milieugevolgen in of nabij VR-gebieden. Dit zijn de effecten die de instandhouding aantasten van de soorten waarvoor een VR-gebied is aangewezen. Het vaststellen en beoordelen daarvan vergt veel kennis van de ecologie van de betreffende soort(en). De volgende toetsonderwerpen bieden daarbij houvast<sup>38</sup>:

- habitatkeus van de betreffende soort(en);
- functie van het gebied voor de betreffende soort(en);
- verstorings- en vluchtafstanden;

---

<sup>36</sup> Zie nota van Antwoord Vogelrichtlijn, deel 1, Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Visserij, 23-2-2000.

<sup>37</sup> Zie nota van Antwoord Vogelrichtlijn, deel 1, Ministerie van Landbouw Natuurbeheer en Visserij, 23-2-2000.

<sup>38</sup> Aangevuld naar "Wie is er bang voor de Korenwolf? Bestuurlijk juridische Kaderreeks 2003, uitgave Rijkswaterstaat

- aantallen en zo nauwkeurig mogelijke verspreiding (bijv. broed- en slaapplaatsen);
- wijze van verstoring (bijv. lichthinder op nachttactieve watervogels, grondwater-onttrekking op moerasvogels);
- relatie met andere initiatieven die effect hebben op het gebied (cumulatie).

Om concreet met het begrip significantie te kunnen werken kan de eventuele vermindering van aantal vogels worden weergegeven door bijvoorbeeld een 5-procents-grens; een lagere grens is in de praktijk vaak niet werkbaar. Een afname van het gemiddeld seizoensmaximum van de kleine zwaan ter plekke van >5% van de lokale populatie zou dan kunnen worden beschouwd als significant. Het is mogelijk dat de verschillende fasen van een plan moeten worden getoetst als de aard van de ingreep een verschillend effect kan hebben. Elke ingreep dient in combinatie met andere activiteiten (cumulatie) te worden getoetst. Dat geldt ook voor kleine projecten die op zichzelf niet tot significante gevolgen leiden maar door cumulatie wel in significante gevolgen kunnen resulteren. De initiatiefnemer dient wanneer verschillende concrete plannen in/langs een VR-gebied spelen aan te tonen dat ook door cumulatie er geen significante gevolgen aan de orde zijn.

### **Gebiedsbescherming volgens het Structuurschema Groene Ruimte en de Nota Natuur voor Mensen Mensen voor Natuur**

Indien de EHS wordt beïnvloed door de voorgenomen activiteit of de alternatieven zal duidelijk moeten worden of er sprake is van bruto of netto EHS. Bruto EHS is nog niet begrensd en netto EHS is al wel begrensd. De provincie is verantwoordelijk voor de begrenzing. Op 1 januari 2003 was 10% van de totale Nederlandse EHS nog bruto-EHS.

#### *Richtlijn op grond van netto EHS*

1. Welke significante gevolgen kunnen er optreden voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van dit gebied<sup>39</sup>?
2. Zijn er reële alternatieven?
3. Is er sprake van redenen van groot openbaar belang<sup>40</sup> dat deze aantasting rechtvaardigt?
4. Indien dat het geval is, welke compensatie wordt dan geboden voor het verloren gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden?
5. In het SGR worden richtlijnen gegeven voor compensatie (zie hieronder).

#### *Richtlijn op grond van bruto EHS (niet begrensd)*

Is er sprake van onomkeerbare effecten waardoor de ontwikkelingsmogelijkheden van deze nieuwe natuurgebieden wezenlijk worden aangetast?

#### *Eisen aan compensatie op grond van SGR1 en Nota NMMN*

1. In beginsel geen netto verlies aan waarden wat betreft areaal en kwaliteit.

---

<sup>39</sup> Wezenlijke kenmerken en waarden moeten per gebied worden gespecificeerd. Daarbij kan het gaan om: bodemopbouw, -structuur en reliëf; de waterhuishouding; natuurlijke processen; de kwaliteit van bodem, water en lucht; sedimentatie en -erosieprocessen; rust, stilte en openheid; de landschapsstructuur en; gebiedsspecifieke plant- en diersoorten.

<sup>40</sup> Redenen van groot openbaar belang; Op basis van een afweging tussen het te beschermen belang en het met het plan of project gemoeide belang wordt al dan niet toestemming verleend. Wordt een plan of project na afweging van belangen toch toegestaan, dan moet voordat het plan of project wordt uitgevoerd een besluit worden genomen over compenserende maatregelen.

2. Compensatie nabij het gebied, onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat.
3. Indien fysieke compensatie onmogelijk is, dan compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden.
4. Indien fysieke compensatie of compensatie door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden door overmacht onmogelijk is, wordt financiële compensatie geboden die tegood komt aan natuur. Onder overmacht wordt ook verstaan de dreiging van ernstige vertraging van de procedure.
5. Het tijdstip over het besluit over ingreep is ook het tijdstip waarop helderheid wordt gegeven over aard, wijze en tijdstip van compensatie.
6. Het tijdstip van daadwerkelijke compensatie is gerelateerd aan het tijdstip van ingreep.
7. Een indicatie wanneer de compensatie geregeld is.

Het beginsel dat compensatie nabij het verloren gebied moet worden gerealiseerd **kan** ruimer worden ingevuld. Compensatie moet daar worden gerealiseerd waar het optimaal bijdraagt aan het instandhouden van (een) populatie(s). Het merendeel van de populaties van diersoorten in Nederland leeft in een netwerk van grotere en kleinere gebieden die met elkaar zijn verbonden in een zogenaamde netwerkpopulatie. Dit betekent dat uitbreiding van een klein gebied of verbetering van de ecologische verbindingen tussen de gebieden wel eens meer kan bijdragen aan het doel van compensatie dan uitbreiding van een groter gebied. In het MER kunnen dus meer locatiealternatieven voor compensatie in beschouwing worden genomen.

*Aspecten die aan bod moeten komen bij Natuurontwikkeling waaronder Ecologische Verbindingszones (EVZ's) bijvoorbeeld voor compensatie*

In geval van te ontwikkelen EVZ dient in het MER beschreven te worden:

1. type (droog/nat), doel en functie van de EVZ (onder andere lokaal/ regionaal belang), verbinding van welke gebieden en beschrijving van de bestaande natuurdoeltypen in de te verbinden gebieden;
2. welke doelsoorten en de ecologische eisen van deze soorten aan de EVZ;
3. lengte, breedte, configuratie van lijnvormige en vlakvormige elementen (steunpunten);
4. knelpunten (barrières) en mitigerende maatregelen om deze op te heffen.

*In geval van de mogelijke aanleg van nieuwe natuurgebieden (natuurontwikkeling) dient in het MER beschreven te worden:*

1. locatie, omvang en ligging ten opzichte van, en verbinding met omliggende natuurgebieden;
2. te realiseren natuurdoeltype(n);
3. randvoorwaarden voor de realisering van deze natuurdoeltypen zoals benoemd in het Handboek Natuurdoeltypen (LNV, 2001);
4. beoogde functie van het nieuwe natuurgebied voor het voortbestaan van doelsoorten in aangrenzende natuurgebieden;
5. kans op realisatie (middelen en mogelijkheid tot verwerving).



## BIJLAGE 5B

### Soorteninformatie

#### *Bestaande situatie en autonome ontwikkeling*

In het MER moeten de in het studiegebied voorkomende doelsoorten<sup>41</sup> worden beschreven die worden beïnvloed door de voorgenomen activiteit en alternatieven. In sommige situaties kan worden volstaan met een gemotiveerde selectie van de voorkomende doelsoorten. Prioritaire<sup>42</sup> en kwalificerende soorten<sup>43</sup> moeten deel uitmaken van deze selectie.

Informatie over de doelsoort/kwalificerende soort/prioritaire soort:

- de mate van bescherming (Nederlandse en internationale wet- en regelgeving). *Deze informatie is nodig om indien mogelijk de gevolgen voor de populatie te kunnen toetsen;*
- de mate van bedreiging van de doelsoort in Nederland. Voor het bepalen van de mate van bedreiging wordt gebruik gemaakt van de Rode Lijsten. *Deze informatie is nodig om de ernst van de potentiële gevolgen (voor een populatie) te kunnen bepalen;*
- voor dieren het voorkomen van het aantal individuen/paren per ecologisch netwerk, verdeeld over de deelgebieden. Indien onbekend: de oppervlakte van de leefgebieden van een netwerk;
- voor planten de oppervlakte van de standplaats;

Informatie over de (meta)populatie<sup>44</sup> van de doelsoort (alleen voor die doelsoorten waarover wetenschappelijke gegevens beschikbaar zijn):

- betekenis van deze populatie voor het behoud van de soort in Nederland;
- mate waarin deze metapopulatie of het leefgebied duurzaam is, dan wel duurzame condities biedt;
- grootte, verspreiding en dichtheid van de (meta)populatie in het studiegebied of oppervlakte van het leefgebied van de (meta)populatie dat tot een ecologisch netwerk kan worden gerekend.

Voor het beschrijven van de autonome ontwikkeling kan voor dieren gebruik worden gemaakt van de verandering van het aantal individuen/paren of de populatiegrootte over de afgelopen jaren (historische trend). Voor planten kan de verandering in standplaatsoppervlakte worden gebruikt.

#### *Milieugevolgen*

Voor elke (geselecteerde) doelsoort/kwalificerende soort/prioritaire soort moet worden aangegeven:

voor dieren:

- verandering van het aantal individuen/paren;

---

<sup>41</sup> In het Handboek Natuurdoeltypen; bijlage 3 (LNV, 2001) staan alle doelsoorten.

<sup>42</sup> Habitat- en vogelrichtlijngebieden zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van bepaalde natuurlijke habitats en soorten. Een deel hiervan is aangeduid als prioritaire habitat of soort omdat de EU voor de instandhouding hiervan een bijzondere verantwoordelijkheid draagt. Deze prioritaire typen natuurlijke habitats en soorten zijn respectievelijk in bijlage I en II van de Habitatrichtlijn met een sterretje (\*) gemerkt. Bij mogelijke aantasting hiervan dient ontheffing te worden aangevraagd bij de Europese Commissie. Alle prioritaire soorten zijn ook doelsoort. Voor hele tekst van de Habitatrichtlijn en bijlagen zie: [www.europa.eu.int/comm/environment/nature/legis.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/nature/legis.htm)

<sup>43</sup> Kwalificerende soorten en prioritaire soorten alleen in het geval van Vogel- en Habitatgebieden.

<sup>44</sup> Een soort bestaat uit een groot aantal individuen die in het algemeen samenleven in een metapopulatie. Een metapopulatie bestaat uit een aantal deelpopulaties die onderling met elkaar zijn verbonden waardoor uitwisseling mogelijk is. Deze metapopulatie leeft in Nederland in het algemeen in een ecologisch netwerk van grotere en kleinere gebieden die onderling met elkaar zijn verbonden.

- verandering van het oppervlakte van het leefgebied; wanneer relevant per functie aangeven in hoeverre er sprake is van het optreden van ernstige gevolgen; houdt rekening met het optreden van cumulatie<sup>45</sup>.

voor planten:

- verandering van de standplaatsoppervlakte. Deze wordt bepaald door de abiotische omstandigheden die door het voornemen gewijzigd kunnen worden. Inzicht in deze verandering dient als eerste gegeven te worden;
- in hoeverre er sprake is van het optreden van ernstige gevolgen.

Voor de doelsoorten (dieren)/kwalificerende soort/prioritaire soort waarover wetenschappelijke informatie op populatieniveau beschikbaar is moet het volgende worden aangegeven.

Indien de gevraagde informatie onder optie 1 ontbreekt dan kan optie 2 worden toegepast:

Optie 1, de kans op het verdwijnen of uitsterven van een (meta)populatie in het studiegebied. Dit kan kwalitatief worden beoordeeld. Indien die kans zeer groot is zal ook voor de populatie(s) waarmee uitwisseling plaatsvindt een inschatting moeten worden gemaakt van deze kans. Indien er een kans bestaat op verdwijnen of uitsterven moet worden aangegeven wat dit betekent voor het behoud van de soort in Nederland.

Optie 2, de mate van aantasting van de oppervlakte van het ecologisch netwerk, en een inschatting van de gevolgen hiervan voor het voortbestaan van duurzame condities van het ecologisch netwerk van de populatie.

Daarnaast is het te overwegen – maar dit is niet verplicht – om alle informatie die nodig is om voor een ontheffingsaanvraag op grond van de Flora- en faunawet (Ffw) in aanmerking te komen, ook op te nemen in het MER en de ingedragen informatie op correctheid te laten beoordelen door de Commissie.

Indien ontheffing moet worden aangevraagd en er is besloten dat dit onderdeel van het MER wordt dan geldt het volgende: iedere in het plangebied voorkomende beschermde soort moet worden genoemd en per soort moet worden aangegeven wat de gevolgen zullen zijn. In geval van een ontheffingsaanvraag kan er dus niet met doelsoorten of een selectie hiervan worden gewerkt.

1. Welke beschermde planten- en diersoorten op grond van de Ffw komen in en nabij het plangebied voor?
2. Leidt het realiseren van het voornemen tot handelingen die strijdig zijn met de verbodsbepalingen van de Ffw betreffende planten en/of dieren?
3. Kan het plan zodanig aangepast worden dat dergelijke verboden handelingen niet worden gepleegd?
4. Is om het plan te kunnen uitvoeren een ontheffing op grond van art. 75 van de Ffw vereist?
5. Ontheffing kan worden verleend, indien:
  - er geen andere bevredigende oplossing bestaat (reëel alternatief) en;
  - sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu gunstige effecten, en;
  - geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

---

<sup>45</sup> Cumulatie: elke ingreep in een Habitatrictlijngebied dient in combinatie met andere activiteiten te worden getoetst. Indien hiervan sprake kan zijn dient de initiatiefnemer aan te tonen dat er ook door cumulatie geen significante gevolgen zullen optreden.



**Advies over aanvullende richtlijnen voor het milieueffectrapport  
A2 passage Maastricht**

Het ombouwen van de huidige Rijksweg 2 door Maastricht, oftewel de A2-passage, tot autosnelweg. De verknoping van de A2 en de A79 maakt eveneens deel uit van het voorgenomen project.

ISBN 90-421-1354-5