

Nota “Eén plan voor stad en snelweg”

Planstudie/m.e.r. A2 Passage Maastricht

**Tussentijds toetsingsadvies over de nota en aanvullende
informatie**

14 april 2006 / rapportnummer 744-204



commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/WV/u.056.00542

uw brief
16 februari 2006

ons kenmerk
744-205/vB/eh

onderwerp
Tussentijds toetsingsadvies over de nota
"Eén plan voor stad en snelweg" Planstu-
die/m.e.r. A2 passage Maastricht en
aanvullende informatie

doorkiesnummer
(030) 234 76 51

Utrecht,
14 april 2006

Geachte minister,

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een tussentijds toetsingsadvies uit te brengen over de nota "Eén plan voor stad en snelweg" Planstudie/m.e.r. A2 passage Maastricht en aanvullende informatie.

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.
Planstudie/m.e.r. A2 passage Maastricht

In c.c. Minister van VROM

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

Tussentijds toetsingsadvies over de nota
"Een plan voor stad en snelweg"
Planstudie/m.e.r. A2 passage Maastricht
en aanvullende informatie

Tussentijds toetsingsadvies over de nota "Een plan voor stad en snelweg"
Planstudie/m.e.r. A2 passage Maastricht en aanvullende informatie,

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

de werkgroep m.e.r.

Planstudie/m.e.r. A2 passage Maastricht,

de secretaris

N.v. Buren

dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 14 april 2006

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN DE BEOORDELING	2
3. BEOORDELING VAN DE NOTA “EÉN PLAN VOOR STAD EN SNELWEG” EN AANVULLENDE INFORMATIE.....	4
4. ESSENTIËLE INFORMATIE VOOR KEUZE 1^E FASE.....	4
4.1 Natuur en hydrologie	4
4.1.1 Vogel- en Habitatrichtlijngebieden.....	4
4.1.2 Provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS)	5
4.2 Verkeersveiligheid.....	5
5. AANBEVELINGEN EN OPMERKINGEN BESLUITVORMING 1^E FASE... 5	5
5.1 Barrièrewerking.....	5
5.2 Doorstroming.....	6
6. AANBEVELINGEN EN OPMERKINGEN INVULLING 2^E FASE..... 6	6
6.1 Luchtkwaliteit.....	6
6.1.1 Algemeen.....	6
6.1.2 Studiegebied.....	6
6.1.3 Uitwerking detailleringsonderdeel	7
6.2 Geluid.....	7
6.3 Veiligheid.....	7
6.4 Natuur en hydrologie	8
6.5 Tunnelmonden	8
6.6 Beeldmateriaal.....	8

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 16 februari 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Projectgegevens

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat Limburg, de gemeente Maastricht, de gemeente Meerssen en de Provincie Limburg zijn gestart met het A2-project Maastricht. Dit project moet de problemen van de A2, de bereikbaarheid en de leefbaarheid in Maastricht op een samenhangende manier, duurzaam oplossen.

Bij brief van 16 februari stelde de minister van Verkeer en Waterstaat (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een tussentijds advies uit te brengen over de nota *Eén plan voor stad en snelweg*¹ ten behoeve van de besluitvorming over de A2 passage Maastricht².

De nota *Eén plan voor stad en snelweg* is een eerste stap binnen de totale planstudie. Deze nota moet een primaire afweging mogelijk maken tussen onderscheidende alternatieven voor het plantraject, te weten:

- alternatief **Luik** (L, nulplusalternatief): een alternatief met beperkte aanpassingen van de bestaande traverse;
- **tunnel**alternatieven: hierbij zijn varianten onderzocht met een gebouwde tunnel ter plaatse van de bestaande traverse (TT1, TT2 en TT3) en varianten met een geboorde tunnel (BT1 en BT2);
- een alternatief met een randweg ten **oosten** van Maastricht met twee varianten voor de ligging van het tracé en de manier van aansluiting op het hoofdwegenet van Maastricht (O1 en O2);
- het alternatief **West**, met een randweg rondom Maastricht aan de westzijde (W).

In de 2^e fase van de planstudie zal één van deze alternatieven in meer detail worden uitgewerkt. De Commissie is van mening dat terecht is gekozen voor deze gefaseerde aanpak. Dit heeft namelijk het voordeel dat het in detail uitwerken van een groot aantal alternatieven voorkomen kan worden. Tegelijkertijd houdt een tussentijdse selectie van één in detail uit te werken alternatief ook in, dat deze selectie op de essentiële onderwerpen voldoende onderbouwd moet zijn om bij de verdere uitwerking stand te kunnen houden.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Hoewel er consultatie heeft plaatsgevonden heeft de Commissie geen reacties via het bevoegd gezag ontvangen. Derhalve heeft de Commissie geen reacties in haar advies verwerkt.

In eerste instantie bestond er onduidelijkheid over de aspecten natuur, hydrologie, lucht en geluid. Hiervoor is extra informatie aangeleverd. Deze informatie heeft voldoende antwoord gegeven over de onduidelijkheden⁴.

¹ Hiertoe behoren de volgende documenten:

- Eén plan voor stad en snelweg, Conclusies en aanbevelingen integraal A2-project Maastricht, deel A, B en C
- Eén plan voor stad en snelweg, Bijlage: eerste fase milieurapport
- Eén plan voor stad en snelweg, Bijlage: achtergrondinformatie eerste fase milieueffectrapport
- Ruimte rond de A2, Randvoorwaarden en uitgangspunten ondertunneling A2-Traverse Maastricht

² Zie bijlage 1.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 2.

⁴ Het betreft de volgende informatie verkregen van Rijkswaterstaat:

- Beantwoording vragen Commissie m.e.r. eerste fase MER A2 passage Maastricht (03-03-06, 744-181) over hydrologie en natuur.

- De Commissie adviseert de aanvullende informatie bij de verdere besluitvorming openbaar te maken.

2. **SAMENVATTING VAN DE BEOORDELING**

Vogel- en Habitatrichtlijn

Uit de nota en aanvullende informatie blijkt dat:

- bij de **tunnel**alternatieven en het **Luik**alternatief geen significante effecten te verwachten zijn op de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden;
- bij het **west**alternatief de kans groot is dat er significante effecten zullen optreden op de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden;
- voor het **oost**alternatief het niet duidelijk is of er significante effecten zullen optreden op de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden.

Bij een keuze voor het **oost**- of **west**alternatief zal dus eerst een passende beoordeling moeten worden doorlopen. In die situatie is er derhalve niet voldoende informatie aanwezig voor het te nemen besluit. De Commissie adviseert bij de keuze voor het uitsluitend uitwerken van een **oost**- of **west**alternatief een aanvullende procedure te volgen.

PEHS

De nota concludeert terecht dat:

- bij alle alternatieven, behalve het **Luik**alternatief, effecten zijn te verwachten op de kerngebieden van de provinciale ecologische hoofdstructuur.

Bij keuze van één van deze alternatieven zullen mitigerende maatregelen voor de hydrologische effecten en compensatie voor de effecten op de landgoederenzone moeten plaatsvinden in de tweede fase.

Verkeersveiligheid

In de nota wordt geen inzicht gegeven in de huidige situatie voor en in de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid. De Commissie verwacht dat de alternatieven verschillend zullen scoren ten aanzien van verkeersveiligheid. In de vastgestelde richtlijnen is gevraagd om dit aspect in de eerste fase uit te werken. Bevoegd gezag heeft mondeling aangegeven dat zij gezien het detailniveau van het eerste fase MER verkeersveiligheid nu niet uitwerkt⁵. De Commissie constateert dat bij de besluitvorming over de eerste fase het aspect verkeersveiligheid derhalve niet kan worden meegewogen ofschoon zij verwacht dat de alternatieven hier wel verschillend op zullen scoren.

Barrièrewerking

Eén van de doelstellingen is het verminderen van de barrièrewerking van de traverse. Deze doelstelling wordt niet expliciet getoetst. Uit de nota blijkt dat:

- bij alle alternatieven op de traverse de barrièrewerking blijft;

- Beantwoording vragen Commissie m.e.r. eerste fase MER A2 passage Maastricht (03-03-06, 744-181) over lucht en geluid.

- Grondwatermodelonderzoek en bepaling ontwerpstiighoogten A2-tunneltraverse Maastricht, 10-11-04, Gemeente Maastricht, Rijkswaterstaat directie Limburg, Eindrapport 9P2534.

- Luchtkwaliteitonderzoek A2 passage Maastricht, Eerste fase Trajectnota/MER, TNO-rapport B&O-A R 2005/275.

- Grondwatereffecten door de aanleg van de tunneltraverse A2. 8-12-04, Projectbureau A2, 9P2534, Royal Haskoning.

- Beantwoording aanvullende vragen Cie MER lucht en geluid (744-191, 20-3-2006).

⁵ Bevoegd gezag geeft aan dat alle ontwerpen in principe verkeersveilig zullen worden ontworpen (ROA) en veiliger zullen zijn dan de huidige situatie, waarin een vermenging plaatsvindt van lokaal/regionaal/doorgaand noord-zuid verkeer met overstekend lokaal en langzaam verkeer in de oost-west richting. Gezien de globaliteit van de studie geeft zij aan verkeersveiligheid nu niet mee te nemen (zo zijn bijvoorbeeld de aansluitingen voor de alternatieven in de eerste fase MER niet meegenomen). Zij zal dit in de tweede fase nader uitwerken.

- in de huidige situatie de intensiteit op de traverse 48.500 mvt/etm. is en die oploopt in de autonome situatie tot 76.000 mvt/etm in 2020;
- de intensiteiten voor de meeste alternatieven liggen tussen de 19.000-34.000 mvt/etm.;
- voor alternatief **West** de intensiteit 77.000 mvt/etm. bedraagt;
- bij de **tunnel**monden de barrièrewerking extra hoog zal zijn.

Doorstroming

Een andere doelstelling is het verbeteren van de bereikbaarheid van Maas-tricht. Ook aan deze doelstelling wordt niet expliciet getoetst. Uit de informatie blijkt dat:

- de doorstroming op de traverse ten opzichte van de referentiesituatie 2020 bij alle alternatieven verbetert;
- bij alle alternatieven op het onderliggend wegennet en met name op de stadsring een aantal wegen overbelast blijft (I/C verhouding van meer dan 0,9). Per alternatief gaat het hierbij wel om verschillende wegvakken.

Lucht

Uit de nota en de aanvulling wordt op basis van correcte informatie de conclusies getrokken dat:

- de emissies aan luchtverontreinigende stoffen NO₂ en PM₁₀ voor elk alternatief vrijwel gelijk zijn;
- alternatief **West** het beste scoort qua emissie van luchtverontreinigende stoffen NO₂ en PM₁₀;
- bij alle alternatieven overschrijdingen optreden (etmaal- en jaargemiddelde NO₂ en PM₁₀).
- de alternatieven sterk verschillend scoren bij de verspreiding van de stoffen over de stad. Zo zijn bij de **tunnel**monden hoge concentraties NO₂ en PM₁₀ te verwachten.

Geluid

Uit het MER blijkt dat met uitzondering van alternatief **Luik** alle alternatieven een neutraal tot positief effect hebben op de geluidbelasting van woningen.

3. **BEOORDELING VAN DE NOTA “EÉN PLAN VOOR STAD EN SNELWEG” EN AANVULLENDE INFORMATIE**

De Commissie is van oordeel dat:

- indien gekozen wordt voor het Luikalternatief of voor de tunnelalternatieven de essentiële informatie in de nota met de aanvullende informatie aanwezig is, behoudens het aspect verkeersveiligheid.
- indien wordt gekozen voor een van de oost- of westalternatieven een passende beoordeling voor de Vogel- en Habitatrichtlijn dient te worden doorlopen. In die situatie is er derhalve niet voldoende informatie aanwezig voor het te nemen besluit. De Commissie adviseert bij de keuze voor het uitsluitend uitwerken van een oost- of westalternatief een aanvullende procedure te volgen⁶.
- het aspect verkeersveiligheid niet kan worden meegewogen bij de besluitvorming over de eerste fase, terwijl alternatieven hier wel verschillend op kunnen scoren.

In dit advies maakt de Commissie een onderscheid tussen:

- essentiële informatie voor de in de 1^e fase te maken keuze tussen de alternatieven;
- opmerkingen en aanbevelingen die van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming voor de 1^e fase;
- aanbevelingen en opmerkingen voor de invulling van het MER voor de 2^e fase.

4. **ESSENTIËLE INFORMATIE VOOR KEUZE 1^E FASE**

4.1 Natuur en hydrologie

4.1.1 **Vogel- en Habitatrichtlijngebieden**

Het is in de eerste fase van dit MER van belang om na te gaan of er alternatieven kunnen worden gepresenteerd waarbij geen effecten optreden op de aanwezige Vogel- en Habitatrichtlijngebieden.

Bij de **west**alternatieven is er sprake van vernietiging, versnippering, verstoring en van verdroging/vernatting. De Commissie verwacht dat hier sprake zal zijn van significante aantasting. Bij de **oost**alternatieven is er kans op verstoring van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Voor het **oost**alternatief kan de Commissie op basis van de huidige informatie niet aangeven of er significante effecten zullen optreden. Bij beide alternatieven zal -bij keuze voor een van de alternatieven- eerst een passende beoordeling nodig zijn.

Voor de **tunnel**alternatieven is volgens de initiatiefnemer geen sprake van mogelijk significante gevolgen. Hier speelt hooguit een effect op grondwaterstromen een rol, waardoor verdroging of juist vernatting in natuurterreinen kan optreden. Op de Habitatrichtlijngebieden zullen echter geen effecten optreden. Hoewel deze bewering met het aanvankelijk beschikbaar gestelde MER-rapport moeilijk te staven is, brengt het in tweede instantie beschikbaar gestelde hydrologische onderzoeksmateriaal voldoende duidelijkheid.

⁶ Bij een passende beoordeling dient overigens een SMB (Strategische Milieu Beoordeling) te worden gevolgd.

Uit kaartmateriaal blijkt dat bij de gegraven tunnelvariant (kleine) delen van de twee Habitatrichtlijngebieden Savelsbos en Bemelerberg/Schiepersberg mogelijk vernat zullen worden. Gegeven het feit dat de aanwijzing van deze gebieden geschied is op grond van grondwateronafhankelijke vegetaties (kalkgraslanden, eikenhaagbeukbossen, hellingbossen, heischrale graslanden), heeft enkele centimeters vernatting geen gevolgen. Voor de **geboorde tunnel** is nog weinig onderzocht. Toch kan ook hier worden aangenomen dat in deze gebieden hooguit enige stijging van de grondwaterspiegel zal optreden. Ook hierbij geldt dat gezien de diepte van de tunnel en de grondwateronafhankelijke vegetaties geen significante effecten te verwachten zijn. De Commissie is derhalve met de initiatiefnemer de mening toegedaan dat een passende beoordeling voor de **tunnel**alternatieven in deze fase achterwege kan blijven.

■ De Commissie adviseert bij de keuze voor het oost- of westalternatief een aanvullende procedure te volgen.

4.1.2 Provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS)

Bij alle alternatieven, behalve het **Luik**alternatief, worden kerngebieden van de PEHS beïnvloed. Tabel 8.7 op pag. 162 van het bijlagenrapport (1^e fase MER) geeft aan dat er verdrogingseffecten (een min tot een dubbele min) optreden. Met name de landgoederen bij de noordelijke toerit van de tunnel zullen worden beïnvloed.

4.2 Verkeersveiligheid

In de vastgestelde richtlijnen⁷ wordt aangegeven dat in de eerste fase de alternatieven op onder andere verkeersveiligheid worden beoordeeld. In de nota wordt geen inzicht gegeven in de huidige situatie voor en in de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid. Aangezien zowel de risicocijfers (het risicocijfer is afhankelijk van de wegcategorie) als de intensiteiten per alternatief (aanzienlijk) verschillen, zullen de alternatieven op het aspect verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie onderscheidend scoren. Echter gezien het detailniveau heeft bevoegd gezag mondeling aangegeven dat zij dit aspect niet nader wil uitwerken in de eerste fase⁸.

■ De Commissie constateert dat het aspect verkeersveiligheid niet kan worden meegewogen in de besluitvorming van de eerste fase, terwijl zij verwacht dat het wel onderscheidend zal scoren bij de verschillende alternatieven.

5. AANBEVELINGEN EN OPMERKINGEN BESLUITVORMING 1^E FASE

5.1 Barrièrewerking

Eén van de doelstellingen is het verminderen van de barrièrewerking van de traverse. Deze doelstelling wordt niet expliciet getoetst. Uit de nota blijkt dat bij alle alternatieven op de traverse de barrièrewerking blijft. In de huidige situatie is de intensiteit op de traverse 48.500 mvt/etm. De intensiteiten voor de meeste alternatieven liggen tussen de 19.000-34.000 mvt/etm. Voor alternatief **West** bedraagt dit zelfs 77.000 mvt/etm. Bij de tunnelmonden zal de barrièrewerking hoog zijn.

■ De Commissie adviseert bij de besluitvorming de barrièrewerking van de traverse mee te wegen en in de tweede fase nader uit te werken voor het gekozen alternatief.

⁷ Zie blz. 4, par. 3.2. Blz. 6 par. 4.2 geeft hier een verdere invulling aan.

⁸ Zie ook voetnoot 5.

5.2 Doorstroming

Een andere doelstelling is het verbeteren van de bereikbaarheid van Maastricht. Uit de informatie blijkt dat de doorstroming op de traverse ten opzichte van de referentiesituatie 2020 bij alle alternatieven verbetert. Op het onderliggend wegennet en met name op de stadsring blijven echter bij alle alternatieven een aantal wegen overbelast (I/C verhouding van meer dan 0,9). Per alternatief gaat het hierbij wel om verschillende wegvakken. In het hoofdrapport wordt dit aspect niet vermeld.

■ De Commissie adviseert bij de besluitvorming congestie op het onderliggend wegennet mee te wegen en in de tweede fase nader uit te werken voor het gekozen alternatief.

6. AANBEVELINGEN EN OPMERKINGEN INVULLING 2^E FASE

Naast de onderzoeken voor de tweede fase die genoemd worden in de nota en de vastgestelde richtlijnen heeft de Commissie de onderstaande aanbevelingen voor de tweede fase.

6.1 Luchtkwaliteit

6.1.1 Algemeen

Het TNO-onderzoek voor fase 1 is vereenvoudigd van opzet. Voor fase 1 is dit geen probleem. In fase 2 zal men echter meer gedetailleerd te werk moeten gaan.

- De Commissie adviseert in fase 2 voor het gekozen alternatief:
- het effect van afschermingen (zoals geluidschermen, woonblokken e.d.) mee te nemen in de berekening;
 - het effect van stagnerend verkeer (congestie) mee te nemen in de berekening;
 - correctie voor zeezout toe te passen;
 - de oppervlakken boven de weg niet mee te nemen in de berekening⁹.

6.1.2 Studiegebied

De alternatieven **Luik** en **West** scoren het beste scoren qua NO₂-emissie. De verklaring in de aanvullende informatie wordt o.a. gegeven dat deze alternatieven minder verkeer aantrekken, resulterend in minder voertuigkilometers. Echter de totale hoeveelheid te accommoderen verkeer is bij alle alternatieven hetzelfde. Dit betekent dat het verkeer andere wegen zal nemen. De luchtverontreiniging zal dan op andere wegen plaatsvinden. Echter voor de keuze van één van de alternatieven zal de toename aan NO₂-emissie op de andere wegen te weinig onderscheidend zijn.

Ook langs wegen met een mindere intensiteit kunnen overschrijdingen van de normen plaatsvinden¹⁰. De concentraties zijn namelijk mede afhankelijk van de achtergrondconcentraties. Voor de tweede fase is de overschrijdingsinformatie wel van belang, met name indien er sprake is van saldering.

■ De Commissie adviseert in de tweede fase de toename van de luchtverontreiniging ten gevolge van het verkeer op andere wegen dan de hoofdtracés, mede ten behoeve van de saldobenadering uit het Besluit luchtkwaliteit 2005, mee te wegen bij de beoordeling.

⁹ Zie uitspraak RvS betreffende de milieuvergunning voor het ADO stadion in Den Haag (zaaknr. 2005073534/1).

¹⁰ In de nota wordt de keuze gemaakt om alleen de wegen met intensiteiten >20.000 mvt/etmaal in het onderzoek mee te nemen (zie bijlage 5 van het MER). Dit is volgens deze redenering dus niet terecht.

6.1.3 Uitwerking detailleringsonderdeel

De **conventionele tunnelvarianten** scoren qua overschrijding van de norm voor de etmaalgemiddelden PM₁₀ het slechtst (zie fig. 6 uit de alternatievennota). De verklaring uit de aanvullende informatie is het relatief grote overschrijdingsoppervlak nabij de tunnelmonden. Dat de **boortunnelalternatieven**¹¹ gunstiger scoren, wordt verklaard doordat bij de **conventionele tunnelalternatieven** de zuidelijke monding gesitueerd is bij de oost-west verbinding waardoor op die plaats een groter geconcentreerd overschrijdingsgebied ontstaat.

Nochtans wordt in de overzichtstabel (pag. 31 uit de alternatievennota) een score 0 gegeven voor PM₁₀ etmaalgemiddelde oppervlak, daar waar wellicht een 0/- beoordeling op zijn plaats was geweest¹². Op de totaalscores heeft dit echter geen effect.

Naar de mening van de Commissie kunnen de totaalscores niet voor de saldobenadering uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 worden gebruikt. Enerzijds zijn de gehanteerde marges vrij groot (zie o.a. voetnoot 10 van dit advies), anderzijds geldt de saldobenadering per stof. Nu zijn NO₂ en PM₁₀ gewogen in de totaalbeoordeling verwerkt. Ook uit het MER¹³ blijkt dat de **conventionele tunnelalternatieven** niet voldoen aan de saldobenadering uit het Besluit luchtkwaliteit 2005.

■ De Commissie adviseert in de tweede fase aan te geven op welke wijze er invulling wordt gegeven aan de saldobenadering uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. In dit kader hoeft het overschrijdingsoppervlak boven de weg zelf niet meegenomen te worden (zie voetnoot 7).

6.2 Geluid

Alternatief **Luik** scoort qua geluid slechter dan alle andere alternatieven. Dit wordt veroorzaakt doordat in het akoestisch rekenmodel andere bodemfactoren zijn ingevoerd, waardoor meer/minder reflecties tegen de bodem ontstaan. Dit is niet terecht, dit wordt ook geconcludeerd in de aanvullende informatie. Immers de stedelijke omgeving is bij alternatief **Luik** niet anders dan in de referentiesituatie.

In de aanvullende informatie is tevens aangegeven dat in de berekeningen is uitgegaan van verkeerde invoergegevens voor rijsnelheid. Zo is in de berekening een snelheid van 50 km/u ingevoerd, terwijl het alternatief uitgaat van 80 km/u. Dit betekent dus een hogere geluidbelasting dan berekend.

Aldus is het toevallig dat de alternatief **Luik** toch terecht een (licht) negatief scoort voor geluid.

■ De Commissie adviseert in de tweede fase indien wordt gekozen voor het alternatief **Luik** uit te gaan van de juiste invoergegevens.

6.3 Veiligheid

Ten aanzien van interne veiligheid worden in de MER slechts de scenario's met gevaarlijke stoffen genoemd. Er zijn echter veel meer scenario's die bijdragen aan het interne risico, met name kleine en grote voertuigbrand. Er is hier een compleet beeld nodig. Interne veiligheid dient te worden betrokken op

¹¹ Bij de boortunnelalternatieven zal overigens het werkelijke totale overschrijdingsgebied enigszins groter zijn door de extra emissie ten gevolge van het extra benodigde motorvermogen vanwege de diepere ligging van boortunnels.

¹² Boortunnel variant 2 kent een afname ten opzichte van de referentie van ca. 10 ha, hier wordt een beoordeling 0/+ voor gegeven. conventionele tunnelalternatieven 1 t/m³ kennen een toename ten opzichte van de referentie van 10 tot 13 ha, hier wordt een beoordeling 0 gegeven.

¹³ Zie tabel 7.4.

het gehele traject en niet alleen de tunnel. Het dient betrekking te hebben op alle wegonderdelen, inclusief de verknoping met de A79. Voor tunnelveiligheid dienen naast kwantitatieve eisen ook proceseisen te worden meegenomen zoals verwoord in de recente beleidsnota's tunnelveiligheid. Daarbij is met name het 'veiligheidsconcept' van belang. Dat veiligheidsconcept ontbreekt op dit moment.

- De Commissie adviseert veiligheid in de tweede fase nader op te splitsen in tunnel, externe, interne en verkeersveiligheid uit te werken.

6.4 Natuur en hydrologie

In de tweede fase zal de hydrologische effectbepaling verder moeten worden uitgewerkt. Zeker als de **boortunnel**variant wordt gekozen, dient in de verdere effectbepaling nader onderzoek naar de invloed van deze variant op de ecohydrologische situatie in natuurgebieden te worden uitgevoerd. Met name op plaatsen waar sprake is van een verslechtering van de vochtvoorziening in PEHS-gebieden zal nut- en noodzaak van de ingreep moeten worden aangetoond en zullen vervolgens –bij aangetoonde noodzaak– mitigerende (compenserende) maatregelen moeten worden voorgesteld.

Indien één van de andere alternatieven, behalve het **Luik**alternatief, wordt gekozen zal inzicht moeten worden gegeven in de effecten en mitigeerbaarheid (compenseerbaarheid) van de vernietings-, versnipperings- en verstoringseffecten.

- De Commissie adviseert in de tweede fase inzicht te geven in de mitigerende maatregelen voor de hydrologische effecten en de compenserende maatregelen voor de landgoederenzone.

6.5 Tunnelmonden

De extra geluidemissie ten gevolge van **tunnel**monden is niet in de modellering opgenomen. Dit hoeft ook wettelijk niet. In fase 2 is het vanuit milieuoogpunt echter wel relevant om naar dit effect te kijken om na te gaan of er überhaupt sprake is van belangrijke effecten en om na te gaan of mitigerende maatregelen wenselijk zijn.

De luchtconcentraties bij de **tunnel**monden zijn middels modelberekeningen bepaald. Gezien de complexe verspreiding is dit voor deze fase op een hoog abstractie niveau uitgevoerd. Voor de volgende fase is een nauwkeurigere modellering van belang.

Bij de **tunnel**monden bestaat een complexe situatie voor externe veiligheid. In de tweede fase is een verder onderzoek hiernaar van belang.

- De Commissie adviseert in de tweede fase de geluidemissie, luchtemissie en externe veiligheid bij **tunnel**monden te bepalen indien gekozen wordt voor **tunnel**alternatieven.

6.6 Beeldmateriaal

De effectbepaling voor landschap wordt door de Commissie ondersteund. Echter in de huidige nota's ontbreekt inzicht in de visualisatie van de landschappelijke inpassing.

- De Commissie adviseert in de tweede fase beeldmateriaal te gebruiken om de alternatieven en varianten te visualiseren.




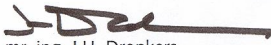
BIJLAGEN

bij het tussentijds toetsingsadvies over de nota “Een plan voor stad en snelweg” Planstudie/m.e.r. A2 passage Maastricht en aanvullende informatie

(bijlagen 1 t/m 2)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 16 februari 2006 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-effectenrapportage t.a.v. ir. N.G. Ketting Postbus 2345 3500 GH Utrecht	<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieu-effectenrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen :</td><td>16 FEB. 2006</td></tr><tr><td>nummer</td><td></td></tr><tr><td>dossier</td><td>7uu-168</td></tr><tr><td>afgeleverd naar :</td><td>Ub</td></tr></table>		Commissie voor de milieu-effectenrapportage	ingekomen :	16 FEB. 2006	nummer		dossier	7uu-168	afgeleverd naar :	Ub
	Commissie voor de milieu-effectenrapportage										
ingekomen :	16 FEB. 2006										
nummer											
dossier	7uu-168										
afgeleverd naar :	Ub										
Contactpersoon Ing. H.P.E. Moors Msc. Datum 16 februari 2006 Ons kenmerk DGP/WV/u.06.00542	Doorkiesnummer 070-35166966 Bijlage(n) - Uw kenmerk -										
Onderwerp Advies inzake MER 1 ^e fase A2 Passage Maastricht											
Geachte heer Ketting,											
<p>Hierbij wil ik u verzoeken om een tussentijds toetsingsadvies inzake de 1^e fase MER A2 Passage Maastricht voor 24 april 2006 uit te brengen. Dit zoals eerder telefonisch is afgestemd met Nicole van Buuren. Het tussentijds toetsingsadvies zal parallel aan de consultatieperiode met de omgeving opgesteld worden. Deze consultatie vindt plaats in de periode van 13 maart t/m 24 april. Graag wil ik met u een afspraak maken (eind februari/begin maart) om u de context van de 1^e fase MER binnen het integrale project passage Maastricht toe te lichten.</p>											
<p>Ik verzoek u uw advies te sturen aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer, t.a.v. de Mw. H.P.E. Moors Postbus 20901 2500 EX Den Haag</p>											
Hoogachtend,											
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT, namens deze,											
DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,											
 mr. ing. J.H. Dronkers											
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										
<small>Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS</small>											

BIJLAGE 2

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Directie Limburg, de gemeente Maastricht, de gemeente Meerssen en de Provincie 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: Dit project moet de problemen van de A2, de bereikbaarheid en de leefbaarheid in Maastricht op een samenhangende manier, duurzaam oplossen.

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

tussentijds toetsingsadvies uitgebracht: 14 april 2006

Bijzonderheden: De Planstudie/MER A2 passage Maastricht 1^e fase moet de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM voldoende informatie geven om medio 2006 een principebesluit te nemen over de manier waarop de verkeers- en leefbaarheidsproblemen op en rond de A2 passage in Maastricht opgelost kunnen worden. Onderzocht zijn:

- Luikalternatief: beperkte aanpassingen van de bestaande traverse;
- tunnelalternatieven: een gebouwde tunnel en geboorde tunnel;
- een randweg ten oosten van Maastricht;
- een randweg aan de westzijde van Maastricht.

In de tweede fase van de Planstudie/MER wordt het gekozen tracé door daarvoor geselecteerde marktpartijen nader uitgewerkt.

Dit advies heeft betrekking op de eerste fase.

De Commissie is van oordeel dat:

- indien gekozen wordt voor het Luikalternatief of voor de tunnelalternatieven de essentiële informatie in de nota met de aanvullende informatie aanwezig is, behoudens het aspect verkeersveiligheid.
- indien wordt gekozen voor een van de oost- of westalternatieven een passende beoordeling voor de Vogel- en Habitatrichtlijn dient te worden doorlopen. In die situatie is er derhalve niet voldoende informatie aanwezig voor het te nemen besluit. De Commissie adviseert bij de keuze voor het uitsluitend uitwerken van een oost- of westalternatief een aanvullende procedure te volgen.
- het aspect verkeersveiligheid niet kan worden meegewogen bij de besluitvorming over de eerste fase, terwijl alternatieven hier wel verschillend op kunnen scoren.

In haar advies geeft de Commissie nog aanbevelingen voor de besluitvorming voor de eerste fase met betrekking tot natuur, verkeersveiligheid, barrièrewerking en doorstroming. Voor de tweede fase geeft zij aanbevelingen ten

aanzien van lucht, geluid, veiligheid, natuur, tunnelmonden en beeldmateriaal.

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 en tussentijdse toetsing)

ir. J.A. Huizer (aanvullende richtlijnen en tussentijdse toetsing)

drs. S.R.J. Jansen

H.H. Janssen (aanvullende richtlijnen en tussentijdse toetsing)

ir. K. Nije (aanvullende richtlijnen en tussentijdse toetsing)

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

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

Tussentijds toetsingsadvies over de nota “Eén plan voor stad en snelweg” Planstudie/m.e.r. A2 Passage Maastricht en aanvullende informatie

De Planstudie/MER A2 passage Maastricht 1^e fase moet de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM voldoende informatie geven om medio 2006 een principebesluit te nemen over de manier waarop de verkeers- en leefbaarheidproblemen op en rond de A2 passage in Maastricht opgelost kunnen worden. Onderzocht zijn:

- Luikalternatief: beperkte aanpassingen van de bestaande traverse;
- tunnelalternatieven: een gebouwde tunnel en geboorde tunnel;
- een randweg ten oosten van Maastricht;
- een randweg aan de westzijde van Maastricht.

In de tweede fase van de Planstudie/MER wordt het gekozen tracé door daarvoor geselecteerde marktpartijen nader uitgewerkt. Dit advies heeft betrekking op de eerste fase.

ISBN 90-421-1781-8