

# **A2 Maasbracht-Geleen**

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

26 augustus 2005 / rapportnummer 1615-20





commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
DGP/WV/U.05.01042

uw brief  
8 juni 2005

ons kenmerk  
1615-21/Dr/eh

onderwerp  
Advies voor richtlijnen voor het MER A2  
Maasbracht-Geleen

doorkiesnummer  
(030) 234 76 06

Utrecht,  
26 augustus 2005

Geachte mevrouw Peijs,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over A2 Maasbracht-Geleen. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr. D.K.J. Tommel  
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
A2 Maasbracht-Geleen

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 voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
A2 Maasbracht-Geleen

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over A2 Maasbracht-Geleen,

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

de werkgroep m.e.r.  
A2 Maasbracht-Geleen,

de secretaris



dr. G.P.J. Draaijers

de voorzitter



dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 26 augustus 2005



## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
<b>2. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER .....</b>	<b>1</b>
<b>3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING .....</b>	<b>2</b>
3.1 Probleem- en doelstelling.....	2
3.2 Besluitvorming .....	2
<b>4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN .....</b>	<b>3</b>
4.1 Voorgenomen activiteit .....	3
4.2 Alternatieven .....	3
4.3 Meest milieuvriendelijke alternatief .....	3
<b>5. MILIEUASPECTEN.....</b>	<b>4</b>
5.1 Algemeen .....	4
5.2 Verkeer en vervoer .....	4
5.3 Woon- en leefmilieu .....	5
5.3.1 Geluid.....	5
5.3.2 Lucht.....	5
5.3.3 Veiligheid.....	6
5.4 Natuurlijke omgeving.....	6
5.4.1 Bodem en water.....	6
5.4.2 Natuur.....	6
5.4.3 Landschap en archeologie .....	7
<b>6. OVERIGE HOOFDSTUKKEN VAN HET MER.....</b>	<b>7</b>

## BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 8 juni 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 111 d.d. 13 juni 2005
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen





## 1. INLEIDING

De A2 is een belangrijke verkeersader voor zowel regionaal, nationaal als internationaal verkeer. Voor de bereikbaarheid van de regio en onder meer de Randstad is een vlotte doorstroming gewenst. Om in te kunnen spelen op de verwachte verkeersproblemen op de A2 tussen Maasbracht en Geleen worden oplossingen onderzocht die de bereikbaarheid op de lange termijn – na 2015 – garanderen. De oplossingen worden niet alleen gezocht bij de A2, maar ook bij de provinciale wegen<sup>1</sup>.

Bij brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport<sup>2</sup>. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de staatscourant van 13 juni 2005<sup>3</sup>.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>4</sup>. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies ‘de Commissie’ genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken 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.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>5</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieumomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

## 2. HOOFDPUNTEN VOOR HET MER

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:

- een heldere en eenduidige weergave van de huidige en toekomstige verkeerssituatie;

---

<sup>1</sup> Gelijktijdig worden korte-termijnoplossingen onderzocht (Spitsstrook A2 St. Joost – Urmond). Ook hiervoor wordt momenteel de m.e.r.-procedure voor doorlopen. Eerdere onderzoeken naar de te verwachten verkeersproblemen op de A2 en de A76 (de studie A2 Grathem-Urmond en de studie A2/A76 Uromond-Kerensheide-Ten Esschen) zijn beëindigd omdat met de uitgangspunten uit de nieuwe Nota mobiliteit van V&W de noodzaak en urgentie van de projecten is veranderd. Daarnaast is gebleken dat de toename van het verkeer op de A76 geringer is dan was aangenomen op het traject Geleen-Ten Esschen, wat verbreding van deze weg overbodig maakt).

<sup>2</sup> Zie bijlage 1.

<sup>3</sup> Zie bijlage 2.

<sup>4</sup> De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

<sup>5</sup> Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

- een onderbouwde en transparante samenhang tussen doelstelling en de daaruit afgeleide alternatieven en varianten;
- de effecten van de alternatieven en varianten op de geluidbelasting, luchtkwaliteit, natuur en het ruimtebeslag.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

### **3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING**

#### 3.1 Probleem- en doelstelling

De startnotitie is een vervolg op eerdere studies naar de verkeersproblemen op de A2. Deze studies wezen uit dat geen van de daarin voorgestelde oplossingen toereikend waren om de verkeersproblemen op te kunnen lossen. Daarnaast worden door nieuw verkeersbeleid (o.a. Nota Mobiliteit) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de normen voor bereikbaarheid anders berekend, waardoor de urgentie en prioritering van projecten is veranderd. Geef in het MER een nadere toelichting waarom de eerder voorgestelde oplossingen niet toereikend zijn<sup>6</sup>.

In de startnotitie staan de doelen in kwalitatieve termen aangegeven. In het MER moeten deze doelen worden gekwantificeerd zodat de voorgestelde oplossingen kunnen worden getoetst aan de mate van doelbereik. Geef aan wanneer het probleem als opgelost wordt beschouwd en welke doelen prioriteit genieten.

#### 3.2 Besluitvorming

In de startnotitie ontbreken de randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) bij dit voornemen. Geef deze in het MER aan en verwijst daarbij naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Geef daarbij een beschouwing over de ruimtelijke ordeningsopgaven voor het studiegebied voor de middellange en lange termijn.

---

<sup>6</sup> Ga daarbij specifiek in op de reactie van B&W van de Gemeente Echt-Susteren met betrekking tot het beëindigen van het onderzoek A2 Grathem-Maasbracht (inspraakreactie nr. 11, bijlage 4), de reacties van Transport Logistiek Nederland, dhr. J.H.E. Peeters en B&W van de Gemeente Beek met betrekking tot het beëindigen van de onderzoeken naar de verbreding van de A2 Grathem-Urmond en de A76 Geleen-Ten Esschen (inspraakreacties nr. 16, 19 en 25a, bijlage 4) en de reactie van de Gemeente Sittard-Geleen met betrekking tot het beëindigen van de onderzoeken A2 Grathem-Maasbracht en de A76 tussen Geleen en ten Esschen (inspraakreactie nr. 30a, bijlage 4).

## 4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

### 4.1 Voorgenomen activiteit

Geef in het MER een gedetailleerde beschrijving van de aard van de fysieke maatregelen die genomen worden.

### 4.2 Alternatieven

In de startnotitie is aangegeven dat in het MER, buiten het meest milieuvriendelijke alternatief (mma), 3 alternatieven zullen worden onderzocht, te weten het 2x3 rijstrokenalternatief, het 4x2 rijstrokenalternatief en het gebiedsalternatief. Onderzoek in het MER ook mogelijke tussenvarianten, bijvoorbeeld een alternatief uitgaande van het 2x3 rijstrokenalternatief met minder aansluitingen en uitvoering van een deel van het gebiedsalternatief. Voordeel hiervan kan zijn dat zowel de doorstroming afdoende verbeterd wordt<sup>7</sup> en tegelijkertijd bepaalde knelpunten qua leefbaarheid en versnippering van natuurterreinen opgelost kunnen worden. Bezie welke aansluitingen het beste behouden kunnen blijven qua bereikbaarheid, doorstroming en calamiteitenbeheersing<sup>8</sup>.

Overweeg als variant op het gebiedsalternatief een alternatief uit te werken waarbij de huidige A2 (2x2 rijstroken) wordt gebruikt voor de verkeersafwikkeling in zuidelijke richting, en de N294, N276 en N295 (aangepast tot weg met 3 rijstroken) voor de verkeersafwikkeling in noordelijke richting. Beschouw daarbij de mogelijkheden lokaal verkeer in zuidelijke richting af te wikkelen via andere wegen of via een aan te leggen parallelweg en de mogelijkheden een aansluiting op de A76 te realiseren via een aan te leggen weg tussen Geleen en Sittard. Een dergelijke variant leidt tot een aanmerkelijk geringer ruimtebeslag. Ook zijn slechts beperkte aanpassingen nodig aan de huidige A2.

Geef in het MER een onderbouwing van waarom in eerste instantie wellicht voor de hand liggende oplossingen niet zijn geselecteerd voor nadere uitwerking. Te denken valt in dit verband aan oplossingen over de landsgrenzen heen<sup>9</sup> of een nadere uitwerking van een benuttingsalternatief<sup>10</sup>.

### 4.3 Meest milieuvriendelijke alternatief

De startnotitie geeft nog geen beeld van het meest milieuvriendelijke alternatief (mma). Het is belangrijk doelgericht een mma te ontwikkelen. Werk in het mma in ieder geval maatregelen uit:

- ter vermindering van bestaande aantasting van de provinciale ecologische structuur zoals aangeven op de plankaart van het Provinciaal Om-

---

<sup>7</sup> De Commissie heeft tijdens het locatiebezoek begrepen dat het 2x3 rijstrokenalternatief waarschijnlijk de verkeersproblematiek niet afdoende kan oplossen.

<sup>8</sup> De Provincie Limburg geeft in haar inspraakreactie aan de aansluitingen bij Urmond en St. Joost als volledige aansluitingen te willen behouden. Volgens haar is alléén op deze wijze sprake van een volledige uitwisselbaarheid bij calamiteiten tussen beide hoofdwegenstructuren (inspraakreactie nr. 24a, bijlage 4).

<sup>9</sup> Zie in dit verband bijvoorbeeld de inspraakreacties van dhr. K. Meekma, dhr. H.J.H. Graus, dhr. W.W. Celie, dhr. H.R.B. Kroeders, B&W van de Gemeente Echt-Susteren, en dhr. J.H.E. Peeters (inspraakreacties nr. 5, 7, 9,10, 11, en 19, bijlage 4)

<sup>10</sup> Zie in dit verband bijvoorbeeld de inspraakreacties van B&W van de Gemeente Echt-Susteren en Milieudefensie (inspraakreacties nr. 11 en 13, bijlage 4)

gevingsplan Limburg (POL), met name van 'hydrologisch gevoelig natuurgebied', de 'bufferzone verdroging' en de aanwezige beekdalen (m.n. Nelisgraaf, Rode Beek, Geleenbeek en Limbrichterbeek). Doordat vooral het gebiedsalternatief veel van deze beekdalen kruist verdient de hydrologie rond de weg bijzondere aandacht. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het herstel van natuurlijke grondwaterstromen en een natuurlijke beekloop;

- die een bijdrage leveren aan een vermindering van de versnippering van de aanwezige natuurgebieden, bijvoorbeeld door de aanleg van faunapassages;
- ter vermindering van geluidhinder en verbetering van de luchtkwaliteit en veiligheid bij woonbebouwing, zoals bij Born, Susteren, Echt en Guttecoven.

## **5. MILIEUASPECTEN**

### **5.1 Algemeen**

Om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende oplossingen is het noodzakelijk voor alle mogelijke oplossingen alle milieuaspecten in de zelfde mate van detail te onderzoeken.

De Commissie gaat ervan uit dat de onderzoeksthema's worden uitgewerkt zoals in de startnotitie is beschreven. Bij sommige thema's heeft zij nog aanvullende opmerkingen. Deze zijn in de volgende paragrafen aangegeven.

### **5.2 Verkeer en vervoer**

Bepaal de verkeerskundige effecten aan de hand van zowel voertuigverliesuren als I/C-verhoudingen. Om een juist beeld te kunnen geven van de (milieu)effecten moet het MER zo actueel mogelijke verkeersgegevens gebruiken als basis voor de prognoses en de daarmee samenhangende effectberekeningen. Geef in het MER een beschouwing over de houdbaarheid en betrouwbaarheid van de prognoses en daarmee van de probleemvaststelling en het probleemoplossend vermogen van de onderzochte oplossingen. Werk met scenario's als het gaat om bijvoorbeeld de invloed van prijsbeleid.

Bepaal de verkeersintensiteiten en -capaciteiten per verkeersstroom en per wegvak na de opritten bij St. Joost, Echt, Roosteren, Born en Urmond<sup>11</sup>. Bepaal de verdeling tussen vrachtverkeer en personenvervoer, en tussen verkeer met een doorgaand karakter en verkeer met een herkomst en/of bestemming binnen het studiegebied. Geef inzicht in de verkeersintensiteiten en -capaciteiten op aansluitende trajecten van het hoofdwegennet (A2 en A76) en het onderliggende wegennet<sup>12</sup>. Bepaal tevens de effecten op de verkeersintensiteiten en -capaciteiten op de N294, N276 en N295, zowel tijdens als buiten de spitsuren.

---

<sup>11</sup> Geef de verkeersintensiteiten en -capaciteiten weer in aantallen motorvoertuigen per uur.

<sup>12</sup> Hanteer daarbij als vuistregel dat relevante effecten op het onderliggende wegennet verwacht kunnen worden bij een toename van 20% dan wel een afname van 30% van het aantal verkeersbewegingen. Zie in verband met het onderliggende wegennet ook de inspraakreacties van de Gemeente Beek en de Gemeente Sittard-Geleen (inspraakreacties nr. 25a en 30a).

## 5.3 Woon- en leefmilieu

### 5.3.1 Geluid

De Wet geluidhinder wordt in het kader van de modernisering instrumentarium geluidbeleid, fase 1 gewijzigd. Dit impliceert dat de geluidbelasting in de nabije toekomst ook in de uniforme Europese dosismaat  $L_{den}$  moet worden uitgedrukt. De Commissie adviseert om hiermee rekening te houden. Geef bij overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden aan welke maatregelen worden getroffen.

### 5.3.2 Lucht

Beoordeel de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen aan de hand van de grenswaarden voor de immissies van  $NO_2$  en fijn stof ( $PM_{10}$ ). De hieronder genoemde normen zijn afkomstig van vigerende regelgeving<sup>13</sup>, gebaseerd op Europese richtlijnen. Voor stikstofdioxide moet in het MER:

- op kaart worden aangegeven waar de grenswaarde voor het jaargemiddelde van  $40 \mu g/m^3$  wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen. Ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven<sup>14</sup>;
- worden aangegeven hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie groter is dan  $200 \mu g/m^3$ <sup>15</sup>.

Voor fijn stof ( $PM_{10}$ ) moet in het MER:

- op kaart worden aangegeven in welk gebied de grenswaarde voor het jaargemiddelde van  $40 \mu g/m^3$  wordt overschreden en hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen er binnen dat overschrijdingsgebied liggen: ook de hoogste waarde binnen dit gebied moet worden aangegeven;
- op kaart worden aangegeven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van  $50 \mu g/m^3$  als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden.

Het MER moet inzicht geven in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief. Alle componenten genoemd in het Besluit Luchtkwaliteit zijn daarbij van belang. Geef bij overschrijding van normen aan welke maatregelen genomen worden zodat inzichtelijk wordt dat het maximale is gedaan om te voldoen aan de grenswaarden.

In het geval van een tunnel en/of overkluizing bij de kern Echt, kunnen nabij de tunnelmonden, daar waar de emissie vanuit de tunnel geschiedt, al snel grenswaarden worden overschreden. Dit vraagt om extra aandacht, mede daar nabij tunnelmonden sprake is van een complexe verspreiding van stoffen.

---

<sup>13</sup> Vanaf 5 augustus 2005 geldt het nieuwe Besluit luchtkwaliteit

<sup>14</sup> De Commissie wijst erop dat de luchtkwaliteitsnormen die het Besluit luchtkwaliteit geeft niet alleen gelden voor woningen en gevoelige bestemmingen, maar ook voor de buitenlucht in het algemeen.

<sup>15</sup> De Commissie merkt op dat het niet te verwachten is dat de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide en lood worden overschreden. Toch beveelt de Commissie aan het uurgemiddelde en de grenswaarden aan de orde te stellen in het MER, gezien de recente jurisprudentie. Dit kan kwalitatief.

### 5.3.3 Veiligheid

Beschrijf in het MER de aard en routing van het vervoer van gevaarlijke stoffen en het ermee gepaard gaande plaatsgebonden- en groepsrisico. Toets de berekende waarden aan de daarvoor gehanteerde grenswaarden. Geef bij overschrijding van wettelijke grenswaarden aan welke maatregelen worden getroffen. Beschrijf de bereikbaarheid voor hulpverlening en brandweer bij calamiteiten.

Voer in het geval van een tunneltraject en/of overkluizing bij de kern ECHT een integrale veiligheidsanalyse uit. Kijk daarbij naar de risico's tijdens regulier gebruik en tijdens onderhoud, zelfredzaamheid en mogelijkheden voor calamiteitenbestrijding.

## 5.4 Natuurlijke omgeving

### 5.4.1 Bodem en water

Geef een overzicht van de geohydrologische gesteldheid, de grondwatersystemen en de kwelsituaties in het studiegebied en hoe deze zal worden beïnvloedt door de voorgenomen activiteit. Breng ook de verdrogingsgevoeligheid van de natuur in beeld en beschrijf de (tijdelijke) effecten van bronbemaling.

### 5.4.2 Natuur

Het is zeker dat in de nabije omgeving van de wegtracés planten- en diersoorten (bijvoorbeeld bermflora, amfibieën zoals de boomkikkerpopulaties in de Doort) aanwezig zijn die beschermd worden onder de Habitatrictlijn. Doorloop hiervoor de relevante beschermingsformules (zie bijlage 5).

Indien verlichting wordt aangelegd, dan zal het MER de effecten hiervan op de aanwezige natuurwaarden moeten beschrijven.

Het initiatief beïnvloedt mogelijk de ecologische hoofdstructuur (EHS) waarvoor de beschermingsformules van het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) van toepassing zijn, en/of specifieke uitwerkingen daarvan door de Provincie Limburg. Conform de SGR moet in dat geval aangegeven worden:

1. welke gevolgen op kunnen treden voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van dit gebied<sup>16</sup>;
2. of er reële alternatieven zijn;
3. of er sprake is van groot openbaar belang die de aantasting rechtvaardigt, en
4. indien dat het geval is, welke compensatie geboden wordt voor het verloren gaan van de wezenlijke waarden en kenmerken.

Het initiatief beïnvloedt mogelijk ook ecologische verbindingzones (EVZ). Beschrijf in het MER:

1. het type (droog/nat), doel en functie van de EVZ (onder andere lokaal/regionaal belang), verbinding van welke gebieden en de bestaande natuurdoeltypen in de te verbinden gebieden;

---

<sup>16</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.

2. de doelsoorten en de ecologische eisen van deze soorten aan de EVZ;
3. de lengte, breedte, configuratie van lijnvormige en vlakvormige elementen (steunpunten);
4. de knelpunten (barrières) en mitigerende maatregelen om deze op te heffen.

#### **5.4.3 Landschap en archeologie**

Geef in het MER inzicht in de landschappelijke effecten van het initiatief. Denk daarbij aan de hoge ligging van kruisingen en de toepassing van geluidswallen en schermen. Laat met zichtbaarheidskaarten en fotomontages zien hoe de visuele uitstraling is van de verschillende alternatieven.

Geef aan welke archeologische waarden in het gebied aanwezig zijn en welk effect de geplande ingrepen hebben op deze archeologische waarden. Het aspect archeologie kan beoordeeld worden op het ruimtebeslag van de alternatieven, uitgedrukt in bijvoorbeeld hectare areaal verlies van archeologische monumenten, gebieden met (middel-)hoge archeologische verwachtingswaarden en archeologische vindplaatsen<sup>17</sup>.

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

Voor de onderdelen ‘vergelijking van alternatieven’, ‘leemten in kennis’ en ‘samenvatting van het MER’ heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften. Gebruik in het MER recent en goed kaartmateriaal met een duidelijke legenda. Het kaartmateriaal waarop de tracés worden weergegeven moet een zodanige schaal hebben dat zij voldoende informatief zijn, en e.e.a. ook na – en opgemeten kan worden. De relatie tussen de regio, studiegebied en activiteit moet duidelijk zijn.

---

<sup>17</sup> Zie ook de inspraakreactie van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, inspraakreactie nr. 8a, bijlage 4.





## BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
A2 Maasbracht-Geleen

(bijlagen 1 t/m 5)



## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 8 juni 2005 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  
Milieueffectrapportage,  
ir. N.G. Ketting  
Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieueffectrapportage
ingekomen :	10 JUNI 2005
nummer	
dossier	1615 + 1616
kopie naar :	vh / bieb / gl

Contactpersoon	Doorkiesnummer
H. van der Kolk	070-3516396
Datum	Bijlage(n)
8 juni 2005	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/U.05.01042	-
Onderwerp	
Startnotitie A2 Maasbracht-Geleen en A2 spitsstrook St.Joost-Urmond	

Geachte heer Ketting,

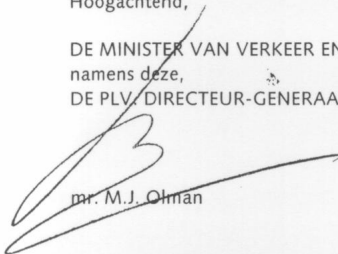
Op 14 juni 2005 wordt de startnotitie A2 Maasbracht-Geleen en A2 spitsstrook ter inzage gelegd. Ik verzoek u, overeenkomstig de Wet Milieubeheer en de Tracéwet, uw advies uiterlijk op 31 augustus 2005 uit te brengen.

Ik verzoek u uw advies te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Personenvervoer  
Directie Wegen en Verkeersveiligheid  
t.a.v. H. van der Kolk  
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	Telefoon : 070 - 351 6554
Wegen en Verkeersveiligheid	Fax : 070 - 351 6007
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag	Internet : www.minvenw.nl
Bezoekadres : Plesmanweg 1-6	

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. 111 d.d. 13 juni 2005

# Inspraak Startnotities

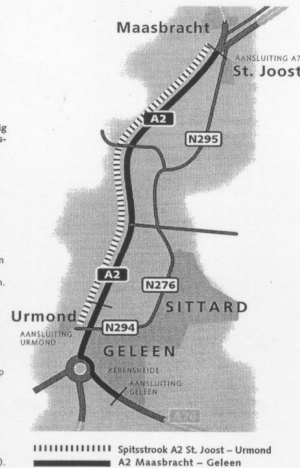
## Spitsstrook A2 St. Joost – Urmond

Van 14 juni tot en met 11 juli 2005 ligt de Startnotitie spitsstrook A2 St. Joost – Urmond ter inzage. De Startnotitie doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Tracéwet, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Op grond daarvan kunt u tot en met 11 juli 2005 uw mening geven over de inhoud van de Startnotitie.

### De A2 St. Joost – Urmond

De A2 is een belangrijke verkeersader voor zowel regionaal, nationaal als internationaal verkeer. Voor de bereikbaarheid van de regio en onder meer de Randstad is een vlotte doorstroming gewenst. Op het traject St. Joost – Kerensheide (verbinding tussen A2 en A76) staan regelmatig files, vooral in de ochtendspits. Door de sterke toename van het (vracht)verkeer zullen de fileproblemen alleen maar toenemen. Als begin 2008 de A73-zuid wordt geopend, zal de A2 de toevoer van verkeer tijdens de spitsperiodes niet meer kunnen verwerken. Zonder ingrijpen leidt dit onherroepelijk tot problemen, ook voor de veiligheid.

Om in te kunnen spelen op de verwachte verkeersproblemen worden twee onderzoeken ingesteld. De Startnotitie spitsstrook A2 St. Joost – Urmond onderzoekt een oplossing die op de korte termijn kan worden uitgevoerd. Deze heeft tot doel het verkeer op de A2 de komende vijf tot tien jaar beter te laten doorstromen, door het aanleggen van een spitsstrook in zuidelijke richting, tussen de aansluiting met de A73 en Urmond. Verder zijn er ook bij knooppunt Kerensheide maatregelen gepland. De Startnotitie A2 Maasbracht – Geleen richt zich op een structurele, langeterminaanpassing (zie mededeling hiernaast).



## A2 Maasbracht – Geleen

Van 14 juni tot en met 11 juli 2005 ligt de Startnotitie A2 Maasbracht – Geleen ter inzage. De Startnotitie doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Tracéwet, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Op grond daarvan kunt u tot en met 11 juli 2005 uw mening geven over de inhoud van de Startnotitie.

### De A2 Maasbracht – Geleen

De A2 is een belangrijke verkeersader voor zowel regionaal, nationaal als internationaal verkeer. Voor de bereikbaarheid van de regio en onder meer de Randstad is een vlotte doorstroming gewenst. Nu al staan er in de ochtendspits regelmatig files op de A2, vooral tussen St. Joost en het knooppunt Kerensheide. De huidige voorspelling is dat de hoeveelheid verkeer tot 2020 alleen maar zal toenemen. Door de drukte neemt ook de verkeersveiligheid toe. Daarnaast zijn er door de ligging van de A2 ook problemen met geluidsoverlast en versnippering van natuurgebieden.

Om in te kunnen spelen op de verwachte verkeersproblemen worden twee onderzoeken ingesteld. Deze onderzoeken worden toegelicht in twee Startnotities. De Startnotitie A2 Maasbracht – Geleen richt zich op een structurele aanpassing. Hierbij worden vier oplossingen gepresenteerd die de bereikbaarheid op de lange termijn – na 2015 – garanderen. De oplossingen worden niet alleen gezocht bij de A2 en A76, maar ook bij de provinciale wegen.

In de Startnotitie spitsstrook A2 St. Joost – Urmond wordt de korteterminoplossing onderzocht (zie mededeling hiernaast).

### Eerdere onderzoeken

Een aantal jaren geleden startte Rijkswaterstaat Limburg twee onderzoeken naar de te verwachten verkeersproblemen op de A2 en A76: de studie A2 Grathem – Urmond en A2/A76 Urmond – Kerensheide – Ten Eschen. Inmiddels is gebleken dat met de uitgangspunten uit de nieuwe nota Mobiliteit van Verkeer en Waterstaat de noodzaak en urgentie van de projecten is veranderd. Bovendien is de toename van het verkeer op de A76 geringer dan was aangenomen op het traject Geleen – Ten Eschen, wat verbreding van deze weg overbodig maakt. Daarom worden deze twee onderzoeken beëindigd.

## Voor beide Startnotities geldt het volgende:

### De Startnotities

De Startnotitie is het begin van een Tracéwet-procedure en een milieueffectrapportage. U leest hierin wat onderzoek gaat worden en wat de achtergronden en uitgangspunten hiervan zijn. In de notitie worden alternatieven beschreven en wordt uitgelegd welke (milieu)effecten zullen worden onderzocht. Het resultaat van de onderzoeken vormt de Trajectnota/het Milieueffectrapport (TN/MER). Op basis hiervan kiezen de ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een alternatief.

### Waar kunt u de Startnotities inzien?

De Startnotities A2 Maasbracht – Geleen en spitsstrook A2 St. Joost – Urmond kunt u van 14 juni tot en met 11 juli 2005 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- De gemeentehuizen van Beek, Echt-Susteren, Heel, Heerlen, Heythuysen, Hunsel, Maasbracht, Nuth, Schinnen, Sittard-Geleen, Stein, Thorn, Voerendaal;
- De openbare bibliotheken van Beek, Born, Heel, Heerlen, Heythuysen, Hoensbroek, Maasbracht, Nuth, Roosteren, Pey-Echt, Schinnen, Susteren, Thorn, Voerendaal; Sittard (hoofdvestiging, vestiging Trevanum); Geleen (hoofdvestiging, vestiging Geleen-Zuid en vestiging Lindenheuvel); Stein (hoofdvestiging, vestiging Elsoo en vestiging Urmond);
- Het provinciehuis van Limburg in Maastricht;
- De vestiging van Rijkswaterstaat Limburg in Maastricht;
- De bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Onderwijs, Cultuur en Wetenschap in Den Haag.

### Hoe kunt u inspreken op de Startnotities?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling reageren op de Startnotities. Inspraakreacties naar aanleiding van deze Startnotities zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten.

Uw schriftelijke reactie op de A2 Maasbracht – Geleen kunt u tot en met 11 juli 2005 versturen naar: Inspraakpunt VenW A2 Maasbracht – Geleen, Postbus 30316, 2500 GH Den Haag.

Uw schriftelijke reactie op de Spitsstrook A2 St. Joost – Urmond kunt u tot en met 11 juli 2005 versturen naar: Inspraakpunt VenW Spitsstrook A2 St. Joost – Urmond, Postbus 30316, 2500 GH Den Haag.

U kunt ook via internet reageren: [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl).

Als u dat wenst kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

### Informatiebijeenkomsten en hoorzittingen

Om u zo goed mogelijk te informeren worden drie informatiebijeenkomsten georganiseerd. Tijdens de bijeenkomsten wordt de inhoud en het verloop van de verdere procedure toegelicht. Ook kunt u tijdens de bijeenkomsten vragen stellen. Het tweede deel van de avond is de hoorzitting, waar u mondeling kunt inspreken.

De bijeenkomsten worden gehouden op:

- Maandag 20 juni  
Hotel Van der Valk, Stein-Urmond, Mauritslaan 65
- Dinsdag 21 juni  
Café Willie Bar, Houtstraat 7, Echt
- Woensdag 22 juni  
Trefcentrum, Wilhelminastraat 3, Nuth

De informatiebijeenkomsten beginnen om 19.00 uur (zaal geopend om 18.30 uur) en duren tot 20.00 uur.

De hoorzittingen beginnen om 20.30 uur. Als u tijdens de hoorzitting mondeling wilt inspreken, wordt u vriendelijk verzocht dit uiterlijk drie dagen vóór de hoorzitting aan het inspraakpunt VenW kenbaar te maken, telefoon (070) 351 96 00.

### Wat gebeurt er met uw reactie?

Het inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de ministers van VenW en van VROM, en de commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie adviseert de ministers over de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport (MER). Mede op basis van dit advies en de inspraakreacties stellen de ministers vervolgens de richtlijnen vast. De richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van de Trajectnota/MER. Op de Trajectnota/MER kunt u te zijner tijd wederom inspreken.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het inspraakpunt ontvangen reacties inzien op dezelfde locaties als waar de Startnotities ter inzage liggen.

### Nadere informatie

Een exemplaar van de Startnotitie en/of nadere informatie over de inhoud kunt u vinden op [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl), of u kunt contact opnemen met de projectorganisatie van Rijkswaterstaat Limburg, telefoon (043) 329 46 22.

Ook is een samenvatting verkrijgbaar bij de locaties waar u de Startnotitie kunt inzien.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u terecht op [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl) en het inspraakpunt, telefoon (070) 351 96 00.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat



Inspraakpunt  
Verkeer en Waterstaat

## **BIJLAGE 3**

### **Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat Limburg

**Bevoegd gezag:** Minister van Verkeer en Waterstaat

**Besluit:** Tracébesluit

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C 1.4

**Activiteit:** Het onderzoeken van mogelijke lange-termijn oplossingen voor de verwachte verkeersproblemen op de A2 tussen Maasbracht en Geleen

#### **Procedurele gegevens**

kennisgeving startnotitie: 13 juni 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 26 augustus 2005

#### **Bijzonderheden:**

Het MER dient in ieder geval de volgende informatie te bevatten:

- een heldere en eenduidige weergave van de huidige en toekomstige verkeerssituatie;
- een onderbouwde en transparante samenhang tussen doelstelling en de daaruit afgeleide alternatieven en varianten;
- de effecten van de alternatieven en varianten op de geluidbelasting, luchtkwaliteit, natuur en het ruimtebeslag.

#### **Samenstelling van de werkgroep:**

ing. A.J. Dragt

ir. J.E.M. Lax

drs. A. van Leerdam

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

#### **Secretaris van de werkgroep:**

dr. G.P.J. Draaijers

## BIJLAGE 4 P1615

### Lijst van inspraakreacties en adviezen A2 Maasbracht-Geleen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20050616	anoniem		20050704
2.	20050615	J.M. Spätgens	Sittard	20050704
3.	20050620	P.J. Kamps	Sittard-Geleen	20050704
4.	20050621	M.C.M. Verhaegh	Sittard	20050704
5.	20050628	K. Meekma	Susteren	20050704
6.	20050627	Stichting Actie Comité ten Esschen	Heerlen	20050707
7.	20050702	H.J.H. Graus namens klankbord- groep Groot Pey	Echt	20050718
8.	20050620	T.A.P.G. Vergoossen	Echt	20050718
9.	20050622	W.W. Celie	Geleen	20050718
10.	20050618	H.R.B. Kroeders	Susteren	20050718
11.	20050707	Dhr. Thomassen namens gemeente Susteren	Echt	20050718
12.	20050711	J.L. van den Berg	Einighausen	20050718
13.	20050711	Milieudefensie	Amsterdam	20050718
14.	20050708	J.W.M. Pakbier	Wijnandsrade	20050718
15.	20050710	anoniem		20050718
16.	20050708	Transport en logistiek Nederland	Breda	20050718
17.	20050711	Miliegroep Regionaal Stort Weste- lijk Mijnstreek	Spaubeek	20050718
18.	20050711	L.P.H. Hamleers	Echt	20050718
19.	20050706	J.H.E. Peeters	Echt-Susteren	20050718
20.	20050711	L. Klinkers	Beek	20050718
21.	20050707	B. Dahlmans-Nelissen	Susteren	20050718
22.		Verslag hoorzitting Urmond 20-06-2005		
23.		Verslag hoorzitting te Echt 21-06-2005		
24.		Verslag hoorzitting te Nuth 22-06-2005		

**Lijst van inspraakreacties en adviezen voor A2 Maasbracht-Geleen en Spitsstrook A2 St-Joost-Urmond**

<b>nr.</b>	<b>datum</b>	<b>persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>	<b>datum van ontvangst Cie. m.e.r.</b>
1a	20050620	P.J.G.J. Ariaans	Berg aan de Maas	20050704
2a	20050617	J.L. Sijstermans	Voerendaal	20050704
3a	20050614	W.J. Deelen	Echt	20050704
4a	20050617	anoniem		20050704
5a	20050628	M.V.L. Houtvast namens Cultura Fruit	Schinnen	20050704
6a	20050628	anoniem		20050704
7a	20050626	F.L.J. Timmermans	Schinnen	20050704
8a	20050629	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20050704
9a	20050629	SABIC Pipelines	Geleen	20050707
10a	20050630	L.H.G. Gulpers	Landgraaf	20050707
11a	20050622	G.C.M. Hanique	Schinnen	20050707
12a	20050629	Buurt Oud-Roosteren	Roosteren	20050707
13a	20050630	Jan Roos	Sittard	20050707
14a	20050703	Van der Vlak Hotel Stein-Urmond	Urmond	20050718
15a	20050705	K.L.M. Slangen	Susteren	20050718
16a	20050607	J.J. Habets	Born	20050718
17a	20050711	Thei Salden	Guttecoven	20050718
18a	20050708	Bewoners van Baakhoven (13 ondertekenaars)	Susteren	20050718
19a	20050708	P. Otten	Berkelaar-Echt	20050718
20a	20050708	Dorpsraad Dieteren	Dieteren	20050718
21a	20050708	Stichting Milieufederatie Limburg	Roermond	20050718
22a	20050711	Boels Zanders advocaten namens 't Körbusch Comité	Maastricht	20050718
23a	20050709	M.M. Salden	Guttecoven	20050718
24a	20050705	Provincie Limburg	Maastricht	20050718
25a	20050708	Gemeente Beek	Beek	20050718
26a	20050712	Fam. Wetemans namens Stichting de Groenen Sporenwolf	Nieuwstadt	20050718
27a	20050701	Gemeente Heel	Heel	20050804
28a	20050704	Gemeente Heerlen	Heerlen	20050804
29a	20050706	Parkstad Limburg	Heerlen	20050804
30a	20050706	Gemeente Sittard-Geleen	Sittard	20050804





## BIJLAGE 5 SOORTENBESCHERMING

### *Bestaande situatie en autonome ontwikkeling*

In het MER moeten de in het studiegebied voorkomende doelsoorten<sup>18</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>19</sup> en kwalificerende soorten<sup>20</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>21</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>18</sup> In het Handboek Natuurdoeltypen; bijlage 3 (LNV, 2001) staan alle doelsoorten.

<sup>19</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 Habitatrictlijn 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 Habitatrictlijn en bijlagen zie: [www.europa.eu.int/comm/environment/nature/legis.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/nature/legis.htm)

<sup>20</sup> Kwalificerende soorten en prioritaire soorten alleen in het geval van Vogelrichtlijn- en Habitatrictlijngebieden.

<sup>21</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 de omvang van het leefgebied; wanneer relevant per functie aangeven in hoeverre er sprake is van het optreden van ernstige gevolgen; houd rekening met het optreden van cumulatie<sup>22</sup>.

voor planten:

- verandering van de grootte van het verspreidingsgebied. Deze wordt bepaald door de abiotische omstandigheden die door het voornemen gewijzigd kunnen worden. Inzicht in de verandering van de abiotische omstandigheden 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 voor een ontheffingsaanvraag op grond van de Flora- en faunawet (Ffw), ook op te nemen in het MER en de aangeleverde 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. De gevraagde informatie bestaat uit:

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>22</sup> Cumulatie: elke ingreep in een Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebied 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 voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
A2 Maasbracht-Geleen**

De A2 is een belangrijke verkeersader voor zowel regionaal, nationaal als internationaal verkeer. Voor de bereikbaarheid van de regio en onder meer de Randstad is een vlotte doorstroming gewenst. Om in te kunnen spelen op de verwachte verkeersproblemen op de A2 tussen Maasbracht en Geleen worden oplossingen onderzocht die de bereikbaarheid op de lange termijn – na 2015 – garanderen. De oplossingen worden niet alleen gezocht bij de A2, maar ook bij de provinciale wegen

ISBN 90-421-1604-8