

Nota van commentaar

Bijlage behorend bij richtlijnen A2 Maastricht

2/12/2004

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 1 | Afzender: R. de Pagter President Rooseveltlaan 156 b 6224 CV MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 4-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Bezwaar wordt gemaakt tegen een tunnelalternatief, omdat het niet getuigt van duurzaamheid en visie. Nederland dient niet te kiezen voor logistiek op topniveau, maar zou het geld beter zou het beter kunnen besteden aan huisvesting, kennis, innovatie en milieu. Inspreker is tegen de aanleg van asfalt in het algemeen.</p> <p>2 Gevreesd wordt dat de politieke ambities van de ambtenaren van Maastricht voorrang krijgen boven het woonbelang van de vele omwonenden van de A2. Het alternatief qua huisvesting wordt door vele bewoners niet serieus genomen. Gesteld wordt dat de bewoners nu op een A-locatie wonen, dat hun woningen goedkoop zullen worden opgekocht, dat er straks op de locatie dure woningen gebouwd zullen worden en dat de huidige bewoners genoeg moeten nemen met een B of C-locatie. De bewoners willen als alternatief voor hun huidige woning, vergelijkbare appartementen, qua kwaliteit, oppervlak, ligging en inrichting.</p> | <p>- Er is kennis genomen van de mening van de inspreker. De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Ook een tunnelvariant zal in de eerste fase van de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Hoewel het nog niet zeker is dat de woningen aan de President Rooseveltlaan vanwege het A2-project gesloopt moeten worden, wordt gewerkt aan een herhuisvestingsplan. De genoemde punten zullen daarin aan de orde komen.</p> |

| | |
|--|--|
| Volgnummer: 2 | Afzender: Dra. A.M. Nolet Muskens Margrietstraat 16 6267 BS CADIER EN KEER |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 4-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gepleit wordt om het oude tracé, om Maastricht heen, verdiept in een soort gracht aan te leggen. Met een overkapping en een gedeelte open tegen de geluidshinder. Voordeel t.o.v. ondertunneling: de weg is veiliger en kan sneller aangelegd zijn.</p> <p>2 Als nadelen voor ondertunneling worden genoemd: - lijkt op traverse door Luik; uiteindelijk zal rondweg onvermijdelijk zijn - gevaarlijk bij chemische transporten - slechte bereikbaarheid bij ongelukken - verkeer rond en in Maastricht wordt lam gelegd met nadelige gevolgen voor leefbaarheid en economie</p> <p>3 Gesteld wordt dat de noord/zuid route in Europa al te lang geblokkeerd is. Hierbij wordt gewezen op de Napoleonweg en gevraagd wordt waarom er geen Europese subsidie beschikbaar is.</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Ook een oostvariant zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Genoemde aspecten zullen in het MER worden onderzocht (zie § 6)</p> <p>Er is een aanvraag voor Europese subsidie ingediend in het kader van Trans Europese Netwerk (TEN). In dit TEN is de E25 (Hoek van Holland- Palermo), waarvan de A2 bij Maastricht onderdeel uitmaakt een belangrijke verbinding.</p> |

| | |
|---|---|
| Volgnummer: 3 | Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt namens |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 4-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gevraagd of tunnelbouw de enige optie is, of ongelijkvloerse kruisingen (Luikse variant) ook voldoende soelaas bieden voor de verwachte verkeersdrukke</p> <p>2 Gevraagd wordt om inzicht te geven in de financiële, ruimtelijke en sociale afweging tussen graven en boren van een tunnel.</p> <p>3 Gevraagd wordt of bij herontwikkeling voldoende rekening wordt gehouden met herbouw van woningen voor mensen die vanwege de herontwikkeling hun huis moeten verlaten. Hierbij wordt gedoeld op de kwaliteit en de prijsstelling van de nieuw te bouwen woningen. Gevraagd wordt welk alternatief de beste mogelijkheden biedt. Gevraagd wordt ook of een alternatieve woning beschikbaar is, voordat de oude wordt gesloopt.</p> <p>4 Gevraagd om inzicht in geluids- en stofoverlast tijdens de werkzaamheden voor omwonenden, als ook voor scholen en bedrijven. Gevraagd wordt of en hoe deze groepen geïnformeerd en/ of gecompenseerd worden.</p> <p>5 Gevraagd wordt hoe het bestaande verkeer opgevangen/ omgeleid gaat worden en of er extra bussen en/of treinen voor woon- en werkverkeer zullen worden ingezet.</p> <p>6 Gevraagd wordt om inzicht in de afspraken die de projectorganisatie maakt, zodat overschrijding van uitgaven niet aan de orde kan zijn.</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Ook een Luikse variant zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Zowel de effecten van een boortunnel als een conventionele tunnel worden in (de eerste fase van) het MER gepresenteerd (zie § 3.2)</p> <p>Er zal rekening worden gehouden met de bewoners die wellicht vanwege het A2-project moeten verhuizen. Ondanks dat sloop nog niet zeker is, wordt gewerkt aan een herhuisvestingsplan, waarin genoemde punten aan de orde komen.</p> <p>Trillingen en hinder tijdens de bouw zullen in de tweede fase van het MER worden meegenomen, als te onderzoeken aspect (zie § 6.9). Eventuele compensatie is pas aan de orde tijdens de bouw en is afhankelijk van het uiteindelijk gekozen alternatief</p> <p>Daar is op dit moment nog niets van bekend,</p> <p>In de bestuursovereenkomst die op 15 januari 2003 gesloten is tussen de Minister van V&W, de burgemeester van Meerssen, de burgemeester van Maastricht en de gedeputeerde van de Provincie Limburg, zijn heldere afspraken gemaakt over het taakstellend budget van 360 miljoen euro. Marktpartijen zal gevraagd worden om binnen dit budget een plan te ontwikkelen waarmee aan de doelstellingen kan worden voldaan.</p> |

| | |
|---|---|
| Volgnummer: 4 | Afzender: S.A.G.M. Vroemen Proost de Beaufortstraat 49 6231 EB MEERSSEN |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 4-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Voorgesteld wordt de A2 om te bouwen tot een stadsautobaan, zonder stoplichten met een vangrails tussen de rijbanen en een maximumsnelheid van 90 km/uur. De kruisingen bij Geusselt en Scharnerweg kunnen ondergronds of als viaduct worden aangelegd, voor de andere kruisingen wordt voorgesteld oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers over de weg heen aan te leggen. Geadviseerd wordt de afritten ter hoogte van Mariawaard te verleggen en de overige afritten te laten vervallen ter bevordering van de doorstroming.</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Ook een zgn Luiks variant zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> |

| | |
|--|--|
| Volgnummer: 5 | Afzender: H. Frossen Matthias Wijnandsstraat 1 6221 AN MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 4-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| 1 Voorgesteld wordt om de A2 om de stad heen te buigen. Gesteld wordt dat ook al wordt de huidige traverse omgebouwd de verkeerssituatie uiteindelijk zodanig zal zijn, dat een ombuiging onvermijdelijk is. Gepleit wordt voor oplossing die ook op de lange termijn voldoet. | Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht. Ook een oostvariant zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2) |

| | |
|--|--|
| Volgnummer: 6 | Afzender: H. Hermans Seringenstraat 12 6351 CC BOCHOLTZ |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 7-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gepleit wordt om de huidige weg te behouden met een verhoogde aanleg bij kruispunt de Geusselt en een verlaging van 3 meter bij de Viaductweg. Gewezen wordt op steden als London, Brussel, Berlijn, Madrid, Wenen, Utrecht, Rotterdam en Den Haag waar ook autowegen door de stad lopen.</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Ook een zgn Luikse variant zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> |

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 7 | Afzender: J.H.G. Bronckers Kasteelstraat 20 6247 EA GRONSVELD |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 14-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Een 'nieuw' alternatief wordt aangedragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Scheiding van het transitverkeer en het bestemmingsverkeer Maastricht op de A2 ten noorden van knooppunt Kruisdonk, ter hoogte van de spoorlijn Maastricht- Bunde. - Verkeer met bestemming Maastricht gaat verder via bestaande route en ontsluitingen. - Transitverkeer volgt het spoorlijntracé. Dit houdt in dat er naast, boven of onder de spoorlijn een doorgaande snelweg wordt aangelegd welke ten zuiden van Maastricht weer aansluit op het bestaande tracé ter hoogte van Randwijck. <p>Als voordelen worden genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimalisering van hinder voor de autobereikbaarheid tijdens bouwperiode - verkoop en sloop van groot aantal flats langs de bestaande A2-passage is wellicht niet nodig - intensivering ruimtegebruik van spoorwegemplacement in het centrum van Maastricht - door combinatie van aanleg op maaiveld, fly-overs en tunnels is dit wellicht een goedkoper alternatief - integrale oplossing waarbij meteen de stationsomgeving in het centrum van Maastricht kan worden verbeterd - grotere opbrengstmogelijkheden bij ontwikkeling kantoren, winkels en woningen op stationslocatie, vanwege meer centrale ligging. Hierdoor aantrekkelijker als PPS-project voor marktpartijen. - doordat het tracé direct raakt aan Beatrixhaven kan hier eenvoudig een afrit voor verkeer met bestemming industrieterrein gemaakt worden - indien noodzakelijk kan er eenvoudig voor gekozen worden een afrit aan te leggen ter hoogte van de Noorderbrug- of het Kennedybrugtracé <p>Als nadelen worden genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - slechtere bereikbaarheid van Maastricht per spoor tijdens de bouwwerkzaamheden. Op te vangen door tijdelijke verplaatsing van station in noordelijke richting met buspendel naar het centrum en met station Randwijck als eindhalte voor het spoorverkeer richting het zuiden - door combinatie van spoor en autotunnel zijn de bouwkosten wellicht erg hoog, onderzoek zal dit moeten uitwijzen - mogelijk is door deze scheiding van het verkeer de ontlasting voor de bestaande A2 passage onvoldoende. Vrachtverkeer moet in ieder geval gebruik kunnen maken van de nieuwe Transitroute. | <p>Het aandeel doorgaand verkeer is relatief gering. Het probleem wordt met dit alternatief dus niet opgelost. Dit zou een grote investering voor weinig verkeer betekenen. Bovendien is situering naast het spoor zeer ingrijpend wegens de aanwezige bebouwing en infrastructuur en boven of onder het spoor wegens de aanwezige spoorlijn</p> |

| | |
|---|---|
| Volgnummer: 8 | Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt namens |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 14-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gevreesd wordt voor toename van geluidshinder bij ombouw van de A2 tot een autobaan. Momenteel wordt met name overlast ervaren van het Europaplein. Gevraagd wordt om een geluidswal ter hoogte van het Europaplein. Ook wordt gevraagd om een geluidswal ter hoogte van de flats aan de Nassaulaan en de Prinsesselaan, tenzij wordt besloten voor aanleg van een tunnel.</p> <p>2 Gevraagd wordt in hoeverre, ten behoeve van vermindering van geluidsoverlast, er aan een snelheidsbeperking tot 70 of 80 km/uur wordt gedacht.</p> <p>3 Gevraagd wordt of en wanneer er onderzocht wordt of de Heerderweg wellicht een sluiproute zal gaan worden.</p> <p>4 Gevraagd wordt waar een eventuele tunnel nabij het Europaplein de grond in gaat. Mocht dat halverwege Koningsplein- Europaplein zijn, dan wordt gepleit voor een overkapping van de autoweg tot aan het Europaplein, zodat bewoners van de Wijckerpoort Zuid minder last hebben van luchtvervuiling.</p> | <p>In het MER worden de geluidseffecten van de verschillende alternatieven onderzocht. De precieze maatregelen voor geluidshinder zijn afhankelijk van het gekozen alternatief en komen pas na het MER in het Ontwerp Tracébesluit (OTB) aan de orde</p> <p>Eventuele snelheidsbeperkingen worden in de tweede fase van het MER en/of het OTB (ontwerp tracébesluit) meegenomen.</p> <p>Alleen de effecten op het relevante wegennet worden meegenomen. Of de Heerderweg daar toe behoort valt nu niet te zeggen.</p> <p>Een dergelijke overkapping kan aan de orde komen bij de uitwerking van het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) in geval van een tunnel (zie § 4.3.2)</p> |

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 9 | Afzender: A.M. Dresens Professor Kernstraat 25 6224 BH MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 14-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| 1 Gepleit wordt om aanleg van een tijdelijke geluidswal tussen de eveneens tijdelijke nog aan te leggen autoweg en de achtertuinen van de aangrenzende woningen. Dit in verband met de verwachte vier jaren van extra geluidsoverlast bij sloop van de flats, als gekozen wordt voor een gewone tunnel. | Er zijn verschillende alternatieven mogelijk. De verkeers- en milieueffecten daarvan worden eerst onderzocht. Welk alternatief wordt gekozen is nog niet duidelijk. In geval gekozen wordt voor een tunnel, is er op dit moment nog niets te zeggen over de te verwachte extra geluidsoverlast bij de bouw van een tunnel. Ook is nog niet duidelijk of er flats gesloopt moeten worden en zo ja welke. Bij het ontwerp van de plannen zal in elk geval rekening gehouden moeten worden met de Wet Geluid Hinder en met de gemeentelijke voorwaarden m.b.t. geluidsoverlast die in een benodigde bouwvergunning zullen worden opgenomen. |

| | |
|--|---|
| Volgnummer: 10 | Afzender: Speelmans-Wesche Meerssenerweg 119 a 6224 AC MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 14-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Aandacht wordt gevraagd voor de buurt Wyckerpoort. Opgemerkt wordt dat door sloop van de flats langs de A2 een natuurlijke geluidswal wegvalt, hierdoor zal de geluidsbelasting fors toenemen. Bovendien grenst de buurt aan de andere kant aan een industriegebied. Gevraagd wordt om maatregelen te nemen om de geluidsbelasting naar wettelijke normen terug te brengen. Gewezen wordt op het feit dat een groot aantal woningen niet beschikt over geluidswerende ramen in de slaapkamers. Gesteld wordt dat in de Startnotitie dient te worden opgenomen dat alle huizen van geluidsisolatie dienen te worden voorzien. Tevens dienen voor geluidsbelasting duidelijke waarden te worden aangegeven, zodat toetsing mogelijk is. Verzocht wordt om metingen voor, tijdens en na de werkzaamheden.</p> <p>2 Aandacht wordt gevraagd voor de buurt Wyckerpoort. Gevraagd wordt om op de route van en naar de Viaductweg richting Meerssenerweg maatregelen te nemen om het sluipverkeer te ontmoedigen, zodat de buurt bereikbaar blijft voor bewoners en hulpverleners.</p> <p>3 Aandacht wordt gevraagd voor de buurt Wyckerpoort. Gevraagd wordt om tijdens de uitvoering van het project maatregelen te nemen ten behoeve van het parkeren voor bewoners.</p> <p>4 Aandacht wordt gevraagd voor de buurt Wyckerpoort. Gevraagd wordt om duidelijk aan te geven op welke punten niet aan de wettelijke normen kan worden voldaan.</p> | <p>Hoewel nog niet duidelijk is of er flats gesloopt moeten worden en zo ja welke zal in de definitieve situatie in ieder geval worden voldaan aan de Wet Geluidhinder en aan gemeentelijke voorwaarden m.b.t. geluidsoverlast die in een bouwvergunning worden opgenomen.</p> <p>In het MER worden de geluideffecten van de verschillende alternatieven onderzocht. De precieze maatregelen voor geluidhinder zijn afhankelijk van het gekozen alternatief en komen pas na het MER in het Ontwerp Tracébesluit (OTB) aan de orde</p> <p>Er wordt niet gemeten maar geluid wordt berekend. Dit zal zowel bij het MER (globaal) als bij het OTB (meer gedetailleerd) onderwerp van studie zijn.</p> <p>Alleen de effecten van de te onderzoeken alternatieven op het relevante wegennet worden meegenomen. Of de bedoelde route daar toe behoort valt nu niet te zeggen (zie § 3.1)</p> <p>Over de te nemen maatregelen tijdens de uitvoering valt momenteel nog niets te zeggen.</p> <p>Het project zal aan alle relevante wet- en regelgeving voldoen.</p> |

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 11 | Afzender: F. Hoevenagel Sparrenhoven 12 6225 HC MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 16-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gewezen wordt op eerder gevoerde correspondentie met B&W Maastricht (antwoord wethouder), provincie (geen antwoord) en minister (geen antwoord, wel antwoord Rijkswaterstaat). Inspreker is van mening dat aangevoerde argumenten tegen de bouw van een tunnel genegeerd worden en licht derhalve nogmaals beknopt deze argumenten toe.</p> <p>2 Als nadelen van een tunneltracé worden genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Door de tunnel wordt geen goede doorgaande route gecreëerd vanwege tolheffing, maximum snelheid van 100 km/uur, files, afsluiting bij onderhoud, snelheidcontroles, stoplichten. - De huidige ontsluitingssituatie blijft, dus ook de knelpunten blijven. - De capaciteitsvergroting van de tunnel leidt tot opstoppingen op het punt waar het verkeer moet invoegen en moet kiezen uit de A2 of de A79, omdat bijna al het verkeer over deze strook moet. Deze 'bottleneck' leidt tot gevaarlijk situaties, waarvoor stoplichten ter hoogte van Geusselt geplaatst zullen moeten worden. Ook is deze 'bottleneck' gevoelig voor aanslagen. - Er komt door deze oplossing geen goede verbinding tussen de A2 en de A79 en geen goede aansluiting met Belvedere, Beatrixhaven, Eijsden, Amby, Rothem, Meerssen enz. Bovendien wordt het viaduct Amby/Rothem overbelast. - Stagnaties tijdens de bouw. <p>3 Voorgesteld wordt de A2 naar de noordzijde te verleggen in aansluiting met de A13 nabij Tongeren (inspreker heeft schets bijgevoegd)</p> <p>Als voordelen voor dit westelijk alternatief worden genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hiermee wordt een doorgaande route gecreëerd; de primaire doelstelling wordt dus bereikt. - De traverse wordt ontlast en de tunnel wordt overbodig. Ook wordt de Noorderbrug ontlast en de geplande nieuwe aanlanding wordt overbodig. - de 'bottleneck' (het punt waar het verkeer moet invoegen en moet kiezen uit de A2 of de A79) verdwijnt. - Er is een goede verbinding mogelijk tussen de A2 en A79. - Er is een goede verbinding mogelijk met Amby, Rothem, Meerssen enz. - Er zijn goede verbindingen mogelijk met de industriegebieden Belvedere, Eijsden en de Beatrixhaven. - Er is een gescheiden aansluiting van Maastricht West en Oost mogelijk. | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Ook een tunnel ter plaatse van de traverse zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Inspreker kan t.z.t in het kader van de inspraak op het MER zijn specifieke bezwaren tegen de tunnelontwerpen kenbaar maken.</p> <p>Zie 1</p> <p>Een aansluiting van de A2 op de A13 nabij Tongeren biedt geen enkel soulaas voor de ruim 70% van het verkeer dat bestemming Maastricht heeft. M.a.w. de verkeers- en milieuproblemen worden hiermee niet opgelost. Derhalve wordt dit alternatief niet onderzocht</p> |

- De kosten blijven gelijk, omdat er geen tunnel hoeft te worden gebouwd en de Noorderbrug niet aangepast hoeft te worden.

- De werkzaamheden kunnen zonder stagnaties verlopen.

- Er komt een goede regionale verbinding bij, de 'dodenweg' Tongeren- Maastricht hoeft niet meer gebruikt te worden.

- Mogelijkheid voor regiosubsidies.

4 Een alternatieve oostelijke route wordt voorgesteld, echter deze ontlast de Noorderbrug niet, hooguit het tunneltracé, waardoor de tunnel overbodig wordt en vervangen kan worden door een lange schachtentunnel. (inspreker heeft schets bijgevoegd)

Ook een oostvariant zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)

| | |
|---|---|
| Volgnummer: 12 | Afzender: fam. Bloemen Frankenstraat 186 a 6224 GV MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 22-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Getwijfeld wordt aan de onmogelijkheid/ moeilijkheid van de aanleg van sommige aansluitingen. Gesteld wordt dat meest belangrijke afslagen bij een boortunnel wel gerealiseerd kunnen worden. Om deze reden wordt gepleit voor extra onderzoek naar de huidige verkeersverdeling. Waarschijnlijk zal blijken dat veel verkeer dat van het noorden over de traverse rijdt afslaat richting Randwijck, de Heeg en Gronsveld, terwijl vanuit het zuiden veel vrachtverkeer wil afslaan richting Beatrixhaven; dit zijn afslagen die makkelijk met een boortunnel gerealiseerd kunnen worden.</p> <p>2 Gepleit wordt voor een boortunnel die voldoet aan volgende punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Drie rijbanen per richting met lange toeritten van 700 meter. De toeritten zijn grotendeels bedekt waardoor de tunnelmonden meer buiten de stad komen te liggen een aangrenzende wijken minder last hebben van milieuhinder. - Bij voorkeur geboord onder het huidige tracé of zo diept dat zettingen onder de huizen niet voorkomen. - Afslag A van het noorden richting Viaductweg loopt parallel aan de toerit. - Afslag B van Viaductweg in de tunnel gaat parallel aan A, dus met een omweg. Onderzocht dient te worden hoeveel verkeer er van de Viaductweg richting zuiden wil, vermoedelijk weinig. - Afslag C van zuiden richting Kennedyburg loopt parallel aan toerit. - Afslag D van Kennedybrug richting noorden gaat parallel aan C, dus met een omweg. Onderzocht dient te worden hoeveel verkeer er van de Kennedybrug richting noorden wil, vermoedelijk meer dan bij B. <p>Voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - grondwaterproblematiek is nauwelijks aanwezig. - geen bouwhinder in stadsdeelcentrum. - infrastructuur (kabels e.d.) hoeft niet verlegd te worden. - door diepte van de tunnel kan op maaiveld vrij gesloopt en gebouwd worden. - er is een grotere scheiding van gemeentelijke en rijksplannen mogelijk. - het boren en de ontwikkeling op het maaiveld kan tegelijkertijd plaatsvinden. - veel minder milieuhinder bij de toeritten. - het nieuw te bouwen winkelcentrum ten oosten van de A2 ondervindt minder omzetschade i.v.m. bouwhinder. <p>Nadelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nog nooit vertoond. - wellicht is dit alternatief duurder. | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Ook een boortunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Zie 1</p> <p>Een boortunnel zal (in de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> |

- verkeersknooppunten zijn complexer.

3 Kritiek wordt geuit op de conventionele tunnel.

Afgevraagd wordt of vanwege het feit dat er op de tunnel niet gebouwd mag worden automatisch de wens naar boven komt om boven op de tunnel een stadsboulevard aan te leggen. Gesteld wordt dat daardoor de barrièrewerking niet wordt opgeheven. Verschillende ideeën voor inrichting van het huidige tracé worden aangedragen ter verbetering van het leefmilieu. Overige opmerkingen over dit alternatief:

Voordelen:

- beproefde techniek
- lagere prijs
- verkeersknooppunten zijn eenvoudiger.

Nadelen:

- grondwaterproblematiek is aanzienlijk
- bouwhinder in stadsdeelcentrum
- infrastructuur (kabels e.d.) moet verlegd te worden
- gelijktijdige maaiveldontwikkeling en graven van de tunnel is lastig
- er is nauwelijks een grotere scheiding van gemeentelijke en rijksplannen mogelijk
- het boren en de ontwikkeling op het maaiveld kan moeilijk tegelijkertijd plaatsvinden
- veel milieuhinder bij de toeritten
- het nieuw te bouwen winkelcentrum ten oosten van de A2 ondervindt aanzienlijke omzetschade i.v.m. bouwhinder

4 Gevraagd wordt om decimering van de hoeveelheid verkeer over het huidige tracé. Gepleit wordt voor enkel bestemmingsverkeer op het huidige tracé, hiervoor zijn verknoppingen met de Viaductweg en het Europaplein van levensbelang.

5 Gepleit wordt om van het huidige tracé een tweebaans weg te maken met een gescheiden middenberm t.b.v. snelheidsbeperking en oversteekbaarheid. Dit om de barrièrewerking op te heffen. Gesteld wordt dat gezien de verwevenheid van het project dit niet (alleen) de verantwoordelijkheid van de gemeente is.

Ook een conventionele tunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)
Aan barrièrewerking wordt in de studie aandacht geschonken

Zie 1.

Zie 1

| | |
|--|---|
| Volgnummer: 13 | Afzender: A.H.M.J. Mathijssen Dorpstraat 16 6361 EL NUTH |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Het wordt onterecht gevonden dat er in de startnotitie al een voorkeur voor één van de alternatieven wordt uitgesproken, omdat hierdoor het plangebied verengd wordt.</p> <p>2 Naar verwachting zal er in de toekomst een verbinding moeten komen van Maastricht naar Hasselt, dan zal de A2 naar de grens doorgetrokken moeten worden. In dit kader wordt gepleit om het westelijk tracé te onderzoeken. De Belgische overheden zullen hierbij betrokken moeten worden onder meer in verband met eventuele grenscorrecties. Omschrijving westelijk tracé: Bij het knooppunt A2- A79 buigt de A2 noordelijk om zuidelijk Marienraad, noordelijk Limmel, zuidelijk Borgharen, noordelijk Bosscherveld, tot voor de grens om Malberg buigend naar het zuiden, vervolgens zuidelijk van de Hesertstraat (hier zijn waarschijnlijk grenscorrecties nodig), zuidelijk van Wolder en zuidelijk van Heugem naar het huidige tracé. Het tracé kan op diverse plaatsen in een verzonken bak met reliëf wanden worden uitgevoerd, deze zorgt voor een geluidsdempende werking. De N2 Maastricht- Hasselt kan hierdoor makkelijk tot een autoweg worden opgewaardeerd. Verwezen wordt naar het onderzoeksrapport van oktober 2002 'Regio in economisch perspectief' van het Economisch Bureau ING. Hieruit blijkt dat omschreven alternatief Maastricht economisch veel voordeel brengt, omdat het een knooppunt binnen de Euregio wordt en de spil voor het internationale verkeer tussen België en Duitsland.</p> <p>3 Het OV- alternatief wordt onrealistisch gevonden.</p> <p>4 De Oostelijke omleiding wordt een goede oplossing gevonden echter alleen op de korte termijn.</p> <p>5 De conventionele tunnel wordt geen redelijk alternatief gevonden, aangezien de ingreep in de huidige wijk te ingrijpend en derhalve niet wenselijk wordt gevonden.</p> <p>6 De boortunnel wordt ten opzichte van een conventionele tunnel een redelijk alternatief gevonden, maar alleen afdoende op de korte termijn.</p> <p>7 Geattendeerd wordt op het feit dat wanneer gekozen wordt voor een tunnelalternatief, Maastricht niet verlost is van het doorgaande transport. Gevaarlijke ladingen bijvoorbeeld ten behoeve van DSM mogen niet door</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Zie 1. Ook een westelijke variant zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>- Dit alternatief is inderdaad onrealistisch en daarom niet in het advies van de commissie MER en de richtlijnen van de Minister opgenomen en zal dus niet worden onderzocht.</p> <p>Zie 1. De oostelijke omleiding zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Zie 1. De conventionele tunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Zie 1. De boortunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt in het MER aangegeven welke effecten de verschillende alternatieven hebben op zowel interne als externe veiligheid (zie § 6.6/6.7). Er zijn overigens tunnels waardoor ook gevaarlijke stoffen mogen</p> |

een tunnel.

8 Verwezen wordt naar een artikel in de Telegraaf van 19 juni 2004 over de Calandtunnel. Deze tunnel van 1500 meter met toeritten is gebouwd volgens de laatste veiligheidseisen, de bouw duurde 8 jaar en kostte 480 miljoen Euro. Aangezien voor Maastricht maar een budget van 360 miljoen Euro beschikbaar is gesteld, zijn de tunnelalternatieven onrealistisch. Het wordt aanbevolen om bij aanbesteding een degelijke offerte aan te vragen, waarvan niet mag worden afgeweken.

worden vervoerd.

Er is kennis genomen van de mening van de inspreker. Veiligheidsaspecten maken onderdeel uit van de studie

| | |
|---|---|
| Volgnummer: 14 | Afzender: Th. Wijngaard Oranjeplein 41 c 6224 KJ MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 22-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| 1 Voorkeur wordt uitgesproken voor een geboorde tunnel, gezien het feit dat een gegraven tunnel tijdens de werkzaamheden vele jaren voor overlast zal zorgen. | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Ook een boortunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Daarnaast zal bij alle overgebleven alternatieven in de tweede fase van het MER aandacht worden besteed aan hinder tijdens de bouw.</p> |

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 15 | Afzender: A. Jacob MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 22-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Voorgesteld wordt om een viaduct aan te leggen vanaf Rothem tot aan het ziekenhuis. Voordeel van deze oplossing is dat er geen flats en huizen hoeven te worden afgebroken.</p> <p>2 Gevraagd wordt wat er met de St. Lambertuskerk gaat gebeuren. Het idee wordt geopperd om de kerk voor verschillende doeleinden en doelgroepen te gebruiken.</p> | <p>In theorie is een dergelijke oplossing mogelijk maar een lang hoog gelegen viaduct (met daar op geluidsschermen) is stedenbouwkundig gezien niet haalbaar. Bovendien biedt dit geen oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek en met name niet voor de leefbaarheidproblematiek.</p> <p>De bestemming van de Lambertuskerk vormt geen onderdeel van deze studie en valt bovendien niet binnen de bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat.</p> |

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 16 | Afzender: W.G.J. Lousberg Hoolhuis 1 6241 GP BUNDE |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 22-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gevraagd wordt de afsluiting van de afrit Bunde mee te nemen in de plannen, zoals dit ook was meegenomen in de 'Verkenning Maastricht raakt de weg kwijt'. Door afsluiting kan de kern Bunde/Meerssen worden ontlast van transitverkeer. Inspreker geeft aan woonachtig te zijn bij de rotonde gelegen aan het eind van de afslag en dagelijks veel overlast te ervaren.</p> | <p>In artikel 2 van de Tracéwet is vastgelegd in welke gevallen de Tracéwet moet worden gevolgd. In het geval van de A2-Passage Maastricht zal de Tracéwet worden gevolgd omdat er sprake is van een wijziging van een hoofdweg, die bestaat uit de ombouw van een weg tot autosnelweg. Omdat het afsluiten van de afrit Bunde geen directe relatie heeft met de ombouw van de N2 tot autosnelweg mag dit geen onderdeel uitmaken van de huidige procedure. Indien toch tot afsluiting wordt besloten, gebeurt dit via een aparte procedure waarbij rechtsbescherming openstaat.</p> |

| | |
|--|---|
| Volgnummer: 17 | Afzender: n.v. Nederlandse Gasunie E.H. Boer Concourslaan 17 9727 KC GRONINGEN |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 22-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| 1 Gewezen wordt op de aanwezigheid van een gastransportleiding in het plangebied. Gesteld wordt dat transport over de weg niet ten koste mag gaan van de gelijkwaardige vierde transportmodaliteit, het transport per buisleiding. | Ten opzichte van de huidige situatie zullen er geen veranderingen optreden ten aanzien van het transport per buisleiding. Er wordt bij de aanleg van het project rekening gehouden met de aanwezige leidingen. . |

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 18 | Afzender: P.J.M. Derks Ambyerstraat-Noord 4 6225 EE MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 23-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Voorgesteld wordt om in het kader van de Europese gedachte een autoweg aan te leggen vanaf Eindhoven, Bergeyk over België, Neerpelt, Genk en deze zuidelijk van Genk aan te laten sluiten op de E313 richting Luik. Daarnaast ten noorden van Maastricht een grote goed bereikbare parkeerplaats maken, vanwaar openbaar vervoer met grote regelmaat richting Maastricht vertrekt. Tussen de bestaande A2 autoweg een oost-west verbinding maken naar eerder genoemde autoweg, zodanig dat de Beatrixhaven en industriegebied Belvedere goed worden ontsloten. Ter hoogte van knooppunt Kruisdonk of noordelijker moet er een halfhoge ondertunneling komen om de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging te beperken.</p> <p>Voordelen van dit alternatief:</p> <ul style="list-style-type: none"> - doorgaand verkeer Maastricht wordt beperkt - er is meer ruimte voor aanleg - economische ontwikkeling voor Nederland, maar ook voor België - ontlasting van de verkeersdruk op de A2 (route du soleil) - vanuit West- Nederland kortere verbinding naar zuidelijk gelegen landen | <p>De problemen in Maastricht worden maar voor een beperkt deel veroorzaakt door het doorgaande verkeer. Ruim 70% van het verkeer is bestemmingsverkeer. Het voorgestelde alternatief is niet probleemoplossend en zal derhalve niet worden onderzocht. Bovendien vergt het voorstel een veelvoud van het beschikbare budget</p> |

| | |
|--|--|
| Volnummer: 19 | Afzender: E. van Proumeren Marienwaard 44 6222 AN MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 25-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| 1 Tijdens een informatieavond heeft inspreekster gehoord dat de afslag richting Beatrixhaven wellicht dwars door haar woning aan de Marienwaard zal worden aangelegd. Zij is hier erg van geschrokken en wil graag weten of deze informatie juist is. Inspreekster wil graag aan de Marienwaard blijven wonen. | De afslag Beatrixhaven zit niet in de tracéwet procedure. Dit zal een aparte bestemmingsplanprocedure worden uitgewerkt. Informatie hieromtrent is bij de gemeente Maastricht verkrijgbaar |

| | |
|--|--|
| Volgnummer: 20 | Afzender: Regionale Brandweer, Zuid-Limburg J. Mesters Postbus 35 6269 ZG MARGGRATEN |
| Kenmerk: 043-4507264 | |
| Gedateerd: 25-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Verzocht wordt bij de uit te voeren risicoberekeningen niet alleen het aantal dodelijke slachtoffers maar ook het potentiële aantal gewonden te berekenen. Met name voor de hulpverlenende diensten zijn deze gegevens van belang, omdat mede hierop de voorbereiding op rampenbestrijding wordt gebaseerd.</p> <p>2 Gesteld wordt dat de 'Beleidsnota Tunnelveiligheid, Deel A: proceseisen' als uitgangspunt dient te worden genomen. Deze is wettelijk vastgesteld. In de startnotitie wordt niet duidelijk aangegeven dat deze als basis dient.</p> <p>3 Alle veiligheidsaspecten (zowel interne als externe) in het traject dienen in kaart te worden gebracht. Een tijdige en integrale afweging van alle veiligheidsaspecten staat voorop. Verzocht wordt aan te geven hoe zowel de interne als de externe veiligheid vroegtijdig en in samenhang in het besluitvormingsproces aan de orde komen.</p> <p>4 Gewezen wordt op ontwikkelingen op het gebied van veiligheid, zoals een nieuwe circulaire 'Externe veiligheid bij transportroutes' en Deel B van de 'Beleidsnota Tunnelveiligheid'. Verzocht wordt om aan te geven hoe deze ontwikkelingen worden meegenomen.</p> <p>5 Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen moet worden aangegeven welke consequenties de diverse alternatieven hebben op zowel de externe als de interne veiligheid.</p> | <p>Het onderzoek naar de tunnelveiligheid zal volgens de voorschriften en conform de richtlijnen en het advies worden uitgevoerd (zie § 6.6/6.7)</p> <p>Met het relevante wettelijk vastgestelde beleid wordt rekening gehouden.</p> <p>De uit te voeren analyses zijn de basis voor de integrale afweging, die moet leiden tot een maatschappelijk aanvaardbaar veilige tunnel, indien een tunnel het voorkeursalternatief is.</p> <p>Zie 3</p> <p>Dit is conform § 6.6/6.7 van de richtlijnen.</p> |

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 21 Kenmerk: MT610-3-Q/cenh/003 Gedateerd: 25-6-2004 | Afzender: Witteveen+Bos Ir. H.A.A.M. Webers Postbus 233 7400 AE DEVENTER |
| Kernpunt(en) van de inspraak : <p>1 Het wordt tegenstrijdig gevonden dat enerzijds in de startnotitie wordt geschreven dat alle redelijke alternatieven onderzocht moeten worden en dat anderzijds dit wordt beperkt doordat de alternatieven aan twee voorwaarden moeten voldoen, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het alternatief moet de projectdoelstellingen realiseren; - het alternatief moet passen binnen het in de Bestuursovereenkomst overeengekomen taakstellende budget. <p>2 De conclusie dat een boortunnel niet voldoet aan twee van de drie projectdoelstellingen wordt te voorbarig gevonden. De argumenten die aan deze conclusie ten grondslag liggen leiden tot een aantal vragen die nog onvoldoende beantwoord zijn, te weten:-</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wat zijn de gevolgen van het boren in Mergel? - Hoe groot zijn de risico's van zettingen en scheurvorming? - Zijn de mogelijkheden van de aansluitingen Geusselt en Europaplein onderzocht? - Zijn de kosten van de boortunnel onderzocht en hoe groot is de verwachting dat deze niet passen in het taakstellend budget? - Zijn de (maatschappelijke) baten van de boortunnel onderzocht? <p>Verzocht wordt om de boortunnel als volwaardig alternatief in de Trajectnota/MER mee te nemen.</p> <p>3 Opgemerkt wordt dat het in de Nederlandse m.e.r. praktijk ongebruikelijk is om alternatieven die ten op zichte van andere alternatieven wel degelijk voordelen hebben op voorhand te elimineren op grond van taakstellende budgetten. Daarmee zou het meest milieuvriendelijke alternatief mogelijk uit beeld verdwijnen.</p> | Reactie van Bevoegd Gezag: <p>Gedoeld wordt op alle redelijke alternatieven die aan genoemde twee voorwaarden voldoen</p> <p>De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Een boortunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Vervolgens zal getoetst worden of de overgebleven alternatieven vallen binnen het taakstellend budget van 360 miljoen euro, zoals is vastgelegd in de bestuursovereenkomst van 15 januari 2003.</p> <p>Indien er uit de marktbenadering geen MMA komt zal de initiatiefnemer dit alsnog ontwikkelen</p> |

| Volgnummer: 22 Kenmerk: Gedateerd: 25-6-2004 | Afzender: Ing. N. Pleumeekers President Rooseveltlaan 174 -A 6224 CW MAASTRICHT |
|--|---|
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Het wordt onacceptabel gevonden dat een aantal alternatieven op voorhand al wordt afgewezen. Gesteld wordt dat de startnotitie zich baseert op stellingen die niet objectief worden aangetoond, onderbouwd of geanalyseerd. Er worden voorbarige conclusies getrokken die zijn ingegeven door overwegingen gericht op gebiedsontwikkeling en creatie van budgettaire mogelijkheden ten behoeve van de gemeente Maastricht en marktpartijen.</p> <p>2 Bij de oostelijke omleiding wordt de doorstroming op de A2 gegarandeerd, aangezien dit de primaire rijksdoelstelling is wordt het onacceptabel gevonden dat dit alternatief wordt afgewezen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het wordt onbewezen geacht dat bij dit alternatief de bereikbaarheid van Maastricht niet zal verbeteren. Door oost-west gerichte aansluitingen en aanpassingen in de lokale infrastructuur kan de huidige A2- passage wellicht worden ontzien, immers juist door lokale ingrepen in de infrastructuur wordt de passage zwaar belast. - Verbetering van de woonkwaliteit wordt een drogreden gevonden, omdat doelgerichte geleiding van het verkeer via de omleiding en aanpassing van lokale infrastructuur die kwaliteit positief beïnvloedt. - Het wordt denigrerend gevonden dat het argument van behoud van de habitat van hamsters en landelijk gebied tegen de omleidingsvariant wordt aangevoerd, omdat omwonenden ook hun habitat en landelijk gebied dreigen te verliezen. - De argumenten over grondwaterbescherming en waterwinning worden niet terecht gevonden. Verondersteld wordt dat hiervoor technische oplossingen zullen worden gevonden. <p>3 Opgemerkt wordt dat niet alleen bewoners van de met sloop bedreigde appartementen, maar ook inwoners van Amby om eigen redenen pleiten voor een oostelijke omleiding.</p> <p>4 Gesteld wordt dat de uitkomsten van de inspraak afgemeten zullen worden tegen de inbreng van de marktpartijen in een later stadium, dit wordt onjuist gevonden. Gezien het verschijningsmoment van het Programma van eisen dat aan deze partijen zal worden aangeboden, kan het onmogelijk zijn gebaseerd op de inspraakuitkomsten. Gevreesd wordt dat vanwege het zakelijke belang van de gemeente Maastricht grotere waarde zal worden gehecht aan de inbreng van deze partijen.</p> <p>5 Gesteld wordt dat het zuiverder zou zijn als rijkswaterstaat zich enkel zou bezighouden met de ombouw van de passage in beperkte zin en niet met lokale aangelegenheden. Nu heeft rijkswaterstaat zich gecommitteerd aan de bestuursconvenant, maar is uitsluitend betrokken bij de ombouw, dit wordt niet verantwoord. Door dit commitment wordt de verantwoordelijkheid van de rijksoverheid groter dan</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Een oostelijke omleiding zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Er zijn geen reacties van inwoners van Amby bekend die pleiten vóór een oost-alternatief</p> <p>De resultaten van onder andere de inspraak zijn betrokken bij het opstellen van de richtlijnen</p> <p>In deze fase van de studie zijn de marktpartijen nog niet betrokken.</p> <p>Op 15 januari 2003 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de bestuursovereenkomst voor de A2 passage mede ondertekend. In deze overeenkomst is nadrukkelijk het voorbehoud gemaakt dat partijen met inachtneming van hun eigen publiekrechtelijke verantwoordelijkheden voortvarend werken aan een integrale oplossing voor de A2 problematiek. Bedoelde publiekrechtelijke verantwoordelijkheid van de Ministerie in dit geval vastgelegd in de Tracéwet.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>haar eigenlijke verantwoordelijkheid. De juridische wenselijkheid hiervan is nooit onderzocht of verantwoord, dit wordt als een omissie beschouwd. Ook wordt rijkswaterstaat hierdoor bedreigd door de (financiële) risico's die samenhangen met een integrale aanpak. Ten slotte wordt het aannemelijk geacht dat het beschikbare rijksbudget toereikend is voor een ombouw in beperkte zin en derhalve wordt gepleit om deze beperkte insteek als een apart alternatief te onderzoeken.</p> | <p>Ministerie in dit geval vastgelegd in de Tracéwet.</p> |
| <p>6 Kritiek wordt geuit om de houding van de gemeente Maastricht. Gesteld wordt dat de gemeente geen rekening zal houden met de inspraak en geprobeerd heeft deze te beïnvloeden. Hierbij wordt verwezen naar recente uitspraken door de door de gemeente ingehuurd professor Horvath en de start van een managementbureau dat zich uitsluitend bezighoudt met het A2-project en het conventionele tunnel alternatief.</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker. Inspreker kan zich het beste tot de gemeente Maastricht wenden</p> |
| <p>7 De doelstelling 'ombouw van passage tot autosnelweg' is te onduidelijk en biedt derhalve geen basis voor vergaande conclusies.</p> | <p>De doelstelling van de ombouw van de passage tot autosnelweg is (pagina 8 startnotitie):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garanderen van de doorstroming op de A2 door Maastricht • Verbeteren van de bereikbaarheid van Maastricht • Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A2-Passage <p>Deze zullen in het MER nader geconcretiseerd worden.</p> |
| <p>8 Een objectieve onderbouwde analyse van de huidige en toekomstige situatie met betrekking tot verkeersstromen, herkomst, bestemming, aard en soort wordt gemist. Tevens ontbreken analyses die vermeende problemen voor het doorgaande, lokale en regionale verkeer aantonen. De verwijzing naar een verkennend rapport van de gemeente Maastricht wordt niet als een valide argument beschouwd.</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>De genoemde te onderzoeken aspecten worden hierbij meegenomen. § 6</p> |
| <p>9 Gesteld wordt dat de startnotitie geen inzicht geeft in welke gradaties gegeven kunnen worden aan het begrip autoweg, ook wordt geen inzicht gegeven in alle normen met betrekking tot fysieke aspecten die daarop betrekking hebben, dit voor zowel het omleiding als de tunnelalternatieven.</p> | <p>Zie 8</p> |
| <p>10 De startnotitie geeft geen analyses over de afwikkeling van internationale verkeersstromen. Er wordt voorbij gegaan aan een knelpuntenanalyse gericht op de fysieke beperkingen verbonden aan een niet flexibel tunnelconcept.</p> | <p>Zie 8</p> |
| <p>11 Een analyse van de lokale/ regionale infrastructuur op het verkeer van de A2-passage wordt gemist. Gesteld wordt dat geen enkele verandering aan de A2-passage de bereikbaarheid van Maastricht kan verbeteren, gezien het feit dat juist lokale verkeersmaatregelen die bereikbaarheid belemmeren.</p> | <p>Zie 8</p> |
| <p>12 Een analyse van de fysieke verkeerstechnische beperkingen van lokale aansluitingen op een ondertunnelde autosnelweg wordt gemist.</p> | <p>Zie 8</p> |
| <p>13 De startnotitie geeft geen inzicht in de fysieke beperkingen van verweving van een bovengronds tracé met een ondergrondse passage bij de kruisingen Geusselt en Europaplein.</p> | <p>Zie 8</p> |
| <p>14 De startnotitie geeft geen analyse van de effecten</p> | |

die aansluiting van het gebied Beatrixhaven ten noorden van Nazareth op het verkeer bij de kruising Geusselt kan hebben.

15 De startnotitie geeft geen objectief beeld van het beschikbare budget. Door integratie met gebiedsontwikkeling wordt het budget wezenlijk hoger dan de in de startnotitie genoemde 360 miljoen euro. In de startnotitie wordt het extra budget wel volledig ingezet om het conventionele tunnelalternatief te ondersteunen, maar niet bij de andere alternatieven. Hierdoor ontstaat een vertekend beeld. Gewezen wordt op het feit dat een integrale aanpak met marktpartijen op basis van een taakstellend budget betekent dat een deel van de met de gebiedsontwikkeling gegenereerde extra middelen niet ten goede komt aan het project zelf maar aan de marktpartijen.

16 Gesteld wordt dat nu door rijkswaterstaat gekozen is voor een integrale aanpak er ook een integrale studie moet komen, als ook dat de inspraakprocedure zich op het integrale plan zou moeten richten.

17 Het wordt onacceptabel gevonden dat er in de startnotitie geen belangstelling wordt getoond voor de bewoners van de met sloop bedreigde woningen, als ook dat hun belangen niet worden behartigd of veiliggesteld. Gepleit wordt om de effecten voor hen te onderzoeken, te beschrijven en op te lossen.

18 Gesteld wordt dat er op voorhand geen alternatieven mogen worden uitgesloten en dat tenminste de redelijke alternatieven, te weten de oostelijke omleiding, boortunnel, Luikse variant, de gegraven tunnel en alle mogelijke varianten op deze alternatieven onderzocht dienen te worden. Hierbij moeten ook de effecten op de A2-passage van het 'openen' van de lokale infrastructuur in bredere omgeving en een eigen aansluiting van het gebied Beatrixhaven ten noorden van Nazareth worden meegenomen. Ten slotte moet onderzoek komen naar de effecten van andere snelheden, van aansluitingen op andere punten en van andere bouwtechnieken.

19 Alle technisch denkbare oplossingen gericht op verkeersgeleiding tijdens de bouw moeten worden geïnventariseerd met als uitgangspunt het voorkomen van sloop van bestaande bebouwing.

20 Kritiek wordt geuit op de inspraakprocedure. Gesteld wordt dat insprekers te weinig tijd hebben gekregen om de startnotitie te bestuderen en dat nu al vaststaat dat de inspraak geen invloed meer zal hebben op de besluitvorming.

Zie 8

Het aanbestedingsproces zal zodanig worden ingericht dat (extra) opbrengsten zoveel mogelijk ten goede komen aan (de kwaliteit van) het A2-project.

Integrale besluitvorming is wettelijk niet mogelijk. Voor de ombouw van N2 tot autosnelweg moet de tracéwet worden gevolgd. Op de overige onderdelen is de tracéwet niet van toepassing maar de wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplannen). Dit neemt niet weg dat de beslismomenten op elkaar worden afgestemd.

Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.

Hoewel het nog niet zeker is dat de woningen vanwege het A2-project gesloopt moeten worden, wordt gewerkt aan een herhuisvestingsplan

Zie 17.

Genoemde aspecten maken onderdeel uit van de eerste fase van het MER.

Eventuele snelheidsbeperkingen worden in de tweede fase van het MER en/of het OTB (ontwerp traceebesluit) meegenomen.

De ruimte die nodig is gedurende de periode van uitvoering zal in het kader van de planvorming in beeld worden gebracht, inclusief de maatregelen die nodig zijn om het verkeer door te geleiden. Dan zal blijken of de bestaande bebouwing gehandhaafd kan worden of niet.

De inspraakprocedure voldoet aan de daaraan gestelde wettelijke eisen. Uit het advies van de commissie Mer en de richtlijnen van het bevoegd gezag blijkt dat met de inspraakreacties wel degelijk rekening is gehouden

| | |
|--|---|
| Volgnummer: 23 | Afzender: I Gemser Oranjeplein 48 -B 6224 KM MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 25-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gepleit wordt voor de oostelijke omleiding, wellicht met een tunnel voor hamsters en andere diersoorten.</p> <p>2 Inspreker wonend naast de A2 stelt dat de kwaliteit van de leefkwaliteit door aanleg van een tunnel niet zal verbeteren als het verkeer voor zijn woning de tunnel uit komt. Gevreesd wordt voor de uitlaatgassen en de geluids- en trillingsoverlast.</p> <p>3 Een tunnelalternatief biedt geen oplossing voor het vrachtverkeer dat bepaalde gevaarlijke stoffen vervoert, omdat dit verkeer niet door de tunnel mag. De geluids- en trillingsoverlast van dit vrachtverkeer blijft bestaan.</p> <p>4 Gepleit wordt om wanneer er een tunnel wordt aangelegd ook een geluidswal ter voorkoming van geluidsoverlast van de boulevard aan te leggen. Daarnaast moeten er voor het inrichten van de boulevard meerdere alternatieven komen.</p> <p>5 Gesteld wordt dat onderzoek van de universiteit van Maastricht heeft aangetoond dat de vermindering van de luchtkwaliteit niet alleen met de weg te maken heeft, maar ook met het feit dat Maastricht in een dal ligt en dat daardoor gassen, ook die afkomstig van industrie, niet weg kunnen.</p> <p>6 Gevraagd wordt om geïnformeerd te worden over de aard en duur van de overlast tijdens de bouwwerkzaamheden.</p> <p>7 Gevraagd wordt om te onderzoeken wat voor effect de plannen op de waarde van de woning van de inspreker heeft, gevraagd wordt om compensatie voor eventuele waardevermindering.</p> <p>8 Inspreker geeft laat weten zich aan te sluiten bij hetgeen in de inspraakreactie van VVE Oranjeresidence opgesteld door Administratiekantoor Vertommen naar voren is gebracht.</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Ook een oostelijke omleiding zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Wat er in die tweede fase moet worden onderzocht staat in § 6.</p> <p>Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen moet in het MER worden aangegeven welke effecten de verschillende alternatieven hebben op zowel de interne - als externe veiligheid</p> <p>In het MER worden de geluidseffecten van de verschillende alternatieven onderzocht. De precieze maatregelen voor geluidhinder zijn afhankelijk van het gekozen alternatief en komen pas na het MER in het Ontwerp Tracébesluit (OTB) aan de orde.</p> <p>In § 6.1 van de richtlijnen staat beschreven wat voor het aspect lucht moet worden onderzocht.</p> <p>In de realisatiefase zal informatie worden verstrekt over de aard en duur van de overlast van de bouwwerkzaamheden</p> <p>Effecten van de plannen op de waarde van de woningen wordt niet meegenomen. Dit kan pas aan de orde als de plannen definitief zijn en bekend is welk alternatief zal worden uitgevoerd. Daarna is eventuele schadevergoeding pas aan de orde.</p> <p>.</p> <p>Hiervan wordt kennis genomen.</p> |

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 24 | Afzender: Mr. J.L.H.M. Adelmeijer Oranjeplein 85 6224 KR MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 25-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Getwijfeld wordt aan het feit dat tachtig procent van het verkeer op de A2 bestemming Maastricht heeft. Gevraagd wordt of bij deze constatering het verkeer in de probleemvrije periodes wellicht de doorslag geeft. Inspreker merkt op vanuit zijn woning dagelijks waar te nemen dat de grootste verkeersstroom bij Geusselt rechtdoor gaat. Gevraagd wordt na te gaan of er nog een probleem blijft bestaan als het doorgaande verkeer van het bestemmingsverkeer gescheiden wordt.</p> <p>2 Gevreesd wordt dat ook de stadsboulevard veel verkeer zal aantrekken, zodat bovengronds op den duur de situatie niet veel van de huidige zal verschillen. Gevraagd wordt of dit onderzocht is. Dit zou ervoor kunnen pleiten om een tunnel enkel voor doorgaand verkeer te bestemmen.</p> <p>3 Mocht er gekozen worden voor een tunnelalternatief dan wordt voorkeur uitgesproken voor een boortunnel, dit in verband met de negatieve effecten/ overlast die de aanleg van een conventionele tunnel met zich meebrengt. Geopperd wordt om de negatieve effecten van dagbouw te kwantificeren in geld, zodat een betere vergelijking kan worden gemaakt tussen een boortunnel en een oostelijke omleiding.</p> | <p>In het MER zal worden aangegeven hoe de samenstelling van het verkeer is in de diverse oplossingen (zie § 4.2)</p> <p>Aangezien het aandeel doorgaande verkeer relatief klein is zal in de tunnel ook bestemmingsverkeer rijden. Hierdoor neemt de verkeersdruk op de boulevard af. Overigens wordt dit in het MER nog onderzocht.</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>De hinder tijdens de bouw zal worden meegenomen in de tweede fase van het MER (zie § 6.9)</p> |

| | |
|---|---|
| Volgnummer: 25 | Afzender: J.V. Jamin Saturnushof 34 6215 XD MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 25-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Inspreker beschrijft de geschiedenis van de A2 vanaf 1939.</p> <p>2 Gesteld wordt dat de oostelijke variant niet past binnen het in de nota aangegeven studiegebied. De nauwkeurigheid waarmee het studiegebied is afgebakend doet vermoeden dat buiten een tunnelalternatief alle andere alternatieven zijn uitgesloten.</p> <p>3 Gesteld wordt dat het aangegeven studiegebied geen oplossing kan bieden voor alle integrale doelstellingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garanderen van doorstroming op de A2 door Maastricht; dit doet elke autosnelweg ongeacht waar deze is aangelegd. - Verbeteren van de bereikbaarheid van Maastricht en directe omgeving; Maastricht en directe omgeving is groter dan het gebied aan de oostzijde van de Maas. - Verbeteren van de leefomgeving van Maastricht en directe omgeving; Maastricht en directe omgeving is groter dan het gebied aan de oostzijde van de Maas. <p>4 Verwezen wordt naar de Nota Mobiliteit en gesteld wordt dat, het feit dat in SVV II staat aangegeven dat de A2 -passage ten behoeve van de verbetering van de bereikbaarheid en het woon- en leefmilieu tot autosnelweg omgebouwd dient te worden, dit niet wil zeggen dat dit ook in de Nota Mobiliteit staat.</p> <p>5 Verwezen wordt naar het plan Belvedere, waarin onder meer sprake is van het ombouwen van de Noorderbrug. Inspreker geeft aan begrepen te hebben dat dit zal geschieden op het moment dat de helft van de woningen/ bedrijven gebouwd zijn in het nieuwe project en de bestaande Noorderburg volledig belast is. Dit lijkt hem veel te laat. Hij vreest dat wanneer het verkeer dan tijdelijk over de Kennedybrug moet, de chaos niet te overzien is. Voorgaande in achtnemend wordt een tunnel zonder nieuwe brug ten noorden van de huidige Noorderbrug als noodzakelijk beschouwd. Toch twijfelt inspreker of een tunnel de juiste oplossing is. Hij heeft derhalve een ander alternatief uitgewerkt.</p> <p>6 Getwijfeld wordt of een tunnel op de lange termijn wel een oplossing biedt, derhalve heeft inspreker een nieuwe oostelijk variant ontworpen. In een uitgebreide nota wordt een uitvoerige beschrijving gegeven van de beoogde variant. De nota bevat onder meer beschrijvingen van de effecten, kostenramingen, als ook uitvoerig kaartmateriaal.</p> | <p>-</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Ook een oostelijke omleiding zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2) . Het studiegebied wordt navenant aangepast.</p> <p>Zie 2.</p> <p>De nota mobiliteit is nog niet vastgesteld en dus is het SVV II voorsnog het geldend beleid.</p> <p>Bij de uitwerking van de Passage A2 in de Trajectnota/Mer wordt gebruikt gemaakt van een verkeersmodel. In dit verkeersmodel zijn de (vastgestelde) plannen van Belvédère meegenomen. Wat de exacte effecten zijn van dit verkeersmodel wordt in de Trajectnota/mer onderzocht. De effecten van Belvédère zelf en de effecten op het lokale wegennet vormen geen onderdeel van deze studie, maar worden o.a. in de MIT-studie Maaskruisend verkeer onderzocht</p> <p>De werkzaamheden aan de infrastructuur t.b.v. Belvédère en de uitvoering van de A2 zullen op elkaar moeten worden afgestemd.</p> <p>Zie 2</p> <p>De voorgestelde variant zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> |

| | |
|---|---|
| Volgnummer: 26 | Afzender: A2-buurtkaders F. Keulen Postbus 312 6200 AH MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 25-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gesteld wordt dat de, door de A2 problematiek veroorzaakte, overlast in de wijken Nazareth en Limmel onderdeel zou moeten zijn van de probleemstelling.</p> <p>2 Er moet ruimte worden geboden aan meer alternatieven dan alleen aan de variant van 'graven in het huidige tracé'.</p> <p>3 Een heldere 0-meting van de huidige milieu-effecten moet worden meegenomen.</p> <p>4 Een heldere 0-meting van alle huidige verkeersstromen in het totale studiegebied en alle daarbinnen gelegen buurten moet worden meegenomen.</p> <p>5 Er zou een alternatief onderzocht moeten worden waarbij de in- en uitgangen van de tunnel uitkomen in minder bewoonde gebieden; verder naar het zuiden of naar het noorden.</p> <p>6 Voorgesteld wordt een MER op te stellen die geldt tijdens de bouw en een MER voor na de bouw. Deze MERren zouden duidelijke herkenbaar en eenvoudig vergelijkbaar moeten zijn met de 0-meting.</p> <p>7 Het MER moet zo gepland worden dat het als onlosmakelijk deel met het MER-'overige projectonderdelen', integraal beoordeeld kan worden en tot integrale besluitvorming kan leiden.</p> <p>8 De te verwachten effecten tijdens de bouw moeten helder en eenduidig (kwalitatief en kwantitatief) onderzocht en in beeld worden gebracht. Aan de orde moeten komen: - economische effecten</p> | <p>De overlast in de wijken Nazareth en Limmel zal worden meegenomen voor zover die een relatie heeft met de ombouw van N2 tot autosnelweg</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>In § 6 staat beschreven wat in het MER wordt meegenomen. De huidige stand van zaken met betrekking tot de milieueffecten zal worden berekend. Metingen zullen niet worden verricht.</p> <p>In § 4 staat beschreven wat in het MER wordt meegenomen. De huidige stand van zaken met betrekking tot het verkeer op de relevante wegvakken zal in het MER worden meegenomen.</p> <p>In de tweede fase van het MER zal onderzocht worden waar de in- en uitgangen komen te liggen en wat hiervan de effecten zijn.</p> <p>Voor de bouwfase is in de regel geen MER noodzakelijk . Wel zal, indien gekozen wordt voor een tunnelalternatief, voor de bouw van een tunnel een bouwvergunning nodig zijn die moet voldoen aan wet- en regelgeving voor de situatie tijdens de bouw. Uiteraard zal een tunnelontwerp aan deze voorwaarden worden getoetst. Daarnaast wordt in de tweede fase van het MER aandacht besteed aan hinder tijdens de bouw (zie § 6.9)</p> <p>Daar is niet voor gekozen omdat integrale besluitvorming wettelijk niet mogelijk is. Voor de ombouw van de N2 tot autosnelweg moet de Tracéwet worden gevolgd. Op de overige onderdelen is de Tracéwet niet van toepassing maar de wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplannen). Dit neemt niet weg dat de beslismomenten op elkaar worden afgestemd</p> <p>.</p> <p>In de tweede fase van het MER wordt aandacht besteed aan hinder tijdens de bouw (zie § 6.9) Daar valt tot op een bepaald niveau ook verkeer, veiligheid, economie, geluid en lucht onder.</p> |

- toename verkeersbewegingen per buurt (extra sluijverkeer, bouwverkeer e.d.)

- toename veiligheidsrisico's

- overlast door geluid en luchtvervuiling.

9 De te verwachten effecten van het eindresultaat moeten helder en eenduidig (kwalitatief en kwantitatief) onderzocht en gepresenteerd worden. Aan de orde moeten komen:

- de afname van de verkeersbeweging ten opzichte van de 0-meting

- de afname van de veiligheidsrisico's ten opzichte van de 0-meting

- de afname van geluid en luchtvervuiling ten opzichte van de 0-meting

- de eventuele gevolgen voor de omgeving als gevolg van de gewijzigde grondwaterstanden

.

In § 6 staat beschreven wat in het MER wordt meegenomen

In § 6 staat beschreven wat in het MER wordt meegenomen. De huidige stand van zaken met betrekking tot verkeer, veiligheid, geluid, lucht en grondwater zal worden berekend. Metingen op het gebied van lucht en geluid zullen niet worden verricht.

| | |
|---|---|
| Volgnummer: 27 | Afzender: Buurtbelangen Nazareth M. Dupuits Kasteel Schaloenstraat 54 -B 6222 TP MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 25-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gesteld wordt dat er in de probleemstelling geen rekening wordt gehouden met het sluipverkeer in de steeds meer ingesloten kernen Limmel en Nazareth, Limmel via de Willem-Alexanderweg, Borgharenweg, Viaductweg en Meerssenerweg en de wijk Nazareth Meerssenerweg, viaductweg en de A2.</p> <p>2 Er wordt gevraagd om een 0-meting van de belasting nu, tijdens de werkzaamheden en na afloop van de werkzaamheden.</p> <p>3 Onderzoek naar en het eventueel nemen van maatregelen om mogelijk extra sluipverkeer te voorkomen, wordt noodzakelijk geacht. Dit extra sluipverkeer zou een gevolg kunnen zijn van de afslag A2 Beatrixhaven, verknoping A2/A79 en het besluit om de afslag Bunde te laten vervallen.</p> <p>4 Het wordt noodzakelijk gevonden om het MER-procedure van toepassing te verklaren op het totale studiegebied en alle daarbinnen voorgestelde maatregelen in plaats van alleen voor een min of meer willekeurig gekozen plangebied waarbinnen alleen oog is geweest voor de A2-passage en de verknoping van de A2/A79. Hierdoor wordt recht gedaan aan het integrale karakter van de probleembeschrijving, het referentiekader, het meest milieu vriendelijke alternatief en de redelijke alternatieven.</p> <p>5 Alle relevante plussen (positieve milieueffecten) en minnen (milieubelasting) van alle voorgenomen onderdelen zouden samenhangend in kaart moeten worden gebracht, dit met het oog op de leefomgeving en benaderd vanuit het oogpunt van de gezondheid. Zorg wordt uitgesproken over de toename van het (sluip)verkeer en het daarmee samenhangende gevaar voor de gezondheid en de levensverwachting van de bewoners van Limmel en Nazareth.</p> <p>6 Gepleit wordt om omwille van de leefbaarheid in Nazareth de afslag naar de Beatrixhaven noordelijker van Nazareth aan te leggen. Gevreesd wordt voor meer geluidsoverlast en een afname van de luchtkwaliteit. Na aanleg van de tunnel zal rekening gehouden moeten worden met de uitlaatgassen, het uitlaatstof en het geluid bij de in- en uitgangen (bij de Geusselt en het Europaplein).</p> <p>7 Om de overlast van de A2 te verminderen, moeten de gevolgen onderzocht worden van een geboorde tunnel en de oostelijke omleiding.</p> <p>8 Om de overlast van de A2 bij Nazareth te verminderen wordt voorgesteld om een 'holle dijk' aan te leggen zoals bij Leidschendam-Voorburg, het zogenaamde Sijtwende tunneltracé. Deze dijk moet komen bij de A2-tunnelingang ter hoogte van Nazareth.</p> | <p>De probleemstelling en doelstelling richten zich op de omgeving voor zover het een relatie heeft met het initiatief. Dit betekent dat alleen effecten op het relevante wegennet worden meegenomen. Of de bedoelde wegen en andere wegen in de wijken daar toe behoort valt nu niet te zeggen (zie § 3.1)</p> <p>- In het algemeen zijn de huidige verkeersbelastingen op veel wegen bekend. Deze zullen ook in de toekomst, dus ook tijdens en na de uitvoering worden gemeten</p> <p>Uiteraard is het niet mogelijk in dit project alle problemen op het gebied van leefbaarheid t.g.v. sluipverkeer op ten lossen (zie § 3.1). Wel is het de bedoeling dat er een zodanig verkeerssysteem komt dat verkeer zoveel mogelijk rijdt op routes waar het thuis hoort. De effecten van de verkeersstromen van de alternatieven worden onderzocht.</p> <p>Zie 1</p> <p>In § 6 staat beschreven wat in het MER wordt meegenomen. Dat betreft ook de effecten op het milieu. Het verkeer op de relevante wegvakken zal in het MER worden meegenomen</p> <p>- De keuze van een lokatie voor de afslag naar de Beatrixhaven zal in een aparte studie worden onderzocht De lokatie ligt momenteel nog geenszins vast.</p> <p>In § 6 staat beschreven wat in het MER wordt meegenomen. Het aspect lucht en geluid zal in het MER worden onderzocht.</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>In het MER worden de geluidseffecten van de verschillende alternatieven onderzocht. De precieze maatregelen voor geluidhinder zijn afhankelijk van het gekozen alternatief en komen pas na het MER in het Ontwerp Tracébesluit (OTB) aan</p> |

| | |
|---|---|
| <p>De vrijgekomen grond uit de A2 tunnel kan voor de dijk gebruikt worden, dit werkt kostenbesparend.</p> <p>Voordelen hiervan zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er is nagenoeg geen overlast voor de huidige bebouwing. - Er is een goede verbinding met de landgoederenzone zoals Severen en Geusselt. - Boven op de holle dijk kan verantwoorde bebouwing plaats vinden. - Er zijn geen lelijke geluidsschermen nodig. <p>9 Gesteld wordt dat er tijdens de aanleg van de tunnel A2 voldoende rust moet zijn in de avond en nacht. Het autoverkeer moet overdag zo min mogelijk hinder ondervinden van de werkzaamheden. Overlast door geluid en stof moet zoveel mogelijk beperkt blijven.</p> <p>Bij werkzaamheden aan de Viaductweg / Meerssenerweg zal het gewone verkeer zoveel mogelijk door moeten kunnen rijden. Dus zonder onmogelijke omwegen of afsluitingen</p> <p>10 De mogelijke effecten op verkeer, veiligheid, economie, woon- en leefomgeving, lucht, trillingen, zettingen, bodem en waterhuishouding tijdens de uitvoering van de werkzaamheden en daarna moeten onderzocht worden. Gesteld wordt dat eventuele planschade verhaald zal worden.</p> <p>11 In de startnotitie wordt gewezen op de integrale effecten van het totale A2-project en de complexiteit en mogelijke divergentie die ontstaat in procedures en beoordelingen volgens de Tracéwet en de wet op de Ruimtelijke Ordening met elk hun bevoegd gezag. Een hard, controleerbaar en integraal wettelijk kader wordt gemist.</p> | <p>de orde</p> <p>Voor de bouw van een tunnel is een bouwvergunning nodig. De bouwwijze moet voldoen aan allerlei gemeentelijke voorwaarden ook op gebied van overlast en andere effecten. Uiteraard zal een tunnelontwerp, indien daar voor gekozen wordt, aan deze voorwaarden worden getoetst.</p> <p>Ook in het MER zal daarover iets worden aangegeven (zie § 6.9). De hinder tijdens de bouw zal worden onderzocht tijdens de tweede fase van het MER.</p> <p>Voor de bouw van een tunnel is een bouwvergunning nodig. De bouwwijze moet voldoen aan allerlei gemeentelijke voorwaarden ook op gebied van overlast en andere effecten. Uiteraard zal een tunnelontwerp, indien daar voor gekozen wordt, aan deze voorwaarden worden getoetst. In de tweede fase van het MER wordt aandacht besteed aan hinder tijdens de bouw (zie § 6.9)</p> <p>Het aspect verkeer, veiligheid, woon- en leefmilieu, lucht en geluid, bodem en waterhuishouding na de uitvoering zal in het MER worden onderzocht.</p> <p>Integrale besluitvorming is wettelijk niet mogelijk. Voor de ombouw van N2 tot autosnelweg moet de tracéwet worden gevolgd. Op de overige onderdelen is de tracéwet niet van toepassing maar de wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplannen). Dit neemt niet weg dat de beslismomenten op elkaar worden afgestemd</p> |
|---|---|

| | |
|--|--|
| Volgnummer: 28 | Afzender: HHARP Hunnenweg 11 6224 JN MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 25-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gevraagd wordt welke maatregelen er worden genomen om schadelijke gevolgen van de emissie van uitlaatgassen voor mens en milieu te voorkomen. Met name de monding van de tunnel wordt als een mogelijk probleem gezien.</p> <p>2 De tunnel vormt over de gehele lengte een dam voor het grondwater en bevindt zich in het vroegere stroomgebied van de Maas. Het water van de hoger gelegen gebieden ten oosten van de Maas, zal waarschijnlijk door deze barrière worden opgestuwd. Verwacht wordt dat het grondwater in de woongebieden ten oosten van de A2 zal stijgen als gevolg van de aanleg van de A2 tunnel. Deze stijging kan schade aan de woningen tot gevolg hebben. Gevraagd wordt om een onderzoek hiernaar.</p> <p>3 De plaats van de monding van de tunnel wordt gezien als een bron van geluidsoverlast. Er zal namelijk geluidsresonantie bij de mond van de tunnel ontstaan.</p> <p>Gevraagd wordt wat de effecten hiervan op de leefomgeving zullen zijn en op welke manier deze overlast tot een minimum beperkt gaat worden.</p> <p>4 Door de uitbreiding van Leeuwenborg zullen duizenden leerlingen dagelijks de stadstraverse over moeten steken. Gevraagd wordt op welke wijze de aan- en afvoerroutes veilig en toegankelijk blijven.</p> <p>5 Er wordt getwijfeld of er wel voldoende andere alternatieven dan boren zijn onderzocht.</p> <p>6 Gesteld wordt dat de monding van de tunnel in zuidelijke richting verplaatst moet worden om de hinder van de A2 in de woonbuurten te beperken.</p> <p>7 Het hoofddoel van deze inspraakreactie is het zoveel mogelijk beperken van de hinder als gevolg van de aanwezigheid van de A2.</p> <p>Zoveel mogelijk verkeer zal gebruik moeten maken van de tunnel. Niet alleen verkeer van en naar een bestemming buiten Maastricht, maar ook verkeer binnen Maastricht. Hiertoe zullen tenminste de drie bestaande mogelijkheden om de A2 te verlaten moeten blijven bestaan. Het gaat hier om de afslag vanaf de Geusselt richting Noorderbrug en richting Amby, de afslag richting Kennedybrug en Heer, de afslag ter hoogte van de Scharnerweg richting Wijck via de tunnel onder het spoor of richting Scharn.</p> <p>8 Om hinder door fijnstof en geluidshinder zoveel mogelijk te beperken, wordt het wenselijk gevonden om de tunnelingang zo zuidelijk mogelijk aan te leggen. Een tunnelingang ter hoogte van de Regentesselaan,</p> | <p>De luchtkwaliteit bij de tunnelmonden wordt in het MER meegenomen (zie § 6.1)</p> <p>Het effect op het grondwater zal in het MER worden meegenomen (zie § 6.3)</p> <p>Het geluid bij de tunnelmonden wordt in het MER meegenomen (zie § 6.2)</p> <p>De barrièrewerking zal onderzocht worden in het MER (zie § 6.5)</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>In de tweede fase van het MER zal onderzocht worden waar de in- en uitgangen komen te liggen en wat hiervan de effecten zijn.</p> <p>Welke afslagen in een eventuele tunnel worden gemaakt hangt ook af van de technische en ruimtelijke mogelijkheden</p> <p>zie 6.</p> |

zoals nu wordt voorgesteld, wordt niet aanvaardbaar gevonden. Ditzelfde geldt voor de wijk Wijckerpoort-Zuid. In plaats van een zeer gewenste reductie van de overlast zal er een toename plaatsvinden door aanleg van de tunnelmond op de nu voorziene plaats.

9 De wensen om enerzijds de zuidelijke ingang van de tunnelmond ter hoogte van de Akersteenweg / Kennedysingel te plaatsen en anderzijds zoveel mogelijk verkeer via de tunnel te verwerken lijken niet onverenigbaar.

Het verkeer komend vanaf Heer zal ondergronds in de tunnelbak moeten invoegen, het verkeer vanuit de tunnel richting Kennedybrug zal ondergronds moeten uitvoegen. De realisatie hiervan kan worden vereenvoudigd door de tunnel vanaf de kruising met de Scharnerweg niet geheel ondergronds uit te voeren, maar het tunneldak geleidelijk naar een hoogte van ca. 1 meter boven maaiveld te brengen. Hiertegen zullen geen grote bezwaren hoeven te bestaan, immers de bebouwing die hieraan grenst bestaat voor het grootste deel uit appartementen op een onderbouw en de huidige geluidwerende voorzieningen zijn overwegend een meter hoog of hoger. Het realiseren van de afslagen vanuit de tunnel ter hoogte van de Scharnerweg / Spoortunnel is moeilijker. Een minder verdiepte ligging lijkt de mogelijkheden te verruimen.

10 Aandacht wordt gevraagd voor de weg die bovenop de tunnel zal blijven bestaan. Deze verbinding zal zo beperkt mogelijk moeten worden gemaakt, bij voorkeur zal hij het karakter moeten krijgen van een weg als de Avenue Ceramique. Voor de kruising met de Scharnerweg kan worden gedacht aan een rotonde.

11 Zorg wordt uitgesproken over de situatie tijdens de aanleg van de tunnel. Het groeiende verkeer over de A2 zal een weg moeten gaan vinden en daarnaast zal er veel bouwverkeer zijn. Verwacht wordt dat de werkzaamheden aan de A2 verkeersstremmingen zullen opleveren. Hierdoor kan meer sluipverkeer ontstaan dan nu al het geval is via de Sibemaweg naar de Nassaulaan en / of naar de Scharnerweg of de Koning Clovislaan.

Gevraagd wordt om maatregelen die dit tegen gaan.

12 Verkeersstremmingen tijdens de werkzaamheden zullen leiden tot een sterke toename van de geluidshinder en de hoeveelheid fijnstof. Nu al wordt de gezondheid van mensen die in de nabijheid van de A2 wonen nadelig beïnvloed. Toename van de overlast gedurende een langere tijd wordt moeilijk aanvaard, mede door het grote aantal scholieren dat de buurt bezoekt.

zie 6.

De inrichting van de boulevard op een eventuele tunnel wordt in het MER meegenomen voor zover relevant voor de ombouw van de de N2 tot autosnelweg

De hinder tijdens de bouw wordt meegenomen in de tweede fase van het MER (zie § 6.9)

De hinder tijdens de bouw wordt meegenomen in de tweede fase van het MER (zie § 6.9)

| | |
|--|---|
| Volgnummer: 29 | Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt namens |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 25-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gevraagd wordt in hoeverre er rekening wordt gehouden met de resultaten van de onderzoeken naar de effecten op de leefomgeving, die werden verricht in de verkenningfase. Gevraagd wordt of deze resultaten nog actueel zijn.</p> <p>2 Gesteld wordt dat de conclusies uit het rapport 'Duurzaam wonen in de vieze adem van de A2', uitgevoerd door gezondheidswetenschapper Onno van Schayk van de Universiteit Maastricht, moeten worden opgenomen in de Trajectnota / MER.</p> <p>3 Bezwaar wordt gemaakt tegen het niet ondergronds uitvoeren van de A2 in Wijckerpoort. Volgens de startnotitie zal de tunnel reeds voor de huidige voetgangersplaats (Nassaulaan) uitmonden tussen de Scharnerweg en de voetgangersoversteekplaats.</p> <p>4 Gevraagd wordt welke redenen er zijn om de toe- en afvoermondingen aan de zuidzijde te verplaatsen van het klaverblad Oranjeplein (daar werd in eerdere publicaties over gesproken) naar een plaats vlak achter het kruispunt Scharnerweg .</p> <p>5 Vrees wordt uitgesproken voor het effect dat de geconcentreerde uitstoot van fijnstof en stank van uitlaatgassen bij de tunnelmonden zal hebben op de leefomgeving. Vooral bij de zuidelijke tunnelmond staan flats en woningen direct aan de A2. Gevraagd wordt om een onderzoek naar de te verwachten overlast en daarmee samenhangende gevolgen in de buurt van deze tunnelmonden. Er wordt niet akkoord gegaan met het bepalen van hoeveelheden of concentraties van uitlaatgassen of fijnstof door middel van zogenaamde rekenmodellen. De uiteindelijke meting kan alleen achteraf plaatsvinden door middel van daadwerkelijke metingen door een onafhankelijke instantie. De procedure hiervoor zou moeten worden opgenomen in de Trajectnota / MER. Gesteld wordt dat de zuidelijke tunnelmond veel verder naar het zuiden moet komen te liggen.</p> <p>6 Gevraagd wordt wie de waardevermindering van de woningen direct aan de A2 zal compenseren.</p> <p>7 Gevreesd wordt dat het geluid dat nu geleidelijk wordt over het hele tracé wordt verspreid een grote belasting gaat vormen voor de omgeving van de tunnelmonden. Verwacht wordt dat een gedeelte van het geluid wordt geabsorbeerd door de tunnelwanden, maar dat een deel zal er ook door zal worden</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht. Daarbij zal ook worden bekeken hoe actueel de studies uit de verkenningfase zijn.</p> <p>Het onderzoek naar de milieueffecten zal volgens de wettelijke regels worden uitgevoerd en onderdeel vormen van het MER. Deze wettelijke regels houden rekening met effecten op de volksgezondheid. In het MER wordt in algemene zin de relatie tussen fijn stof en de gezondheid beschreven (zie § 6.1)</p> <p>In de tweede fase van het MER zal onderzocht worden waar de in- en uitgangen komen te liggen en wat hiervan de effecten zijn.</p> <p>In de tweede fase van het MER zal onderzocht worden waar de in- en uitgangen komen te liggen en wat hiervan de effecten zijn.</p> <p>De luchtkwaliteit bij de tunnelmonden wordt in het MER meegenomen (zie § 6.1) Er zullen geen metingen worden verricht. Besluitvorming en maatregelen m.b.t. het ontwerp zullen gebaseerd zijn op de wettelijk voorgeschreven rekenmodellen. Misschien vindt er een windtunnelonderzoek plaats (zie § 6.1)</p> <p>Of er van waardevermindering van de woning sprake zal zijn kan pas worden beoordeeld als de plannen definitief zijn.</p> <p>Het geluid bij de tunnelmonden wordt in het MER meegenomen (zie § 6.2)</p> |

gereflecteerd. Zeker is dat de geluidsoverlast gaat toenemen en dat hierdoor het woongenot wordt verminderd. Gevraagd wordt om een onderzoek naar het te verwachten geluid bij uitvoering van de geplande tunnel. Ook de berekende gevolgen voor de woningen zijn niet bekend bij de omwonenden. Gevraagd wordt wie de kosten voor de isolatie van de woningen op zich gaat nemen.

8 Gevreesd wordt voor gevaarlijke situaties als de voetgangersoversteekplaats verdwijnt en gebruik gemaakt moet worden van het nu al als onveilig bekend staande verkeersplein Oranjeplein-Scharnerweg. Volgens de startnotitie is het grootste gedeelte van het verkeer dat over de A2 en de A79 rijdt bestemmingsverkeer, het valt niet te verwachten dat dit afneemt.

Dit punt krijgt extra kracht door het feit dat er een openbare basisschool in het gebied ligt. Dagelijks maken veel kinderen gebruik van de oversteekplaats om de A2 over te komen. Het is onacceptabel als de kinderen meer gevaar moeten lopen dan ze nu al doen.

9 Gesteld wordt dat de meest logische oplossing de oostelijke omleiding is, waarbij de A2 net ten noorden van Amby verknoopt wordt met de A79 en vervolgens, parallel aan de Molenweg en de Oude Molenweg, aansluit op de A2 ter hoogte van Gronsveld.

Argumenten die hiervoor worden gegeven zijn:

Om de doelstelling 'het verbeteren van de leefomgeving rondom te A2' te bereiken, kan deze passage het beste worden verplaatst naar een omgeving waar minder mensen wonen.

Om de doelstelling 'het garanderen van de doorstroming op de A2 in Maastricht', wordt het meest gegarandeerd door te kiezen voor de oostelijke omleiding. Het A2-verkeer loopt dan om Maastricht heen en het bestemmingsverkeer kan gebruik blijven maken van het huidige tracé.

Ook de doelstelling 'het verbeteren van de bereikbaarheid van Maastricht' wordt het meest bereikt door gebruik te kiezen voor de oostelijke omleiding. Al het doorstromend verkeer van de A2 en de A79 wordt dan al voor Maastricht gescheiden van het bestemmingsverkeer.

10 Er wordt bezwaar gemaakt tegen het argument van de twee hamsterkernleefgebieden om af te zien van de oostelijke omleiding. Gesteld wordt dat het leefgebied van enkele honderden mensen belangrijker is. Hieraan wordt toegevoegd dat het twijfelachtig is of de hamsters de bouwactiviteiten, van welke variant dan ook, zullen overleven.

11 Er wordt bezwaar gemaakt tegen het gebruik van het waterwingebied als argument tegen de oostelijke omleiding. In de startnotitie wordt nergens onderbouwd hoe belangrijk dit waterwingebied nu en in de toekomst is. Gevraagd wordt wie op welke gronden de afweging gemaakt heeft dat dit waterwingebied belangrijker is dan het leefgebied van honderden mensen?

Ook wordt er bezwaar gemaakt tegen het gebruik van grondwaterbeschermingsgebied als argument tegen de aanleg van de oostelijke omleiding. Er wordt gesteld

In geval van een tunnelalternatief zal ook veel bestemmingsverkeer door de tunnel rijden zodat de verkeersbelasting van een eventuele boulevard op het tunneldak zal afnemen en de oversteekbaarheid zal verbeteren

Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.

De oostelijke omleiding zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)

Een oostvariant zal in de (eerste fase van) het MER worden meegenomen (zie § 3.2)

Een oostvariant zal in de (eerste fase van) het MER worden meegenomen (zie § 3.2)

dat, als hiermee bedoeld wordt dat er in Amby grondwater is dat voor consumptie geschikt is of moet worden, dan dient ook het grondwater onder de huidige A2-passage tot die kwaliteit verbeterd te worden.

12 Er wordt bezwaar gemaakt tegen de manier waarop het alternatief 'oostelijke omleiding' is behandeld. Op onduidelijke gronden is dit alternatief, in een vroeg stadium, als niet uitvoerbaar en niet wenselijk is bestempeld.

13 Er wordt bezwaar gemaakt tegen de A2-tunnel. Het wordt onverstandig gevonden om voor een oplossing te kiezen waarvan verwacht mag worden dat die in de nabije toekomst niet afdoende zal zijn om het groeiende verkeersaanbod te verwerken. In geval van de oostelijke omleiding, is een grotere breedte makkelijker en, in ieder geval, goedkoper te realiseren.

Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.

De oostelijke omleiding zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)

Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.

Ook de conventionele tunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)

| | |
|--|---|
| Volgnummer: 30 | Afzender: Buurtplatform Wittevrouwenveld-Actief D. van Dreunen-Verbeet Koning Clovisstraat 62 6224 GZ MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 25-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gesteld wordt dat de inspraaktermijn van 4 weken te kort is om, binnen het buurtplatform, de werkgroep A2 en samen met andere wijken in Maastricht, tot een zorgvuldig en eensluidend standpunt te komen over de A2-passage.</p> <p>2 Gesteld wordt dat de gegraven tunnel en de geboorde tunnel gedetailleerder onderzocht en uitgewerkt moeten worden. Er mag geen enkel alternatief uitgesloten worden.</p> <p>3 Gevraagd wordt om een hinderonderzoek voor de gegraven en de geboorde tunnel voor de bouwfase en de eindsituatie. De volgende aspecten moeten daarin worden onderzocht: verkeersstromen, verkeersveiligheid, economie, woon- en leefomgeving, lucht, trilling en zetting.</p> <p>4 De grondwaterproblematiek moet zorgvuldig worden onderzocht in geval van een gegraven tunnel (grindlaag), als ook bij een geboorde tunnel (mergel), in zowel de bouwfase als voor de eindsituatie. Gewezen wordt op het feit dat een grindlaag meer waterdoorlaat dan een mergellaag. De grindlagen kunnen hierdoor worden beschouwd als ondergrondse rivieren (rapport Horvat en Partners, 27 april 2004). Een tunnel in de grindlaag zou als een dam kunnen werken en kan het grondwaterpeil omhoog stuwen. Dit kan schade toebrengen aan woningen en bedrijven ten oosten van het A2-tracé.</p> | <p>De inspraakprocedure voldoet aan de daaraan gestelde wettelijke eisen</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>De gegraven en geboorde tunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>De hinder tijdens de bouw wordt meegenomen in de tweede fase van het MER (zie § 6.9)</p> <p>Het effect op het grondwater wordt in het MER meegenomen (zie § 6.3)</p> |

| | |
|--|--|
| Volgnummer: 31 | Afzender: Stichting Buurtraad Limmel M. Brull Askalonstraat 64 6222 CZ MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 25-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gesteld wordt dat er in de probleemstelling geen rekening wordt gehouden met het sluipverkeer in de steeds meer ingesloten kernen Limmel en Nazareth, Limmel via de Willem-Alexanderweg, Borgharenweg, Viaductweg en Meerssenerweg en de wijk Nazareth Meerssenerweg, viaductweg en de A2.</p> <p>2 Onderzoek naar en het eventueel nemen van maatregelen om mogelijk extra sluipverkeer te voorkomen, wordt noodzakelijk geacht.</p> <p>Dit extra sluipverkeer zou een gevolg kunnen zijn van de afslag A2 Beatrixhaven, verknoping A2/A79 en het besluit om de afslag Bunde te laten vervallen.</p> <p>3 Het wordt noodzakelijk gevonden om het MER-procedure van toepassing te verklaren op het totale studiegebied en alle daarbinnen voorgestelde maatregelen in plaats van alleen voor een min of meer willekeurig gekozen plangebied waarbinnen alleen oog is geweest voor de A2-passage en de verknoping van de A2/A79. Hierdoor wordt recht gedaan aan het integrale karakter van de probleembeschrijving, het referentiekader, het meest milieu vriendelijke alternatief en de redelijke alternatieven.</p> <p>4 In de startnotitie wordt gewezen op de integrale effecten van het totale A2-project en de complexiteit en mogelijke divergentie die ontsaat in procedures en beoordelingen volgens de Tracéwet en de wet op de Ruimtelijke Ordening met elk hun bevoegd gezag. Een hard, controleerbaar en integraal wettelijk kader wordt gemist.</p> | <p>De probleemstelling en doelstelling richt zich op de omgeving voor zover het een relatie heeft met het initiatief. Dit betekent dat alleen effecten op het relevante wegennet worden meegenomen. Of de bedoelde wegen en andere wegen in de wijken daar toe behoort valt nu niet te zeggen (zie § 3.1)</p> <p>Zie 1</p> <p>Integrale besluitvorming is wettelijk niet mogelijk. Voor de ombouw van N2 tot autosnelweg moet de tracéwet worden gevolgd. Op de overige onderdelen is de tracéwet niet van toepassing maar de wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplannen). Dit neemt niet weg dat de beslismomenten op elkaar worden afgestemd</p> <p>Zie 3.</p> |

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 32 | Afzender: Buurtplatform Amby W.W. Mobers |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 25-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gesteld wordt dat de beschikbare tijd voor inspraak te kort is voor een zorgvuldige standpuntbepaling. Het standpunt dat nu is geformuleerd, is niet meer dan de persoonlijke inbreng van een aantal leden van het buurtplatform, zonder enige terugkoppeling met de buurtbewoners.</p> <p>2 Voorgesteld wordt om een nieuw alternatief te onderzoeken, namelijk een nieuwe weg boven de bestaande weg.</p> <p>3 Er zou gekeken moeten worden naar een oplossing die niet blokkerend gaat werken voor eventuele oplossingen van vervolproblemen.</p> <p>4 Vooraf moeten de criteria worden vastgesteld aan de hand waarvan wordt beoordeeld of een doelstelling wordt gehaald. In de Startnotitie is niet altijd duidelijk welke resultaten bij welk onderdeel van een project zijn beoogd.</p> <p>5 Gevraagd wordt om een snelle en adequate manier van informatie verstrekken en klachten behandelen door de projectorganisatie en uitvoerende organisatie (bij voorkeur gezamenlijk). Informatie over de beoogde planning van werkzaamheden die overlast kunnen veroorzaken en eventuele wijzigingen daarin moeten zorgvuldig (tijdig en volledig) gecommuniceerd worden met de betrokken burgers en bedrijven.</p> <p>6 Gevraagd wordt of er sprake is van deelbudgetten. Het zou niet zo mogen zijn dat oplossingen en kosten van een tracé-onderdeel ongewenste beperkingen opleggen aan de oplossingen en kosten van het geheel.</p> <p>7 Gewaarborgd zou moeten worden dat Amby bereikbaar blijft voor alle verkeer en de hulpdiensten in het bijzonder tijdens de bouwperiode. Het is dus ook van groot belang dat de hulpdiensten over actuele informatie beschikken over waar er wordt gewerkt aan het tracé.</p> <p>Gevreesd wordt voor een verdere stremming van de doorstroming op de A2 tijdens de bouwperiode van 4 á 5 jaar. Aangezien de verkeersoverlast in Amby nu al buiten proportioneel is, wordt gevraagd om extra maatregelen te nemen om die extra druk ergens anders te leggen.</p> <p>8 Gevraagd wordt om aan te geven welke gevolgen de nieuwe situatie uiteindelijk zal hebben op de aanrijtijden van de diverse hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance). De verknoping A2 / A79 mag niet resulteren in een barrièrewerking tussen Rothem/A79 en Amby. Het eindresultaat zal in elk geval tot gevolg moeten hebben dat er een afname is van het sluipverkeer in Amby van de ochtend- en</p> | <p>De inspraakprocedure voldoet aan de daaraan gestelde wettelijke eisen</p> <p>In theorie is een dergelijke oplossing mogelijk maar een lang hoog gelegen viaduct (met daar op geluidsschermen) is stedenbouwkundig gezien niet haalbaar. Bovendien biedt dit geen oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek noch de leefbaarheidproblematiek.</p> <p>Met toekomstige ontwikkelingen waarvan de realisatie vast staat wordt rekening gehouden.</p> <p>Voor de criteria zie § 6</p> <p>- aan de communicatie met de omgeving zal voldoende aandacht worden besteed</p> <p>Voor het totale project is een budget beschikbaar. Er is voorsnog geen sprake van deelbudgetten</p> <p>Niet alleen Amby maar ook de overige delen van Maastricht blijven bereikbaar voor de hulpdiensten.</p> <p>De overlast tijdens de bouw wordt meegenomen in de tweede fase van het MER (zie § 6.9)</p> <p>.</p> <p>De overlast tijdens de bouw wordt meegenomen in de tweede fase van het MER (zie § 6.9)</p> |

avondspits.

9 Het eindresultaat zal een afname van de geluidshinder en luchtvervuiling tot gevolg moeten hebben. De effecten moeten in samenhang worden gezien met de maximale effecten veroorzaakt door de Maastricht Aachen Airport (contouren uit nieuwe aanwijzing), snelwegen, spoorwegen, industrie, etc.

10 Voorgesteld wordt om een premie toe te kennen aan de aanbieder wiens oplossing de meeste creativiteit in zich heeft. Deze stimulans is nodig om aanbieders uit te nodigen die zich niet alleen laten leiden door de inhoud en oplossingsrichting uit de startnotitie, maar ook eigen ideeën inzetten.

-Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met de achtergrondconcentraties van de luchtverontreinigende stoffen. Cumulatie van geluid afkomstig van andere geluidsbronnen wordt alleen meegenomen indien bij een gevoelige bestemming sprake is van vaststelling van een hogere grenswaarde bij het niet kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Geluid afkomstig van vliegverkeer valt hier overigens buiten.

Er zal in elk geval worden voldaan aan het Besluit Luchtkwaliteit en aan de Wet geluidhinder

Dit is het overwegen waard.

| | |
|--|--|
| Volgnummer: 33 | Afzender: Transport en Logistiek Nederland drs. E.M. van de Meerendonk Noorderpoort 59 5916 PJ VENLO |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Waardering wordt uitgesproken voor het feit dat wordt gezocht naar een integrale oplossing voor de bereikbaarheidsproblemen in en rond Maastricht. Naast een opwaardering van de N2 tot de A2 (als tunnel) is een volledige verknoping van de A2 en de A79 ter hoogte van Rothem zowel voor het doorgaande als het regionale goederenverkeer van groot belang.</p> <p>2 Zorg wordt uitgesproken over de bereikbaarheidsproblemen die zullen ontstaan tijdens de bouwwerkzaamheden. Inspreker vraagt in een vroeg stadium betrokken te worden bij het bereikbaarheidsoverleg en biedt ook aan om aanwezige expertise in te zetten.</p> | <p>Wie in welk stadium bij het overleg over eventuele bereikbaarheidsproblemen wordt betrokken staat nog niet vast</p> |

| | |
|--|---|
| Volgnummer: 34 Kenmerk: Gedateerd: 28-6-2004 | Afzender: dr. A.N. Mudde Oranjeplein 40 b 6224 KH MAASTRICHT |
| Kernpunt(en) van de inspraak : <p>1 Opgemerkt wordt dat de diverse alternatieven besproken en onderling vergeleken worden op basis van verwachtingen. Nergens blijkt uit dat deze verwachtingen worden onderbouwd door onderzoeken.</p> <p>2 Gesteld wordt dat vooral de oostelijke omleiding weinig uitvoerig is bestudeerd. Zo wordt de optie om delen van dit alternatief te ondertunnelen, niet besproken. Deze ondertunneling zou een oplossing kunnen zijn voor de hamsterkernleefgebieden. ook wordt niet genoemd wat de huidige en toekomstige bestemming van de hamsterkernleefgebieden is. De minder goede bereikbaarheid van Maastricht, als gevolg van deze variant, blijft ongemotiveerd. Bij de andere alternatieven wordt dit argument niet behandeld. Het argument dat dit alternatief niets veranderd aan het verkeer dat over het huidige tracé gaat, houdt geen stand. Dit geldt namelijk ook voor de andere alternatieven.</p> <p>Er wordt geen aandacht besteed aan de verwachte groei van het wegverkeer (150% tussen 1995 en 220, CPB, 1997) en hoe de verschillende alternatieven daarop aansluiten. De oostelijke omleiding biedt de meeste mogelijkheden tot een grotere capaciteit of toekomstige capaciteitsuitbreiding.</p> <p>3 Bij de te verwachten effecten, worden andere en meer gedetailleerde parameters gebruikt dan bij de bespreking van de verschillende alternatieven. Het wordt niet duidelijk waarom deze parameters worden gebruikt. Zaken (overlast, gevaren, risico's door vervoer van gevaarlijke stoffen) die zich voor kunnen doen tijdens de bouw, worden nauwelijks besproken en blijven daardoor onderbelicht.</p> <p>4 Gevoeld wordt dat de belangen van de omwonenden in de startnotitie nauwelijks worden aangeroerd. Het alternatief waarop lijkt te worden aangestuurd (gedeeltelijke ondertunneling van huidig tracé) levert niet veel voordelen op voor de belanghebbenden. Een deel van de woningen moet worden afgebroken en een oplossing voor het huidige luchtvervuilingsprobleem wordt niet geboden. Door de tunnel zal de luchtvervuiling zich concentreren rond de tunnelmonden en bij westenwind betekent dit dat de bevolking aan extra hoge concentraties worden blootgesteld.</p> <p>Tijdens de bouw zal de overlast aanzienlijk zijn, de omleiding van verkeer zal door de voortuinen van bewoners gaan.</p> <p>5 Verwacht wordt dat de situatie na voltooiing van de tunnel nauwelijks anders zal zijn dan nu het geval is. Door de groei van het wegverkeer zal de capaciteit van een tunnel met een 4-baansweg niet lang voldoende zijn waardoor de weg op maaiveldniveau meer belast zal worden.</p> | Reactie van Bevoegd Gezag: <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Een oostvariant zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>In § 6 staat beschreven wat in het MER wordt meegenomen. Ook hinder tijdens de bouw wordt meegenomen in de tweede fase van het MER (zie § 6.9)</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Ook de luchtkwaliteit bij de tunnelmonden wordt in het MER meegenomen (zie § 6.1)</p> <p>De overlast tijdens de bouw wordt meegenomen in de tweede fase van het MER (zie § 6.9)</p> <p>Een tunnel moet worden ontworpen op aan aanvaardbare intensiteit/capaciteitverhouding (zie § 4.2)</p> |

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 35 | Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt namens |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gesteld wordt dat de gemeente Maastricht niet erg begaan is met de bereikbaarheid van de stad. Als voorbeelden worden, onder andere, genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de Wilhelminabrug is eenrichtingsverkeer geworden en al het oost-westverkeer staat nu op een andere brug in de file - de 'ring' is ter hoogte van de Cabergerweg versmald en daardoor ontstaan er files op de Statensingel en Noorderbrug - de parkeergarage van het Vrijthof is voorzien van een nieuwe ingang, hierdoor staan er nu files op de Hertogsingel - de Kruitstraat is eenrichtingsverkeer gemaakt, bestemmingsverkeer voor de wijken Scharn, Wittevrouwenveld en Wijckerveld moeten dus over de A2 <p>2 Als doelstelling wordt in de startnotitie het verbeteren van de leefomgeving rondom de A2-passage genoemd. Gevraagd wordt voor wie die verbeteringen beoogd zijn. Gesteld wordt dat er geen rekening gehouden wordt met de mensen rond het A2-tracé, maar wel met de hamsters.</p> <p>3 Gevraagd wordt waarom er niet eens in een stad als Charlerois wordt gekeken. Daar loopt de spoorweg over een viaduct en eronder rijdt verkeer.</p> <p>4 Gevraagd wordt waarom de oude Luikse variant niets is voor Maastricht.</p> <p>5 Voorgesteld wordt om het vrachtverkeer te scheiden van het overige verkeer voordat het in Maastricht komt. Voor het doorgaande verkeer zou een tunnel of viaduct moeten worden gemaakt met 1 rijbaan in elke richting, hierop mag maximaal 80 km/uur worden gereden. Hiermee wordt de doorstroming gegarandeerd.</p> <p>Er moet geen aansluiting worden gemaakt voor het lokale verkeer. Aansluitingen betekenen een bredere en duurdere tunnel.</p> <p>De Viaductweg (en de in het verlengde liggende singels) zouden kruisingsvrij gemaakt moeten worden door kleinere tunnels of viaducten.</p> <p>De grond bij een gegraven conventionele tunnel zou</p> | <p>De gemeente deelt mee de bereikbaarheid van de stad heel belangrijk te vinden . Er wordt steeds getracht een optimum te vinden tussen de opgave om de stad zo goed mogelijk bereikbaar te houden voor de verschillende verkeerssoorten enerzijds en de leefbaarheid en de verkeersveiligheid anderzijds.</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Zowel met de mensen als de natuur zal in het MER rekening worden gehouden (zie § 6)</p> <p>In theorie is een dergelijke oplossing mogelijk maar een lang hoog gelegen viaduct (met daar op geluidsschermen) is stedenbouwkundig gezien niet haalbaar. Dit nog afgezien van de problematiek van de aansluitingen.Bovendien biedt dit alternatief geen oplossing voor het leefbaarheidsproblemen</p> <p>. Een Luikse variant zal in de (eerste fase van) het MER worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Het aandeel vrachtverkeer is relatief beperkt zodat het geen zin heeft om alleen hiervoor een kostbare tunnel aan te leggen terwijl de problemen met het woon- en leefmilieu niet worden opgelost.</p> |

beter benut kunnen worden. Het noord-zuidverkeer kan onder het zuid-noordverkeer doorrijden. Hiervoor kan de techniek worden gebruikt van de Haagse tramtunnel, hierbij was geen afbraak nodig van omliggende gebouwen.

6 Gewezen wordt op de aanwezigheid van gasleiding nabij het tracé. Gevraagd wordt wat voor gevaren het uitvoeren van zware werkzaamheden nabij de leiding met zich mee zal brengen.

7 Gesteld wordt dat de startnotitie vol staat met veronderstellingen en ongerijmdheden. Het is de inspreker in de korte tijd die ervoor stond, niet gelukt om op alle tegenstrijdigheden te reageren, inspreker voelt zich niet serieus genomen. Deze kritiek geldt met name voor de Gemeente Maastricht.

8 De Gemeente Maastricht koopt al 2 jaar appartementen op, zonder dat er officieel iets beslist is. Gesteld wordt dat de gemeente koopt om af te breken, dat is onwettig.

9 Het MER-studie zal zich moeten richten op de directe milieugevolgen voor de bewoners langs de passage. Het gaat hier om 450 woningen en zo'n 1000 bewoners. Als er over een integraal project wordt gesproken, mag de A2-tunnel en de gebiedsontwikkeling niet apart worden beoordeeld.

- Bij het ontwerp en de uitvoering wordt rekening gehouden met alle leidingen. Dus ook met de aanwezigheid van een gasleiding.

-De inspraakprocedure voldoet aan de daaraan gestelde wettelijke eisen

- De appartementen worden op basis van vrijwilligheid door de gemeente aangekocht. Dat is niet onwettig

Integrale besluitvorming is wettelijk niet mogelijk. Voor de ombouw van N2 tot autosnelweg moet de tracéwet worden gevolgd. Op de overige onderdelen is de tracéwet niet van toepassing maar de wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplannen). Dit neemt niet weg dat de beslismomenten op elkaar worden afgestemd

| | |
|--|---|
| Volgnummer: 36 | Afzender: ir. M.A.E.M. Heijnen Hobbelrade 124 6176 CJ SPAUBEEK |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Het wordt onacceptabel en onnodig gevonden dat de tunnelmond bij het Europaplein voor extra geluidsoverlast en extra stof gaat zorgen. Daarbij komt dat er te veel wegen op een te klein oppervlak aangelegd moeten worden, dit gaat ten koste van parkeerplaatsen en groenvoorzieningen.</p> <p>2 Voorgesteld wordt om een tunnelmond ter hoogte van de Kennedytunnel aan te leggen (in plaats van die bij het Europlein), dit zal minder overlast veroorzaken omdat daar minder huizen staan en dit geeft in de toekomst ook meer mogelijkheden tot betere aansluiting met dit verkeersknooppunt van stads- en transitverkeer. Onderzoek naar de financiële en technische aspecten van deze variant worden noodzakelijk geacht.</p> | <p>In de tweede fase van het MER zal onderzocht worden waar de in- en uitgangen komen te liggen en wat hiervan de effecten zijn.</p> <p>In de tweede fase van het MER zal onderzocht worden waar de in- en uitgangen komen te liggen en wat hiervan de effecten zijn.</p> |

| | |
|---|---|
| Volgnummer: 37 | Afzender: Smeets & Geelen Tankstations BV M. Smeets Ankerkade 10 6222 NM MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| 1 Gevraagd wordt in hoeverre de verschillende alternatieven rekening houden met de effecten (tijdens de bouw en daarna) voor de ondernemers die aan de A2 hun bedrijf uitoefenen en die in belangrijke mate afhankelijk zijn van de aan- en afvoer van verkeer. | Het aspect hinder tijdens de bouw zal in de tweede fase van het MER worden meegenomen (zie § 6.9) |

| | |
|--|--|
| Volgnummer: 38 | Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt namens |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gevraagd wordt naar het Europees Wettelijk kader van verordeningen en richtlijnen waaraan de verschillende varianten moeten voldoen.</p> <p>Als voorbeeld wordt een toets op de richtlijnen inzake leefbaarheid genoemd. Hieruit blijkt dat er binnen een bepaalde afstand van woningen geen nieuwe wegen mogen worden aangelegd. Een totale herziening van de wegenstructuur wordt beschouwd als het aanleggen van een nieuwe weg. Dit geldt voor de reconstructie van de A2 met de ondertunneling en voor de verknoping van de A2 met de A79 ter hoogte van Kruisdonk.</p> <p>Het is beter om nu vanuit de Europese regelgeving de haalbaarheid van de varianten te toetsen zodat er geen tijd verloren hoeft te gaan met beroepsprocedures.</p> <p>2 De onderbouwing voor de boor- en tunnelvariant worden onvoldoende gevonden. Met name het transitverkeer en verkeer voor de zuidzijde van de stad zal gebruik maken van de tunnel, het merendeel van het verkeer zal via de stedelijke rondweg blijven rijden. Uit verschillende verkeersmetingen blijkt dat het om een klein percentage doorgaand verkeer gaat, een tunnel levert hierdoor niets op.</p> <p>3 Uit oogpunt van leefbaarheid is een tunnel geen verbetering. De externe veiligheid van de stad zal zwaar belast blijven omdat het verkeer met gevaarlijke stoffen niet door de tunnel mag en zich door dichtbevolkt gebied moet blijven verplaatsen.</p> <p>4 Voorkeur gaat uit naar een rondweg. De argumenten van natuur en landschap worden van ondergeschikt belang gevonden. Het gaat om cultuurlandschap waarvan, in het kader van de reorganisatie van de landbouw, behoorlijk wat areaal dient te verdwijnen. Uit oogpunt van milieu, ten aanzien van lucht, water, geluid en externe veiligheid, is een rondwegvariant een aantrekkelijker alternatief. Nu wordt de rondweg vanwege een onjuiste weergave van de werkelijke functie van de gronden als niet wenselijk beschouwd.</p> | <p>Vanzelfsprekend zal de ombouw van de N2 tot autosnelweg getoetst worden aan de relevante wet- en regelgeving</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker. De studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase vindt een beoordeling plaats welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht (zie § 3.2)</p> <p>Een oostvariant, maar ook een boor- en tunnelvariant, zullen in (de eerste fase van) het MER worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Hierbij zal ook gekeken worden naar de externe veiligheid (zie § 6.6)</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Een oostvariant, zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> |

| | |
|---|---|
| Volgnummer: 39 | Afzender: Eetcafé Ceramique H.M.M. Frissen Rechtstraat 78 6221 EL MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Inspreker is voorstander van de oostelijke omleiding. Argumenten hiervoor zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er wordt zo geen grondwaterdam gecreëerd. Bij een tunnel stijgt het grondwater met minimaal 50 cm. Dit zal schade toebrengen aan de woonwijk Oostermaas. - Het project kan deels worden gefinancierd met de vrij gekomen schone grond. - De hinder tijdens de werkzaamheden is minimaal. Alleen bij de aansluiting op de huidige wegen. - De bestaande passage wordt ontlast. - De bestaande afrit Bunde / Beatrixhaven blijft behouden. - De vuile lucht verspreid zich niet over woonwijken. <p>2 Gesteld wordt dat er in de startnotitie te zeer in de richting van passageverbetering van het huidige tracé wordt geredeneerd. Deze oplossing wordt gezien als achterhaald en zou alleen hebben voldaan als hij nu klaar was.</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Een oostelijke omleiding zal in de (eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Een tunnelvariant ter plaatse van de traverse zal toch in de (eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>De tunnel moet worden ontworpen op aanvaardbare intensiteit/capaciteitverhouding (zie § 4.2)</p> |

| | |
|--|---|
| Volgnummer: 40 | Afzender: ir. H.V.J. Vliegen Vrijheidslaan 13 6226 CX MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Het wordt betreurd dat er bij voorbaat enkele alternatieven als niet realistisch zijn afgedaan. Hierdoor lijkt het of alleen die alternatieven welkom zijn die in de 'keurslijfachtige' gedachte passen van een niet geboorde tunnel tussen knooppunt Geusselt en het Europaplein.</p> <p>2 Voorgesteld wordt om de A2 om te bouwen tot een bovengrondse autosnelweg met alleen daar ondertunneling waar dat strikt noodzakelijk is voor de doorstroming van het doorgaande verkeer. Totale ondertunneling tussen Geusselt en Europaplein wordt niet nodig bevonden, ondertunneling van alleen de kruising Scharnerweg zorgt ook voor effectieve doorstroming, maar tegen een fractie van de kosten. Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A2-passage, wordt het best bevorderd door ongehinderde doorstroming van het verkeer. Ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is een bovengrondse oplossing te prefereren boven een ondergrondse tunnelverkeersader.</p> <p>Voordelen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geen sloop van woningen nodig. - Minder verkeershinder tijdens de bouw. - Bovengrondse aansluiting van het Noorderbrugtracé is verkeerstechnisch makkelijker dan een ondergrondse aansluiting. - Bedoelde rotonde kan tevens dienen als verknooppunt voor de A2 en de A79. - Er is minder bouwtijd, minder grondverzet en minder geld nodig voor dit plan. <p>3 Gevraagd wordt in hoeverre de totale ondertunneling tussen Geusselt en Europaplein te verdedigen is met het oog op het vervoer van gevaarlijke stoffen. De voorschriften die hiervoor gelden zullen alleen maar strenger worden en misschien dat vervoer van dergelijke stoffen door een tunnel wel wordt verboden, gelet op het verkeersinfarct en mogelijke rampen die zich kunnen voordoen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.</p> <p>4 Het wordt onduidelijk gevonden of de voorziene tunnel aansluiting krijgt met de essentiële verkeersas Spoorwegtunnel - Scharnerweg. Dit is noodzakelijk voor verkeer naar of vanuit Maastricht oost. In vergelijking met deze noodzaak, is het vervallen van oversteekplaatsen op de Prof. Cobbenhagenstraat-Voltastraat en Prof. Pieter Willemstraat-Frankenstraat van ondergeschikt belang.</p> <p>5 Gesteld wordt dat de kruising Scharnerweg ondertunneld moet worden om een ongehinderde doorstroming van het verkeer mogelijk te maken.</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>.</p> <p>Deze zgn Luikse variant zal in de (eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>In het MER zal ook worden gekeken naar het vervoer van gevaarlijke stoffen (zie § 6.6)</p> <p>- Welke afslagen in de tunnel worden gemaakt hangt ook af van de technische en ruimtelijke mogelijkheden</p> <p>Welke afslagen in een eventuele tunnel worden gemaakt hangt ook af van de technische en ruimtelijke mogelijkheden</p> |

Voorgesteld wordt om een tijdelijk tracé op maaiveldhoogte aan te leggen over de onbebouwde gedeelten van het Oranjeplein en het Koningsplein, westelijk van het huidige snijpunt A2-Scharnerweg. Hierdoor komt er plaats vrij voor de bouw van de tunnel in het huidige tracé.

Naast een financieel voordeel ten opzichte van gehele ondertunneling, is dat de realisatie hiervan zonder grootschalige verkeershinder kan plaatsvinden.

6 Voor het knooppunt Geusselt wordt het volgende voorgesteld. Er zou een meerbaansrotonde moeten worden aangelegd op het snijpunt A2- Viaductweg-Terblijterweg, met aansluitingen in alle richtingen. Deze rotonde zou ruimte moeten bieden aan een pyloon van voldoende hoogte en worden voorzien van verkeersregelininstallaties. Boven de rotonde zou een hangtuigbrug moeten worden gerealiseerd ten behoeve van de autosnelweg. Tijdens de bouw van de pyloon en de hangtuigbrug kan het doorgaand noord-zuid verkeer via de rotonde worden afgehandeld. Na voltooiing van de bouw kan al het lokale verkeer over de rotonde zijn weg vinden.

7 Gesteld wordt dat de vraag naar woningen groter is dan het aanbod. Het is daarom onjuist om flats aan de President Rooseveltlaan, tegen de wil van de bewoners, te slopen. Bij vermijding van sloop en nieuwbouw van flats, kan het vrijgekomen kapitaal beter worden besteed aan het ongelijkvloers maken van de kruisingen Noorderbrugtracé met de Willem Alexanderweg en de Meerssenerweg.

-De mogelijke oplossing voor de afwikkeling van het verkeer bij de Geusselt hangt met name af van de verkeerskundige en milieutechnische randvoorwaarden.

-Dat de flats langs de President Rooseveltlaan gesloopt moeten worden staat nog niet vast.

Deze zgn Luikse variant zal in de (eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 41 | Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt namens |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gepleit wordt om innovatief en internationaal aan te besteden, met een harde afspraak-is-afspraak mentaliteit. Gesteld wordt dat de sociaal- economische scheefgroei te wijten is aan gebrekkige PPS constructies. Een betere balans tussen burgers en publieke en private partijen in PPS constructies is essentieel.</p> <p>2 Gesteld wordt dat het belangrijk is het project in Euregionale context aan te pakken. Daarnaast is het integrale aanpak met Belvederegebied essentieel. De huidige startnotitie toont een gebrek aan overzicht.</p> <p>3 Voorgesteld wordt om een zogenaamde 'rupstunnel' aan te leggen met een vlinderdak (sheddak) voor natuurlijke ventilatie en licht.</p> | <p>- De hier te volgen PPS constructie is landelijk gezien innovatief. Overigens zal moeten worden voldaan aan de Europese aanbestedingsregels.</p> <p>Omdat ruim 70% van al het verkeer bestemming Maastricht heeft zullen Euregionale oplossingen maar beperkt effect hebben.</p> <p>Door de opdrachtgever zullen geen uitvoeringsmethoden worden voorgeschreven. Wel dienen het ontwerp en de uitvoering aan bepaalde eisen te voldoen. Als een consortium de rupstunnel de beste bouwmethode vindt die aan alle eisen voldoet zal dat blijken.</p> |

| | |
|---|---|
| Volgnummer: 42 | Afzender: Buurtplatform Wijkerpoort A. Janssen Nassaulaan 14 e 6224 KB MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gevraagd wordt in hoeverre er rekening wordt gehouden met de resultaten van de onderzoeken naar de effecten op de leefomgeving, die werden verricht in de Verkenningfase. Zijn die resultaten nog actueel?</p> <p>2 Gesteld wordt dat de conclusies uit het rapport 'Duurzaam wonen in de vieze adem van de A2', uitgevoerd door gezondheidswetenschapper Onno van Schayk van de Universiteit Maastricht, moeten worden opgenomen in de Trajectnota / MER.</p> <p>3 Bezwaar wordt gemaakt tegen het niet ondergronds uitvoeren van de A2 in Wijkerpoort. Volgens de Startnotitie zal de tunnel voor de huidige voetgangersplaats (Nassaulaan) uitmonden tussen de Scharnerweg en de voetgangersoversteekplaats.</p> <p>4 Gevraagd wordt welke redenen er zijn om de toe- en afvoermondingen aan de zuidzijde te verplaatsen van het klaverblad Oranjeplein (daar werd in eerdere publicaties over gesproken) naar een plaats vlak achter het Scharnerweg kruispunt.</p> <p>5 Vrees wordt uitgesproken voor het effect dat de geconcentreerde uitstoot van fijnstof en stank van uitlaatgassen bij de tunnelmonden zal hebben op de leefomgeving. Vooral bij de zuidelijke tunnelmond staan flats en woningen direct aan de A2.</p> <p>Gevraagd wordt om een onderzoek naar de te verwachten overlast en daarmee samenhangende gevolgen in de buurt van deze tunnelmonden. Er wordt niet akkoord gegaan met het bepalen van hoeveelheden of concentraties van uitlaatgassen of fijnstof door middel van zogenaamde rekenmodellen. De uiteindelijke meting kan alleen achteraf plaatsvinden door middel van daadwerkelijke metingen door een onafhankelijke instantie. De procedure hiervoor zou moeten worden opgenomen in de Trajectnota / MER.</p> <p>Gesteld wordt dat de zuidelijke tunnelmond veel verder naar het zuiden moet komen te liggen.</p> <p>6 Gevraagd wordt wie de waardevermindering van de woningen direct aan de A2 zal compenseren.</p> <p>7 Gevreesd wordt dat het geluid dat nu geleidelijk wordt afgestaan aan het hele tracé een grote belasting gaat vormen voor de omgeving van de tunnelmonden. Verwacht wordt dat een gedeelte van het geluid wordt geabsorbeerd door de tunnelwanden, maar een deel zal</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht. Daarbij zal ook worden bekeken hoe actueel de studies uit de verkenningfase zijn.</p> <p>Het onderzoek naar de milieueffecten zal volgens de wettelijke regels worden uitgevoerd en onderdeel vormen van het MER. Deze wettelijke regels houden rekening met effecten op de volksgezondheid. In het MER wordt in algemene zin de relatie tussen fijn stof en de gezondheid beschreven (zie § 6.1)</p> <p>In de tweede fase van het MER zal onderzocht worden waar de in- en uitgangen komen te liggen en wat hiervan de effecten zijn.</p> <p>In de tweede fase van het MER zal onderzocht worden waar de in- en uitgangen komen te liggen en wat hiervan de effecten zijn.</p> <p>De luchtkwaliteit bij de tunnelmonden wordt in het MER meegenomen (zie § 6.1)</p> <p>Er zullen geen metingen worden verricht. Besluitvorming en maatregelen m.b.t. het ontwerp zullen gebaseerd zijn op de wettelijk voorgeschreven rekenmodellen. Misschien vindt er een windtunnelonderzoek plaats (zie § 6.1)</p> <p>Of er van waardevermindering van de woning sprake zal zijn kan pas worden beoordeeld als de plannen definitief zijn.</p> <p>Het geluid bij de tunnelmonden wordt in het MER meegenomen (zie § 6.1)</p> |

er ook door worden gereflecteerd. Zeker is dat de geluidsoverlast gaat toenemen en dat hierdoor het woongenot wordt verminderd.

Gevraagd wordt om een onderzoek naar het te verwachten geluid bij uitvoering van de geplande tunnel. Ook de berekende gevolgen voor de woningen zijn niet bekend bij de omwonenden.

Gevraagd wordt wie de kosten voor de isolatie van de woningen op zich gaat nemen.

8 Gevreesd wordt voor gevaarlijke situaties als de voetgangersoversteekplaats verdwijnt en gebruik gemaakt moet worden van het nu al als onveilig bekend staande verkeersplein Oranjeplein-Scharnerweg. Volgens de Startnotitie is het grootste gedeelte van het verkeer dat over de A2 en de A79 rijdt bestemmingsverkeer, het valt niet te verwachten dat dit afneemd.

Dit punt krijgt extra kracht door het feit dat er een openbare basisschool in het gebied ligt. Dagelijks maken veel kinderen gebruik van de oversteekplaats om de A2 over te komen. Het is onacceptabel als de kinderen meer gevaar moeten lopen dan ze nu al doen.

9 Gesteld wordt dat de meest logische oplossing de oost-variant is waarbij de A2 net ten noorden van Amby verknoopt wordt met de A79 en vervolgens, parallel aan de Molenweg en de Oude Molenweg, aansluit op de A2 ter hoogte van Gronsveld.

Argumenten die hiervoor worden gegeven zijn:

Om de doelstelling 'het verbeteren van de leefomgeving rondom te A2' te bereiken, kan deze passage het beste worden verplaatst naar een omgeving waar minder mensen wonen.

Om de doelstelling 'het garanderen van de doorstroming op de A2 in Maastricht', wordt het meest gegarandeerd door gebruik te maken van de oost-variant. Het A2-verkeer loopt dan om Maastricht heen en het bestemmingsverkeer kan gebruik blijven maken van het huidige tracé.

Ook de doelstelling 'het verbeteren van de bereikbaarheid van Maastricht' wordt het meest bereikt door gebruik te maken van de oost-variant. Al het doorstromend verkeer van de A2 en de A79 wordt dan al voor Maastricht gescheiden van het bestemmingsverkeer.

10 Er wordt bezwaar gemaakt tegen het argument van de twee hamsterkernleefgebieden om af te zien van de oost-variant. Gesteld wordt dat het leefgebied van enkele honderden mensen belangrijker is. Hieraan wordt toegevoegd dat het twijfelachtig is of de hamsters de bouwactiviteiten, van welke variant dan ook, zullen overleven.

11 Er wordt bezwaar gemaakt tegen het gebruik van het waterwingebied als argument tegen de oost-variant. In de Startnotitie wordt nergens onderbouwd hoe belangrijk dit waterwingebied nu en in de toekomst is. Wie heeft, op welke gronden, de afweging gemaakt dat dit waterwingebied belangrijker is dan het leefgebied van honderden mensen?

Door de tunnel zal ook veel bestemmingsverkeer rijden zodat de verkeersbelasting van de boulevard op het tunneldak zal afnemen en de oversteekbaarheid zal verbeteren. Het is overigens nog niet te zeggen of en welke oversteekplaatsen kunnen blijven dan wel vervallen in geval van een tunnelalternatief

Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.

De oostelijke omleiding zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)

Een oostvariant zal in de (eerste fase van) het MER worden meegenomen (zie § 3.2)

Een oostvariant zal in de (eerste fase van) het MER worden meegenomen (zie § 3.2)

Ook wordt er bezwaar gemaakt tegen het gebruik van grondwaterbeschermingsgebied als argument tegen de aanleg van de oost-variant. Ook het grondwater onder de huidige A2 dient beschermd te worden. Er wordt gesteld dat, als er in Amby grondwater is dat voor consumptie geschikt is of geschikt te maken is, de kwaliteit van het grondwater onder de huidige A2-passage ook verbeterd moet worden tot het voor consumptie geschikt is.

12 Er wordt bezwaar gemaakt tegen de manier waarop de oost-variant is behandeld. Op onduidelijke gronden is deze variant, in een vroeg stadium, als niet uitvoerbaar en niet wenselijk is bestempeld.

13 Er wordt bezwaar gemaakt tegen de A2-tunnel. Gesteld wordt dat het nu kiezen voor een oplossing waarvan verwacht mag worden dat die in de nabije toekomst te klein zal zijn om het groeiende verkeersaanbod te verwerken, komt onverstandig voor. In geval van de oostelijke omleiding, is een grotere breedte makkelijker en, in ieder geval, goedkoper te realiseren.

Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.

De oostelijke omleiding zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)

Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.

Ook de A2 tunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 43 | Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraak punt namens |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gevraagd wordt om een onderzoek naar het percentage doorgaand verkeer. Voorgesteld wordt om alle auto's te flitsen aan het begin en aan het eind van het tracé om zo te kijken hoeveel voertuigen doorgaand waren en hoeveel er zijn afgeslagen of ingevoegd. De resultaten hiervan geven een reëler uitgangspunt dan de aanname die nu is gedaan (20% doorgaand verkeer).</p> <p>2 Den Haag wordt gezien als de enige hoop om Maastricht te redden van (niet de eerste) grote fout, namelijk het slopen van 450 goede en goedkope woningen om op een ouderwetse manier een tunnel te kunnen graven. Het voorkomen van de sloop is in het belang van Maastricht zelf.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De woningmarkt in Maastricht stagneert al jaren als gevolg van te weinig doorstroming. Dit is het gevolg van te weinig goed en goedkope woningen. - Gedurende 20 jaar zal de omgeving van de A2-passage eruit zien als een kaalslaggebied en een bouwput. Dit is fataal voor het functioneren van de oost-zijde van de stad en het imago van de stad in zijn geheel. - De sociale structuur van wijken langs het A2-tracé wordt verstoord. - Maastricht zadelt zichzelf op met een mega-herstructureringsproject voor de komende 25 jaar. Dit komt bovenop het Belvedere-project en de herstructurering van het gebied tussen Old Hickoryplein en de Maas. - Het streven van Maastricht om een prestigieuze 'gouden as' te vormen langs en op de A2-tunnel is imaginair en afhankelijk van onzekere economische factoren. - De aanleg van een tunnel wordt oneigenlijk gebruikt voor stedelijke grootheidswaan over de ruggen van woningeigenaren. - Ieder streven naar het boren van een tunnel wordt van tafel geveegd. In plaats van een grondige afweging te maken wordt openlijk gesteld dat initiatieven voor het boren van de tunnel worden overgelaten aan de markt. | <p>De samenstelling van het verkeer zal in het MER worden onderzocht (zie § 4.2)</p> <p>Dat er langs de President Rooseveltlaan woningen gesloopt moet worden is nog niet zeker.</p> |

| | |
|--|--|
| Volgnummer: 44 | Afzender: A. Poolmans President Rooseveltlaan 154 a 6224 CV MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 De rol van de projectontwikkelaars wordt aan de kaak gesteld. Woningen aan de oostzijde van het tracé zijn al jaren geleden opgekocht met als doel ze af te breken als de gemeente kiest voor prestigieuze nieuwbouw langs het tracé. Hierom wordt het graven van een tunnel voorgesteld en komen alleen meezingers aan bod.</p> <p>Het bedrag voor aankoop, sloop en kaalslag kan beter worden gebruikt voor medefinanciering van de tunnel zelf. In plaats daarvan wordt er gegokt op de opbrengsten van de herontwikkeling van het gebied. Tegelijkertijd wordt er gezegd dat er geen geld is voor het boren van de tunnel omdat dit duurder zou zijn dan graven, de bijbehorende kosten van het graven echter worden nergens genoemd.</p> <p>Het is onduidelijk gebleven waarom er is gekozen voor het slopen van de woningen aan de westzijde van de A2-passage. Gesteld wordt dat de feitelijke redenen zijn: projectontwikkeling en prestigieuze nieuwbouw.</p> <p>2 Gesteld wordt dat de argumenten die worden gebruikt tegen de geboorde tunnel, makkelijk zijn te weerleggen. De tunnel is primair bedoeld voor het doorgaande internationale verkeer. Het stadsverkeer zal gebruik maken van de weg bovenop de tunnel. Met de geplande vergroting van de verkeerscapaciteit van de Noorderbrug, zal veel stadsverkeer op de President Rooseveltlaan verdwijnen. Het aansluiten van de Viaductweg en het Kennedy-tracé op de in- en uitgangen van de tunnel is daarom verkeerstechnisch niet noodzakelijk, zoals wel door de gemeente Maastricht wordt voorgehouden. De huidige afslagbeweging op de Viaductweg rechtsaf naar de President Rooseveltlaan is zeer gering.</p> <p>3 Argumenten tegen het graven van de tunnel zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voor het graven van een tunnel moeten woningen worden gesloopt, dit is onaanvaardbaar. - Het graven van een tunnel berust op een 19de eeuwse techniek. Elders worden (met name in kwetsbaar stedelijk gebied) 21ste eeuwse technieken toegepast. - Het graven van een tunnel leidt tot onnodige hoge kosten voor de afbraak van woningen en de aanleg van een tijdelijke 4-baans autoweg. Boren lijkt duurder, maar is het niet. - Een autoweg dwars door stadswijken heen is niet van deze tijd. De aanleg van een tunnel op voorgestelde wijze is dat evenmin. - Voor koeien in een open landelijk gebied wordt wel geboord, waarom niet voor mensen in een stedelijk gebied? - De kosten per aan te kopen en te slopen woning zal hoger zijn dan de daarvoor begrootte 250.000 gulden. Daarbij zullen er extra kosten gemaakt moeten worden omdat bewoners claims in zullen dienen voor | <p>- Dat er langs de President Rooseveltlaan woningen gesloopt moet worden is nog niet zeker.</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht. Ook de boortunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht. Ook de gegraven tunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> |

schadeloosstelling en zullen er extra kosten gemaakt moeten worden om de groep bejaarde bewoners op een goede wijze te herhuisvesten.

- Een gegraven tunnel komt in het oude overlaatgebied van de Maas te liggen, dat levert bij een ernstige overstroming grote risico's op voor de veiligheid en duurzaamheid van de tunnel.

4 Argumenten voor het boren van een A2-tunnel zijn:

- dat boren een 21ste eeuw techniek is, terwijl graven een 19de eeuw techniek is.

- er geen woningen afgebroken hoeven te worden en er geen tijdelijke autoweg hoeft te komen, hiermee kan het argument dat boren duurder is worden weerlegt.

- dat de bovenliggende (toekomstige) stadsringweg compleet met geluidsmuur klaar is, op het moment dat de geboorde tunnel klaar is. Bovendien wordt zo voorkomen dat gedurende een periode van 12 tot 15 jaar een stadsdeel ernstig wordt ontwricht.

- dat een de hogere kosten van het boren kunnen, na aftrek van aanzienlijke besparingen door het niet hoeven slopen van woningen, mogelijk worden gedekt door tolheffing voor het transitoverkeer.

- dat elders in Nederland ten behoud van een open landschap wel wordt geboord.

- Mergel de ideale ondergrond is voor het boren van een tunnel. Technisch is er geen probleem, als dus Witteveen en Bos.

- kosten voor aanleg van nieuwe wegen en infrastructuur zijn lager dan bij een gegraven tunnel. Bovendien is er ook onroerendgoed ontwikkeling mogelijk.

- De nieuwe EU-regelgeving mbt de aanleg van tunnels zal de kosten van gegraven tunnels doen opdrijven, voor geboorde tunnels zal dit nauwelijks een probleem vormen.

- Bij de boorvariant zal er eerder begonnen kunnen worden met de werkzaamheden omdat er minder juridische hindernissen genomen hoeven te worden. Ook de feitelijke bouwtijd is korter.

5 Bij het graven van een tunnel ontstaat een jarenlange enorme overlast en ontwrichting van de GSB-buurtten Wyckerpoort en Wittevrouwenveld. Deze buurten zitten net, door veel geld en inspanning, weer in de lift.

De woningen die direct achter de af te breken woningen staan, worden gedurende de bouwactiviteiten onleefbaar.

De bestaande geluidsmuur zal weg moeten om plaats te maken voor de tijdelijke autoweg. De huizen die de muur moest beschermen tegen het verkeer krijgen dan dus extra veel last van geluidshinder.

6 Betreurd wordt dat de protesten van bewoners volledig zijn genegeerd door de gemeente en er van enige inspraak geen sprake is geweest. Alleen door toedoen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat konden bewoners op een bepaald moment hun verhaal doen.

Een boortunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)

Ook een gegraven tunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)

Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.

Ook de oostelijke omleiding zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)

| | |
|--|--|
| Volgnummer: 45 | Afzender: W. M. van de Sandt Oranjeplein 225 6224 KX MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gesteld wordt dat een inspraakperiode van vier weken te kort is om in te gaan op de gecompliceerde materie. Hierbij wordt vermeld dat ook nog door vertraging een week verloren is gegaan.</p> <p>2 Kritiek wordt geuit op de informatieavond van 10 juni 2004. De gegeven informatie was te veel in vakjargon en de mogelijkheid tot mondelinge toelichting was te beperkt. Hierdoor wordt de indruk gewekt dat bewust informatie wordt achter gehouden om de inspraakmogelijkheden te beperken en de burger stil te houden.</p> <p>3 Gesteld wordt dat er sinds de eerste inspraakmogelijkheid in 1973 weinig vorderingen zijn gemaakt en veel geld is uitgegeven. Gevreesd wordt dat de omwonenden slechts nadelige gevolgen zullen ondervinden van de huidige plannen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de geluidsoverlast zal niet verminderen. - de fijnstofoverlast zal toenemen bij de tunnelmondingen. - grote overlast tijdens de bouwfase - waardevermindering en verslechterde verkoopmogelijkheden van de woningen. <p>4 Gewezen wordt op het feit dat de oostelijke omleiding, ook reeds in 1982 was uitgewerkt met destijds tevens 5 varianten. Het huidige argument dat dit alternatief ten koste zal gaan van hamsterleefgebieden wordt weinig relevant gevonden, belangen en gezondheid van omwonenden zouden zwaarder moeten wegen.</p> <p>5 Een boortunnel wordt als tweede beste alternatief beschouwd.</p> <p>6 Gesteld wordt dat er sprake is van belangenverstremming en dat niet de verbetering van het A2-tracé het hoofddoel is, maar dat het verwerven van bouwgronden door sloop van bestaande flatgebouwen, toplocaties moet opleveren ter financiering van de Maastrichtse infrastructuur. Hierdoor worden de belangen van marktpartijen doorslaggevend, wat ten koste gaat van de burgers.</p> <p>7 Gesteld wordt dat ondertunneling het probleem niet blijvend oplost. Gevraagd wordt of vrachtverkeer dat bepaalde gevaarlijke stoffen vervoert überhaupt wel gebruik van een tunnel kan maken.</p> <p>8 Het opzetten van een kostbaar projectbureau wordt prematuur gevonden gezien het feit dat er nog geen alternatief is gekozen, er nog geen inspraak is geweest en er bovendien binnen rijkswaterstaat voldoende expertise aanwezig is.</p> <p>9 Gesteld wordt dat verzuimd wordt gebruik te maken van euregionale mogelijkheden.</p> | <p>De inspraakprocedure voldoet aan de daaraan gestelde wettelijke eisen</p> <p>De stelling dat er bewust informatie wordt achtergehouden, wordt betreurd en niet onderschreven. Door het organiseren van een informatieavond die, wettelijk gezien niet verplicht is, wordt juist extra informatie verstrekt</p> <p>Effecten van verschillende alternatieven zullen in een trajectnota/MER worden onderzocht.</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a. de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Ook de oostelijke omleiding zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Een boortunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>- Dat er langs de President Rooseveltlaan woningen gesloopt moet worden is nog niet zeker.</p> <p>De tunnel moet worden ontworpen op aan aanvaardbare intensiteit/capaciteitverhouding (zie § 4.2)</p> <p>In het MER zal ook worden gekeken naar het vervoer van gevaarlijke stoffen (zie § 6.6)</p> <p>De voorbereiding van dit integrale project in een PPS constructie vergt in een vroegtijdig stadium een nauwe samenwerking tussen alle partijen. Juist een projectbureau voorkomt het langs elkaar heen werken van de betrokken overheden.</p> <p>Aanpak in Euregionaal verband wordt niet geadviseerd door de commissie en staat niet in de richtlijnen. Een dergelijke aanpak is dus niet aan de orde.</p> |

| | |
|---|---|
| Volgnummer: 46 | Afzender: F. Verhart Sint Antoniusbank 42 f 6268 NP BEMELEN |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Verzocht wordt (in een uitvoering beschreven plan) om de liftersplaats bij de kruising N2- Viaductweg te behouden. Verzocht wordt om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bij de toekomstige oprit van de in de toekomst ongelijkvloerse kruising Viaductweg- A2 aan de rechterzijde een ruime (vlucht-) strook te reserveren. - deze vluchtstrook bereikbaar te maken voor voetgangers. - deze plaats zo formeel mogelijk aan te wijzen als liftersplaats | <p>Langs/op vluchtstroken van autosnelwegen worden geen lifterplaatsen ingericht.</p> |

| | |
|--|--|
| Volgnummer: 47 | Afzender: N.E. Ludwiczak Dorpstraat 16 6361 EL NUTH |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 28-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Het wordt onterecht gevonden dat er in de startnotitie al een voorkeur voor één van de alternatieven wordt uitgesproken, omdat hierdoor het plangebied verengd wordt.</p> <p>2 Naar verwachting zal er in de toekomst een verbinding moeten komen van Maastricht naar Hasselt, dan zal de A2 naar de grens doorgetrokken moeten worden. In dit kader wordt gepleit om het westelijk tracé te onderzoeken. De Belgische overheden zullen hierbij betrokken moeten worden onder meer in verband met eventuele grenscorrecties.</p> <p>Omschrijving westelijk tracé: Bij het knooppunt A2- A79 buigt de A2 noordelijk om zuidelijk Marienraad, noordelijk Limmel, zuidelijk Borgharen, noordelijk Bosscherveld, tot voor de grens om Malberg buigend naar het zuiden, vervolgens zuidelijk van de Hesertstraat (hier zijn waarschijnlijk grenscorrecties nodig), zuidelijk van Wolder en zuidelijk van Heugem naar het huidige tracé. Het tracé kan op diverse plaatsen in een verzonken bak met reliëf wanden worden uitgevoerd, deze zorgt voor een geluidsdempende werking. De N2 Maastricht- Hasselt kan hierdoor makkelijk tot een autoweg worden opgewaardeerd.</p> <p>Verwezen wordt naar het onderzoeksrapport van oktober 2002 'Regio in economisch perspectief' van het Economisch Bureau ING. Hieruit blijkt dat omschreven alternatief Maastricht economisch veel voordeel brengt, omdat het een knooppunt binnen de Euregio wordt en de spil voor het internationale verkeer tussen België en Duitsland.</p> <p>3 Het OV- alternatief wordt onrealistisch gevonden.</p> <p>4 De Oostelijke omleiding wordt een goede oplossing gevonden echter alleen op de korte termijn.</p> <p>5 De conventionele tunnel wordt geen redelijk alternatief gevonden, aangezien de ingreep in de huidige wijk te ingrijpend en derhalve niet wenselijk wordt gevonden.</p> <p>6 De boortunnel wordt ten op zichte van een conventionele tunnel een redelijk alternatief gevonden, maar alleen afdoende op de korte termijn.</p> <p>7 Geattendeerd wordt op het feit dat wanneer gekozen</p> | <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>Ook een westelijke omleiding zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Ook de oostelijke omleiding zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Ook de conventionele tunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Ook een boortunnel zal in (de eerste fase van) de studie worden meegenomen (zie § 3.2)</p> <p>Vervoer gevaarlijke stoffen wordt in het MER meegenomen (zie</p> |

wordt voor een tunnelalternatief, Maastricht niet verlost is van het doorgaande transport. Gevaarlijke ladingen bijvoorbeeld ten behoeve van DSM mogen niet door een tunnel. § 6.6)

8 Verwezen wordt naar een artikel in de Telegraaf van 19 juni 2004 over de Calandtunnel. Deze tunnel van 1500 meter met toeritten is gebouwd volgens de laatste veiligheidseisen, de bouw duurde 8 jaar en kostte 480 miljoen Euro. Aangezien voor Maastricht maar een budget van 360 miljoen Euro beschikbaar is gesteld, zijn de tunnelalternatieven onrealistisch. Het wordt aanbevolen om bij aanbesteding een degelijke offerte aan te vragen, waarvan niet mag worden afgeweken. Zie 6

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 48 | Afzender: Fietsersbond Afdeling Maastricht D. van Diest Joseph Hollmanstraat 7 6217 KW MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 29-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Gevreesd wordt dat door aanleg van een autosnelweg de belasting van de lokale wegen, met name op de ring, aanzienlijk zal toenemen. Fietsers zullen dit direct gaan merken bij het Kennedytracé.</p> <p>2 Gesteld wordt dat het studiegebied moet worden verruimd met het Kennedytracé tot aan de Kennedybrug om de volgende effecten (voor fietsers) te bestuderen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de verkeersstromen; de modelstudie moet ook een beeld geven van de verkeersintensiteiten in Maastricht-west. Hierdoor is een nauwkeurigere indicatie van de mogelijke afname van de oversteekbaarheid van lokale wegen en de mogelijke toename van verkeershinder, geluids- en stankoverlast voor fietsers mogelijk. - de verkeersveiligheid, geluidhinder en luchtkwaliteit; deze effecten moeten voor de hele stad in kaart worden gebracht. - de barrièrewerking; hierbij is speciale aandacht nodig voor de barrièrewerking bij alle op- en afritten van het Kennedytracé en voor de gevolgen voor het lokale wegennet van het nieuwe knooppunt. <p>3 Inspreker (Fietsersbond) geeft aan graag overlegpartner te zijn in verdere verloop van het project.</p> | <p>Uiteraard wordt bij een ontwerp ook rekening houden met kruisend fietsverkeer maar dan wel binnen het plangebied. Ook zonder A2 project zal het verkeer in heel Maastricht toenemen. Het is daarom niet realistisch de effecten in heel Maastricht aan dit project te koppelen (zie § 3.1)</p> <p>-Zie 1</p> <p>Of er aparte overleggen met bepaalde groeperingen zullen plaats vinden en zo ja met wie, daarover is op dit moment nog niets bekend</p> |

| | |
|--|--|
| <p>Volgnummer: 49</p> <p>Kenmerk:</p> <p>Gedateerd: 29-6-2004</p> | <p>Afzender: Fiscaal-Juridisch Adviesbureau VvE- Managementbureau Administratiekantoor Mr. F.H.M.G. Vertommen Heugemer Pastoorstraat 2 a 6229 AG MAASTRICHT Namens: Belangenvereniging Omwonenden A-2, Belangenvereniging Omwonenden A-2, Vereniging van Eigenaars Wyckerveldflat, Vereniging van Eigenaars Wyckerveldflat, Vereniging van Eigenaars Torenflat, Vereniging van Eigenaars Torenflat,</p> |
| <p>Kernpunt(en) van de inspraak :</p> <p>1 Kritiek wordt geuit op het feit dat mogelijke alternatieven op voorhand worden uitgesloten, zonder van deze alternatieven de ware strekking, effecten en gevolgen te kennen. Gepleit wordt goede alternatieven- zoals boortunnelvariant, getilde tunnel, bovengrondse rondweg, rondweg via tunnel, Europese variant (via België), variant van Els- te onderzoeken.</p> <p>2 Vermoed wordt dat er eisen en voorwaarden aan het te kiezen alternatieven worden gesteld om goede alternatieven bij voorbaat uit te sluiten, dit terwijl in de Tracéwet staat dat de Trajectnota een breed opgezette studie dient te zijn. Inspreker heeft de indruk dat de wensen van de Maastrichtse ambtenaren leidend zijn.</p> <p>3 Getwijfeld wordt aan de objectiviteit van het rapport, gezien het feit dat de adviseurs in opdracht van de gemeente Maastricht een verkennend onderzoek hebben uitgevoerd.</p> <p>4 De door gemeente Maastricht beoogde koppeling van tracéwetprocedure aan de bestemmingsplanprocedure wordt als een uitholling van de tracéwetprocedure beschouwd, immers in dit project bepalen beslissingen onder gemeentelijk gezag sterk de keuze van de tracévariant.</p> <p>5 Ten aanzien van de probleemstelling wordt het niet juist geacht dat deze is overgenomen uit een rapport (Maastricht raakt de weg kwijt), dat is uitgevoerd door slechts een van de partijen. Verwezen wordt naar een eerdere verkenning 'De weg kwijt in Maastricht' waarin andere conclusies en adviezen staan. Inspreker heeft het idee dat in het tweede rapport naar een conclusie toe is geredeneerd. Beide rapport concluderen echter wel dat de slechte bereikbaarheid is gelegen in het niet optimaal gebruiken van het Noorderbrugtracé en de ontsluiting van de Noord-westzijde van Maastricht. Op basis van deze conclusie wordt gesteld dat niet de stadstraverse maar de gemeentelijke verkeerspolitiek de oorzaak vormt van het probleem. Inspreker geeft een uitgebreid overzicht van de verschillen tussen de twee verkennende studies.</p> <p>Gesteld wordt dat er eerst een goede analyse van de problematiek gemaakt worden en dat bovengenoemde rapporten niet volstaan. In deze analyse moeten</p> | <p>Reactie van Bevoegd Gezag:</p> <p>Er is kennis genomen van de mening van de inspreker De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht (zie § 3.2) . Andere alternatieven worden niet onderzocht.</p> <p>Na de eerste fase vindt een beoordeling plaats welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht</p> <p>Zie 1</p> <p>De startnotitie is door RWS opgesteld en niet door adviseurs. Over de kwaliteit van de inhoud van de startnotitie en de daaruit voortvloeiende richtlijnen wordt door de onafhankelijke en objectieve commissie MER geadviseerd. Dit advies is openbaar</p> <p>Integrale besluitvorming is wettelijk niet mogelijk. Voor de ombouw van N2 tot autosnelweg moet de tracéwet worden gevolgd. Op de overige onderdelen is de tracéwet niet van toepassing maar de wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplannen). Dit neemt niet weg dat de beslismomenten op elkaar worden afgestemd</p> <p>De probleemstelling zal in de trajectnota/MER nader worden omschreven. Ook zullen de oplossingen worden getoetst aan het probleem oplossend vermogen. Ook in de startnotitie worden de door de inspreker genoemde aspecten genoemd. Uiteraard zullen die voor de toekomstige situatie worden weergegeven.</p> |

volgens hem de volgende punten aan de orde komen:

Het toekomstperspectief:

- de verwachting dat het aantal auto's zal afnemen.
- de verwachting dat de hoofdtransportassen in Europa niet meer Noord-zuid maar West-Oost zullen lopen.
- een analyse van de huidige (inter-) nationale, lokale en regionale verkeersstromen.
- inzicht in normen, technieken en structuren voor geleiding van internationale verkeersstromen.

Bereikbaarheid van Maastricht:

- het feit dat gemeente Maastricht een verkeersbeleid voert dat de doorstroming ontmoedigt.

Doorstroming:

- antwoord op de vraag wat in het kader van de probleemstelling wordt verstaan onder doorstroming.

Veiligheid:

- een tunnel zal niet zonder meer de veiligheid verhogen

Gezondheid:

- de slechtere luchtkwaliteit bij de tunnelmondingen

Barrièrewerking

- het feit dat de A2-traverse wel een barrière vormt en het station, spoor en spoorwegenemplacement niet.
- het feit dat dit een ruimtelijk ordeningsprobleem van de gemeente is en derhalve niet in de Trajectnota wordt betrokken, maar de uiteindelijke keuze wel afhankelijk is van de omvang dit probleem.

Leefkwaliteit

- kansen scheppen voor stedelijke ontwikkeling mag geen autonoom doel van ombouw van de A2 zijn.

6 Kritiek wordt geuit op het feit dat hoewel er sprake is van een integrale aanpak de inspraakprocedures voor de verschillende wettelijke procedures zijn losgekoppeld. Hierdoor wordt het geheel voor insprekers ondoorzichtig en vallen hun waarborgen weg.

7 Door de gesloten convenant verandert de positie cq. verantwoordelijkheid van de rijksoverheid. Agevraagd wordt of dit wettelijk is toegestaan.

8 Door integratie met gebiedsontwikkeling wordt het beschikbare budget bij een van de alternatieven aanzienlijk hoger. Hierdoor zijn de verschillende alternatieven niet goed met elkaar te vergelijken.

9 Verwacht wordt dat er een Europese aanbestedingsprocedure gevolgd gaat worden met een

zie punt 4

Op 15 januari 2003 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de bestuursovereenkomst voor de A2 passage mede ondertekend. In deze overeenkomst is nadrukkelijk het voorbehoud gemaakt dat partijen met inachtneming van hun eigen publiekrechtelijke verantwoordelijkheden voortvarend werken aan een integrale oplossing voor de A2 problematiek. Bedoelde publiekrechtelijke verantwoordelijkheid van de Minister is in dit geval vastgelegd in de Tracéwet.

In de trajectnota/MER zullen ook ander aspecten (zoals kosten en opbrengsten) worden meegenomen

Privaat Publieke Samenwerking, hierover is echter nog geen standpunt ingenomen. Gevreesd wordt dat hierdoor de inspraak een wassen neus wordt.

10 De inspraakperiode van vier weken wordt als erg kort ervaren, graag hadden insprekers langer de tijd gehad. Het lijkt erop dat andere (markt-) partijen vaker en meer tijd krijgen om ideeën onder aandacht van het bevoegd gezag te brengen.

11 Gesteld dat de gemeentelijke verkeersproblematiek integraal deel moet uitmaken van de plannen, gezien de enorme invloed die deze problematiek heeft mag het niet buiten beschouwing worden gelaten.

12 Ten aanzien van het budget van 360 miljoen euro wordt gevraagd:

- aan te geven welke kosten wel en welke niet in budget zijn voorzien en of op basis van financiële afwegingen alternatieven kunnen worden uitgesloten.

- aan te geven of het A2-project onderdeel uit maakt van het Trans Europees Netwerk. Gewezen wordt op het feit dat dergelijke projecten kunnen rekenen op een 10% bijdrage, alsmede goedkope en gunstige leningen van de Europese investeringsbank.

13 Nu gekozen is voor een integrale aanpak van het project zal ook de rijksoverheid mee moeten betalen aan schadevergoedingen voor gedupeerden.

14 Gesteld wordt dat vanwege het feit dat een groot deel van de gegenereerde winst door gebiedsontwikkeling ten goede zal komen aan marktpartijen de overheid in feite hen subsidieert. Bovendien zal deze constructie prijsverhogend werken, immers hoe duurder hoe meer winst voor de marktpartijen.

De inspraakprocedure voldoet aan de daaraan gestelde wettelijke eisen

Uiteraard wordt bij een ontwerp ook rekening gehouden met de gemeentelijke verkeersstromen maar dan wel binnen het plangebied. Ook zonder A2 project zal het verkeer in heel Maastricht toenemen. Het is daarom niet realistisch de effecten in heel Maastricht aan dit project te koppelen (zie § 3.1)

- Het budget van € 360,- miljoen is bedoeld voor alle te maken kosten die aan dit project binnen het plangebied kunnen worden toegerekend. De A2 maakt onderdeel uit van het TEN en van de mogelijke gunstige Europese financiële regelingen is het projectbureau op de hoogte.

-In het tracébesluit zal worden opgenomen dat schade die een belanghebbende lijdt als gevolg van het Tracébesluit, op zijn verzoek en voorzover deze schade redelijkerwijs niet of niet geheel tot zijner laste hoort te blijven en voor zover de schade niet anderszins (bijv. grondaankoop) is verzekerd, kan worden vergoed. Op dit moment is voor de afhandeling van dergelijke schadeverzoeken voor rijksinfrastructuur de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.

Gezien de concurrentie tussen de marktpartijen komen de eventueel te genereren opbrengsten ten goede aan het project. In dat geval wordt de prijs lager of komt het de kwaliteit van de oplossing ten goede.

| | |
|---|---|
| Volgnummer: 50 | Afzender: I.M.G. Everaarts Kasteel Oostlaan 44 6222 TC MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 29-6-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| 1 Gevreesd wordt dat door de plannen van de A2 en de plannen van Maastricht Aachen Airport (waar recent over gecommuniceerd is) de leefbaarheid in de wijk Nazererth, rondom Poelsoord zal afnemen. Gevraagd wordt om te onderzoeken wat voor effecten beide plannen (gezamenlijk) op de leefbaarheid in de wijk hebben. Gepleit wordt om dit te onderzoeken voor de gehele wijk en niet alleen voor het gedeelte tussen Geusselt en het Europaplein. | -Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met de achtergrondconcentraties van de luchtverontreinigende stoffen. Cumulatie van geluid afkomstig van andere geluidsbronnen wordt alleen meegenomen indien bij een gevoelige bestemming sprake is van vaststelling van een hogere grenswaarde bij het niet kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Geluid afkomstig van vliegverkeer valt hier overigens buiten. Er dient in elk geval te worden voldaan aan het Besluit Luchtkwaliteit en aan de Wet geluidhinder |

| | |
|--|---|
| Volgnummer: 51 | Afzender: Waterschap Roer en Overmaas Postbus 185 6130 AD SITTARD |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 23-7-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Geattendeerd wordt op de watertoets en het als gevolg daarvan vroegtijdig overleg voeren met de betrokken waterbeheerders.</p> <p>2 Er worden een aantal thema's aangestipt die volgens het waterschap in de Trajectnota/MER aan de orde dienen te komen. Verder vraagt het waterschap aandacht voor een aantal punten.</p> | <p>-De effecten op de waterhuishouding worden in (de tweede fase van) de MER meegenomen (zie § 6.3). In de eerste fase van de MER worden een aantal nogal van elkaar verschillende alternatieven op een globaal niveau beschouwd. De alternatieven worden ook beoordeeld op het aspect 'water'. Verwacht wordt dat in deze globale beschouwing de alternatieven op het aspect water nog niet onderscheidend zullen zijn.</p> <p>-Vervolgens zal in overleg worden getreden met het waterschap.</p> <p>-Zie antwoord vraag 1</p> |

| | |
|--|---|
| Volgnummer: 52 | Afzender: Provincie Limburg Postbus 5700 6202 MA MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: 25-7-2004 | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Waardering wordt uitgesproken voor het aanpakken van de problematiek rondom de A2 Maastricht.</p> <p>2 De provincie onderschrijft de inhoud van de startnotitie en de daarin gemaakte keuzes ten aanzien van de verder in de Trajectnota/MER te onderzoeken varianten. De provincie is van mening dat de oostelijke omleiding geen reel alternatief is daar deze het bereikbaarheidsprobleem niet oplost en een nadelige aantasting van het landelijk gebied ten oosten van Maastricht veroorzaakt.</p> <p>3 Ten aanzien van de boortunnelvariant wordt opgemerkt dat voldoende onderzoek heeft plaatsgevonden, maar dat deze variant in de Trajectnota/MER meegenomen zal moeten worden indien een marktpartij deze variant haalbaar acht.</p> | <p>-Voor kennisgeving aangenomen.</p> <p>-Voor kennisgeving aangenomen.</p> <p>-Er is kennis genomen van het advies van de provincie. De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie wordt een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>-Een boortunnelvariant behoort ook tot de onderzoeken alternatieven/varianten in de eerste fase van de MER.</p> |

| | |
|--|--|
| Volgnummer: 53 | Afzender: OVW, Overlegorganen Verkeer en Waterstaat namens EVO Koningskade 4 2596 AA DEN HAAG |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Het EVO geeft aan nooit om maatregelen te hebben gevraagd in Maastricht.</p> <p>2 De grootste economische winst zal worden gehaald doordat de A2 barrière verdwijnt in Maastricht. Aandacht wordt gevraagd voor de doorstroomwinst op de onderliggende wegen, met name het stedelijke wegennet.</p> <p>3 Gepleit wordt voor het meenemen van een aantal aandachtsgebieden in de studie. Het EVO waardeert het meenemen van de verknoping A2/A79 en de ontsluiting Beatrixhaven in de studie. Het EVO pleit ervoor de focus van het project niet te richten op de doorstroming van de A2, maar op het verbeteren van de bereikbaarheid van de Maastrichtse regio.</p> <p>4 Gekeken moet worden naar de bestemming van het huidige verkeer op de traverse. Het EVO stelt dat indien het merendeel van het verkeer op de traverse gebruik maakt van de afslagen, een tunnel geen oplossing zal bieden.</p> | <p>-Voor kennisgeving aangenomen.</p> <p>-</p> <p>In het MER zal aandacht worden besteed aan de doorstroming en de bereikbaarheid. In de tweede fase van de het MER zal, conform de richtlijnen, ook het economisch effect in beschouwing worden genomen.</p> <p>-De doorstroming van het verkeer op de A2 door Maastricht is naast <i>het verbeteren van de bereikbaarheid van Maastricht en directe omgeving</i> en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving van Maastricht en directe omgeving één van de hoofddoelstellingen van dit project.</p> <p>-In de eerste fase van de MER wordt een onderzoek gedaan naar de herkomst van het verkeer (doorgaand/lokaal verkeer). In de studie wordt o.a. een tunnelvariant meegenomen met aansluitingen op het onderliggend wegennet bij de Geusselt en knooppunt Europaplein. Hiermee is het voor bestemmingsverkeer op de A2 mogelijk om het onderliggend wegennet vanuit de traverse-tunnel te bereiken.</p> |

| | |
|--|--|
| Volgnummer: 54 | Afzender: Gemeente Maastricht Postbus 1992 6201 BZ MAASTRICHT |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| 1 Waardering wordt uitgesproken voor het opstarten van de Tracéwetprocedure voor het project A2-Maastricht. | -Voor kennisgeving aangenomen. |
| 2 Door de gemeente zal ingezet worden op de integrale planvorming voor de oplossing van vraagstukken van infrastructuur en leefbaarheid. | -Voor kennisgeving aangenomen. |
| 3 Met de inhoud van de startnotitie kan worden ingestemd. | -Voor kennisgeving aangenomen. |
| 4 Voor wat betreft de boortunnel wordt gesteld dat voldoende onderzoek heeft plaatsgevonden. Verwezen wordt naar o.a. het rapport van prof. Horvath. Voorts wordt aangegeven dat door de gemeente een passief grondverwervingsbeleid wordt gevoerd ter plaatse van de A2-flats en dat door de gemeente gezocht wordt naar een tijdige oplossing voor bewoners mocht sloop onvermijdelijk zijn. | -Voor kennisgeving aangenomen. |
| 5 Gewezen wordt op het ruimtelijke spoor binnen dit project, dat door de gemeente wordt gestart door het uitbrengen van de "Discussienota Ruimtelijke randvoorwaarden en Uitgangspunten inpassing A2". | -Voor kennisgeving aangenomen. |
| 6 Tenslotte wordt medegedeeld dat de gemeente in beginsel bereid is substantiële extra dekking van de kosten Planfase te zorgen, indien de andere partijen daar in verhouding in meegaan. Vertrouwd wordt op een definitief akkoord op de collectief te dragen en te versleutelen plankosten in de loop van 2004. | -Voor kennisgeving aangenomen. |

| | |
|---|--|
| Volgnummer: 55 | Afzender: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit Directie Regionale Zaken, Vestiging Zuid Postbus 6111 5600 HC EINDHOVEN |
| Kenmerk: | |
| Gedateerd: | |
| Kernpunt(en) van de inspraak : | Reactie van Bevoegd Gezag: |
| <p>1 Aandacht wordt gevraagd voor dieren en planten beschermd in het kader van de Habitatrictlijn, Vogelrichtlijn en de Flora-en Faunawet.</p> <p>2 De ombouw van de A2 zal aanzienlijke consequenties met zich meebrengen, de aanleg vraagt extra bescherming van de Landgoederenzone.</p> <p>3 De ontsluiting van het Beatrixhavengebied, evenals de aansluiting hiervan op de A2, vragen bijzondere aandacht bij de verdere planvorming.</p> | <p>-Met de beschermde flora en fauna en beschermde gebieden wordt uitdrukkelijk rekening gehouden.</p> <p>-Er is kennis genomen van het advies van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. De studie zal in twee fasen worden uitgevoerd. In eerste instantie worden een aantal alternatieven beoordeeld op o.a.de aspecten verkeerskundige effectiviteit, leefbaarheid, natuur e.d. Na de eerste fase zal worden bepaald welke alternatieven in de tweede fase van het MER nader worden onderzocht.</p> <p>-Voor kennisgeving aangenomen.</p> |