

Inspraak op de Startnotitie A2 Passage Maastricht

managementsamenvatting

De Startnotitie A2 Passage Maastricht heeft van 1 juni tot en met 28 juni 2004 ter inzage gelegen. In deze periode bestond de mogelijkheid om schriftelijk in te spreken. In deze managementsamenvatting worden de hoofdlijnen uit de inspraak samengevat¹. Aan de orde komen het aantal en de aard van de inspraakreacties, de probleem- en doelstelling, de procedure en alternatieven en de te onderzoeken effecten.

Aantal en aard inspraakreacties.

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft in totaal 50 inhoudelijk verschillende schriftelijke en mondelinge reacties ontvangen. Bij één reactie hebben in totaal 200 insprekers door middel van een handtekening op een handtekeningenlijst hun instemming gegeven met de ingebrachte zienswijze. De 50 insprekers zijn onder te verdelen in: particulieren (33), buurt/bewonersverenigingen (9), overheidsinstanties (1), ondernemers (6) en belangenorganisaties (1).

Probleem- en doelstelling

Enkele insprekers uiten kritiek op de probleem- en doelstelling. Zij vinden dat de probleemstelling niet gebaseerd is op een goede analyse en dat de doelstelling niet volledig genoeg is.

Procedure en Uitgangspunten

Bijna de helft van de insprekers heeft opmerkingen over de procedure en de uitgangspunten. Deze gaan onder andere over:

- Het feit dat er in de startnotitie een voorkeur voor een alternatief wordt uitgesproken, zonder dat de verschillende alternatieven uitvoerig zijn onderbouwd, waardoor verschillende alternatieven op voorhand worden verworpen;
- Inspraak; de termijn van vier weken wordt te kort gevonden, insprekers voelen zich niet serieus genomen en gevreesd wordt dat de invloed van marktpartijen te groot is;
- Het taakstellende budget; door de PPS-constructie zijn de verschillende alternatieven moeilijk te vergelijken;
- Kritiek wordt geuit op het feit dat de verschillende procedures in het gehele A2-project worden losgekoppeld;
- Inzicht wordt gevraagd in de samenhang met andere wetgeving en onderzoeken;
- Afbakening van het studiegebied; wordt lokale infrastructuur in onderzoek meegenomen? Wordt het project in Europese context bekeken?

Alternatieven

Eén derde van insprekers draagt andere alternatieven aan. Deze alternatieven variëren in locatie (oost, west, noord), type constructie (viaduct, ondertunneling, 'holle dijk, verdiepte aanleg, rotondes, scheiding verkeersstromen etc.) en aantal afslagen. In het merendeel van deze reacties wordt een alternatief voorgesteld op de plek van het huidige tracé.

Meer dan de helft van de insprekers spreekt zijn vrees uit over de gevolgen (staat negatief tegenover de) van aanleg van een tunnel of spreekt zijn voorkeur uit voor een ander alternatief. Volgens een deel van deze insprekers biedt een tunnel op de lange termijn geen oplossing en biedt een tunnel sowieso geen oplossing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Meer dan tien procent van de insprekers spreekt zich positief uit over de oostelijke omleiding, daar dit alternatief ook op lange termijn een oplossing biedt en sloop van woningen voorkomt. Enkele van deze insprekers vinden de in de nota genoemde argumenten tegen de variant (hamsterkerneleefgebied, waterwingebied etc) niet terecht. Door hen wordt gesteld dat belangen van de mens zwaarder zouden moeten wegen en dat er wellicht oplossingen zijn te vinden voor de vermeende problemen.

Effecten

Er wordt in twintig procent van de reacties gevraagd hoe het gesteld is met de bereikbaarheid tijdens en na de bouwwerkzaamheden, in het bijzonder voor hulpdiensten. Door verschillende insprekers

¹ Degenen die kennis willen nemen van de integrale schriftelijke reacties worden verwezen naar de door het Inspraakpunt samengestelde bundel "*inspraakreacties op de Startnotitie A2 Passage Maastricht*".

wordt gevreesd voor (geluids-)overlast en toename van sluipverkeer tijdens en na de bouwwerkzaamheden.

In een kwart van de reacties worden opmerkingen gemaakt over verkeersstromen. Verzocht wordt om onderzoek naar de verschillende verkeersstromen om inzicht te krijgen in de herkomst, bestemming, aard en soort verkeer.

Ten aanzien van veiligheid wordt aandacht gevraagd voor de oversteekbaarheid van de A2, in dit kader wordt ook gewezen op de uitbreiding van Leeuwenborgh opleidingen en de aanwezigheid van een basisschool waardoor vele leerlingen dagelijks de traverse moeten oversteken. Daarnaast wordt gesteld dat ondertunneling geen oplossing biedt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

In zeer veel reacties wordt ingegaan op de eventuele sloop van appartementen. Getwijfeld wordt aan de noodzaak. Daarnaast geven verschillende bewoners dat ze zich niet serieus genomen of betrokken voelen. Mocht het komen tot sloop komen, wordt gevraagd om goede alternatieve woonruimte, vergelijkbaar in kwaliteit en prijsstelling met de huidige woningen. Ook wordt gevraagd om geluidsmaatregelen als door sloop van de flats een natuurlijke geluidswal wegvalt.

In twintig procent van de reacties worden opmerkingen gemaakt over tunnelmonden. Gevreesd wordt voor extra overlast van geluid en fijnstof bij de mondingen. Er worden verschillende voorstellen gedaan voor de locaties van de mondingen.

Twee insprekers attenderen erop dat een tunnel een dam kan vormen voor het grondwater, waardoor het water omhoog kan worden gestuwd. Hierdoor kan schade aan woningen ontstaan.

Juli 2004